

# Motorrad

kostenlos  
mitnehmen!

## Szene

Das regionale Motorradmagazin

November 91



Die neuen BMW's:

Classic-Boxer und 100 PS-Tourer

## TEST & TECHNIK

### Griff in die Trickkiste

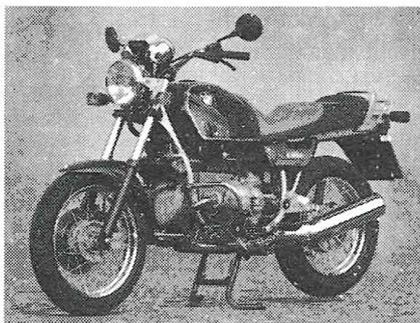
Neue BMW-Modelle

Seite 10

### Never change a winning twin

Test Suzuki VX 800

Seite 20



Noch nicht mit dem neuen Boxer-Motor ausgestattet ist die R 100 R (rechts).  
Nichts neues auch bei der 92er VX-800. Technik und Motor blieben gleich.

### 50% mehr Führerscheine als 1989

Trotz Stufenführerschein stieg im vergangenen Jahr die Zahl der Motorradführerschein-Erwerber. Genau 159.599 Prüflinge waren es, die ihren Lappen der Klasse 1 in Empfang nahmen. Das waren fast 50% mehr als 1989. Auch bei den Klasse 1a-Bewerbern war ein kräftiger Anstieg zu verzeichnen. Dort stieg die Zahl um 23,7% auf 138.785.

## MAGAZIN

Impressum	Seite 2
Regionales	Seite 4,6,8,23
Aktuelles	Seiten 16,35
Termine	Seite 32
Kleinanzeigenmarkt	s. 24
Händlerverzeichnis	s. 17

# DAINESE

LEDER

GORE-TEX

SPORTSWEAR

ENDURO

SICHERHEIT

STIEFEL

HANDSCHUHE

PROTEKTOREN

# MATHEIS & KLOSE

Königsteiner Str. 65a

6230 Frankfurt 80-Höchst

Telefon 069/303081

Telefax 069/309021

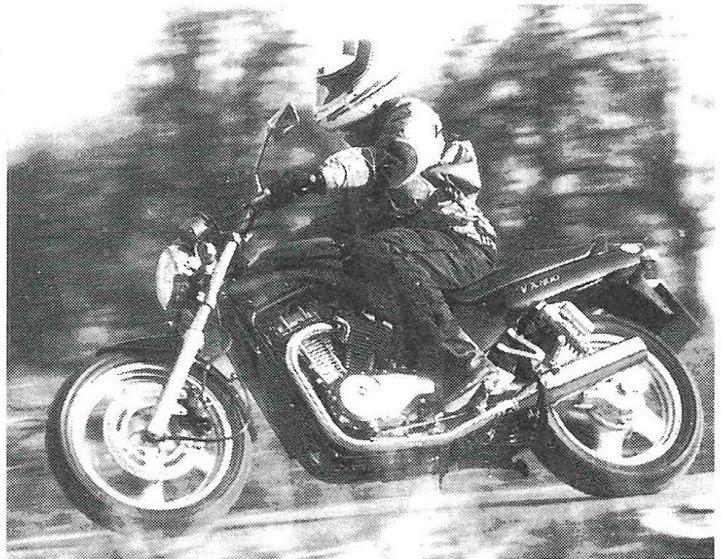
A 66 Frankfurt-Wiesbaden

Ausfahrt Ffm-Höchst

= Königsteiner Str.

# Never change a winning twin

*Länge läuft“ lautet eine alte Segler-Weisheit. Irgendwie müssen die Suzuki-Strategen dies im Hinterkopf gehabt haben, als sie die VX 800 konzipiert haben. Das Motorrad wirkt durch die niedrige Sitzhöhe und den langen Radstand recht gestreckt. Als Euro-Bike wurde der Twin 1989 vorgestellt. In Japan gebaut, aber speziell auf die Bedürfnisse der Motorradfahrer des alten Kontinents zugeschnitten. Seitdem läuft die 800er, was auch die Verkaufszahlen belegen. Und das Konzept - Motorrad pur mit gesunder Leistung und kernigem Charakter - wurde zum Trendsetter einer ganzen Kategorie von Motorrädern.*



**UNGLAUBLICH ABER WAHR:**

Sichern Sie sich Ihre  **SUZUKI**  
für die Saison '92!

- Jetzt bestellen!
- Im Frühjahr '92 abholen!!
- Im Herbst '92 bezahlen!!!

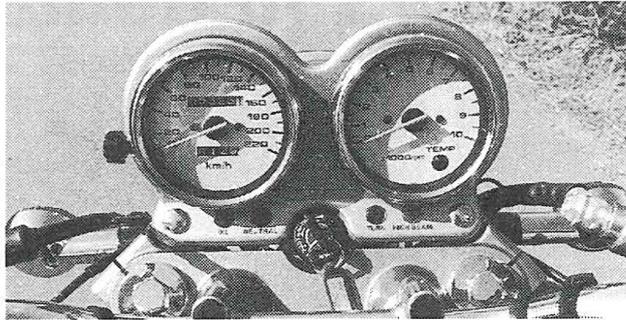
Kawasakis Zephyr, Suzukis Bandit oder die kleine CB-1 von Honda sind Beispiele für eher spartanisch ausgestattete Maschinen, die zwar dem Fahrer das Erlebnis ungebremsten Fahrtwinds, aber deutlich verminderten Drucks auf das Portemonnaie bescheren. Die VX 800 bleibt an der Schwelle des dritten Modelljahrgangs - wir konnten die '92er-Version bereits im September recht ausführlich testen - dieser Linie treu: Der Preis von 10.290 DM wird allen inflationären Tendenzen zum Trotz nicht erhöht.

Aber auch sonst setzt Suzuki auf die bewährten VX-Qualitäten. Wie gehabt brummt der Dampfhammer des Choppers VS 750 nur leicht aufgeböhrt unter dem elegant geschwungenen Tank. 61 PS leistete er in unserer Testmaschine, mit 50 und 27 Pferdestärken ist die VX je nach Versicherungs- und Führerscheinbedürfnissen ebenfalls zu bekommen. Die Länge bleibt. Mit 1555 mm Radstand übertrifft sie etwa die Zephyr aus dem Hause Kawasaki um 12 Zentimeter. Hervorragend für Geradeauslauf und eine bequeme Sitzposition, auch für Zwei. So reduzierte

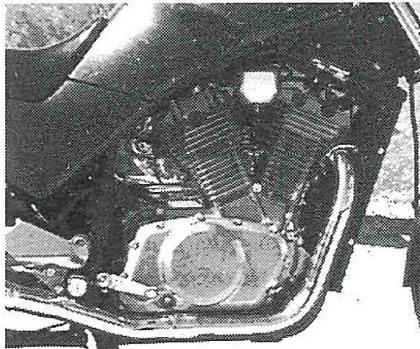
**FM-Motors**  
 **SUZUKI**  
-Vertragshändler-

Hauptstraße 10 • 6360 Friedberg  
☎ 0 60 31 / 55 60 • Fax 9 21 19

Suzuki die Veränderungen beim neuen Modell auf das Augenfälligste. Nur an der Lila-Lackierung kann man das 92er-Modell von seinen Vorgängern unterscheiden. Am Anfang in 1989 war sie blau, im folgenden Jahr rot. Daneben gibt es noch eine schwarze Version. Der lange Radstand bringt viel für den Geradeauslauf, aber was ist mit der Handlichkeit? Entgegen den Erwartungen läßt sich die VX auf kurvigen Straßen ausgesprochen locker bewegen. Wir hetzten sie in den letzten Strahlen der Herbstsonne gleich über ein Dutzend wunderschöner Alpenpässe. Vom Simplon bis zum Susten, vom Furka bis zum Pillon überzeugte der Twin mit kräftigem Durchzug und tollen Allround-Qualitäten. Problemlos war das Bike um jede Ecke zu bringen. Und das trotz vollgetankter 240 kg. Sicher, mit einer GSX-R aus gleichen Hause kommt man schneller um die Kurve,



Edel sehen die weiß hinterlegten Armaturen aus. Das Cockpit ist übersichtlich. Lediglich eine gescheite Wassertemperaturanzeige fehlt.



Kräftig und durchzugsstark präsentiert sich der VX-Motor. 3 Jahre lang blieb er unverändert.

aber dank des breiten Lenkers und der Metzeler ME 33 Laser vorn und ME 55 hinten, geht es mit der 800er von Suzuki auch ganz schön flott. Für Kurvenfahrten gilt: Wenn sie liegt, liegt sie. Da gibt's kein Wackeln und kein Hüpfen. Der schlanke Doppelschleifen-Rahmen hält die Fuhre immer auf Kurs. Die entspannte, aufrechte Sitzposition mit einer Sitzhöhe von nur 79 cm lädt zum gemütlichen Fahren ein. Gerade auf diesen Touren lernt man die Stärken des Suzuki-Twins kennen. Bereits ab 5400 U/min liegt das maximale Drehmoment von 72 Nm an der Kurbelwelle an. Wer will, schaltet zu Beginn der Tour bis in den fünften Gang hoch und fährt danach „einbeinig“ weiter. Möglich macht's der auf 805

**NEU!**

**Scurrile - Fundgrube - in Ehringshausen**  
 Bahnhofstr. 61  
 6332 Ehringshausen  
 Tel. 06443/2864 Fax 2859

**LEDERWAREN nicht nur für Biker**

- **Modische Lederbekleidung**
- **Helme**
- **Zubehör & Textilien**

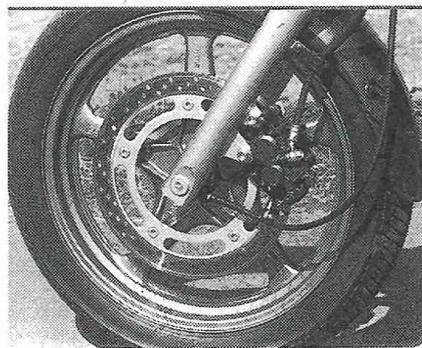
**Erstklassige Ware zu Top Preisen**

**schaut mal rein ...**

• B 49 zwischen Weilburg und Wetzlar •  
 (Sauerlandlinie A 45 zwischen Herborn und Wetzlar, Abfahrt Ehringshausen)

<b>Mo.-Fr.</b>	<b>9.00-13.00-15.00-18.30 Uhr</b>
<b>Sa.</b>	<b>9.00-13.00 Uhr</b>
<b>1. Sa. im Monat</b>	<b>9.00-18.30 Uhr</b>
<b>Langer Do.</b>	<b>9.00-20.30 Uhr</b>

ccm aufgebohrte VS 750-Motor. Die Suzuki-Techniker ließen es allerdings nicht bei der Vergrößerung des Hubraums bewenden. Denn eigentlich hat die VX gar kein V-Triebwerk. Anstatt auf einem gemeinsamen, sitzen die beiden Pleuel auf zwei versetzt zueinander angeordneten Hubzapfen. Deren Winkel zueinander beträgt 75 Grad, was die von der Intruder (45 Grad Zylinderwinkel) bekannten Vibrationen nahezu ausmerzt. Vier Ventile pro Zylinderkopf werden von kettengetriebenen, obenliegenden Nockenwellen über Gabelkipphebeln betätigt. Sehr wartungsfreundlich gestalteten die Techniker das Einstellen der Ventile. Deckelchen ab und an den Schraubchen gedreht. Fertig! Sowie so muß der VX-Pilot nur alle 12.000 Kilometer die Werkstatt ansteuern. Auch in Sachen Komfort gibt es keinen Grund zur Klage. Die mit 41-Millimeter dicken Standrohren ausgestattete Telegabel bietet mit ihrem 150 mm Federweg ein gutes Ansprechverhalten. Spurrillen oder



*Nur eine Bremsscheibe verzögert am Vorderrad. Eine zweite würde der Suzuki allerdings gut stehen.*

Huckel werden geschluckt.

Die beiden klassischen Federbeine der VX 800 leisten saubere Arbeit. 120 Millimeter Federweg reichen ihnen dafür aus. Im Sozusbetrieb zeigten die in der Vorspannung fünffach und in der Zugstufe vierfach verstellbaren Federbeine ebenfalls keine Schwächen. Großen Anteil am angenehmen Fahrgefühl hat der Kardantrieb, der im linken Holm der U-Schwinge untergebracht ist. Die berühmt-berüchtigten Eigenreaktionen werden durch die lange Schwingenkonstruktion auf ein Minimum reduziert. Weniger zufriedenstellend ist die einsame Bremsscheibe im



*Mit der Suzuki VX 800 machen Urlaubsreisen oder ausgedehnte Touren so richtig Spaß. Einfach Motorradfahren genießen und sonst nichts.*

Vorderrad. Angesichts des Gewichts der 800er wäre eine zweite zeitgemäß. Recht gut ist die Wirkung der Bremsanlage am Hinterrad. Wer es denn unbedingt will, kann mit der Suzuki auch auf die Autobahn fahren.

Unsere Testmaschine hatte einen etwas zu optimistischen Tacho, der sich nicht scheute, nach einigem Anlauf über 200 km/h langliegend anzuzeigen. 180 Sachen real sind ja auch schon ein Wort. Vor allen Dingen, wenn einem ab 130 vom Fahrtwind kräftig an Kopf und Armen gerissen wird. Der 450-Kilometer-Autobahntrip ließ sich mit der VX in gut drei Stunden bewältigen. Allerdings ist der Knieschluß am Tank nicht optimal. Der Luftdruck strapaziert vor allem die Oberschenkelmuskulatur. Nach Spitzengeschwindigkeiten verlangt es dann keinen VX-Fahrer. Der Winddruck ist dabei weit unangenehmer als die Vibrationen, die das kernige Rumoren des Zweizylinders auslöst. Die im edlen Weiß gehaltenen Armaturen sind über jede Kritik erhaben. Auf Bedienungselemente von japanischen Motorrädern noch extra einzugehen, wäre Zeilenschinden. Nur der gut erreichbare und exakt regelbare Choke verdient Erwähnung. Weniger überzeugen konnte die Verteilung der Lichtquellen. Vorne ein schönes breitgefächertes H-4-Licht. Dagegen ist es hinten „zappenduster“. Die Glühlampe im Rücklicht verbreitet nur einen spärlichen Lichtschimmer. Vermiss

haben wir auch eine Temperaturanzeige für das Kühlwasser. Lediglich eine Kontrollleuchte im Cockpit überwacht den Wärmehaushalt im groß dimensionierten Wasserkühler, der allerdings stark vom Fahrtwind gekühlt wird. Die VX 800 bleibt wohl auch ohne die winds of change in den Verkaufshitparaden.

Ein Klasse-Allrounder zum fairen Preis und ohne größere Schwächen. Nur über eine kleine Verkleidung, die Langstrecken-Touren komfortabler macht, sollte man nachdenken. Vielleicht bietet Suzuki diese Alternative ja zur '93er-Saison an, statt einer neuen Farbe...

*Text: max/-gt  
Fotos: Weigt/ Lingner*



*Solo- oder Sozusbetrieb; die Federbeine der VX leisten gute Arbeit.*