



Valium-Express

Stattliche Viertakt-Zweizylinder mit Kardan-Antrieb für Inhaber des fürsorglich gemeinten Stufenführerscheins. Wir sagen, mit welchem Drossel-Twin jeder Freundschaft schließen kann

TEXT: JO SOPPA · FOTOS: KAI WIDDECKE

Ganz klar, am Markt gibt es leichtgewichtige Maschinen mit weit weniger als 34 PS für jede Menge Fahrspaß, die schlüssigere Motorradkonzepte verkörpern, als nachträglich in Gesetzes-schablonen geprefste Publikumslieb-linge. Oder anders gesagt, ein 34 PS-Motorrad sollte nicht 240 Kilogramm wiegen.

Kann aber, wie die hier präsentierte Suzuki VX 800 vorführt: ellenlanger Radstand, feister 800 cm³ V-Twin, Gußräder wie die Umlenkrollen eines Hafenkranes und dazu ein pflegeleichter Kardan-Antrieb, wie übrigens bei den beiden anderen hier getesteten Maschinen auch. Der Preis bleibt knapp unter elf, 10990 Mark kostet der Suzuki-Dampfer.

Etwas kompakter aber nur wenig zierlicher kommt der Twin-Vorschlag

aus dem Hause Honda daher. Ebenso wie der Suzuki-Antrieb ist auch der NTV-Motor flüssigkeitsgekühlt, braut sein Gemisch jedoch mit Hilfe von insgesamt 650 cm³ Hubvolumen zusammen und verkörpert mit glattflächigem Motor, solide-geradlinigem Brückenrahmen und eigentümlichen Ventilator-Gußrädern eigenständiges, funktionales Motorrad-Design. Die hubraum-schwächste Maschine im Vergleich ist jedoch auch die leichteste und günstigste: 210 Kilogramm vollgetankt, 10245 Mark sind zu berappen.

Ein gutes Stück europäische Motorrad-Tradition steckt dafür im Boxer aus Bayern. Knubbel-Ventildeckelchen, Kühlrippen, rustikal-rauhe, aber Salzempfindliche Gußoberflächen an Motor, Getriebe, Naben und Schwinge, dazu

den schon klassisch anmutenden Doppelschleifenrahmen mit weichen, federnden Rohrbögen, aber auch ein satter Schlag Masse. 227 Kilogramm wiegt der R 80 R-Boxer, wenn er startklar und mit Doppelscheibenbremse ausgerüstet vor der Tür steht. Mit 14408,85 Mark Basispreis rangiert die BMW preislich an der Spitze des Test-Trios.

GEDROSSELT WIRD ÜBER BEGRENZTE ANSAUG-QUERSCHNITTE

Alle hier vorgestellten Motoren leisten in der offenen Ausführung zwischen 37 (BMW) und 45 kW (Suzuki). Der Leistungsdämpfer auf 25 kW stellt also keinen übermäßigen Gewaltakt dar. In allen Fällen wird die Drosselung über die unproblematische Begrenzung der Ansaugkanalquerschnitte bewerkstelligt. Negative Auswirkungen auf die Motorcharakteristik nach einer späteren Entdrosselung müssen nicht befürchtet werden.

Die nachfolgende Beurteilung der drei Testmaschinen geschieht unter dem außerordentlichen Blickwinkel auf die Belange unserer Führerschein-Neulinge. Im wesentlichen betrifft dies die Einfachheit der Handhabung und die Fahr-eigenschaften.

Auf die Plätze, fertig, los! Beinkontakt zur Maschine, Sitzgefühl und Armhaltung am Lenker favorisieren beim Trockentraining ganz klar die Boxermaschine aus Bayern. Die Suzuki VX 800 erreicht diesen Standard noch am ehesten. Jedoch ist das Sitzpolster weniger breit, die Lenkstange dazu nicht entschieden genug zum Fahrer hin gekröpft. Kleineren Fahrern zieht die Suzuki deshalb die Arme über den Tank lang. Besser macht's die Honda, aber leider nur für den Oberkörper. Die Sitzgelegenheit selbst ist schmal und käseweich gepolstert. Extrem sportlich sind zudem die Fahrerrasten montiert. Die Honda zwingt ihrem Reiter einen unbequem kleinen Kniewinkel auf. Das Absitzen langer Fahretappen wird im Sattel der NTV 650 zur Härteprüfung.

Wunschgemäße Anstartkultur mit Choke ziehen, Knöpfchen drücken und

sofort diensteifrig bollerndem Twin halten lediglich die beiden Japan-Räder für ihre Besitzer bereit. Die BMW will die Aufforderung zum Tanz über zusätzliches Gemelke am Gasgriff. Die Kupplungen sind in bezug auf Leichtig-gängigkeit und Dosierung in allen drei Fällen willige Mitspieler. Auffallend lediglich der recht lange unersetzte erste Gang der Honda. Hier muß mit der Kupplung länger gearbeitet werden als bei Suzuki oder BMW. Nur beim harten Beschleunigen schnappt die Suzuki-Kupplung im ausklingenden Dosierbereich mit einem kurzen Satz nach vorne bissig zu.

Mit den beiden Getrieben aus Japan wird jeder Neuling zu Potte kommen. Die Gänge rasten sicher, Leerlaufsuche an der Ampel ist – wie übrigens auch bei der BMW – kein Problem. Allerdings hat das bayerische Räderwerk seine Eigenheiten, die einmal mehr ganz klar den Unterschied zwischen BMW-Fahrer und Nicht-BMW-Fahrer aufzeigen. Lässiges Antippen des Schalthebels endet zumeist in Zwischenleerläufen, beim Ampelstart braucht der erste Gang des öfteren die Aufforderung zum Einrasten über die schleifende Kupplung. Für den Routinier nur eine Frage des Einfühlungsvermögens in die Technik, für den Neuling womöglich Sturzgefahr, wenn beim Schalten in der Kurve der Kraftfluß abreißt.

FUNKTION PERFEKT ODER GEWÖHNUNGS-BEDÜRFTIG

In Fahrt gefällt das Bayernrad dafür mit präzisen und schwerelos-neutralen Lenkverhalten. Kein ungestümes in-die-Kurve-kippen, kein Gegenziehen am Lenker in Schräglage, um die gewünschte Linie beizubehalten. Hieran dürfte der Anfänger seine Freude haben. Anders sieht es aus, wenn der Fahrneuling seine ihm zu verzeihenden Fehler begeht: Verschalten, ruppiges Gasgeben oder Gaswegnehmen. Dann nämlich wuchtet der Boxerlummel das Rückdrehmoment der quer zur Fahr-richtung rotierenden Kurbelwelle in die Maschinenflanke. Folge ist das be-

kannte, kurze Kippen des Motorrades um die Längsachse. Für abgeklärte Routiniers möglicherweise das Salz in der BMW-Suppe, für Motorradneulinge zumindest irritierend.

Dafür bietet die BMW als einzige hier vorgestellte Maschine einen Kardantrieb mit zusätzlicher Momentabstützung. Das heißt, das Maschinenheck

hebt und senkt sich nicht dramatisch beim Gasgeben oder Gasschließen. Aber auch ohne dieses technisch elegante Extra bringen die beiden Mitbewerber aus Japan ihre Performance ohne Hinterlist auf den Boden. Das liegt zum einen am zwangsweise nicht übermäßig bestückten Drehmomenthaushalt der Drosselmotoren, zum anderen am Ein-

satz einfacher, aber ebenso wirkungsvoller Bauteile, wie etwa der extrem langen Hinterradschwinge im Falle Suzuki VX 800.

Nur die Honda bekommt eines auf die Mütze, denn die geschilderten, und tatsächlich in geringem Maße vorhandenen Antriebsreaktionen wirken sich auf das Fahrverhalten der von Hause aus kippelig und kaum lenkneutral einzustufenden NTV 650 zusätzlich negativ aus. So fällt es im Vergleich mit der Honda klar am schwersten, enge, knapp am Lenkeranschlag gefahrene Turns durchzuzirkeln. Gut rollt die Honda erst in mittelschnellen Kurven, die jedoch keine größeren Unebenheiten aufweisen dürfen. Die Lenkung reagiert sofort mit leichtem Rühren. Zwar harmlos, aber daß es auch anders geht, zeigen BMW und Suzuki.

DIE KUNST DER FAHRWERKS-ABSTIMMUNG

Ebenso begeisterte die von uns gefahrene Boxermaschine mit astrein abgestimmter Feder-/Dämpferbestückung. Nie unkomfortabel, aber immer mit eindeutiger Rückmeldung an den Fahrer. Das gute Gespräch zwischen den Händen am Lenker, dem Popometer und den beiden Radaufstandsflächen am Boden reißt so nie ab.

Anders bei Honda und Suzuki. Überzeugend zwar das mechanisch leichte Ansprechverhalten der Honda-Gabel, weniger überzeugend dafür der Bodenkontakt, etwa bei schnell aufeinanderfolgenden, kurzen Wellen. Das Vorderrad fühlt sich dann leicht und luftig an, folgt nicht mehr optimal der Fahrbahnoberfläche. Einfacher macht es sich noch die Suzuki-Gabel. Kurze Stöße gibt sie sehr freigiebig an die Besatzung weiter, im Extremfall hebt sich die komplette Maschinenfront kurz und trocken über die Bodenwelle. Die serienmäßig verbauten Gabelfedern verschicken einen zu großen Anteil an den Negativ-Federweg, die Gabel sackt alleine durch das Fahrer- und Maschinengewicht zu weit ein. Nur 65 Millimeter Weg bleiben effektiv für die



BMW R 80 R
Das legendäre Instrumentenbrett mit bestens ablesbaren Uhren und die ergonomisch zu lange ausgetüftelte Dreitasten-Blinkerbetätigung besorgen die Boxer-Kurzweil unterwegs



HONDA NTV 650
Alles ohne Handstände, funktional, schnörkellos, gut. Die Honda-Bedienelemente stellen den Neuling vor keine knifflige Lern-Aufgabe. Besonderes Lob verdienen die sicher zu handhabenden Lenkerschalter



SUZUKI VX 800
Ja, da lacht das Herz des zukünftigen Custom-Liebhäbers. Ein wenig Chrom, weiße Ziffernblätter, aber zu plastikhafte Zeiger. In Kleinigkeiten ist mit uns nicht zu spaßen, auch der Lenker sollte entschiedener gekröpft sein

DROSSEL-PARADE

Herliche Maschinen und zusammen immerhin 102 PS stark. Brüderlich geteilt, bekommt zwar jeder auf dem Papier das Gleiche, in der Praxis aber bleiben Unterschiede. Besonders gelungen der weiche, aber kraftvoll einsteigende 34 PS-Twin von Suzuki. Hier haben wir tatsächlich einen vorbildlichen Charakter vor uns. Die besten Fahrleistungen bringt dafür die Honda

Abfederung von Fahrbahnhuckeln übrig, die Gabel pumpt rasch bis auf den hydraulischen Endanschlag durch.

Ordentliche Arbeit leisten dafür die Hinterradabfederungen von Honda und Suzuki, keine Gefahr für wehleidige Bandscheiben. Keine Maschine ließ ihre Heckpartie in schnellen Kurven unge-dämpft nachwippen.

SCHMALZ-MOTOREN ODER SCHLAGSAHNE

Sehr eindeutig fielen bei unserem Test die Sympathiekundgebungen für die einzelnen Motoren aus. Klarer Favorit: der Suzuki VX 800-Twin. Satter, geschmeidiger Schlag aus dem Drehzahlkeller, spontanes Ansprechen auf Gasgriffkommandos, keine derben Vibrationen im oberen Drehzahlbereich. Auffallend die harten Kolbenlaufgeräusche beim vollen Beschleunigen aus mittlerer Drehzahl.

Gleich dahinter der bewährte, standfeste Zweizylinder von Honda. Im mittleren Drehzahlbereich bei 4500/min läuft er eine Stufe rauher als das Angebot von Suzuki, bietet auf Grund des

Hubraumankos natürlich nicht den subjektiv kräftigen Punch wie der V-Kollege aus Japan, gefällt aber mit spritziger Leistungsabgabe und günstigen Verbrauchswerten.

Träge und lustlos buhlt dagegen der 34 PS-Motor aus Bayern um die Gunst der Stunde. Zwar drückte das Testexemplar wider Erwarten die versprochene Leistung auf den Dynotec-Prüfstand (35 PS), in der Praxis entsprach die erreichbare Fahrdynamik jedoch allenfalls einer mittelpächtigen 27 PS-Maschine. Zeitgleich gefahrene 800er BMW-Boxer (siehe Seite 22) der Typen RT (vollverkleideter Tourer) und GS (Enduro) gingen speziell im unteren Drehzahlbereich klar besser als die hier getestete R 80 R.

Für den Führerschein-Neuling sicherlich kein Nachteil, die lebendiger wirkenden Motoren der beiden Drossel-Japaner machen jedoch ganz klar mehr Spaß, zumal auch sie keinerlei listige Gemeinheiten in Form von hartem, schroffem Leistungseinsatz in Lastwechselsituationen zeigen.

Nachteilig, wiederum besonders aus Sicht des Motorrad-Novizen, sind bei der BMW die im Motortakt stark mit-

schwingenden Rückblickspiegel. Klare, unverzerrte Rücksicht gibt es während der Fahrt praktisch nicht. Die besten Informationen über die Hinterwelt liefern die praxisgerecht rechteckigen Spiegel der Suzuki.

Bremsen will gelernt und ständig geübt sein. Erfreulich, daß die Anlage der Suzuki VX 800 sich durch eine rundum harmonische Abstimmung auszeichnet, die nicht nur Anfängern entgegen kommt: Vorne weicher Zubiß auf den ersten Zug am Handhebel, dann bei deutlich gesteigerter Handkraft zunehmend mehr Bremsleistung bis hin zur Blockiergrenze. Hinten ist die Grundpedalkraft hoch angesetzt, so daß erst

bei bewußt kräftigem Nachdrücken gezielte Verzögerung abrufbereit steht. Eine gute, defensive Rückendeckung.

Die Honda- und BMW-Hinterradbremsen fallen im direkten Vergleich bissiger, weniger klar dosierbar aus. Top ebenfalls die Vorderradscheibenbremse der Honda und die serienmäßige Einscheiben-Anlage der BMW R 80 R. Die von uns gefahrenen und aufpreispflichtige Doppelscheibe ist Experten im Sattel der ungedrosselten Boxermaschine anzuraten. Besonders aus Anfängersicht ist der weichere Zubiß der Single-Scheibe unbedingt zu empfehlen. Dennoch, die Option, eine zweite Scheibe relativ einfach bei Bedarf nachrüsten zu können, ist als Pluspunkt des BMW-Systems zu notieren. Weder Honda noch Suzuki bieten diese Möglichkeit.

**DER RAT,
DIE EMPFEHLUNG,
DAS URTEIL**

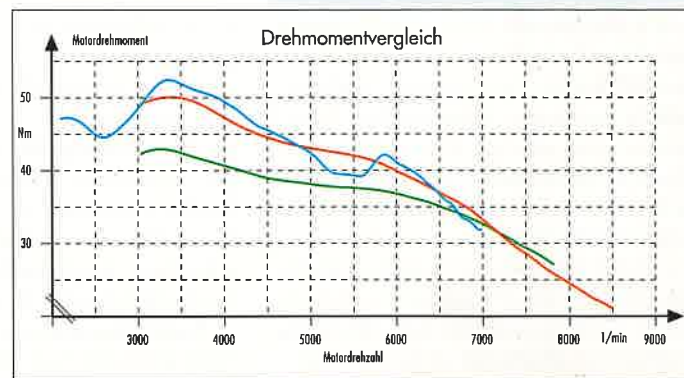
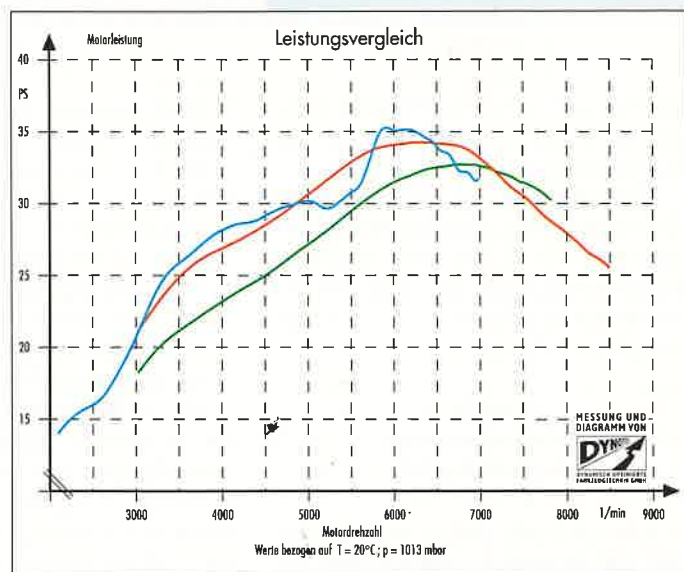
In der Summe ihrer Eigenschaften ist es dennoch die Suzuki VX 800, die speziell aus Sicht des Motorrad-Neulings dieses Vergleichstrio als erste Wahl anführt. Sicher bedienbare Motor-Antriebs-einheit und ein überwiegend problemloses Fahrverhalten, das bietet die Suzuki auf wünschenswertem Niveau. Zu bemängeln sind die in Maßen vorhandene Empfindlichkeit auf Längsrillen, der Sitzbankkomfort, die zu weich abgestimmte Gabel als auch der zu hohe Kraftaufwand für das Aufbocken des 240 Kilogramm-Brockens. An der Spitze des Testtrios rangieren zudem die Verbrauchswerte.

Wäre ihr Lenkverhalten ausgewogener und die Fußrastenanbringung praxisgerechter, käme die Honda dem Sinnbild eines VW Golf auf zwei Rädern recht nahe. Bislang überzeugt die Honda alleine mit ihrem agilen Blubber-Twin und ihrem prinzipiell goldrichtigen Konzept. Ein weniger schwülstiger Hinterradpneu und eine steiler angestellte Gabel sind Ansätze für eine erfolgreiche NTV-Kur. Der Hauptständer sollte serienmäßig sein, als Extra kostet er inklusive Montage durchschnittlich 200 Mark Aufpreis.

Irgendwann ist jede BMW die erste in der Motorradfahrer-Karriere. Ob man allerdings gleich mit der R 80 R seine Klasse 1a-Laufbahn beginnen sollte, ist eine Frage, die nach Lektüre dieses Vergleichstest jeder für sich beantworten kann. Die Boxermaschine hat ihre Eigenheiten, und mit denen muß sich der BMW-Enthusiast zwangsweise anfreunden. In den Teilbereichen Federung/Dämpfung, Fahrverhalten im unteren Geschwindigkeitsbereich, etwa beim Balancieren im Stadtverkehr, oder auch bei der Auswahlmöglichkeit an Werkzeubehör ist sie klar die im positiven Sinne herausragende Maschine im Trio. Speziell der Motor/Antriebsstrang fordert jedoch den Kenner, der sich dann freilich am „Charakter-Motorrad“ umso mehr erfreut. □

AUF DEM PRÜFSTAND

Nachdem die Erhöhung von 27 PS auf 34 PS für die Führerschein-Einsteiger eine wesentliche Fahrleistungsverbesserung bewirken kann, sollten die Hersteller durch vernünftige Drosselung die Verlockung eines möglicherweise folgenschweren „Aufmachens“ so gering wie möglich halten. Überraschenderweise liefert die Enttäuschung zu diesem Thema die Drossel-BMW. Zwar hat der Motor mit 52 Nm den höchsten Drehmomentwert zu bieten und fällt auch mit einer Höchstleistung von 35 PS den zulässigen Rahmen voll aus, in den Vollastkurven sind jedoch zwei tiefe Resonanzdellen bei 2700/min und 5500/min, die die Leistungsentfaltung ordentlich vermissen. In der Praxis gibt man sich dann wohl mit zirka 30 PS bei 5000/min zufrieden, da der eigentliche Leistungsgipfel nur wenige hundert Umdrehungen breit ist. Dafür entschädigen die beiden anderen Testkandidaten mit wesentlich harmonischeren Kurven: Schon bei Einstiegsdrehfrequenz wird das höchste Drehmoment zur Verfügung gestellt. Gemäß dem größeren Hubvolumen ist bei der Suzuki dann bis 7000/min mehr Leistung vorhanden. Daß die Motoren noch mehr Drehmoment beziehungsweise ihre PS-Grenze schon früher erreichen, scheint mit vertretbarem Aufwand nicht machbar. Möglicherweise würde ein solcher Niedrigdreher dann auch mehr den Drosselcharakter zur Geltung bringen. Jedenfalls habe ich für diese teilausgelasteten Triebwerke noch keine sicheren Anhaltswerte, die eine treffende Beurteilung erlauben. *Stefan Leiber*



BMW R 80 R
35 PS bei 5900/min
Suzuki VX 800
34 PS bei 6300/min
Honda NTV 650
33 PS bei 6800/min

BMW R 80 R
52 Nm bei 3400/min
Suzuki VX 800
50 Nm bei 3400/min
Honda NTV 650
43 Nm bei 3300/min

BMW R 80 R

TECHNISCHE DATEN

Leistung
25 kW (34 PS) bei 6000/min, maximales Drehmoment 50 Nm (4,9 mkp) bei 3750/min

Motor
Fahrtwindgekühlter Viertakt-Zweizylinder-Boxer-Motor. Zwei Ventile pro Zylinder, über eine untenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, Stoßel, Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Bohrung x Hub 84,8 x 70,6 mm, Hubraum 798 cm³, Verdichtung 8,2. Zwei Bing Gleichdruckvergaser, Ø 32 mm. Naßsumpf-Druckumlaufschmierung mit 2,5 Litern Inhalt. Kontaktlose Transistorzündung, Lichtmaschine 240 Watt, Batterie 12 Volt/25 Ah, Elektrostarter. Angeblocktes, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, seilzugbetätigte Trockenkupplung, Endantrieb über gekapselte Gelenkwelle, Momentabstützung

Fahrwerk
Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen. Vorne Teleskopgabel, Standrohr-Ø 41 mm, Federweg 135 mm, hinten Zweigelenk-Einarmschwinge mit einem Federbein, Federbasis und Dämpfung einstellbar, Federweg 140 mm. Drahtspeichenräder mit Kreuzspeichen, vorne 2.50 x 18, hinten 2.50 x 18 Zoll. Schlauchlose Reifen, vorne 110/80 V 18 V 240 TL, hinten 140/80 VB 17 V 240 TL. Auf der Testmaschine Metzeler ME 33/ME 55. Vorne gelochte Scheibenbremse mit Vierkolbensattel, Ø 285 mm, hinten-Trommelbremse, Ø 200 mm

Maße und Gewichte
Radstand 1513 mm, Nachlauf 101 mm, Nachlaufwinkel 64,5 Grad, Sitzhöhe 800 mm, Lenkerbreite 670 mm, Lenkerhöhe 1050 mm, Gewicht 217 kg, zulässiges Gesamtgewicht 420 kg, Tankinhalt 24 Liter

Ausstattung
Cockpit mit Tacho, Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser, Kontrolleuchten, Gepäckbrücke

Service
Garantie 1 Jahr ohne km-Begrenzung, Ölwechsel und Ventilinspektion alle 7500 km, Zeitaufwand 1,5 Stunden, große Inspektion alle 15 000 km, Zeitaufwand 3,25 Stunden

Preis
14 408,85 Mark inklusive Fracht

Charakter
Wie Leberknödelsuppe, nicht jedermanns Geschmack

MO-MESSWERTE

Gewicht vollgetankt
225 kg, davon 46,6 Prozent vorne

Leistungsgewicht
12 kg pro kW (8,8 kg pro PS) mit 75 kg-Fahrer

Beschleunigung
0 bis 100 km/h in 10,4 s; 400 Meter in 17,3 s; 1000 Meter in 35,2 s

Höchstgeschwindigkeit
solo sitzend 127 km/h, solo liegend 132 km/h

Durchzug
Im letzten (5.) Gang: von 60 bis 100 km/h in 10,9 s; von 60 bis 120 km/h in 24,5 s

Tachometergenauigkeit
50/100 = 48/100 km/h

Benzinverbrauch
Normalbenzin. Minimalverbrauch 4,2 l/100 km. Testverbrauch 6,0 l/100km. Praxisreichweite 360 km

HONDA NTV 650

Leistung
25 kW (34 PS) bei 6600/min, maximales Drehmoment 49 Nm (4,7 mkp) bei 3400/min

Motor
Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Zweizylinder-V-Motor. Drei Ventile pro Zylinder, über je eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel mit Einstellschrauben betätigt. Bohrung x Hub 79 x 66 mm, Hubraum 647 cm³, Verdichtung 9,2. Zwei Keihin Gleichdruckvergaser Ø 36,5 mm. Naßsumpf-Druckumlaufschmierung mit 2,6 Litern Inhalt. Kontaktlose Transistorzündung, Lichtmaschine 345 Watt, Batterie 12 Volt/8 Ah, Elektrostarter. Primärtrieb über Stirnräder, seilzugbetätigte Ölbadkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Endantrieb über gekapselte Gelenkwelle

Fahrwerk
Brücken-Stahlrahmen. Vorne Teleskopgabel, Standrohr-Ø 41 mm, Federweg 130 mm, hinten Einarmschwinge mit einem Zentralfederbein, Federbasis und Dämpfung einstellbar, Federweg 120 mm. Leichtmetall-Gußräder, vorne 2.50 x 17, hinten 4.50 x 17 Zoll. Schlauchlose Reifen, vorne 110/80-17 57 H TL, hinten 150/70-17 69 H TL. Auf der Testmaschine Dunlop K 505. Vorne gelochte Scheibenbremse mit Doppelkolbenschwimmersattel, Ø 316 mm, hinten Schwimmersattel-Scheibenbremse, Ø 276 mm

Maße und Gewichte
Radstand 1465 mm, Nachlauf 119 mm, Nachlaufwinkel 62 Grad, Sitzhöhe 810 mm, Lenkerbreite 700 mm, Lenkerhöhe 1020 mm, Gewicht 210 kg, zulässiges Gesamtgewicht 400 kg, Tankinhalt 19 Liter

Ausstattung
Cockpit mit Tacho und Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser, Kühlwasserthermometer

Service
Garantie 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung, Ölwechsel und Ventilinspektion alle 6000 km, Zeitaufwand 1 Stunde, Ventilinspektion alle 12 000 km, Zeitaufwand 2,8 Stunden

Preis
10 245 Mark inklusive Fracht

Charakter
Konzept-König mit kippeligem Fahrwerk

Gewicht vollgetankt
210 kg, davon 47,5 Prozent vorne

Leistungsgewicht
11,4 kg pro kW (8,4 kg pro PS)

Beschleunigung
0 bis 100 km/h in 8,6 s; 400 Meter in 16,4 s; 1000 Meter in 32,4 s

Höchstgeschwindigkeit
solo sitzend 137 km/h, solo liegend 147 km/h

Durchzug
Im letzten (5.) Gang: von 60 bis 100 km/h in 7,7 s; von 60 bis 120 km/h in 14,1 s

Tachometergenauigkeit
50/100 = 50/96 km/h

Benzinverbrauch
Normalbenzin. Minimalverbrauch 3,9 l/100 km. Testverbrauch 5,2 l/100 km. Praxisreichweite 340 km

SUZUKI VX 800

Leistung
25 kW (34 PS) bei 5600/min, maximales Drehmoment 65 Nm (6,4 mkp) bei 2800/min

Motor
Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-V-Motor. Vier Ventile pro Zylinder, über je eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Gabelkipphebel betätigt. Bohrung x Hub 83 x 74,4 mm, Hubraum 805 cm³, Verdichtung 10. Zwei Mikuni Gleichdruckvergaser, Ø 36 mm. Naßsumpf-Druckumlaufschmierung mit 2,5 Litern Inhalt. Kontaktlose Transistorzündung, Lichtmaschine 280 Watt, Batterie 12 Volt 16 Ah, Elektrostarter. Primärtrieb über Stirnräder, seilzugbetätigte Ölbadkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Endantrieb über gekapselte Gelenkwelle

Fahrwerk
Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen. Vorne Teleskopgabel, Standrohr-Ø 41 mm, Federweg 150 mm, hinten Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, Federbasis und Dämpfung einstellbar, Federweg 120 mm, Leichtmetallgußräder, vorne 3.00 x 18, hinten 3.50 x 17 Zoll, Bereifung vorne 110/80 V 18 TL, hinten 150/70-17 69 V TL. Auf der Testmaschine Metzeler ME 33/ME 55. Vorne gelochte Scheibenbremse mit Doppelkolbensattel, Ø 310 mm, hinten gelochte Scheibenbremse mit Doppelkolbensattel, Ø 250 mm

Maße und Gewichte
Radstand 1555 mm, Nachlauf 120 mm, Nachlaufwinkel 59 Grad, Sitzhöhe 790 mm, Lenkerbreite 710 mm, Lenkerhöhe 990 mm, Gewicht 240 kg, zulässiges Gesamtgewicht 450 kg, Tankinhalt 19 Liter

Ausstattung
Cockpit mit Tachometer, Tageskilometerzähler und Drehzahlmesser, Haupt- und Seitenständer, Kühlwasser-Warnleuchte

Service
Garantie 1 Jahr ohne Kilometerbegrenzung, Ölwechsel und Ventilinspektion alle 6000 km, Zeitaufwand 3 bis 4 Stunden

Preis
10 990 Mark inklusive Fracht

Charakter
Mein Kumpel ist dick und heißt Bollermann

Gewicht vollgetankt
239 kg, davon 45,2 Prozent vorne

Leistungsgewicht
12,5 kg pro kW (9,2 kg pro PS)

Beschleunigung
0 bis 100 km/h in 9,1 s; 400 Meter in 16,6 s; 1000 Meter in 33,4 s

Höchstgeschwindigkeit
solo sitzend 132 km/h, solo liegend 143 km/h

Durchzug
Im letzten (5.) Gang: von 60 bis 100 km/h in 7,4 s; von 60 bis 120 km/h in 14,3 s

Tachometergenauigkeit
50/100 = 47/94 km/h

Benzinverbrauch
Normalbenzin. Minimalverbrauch 5,0 l/100 km. Testverbrauch 6,2 l/100 km. Praxisreichweite 270 km