



TEST UND TECHNIK

Landstreicher

Vergleichstest Suzuki DR 500 S gegen
Yamaha XT 500

Suzuki greift mit der neuen DR 500 S die marktbeherrschende Yamaha XT 500 an. Wer im harten Vergleichstest der beiden Halbliter-Enduros die Nase vorn hat, prüfte PS in einer Gegenüberstellung ►

TEST UND TECHNIK

Vergleichstest Suzuki DR 500 S gegen Yamaha XT 500

Schon fünf Jahre ist es her: Yamaha wagte die Enduro mit Halbliter-Viertakt-Einzyylinder.

Viel Motor in einem Motorrad, das fürs Gelände leicht sein soll – doch diese Zweifel sind längst ausgeschaltet. Die XT 500 hat sich in kürzester Zeit die Herzen abenteuerlicher Enduro-Fans erobert.

Was die XT 500 im Gelände nicht so gut kann wie die kleineren Kaliber, macht sie als Allround-Motorrad auf der Straße gut. Kein Wunder, daß die Konkurrenz einstieg, wenn auch erst nach drei Jahren voll ungläubigem Staunen.

Die Honda XL 500 war der erste Gegner, während Suzuki sich vom „lieber leichter“ her zögernd angeschlichen hat: Handlichkeit sollte der primäre Kaufgrund sein.

Yamaha ist Vorbild für diese Klasse

Erst kam eine Viertakt-Enduro mit 370 cm³, 1980 dann auf 400 cm³ aufgebohrt und jetzt, für die 81er Saison, endlich eine echte 500er. Suzuki hat Lehrgeld gezahlt: Weder die SP/SR 370 noch die DR 400 konnten das Image der XT 500 ankratzen.

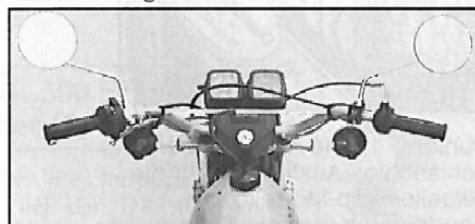
Honda hat's auf ihre eigene Art geschafft: Die XL 500 S spricht durch ihren perfekten, verfeinerten Funktions-schliff einen anderen Käuferkreis an.

Einige Überarbeitungen hat die XT 500 inzwischen hinter sich. Dabei ging es immer nur um Detailverbesserungen und Retuschen im Design. Die urwüchsige Technik blieb erhalten. ►

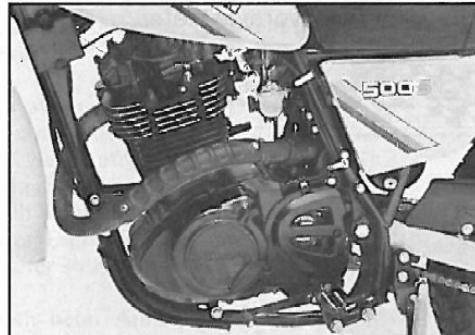
Suzuki DR 500 S



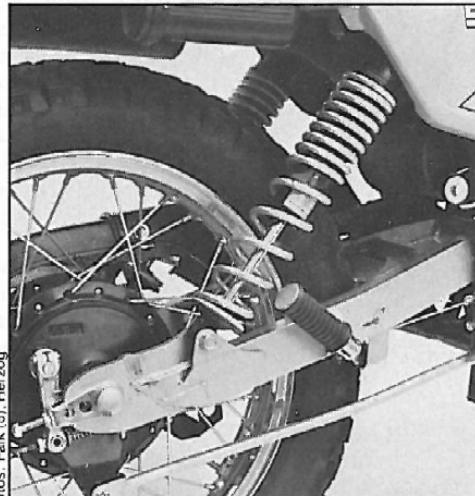
Besser im Gelände: höherer Lenker, bessere Fahrerhaltung im Sitzen und im Stehen



Starre Blinker, elegante Instrumente, aber Tankfüllstutzen behindert Tankrucksack



Vierventilkopf, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, nur wenig Schutz unterm Motor

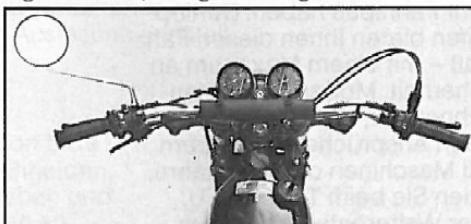


Fotos: Falk (3), Herzog
Federbeine fünffach verstellbar, Kastenschwinge, parallele Bremsankerung

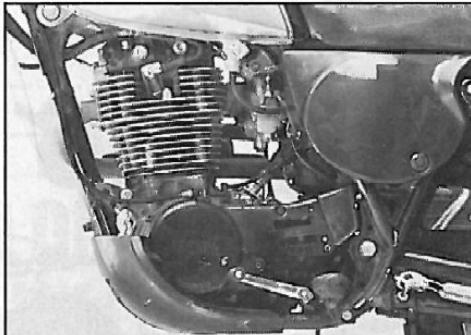
Yamaha XT 500



Mehr für die Straße: ausgewogene Allround-eigenschaften, wenig Federweg hinten



Blinker flexibel, Instrumente einfach, zu schmaler Tank für Gepäck, gute Schalter



Zweiventilkopf, Trockensumpfschmierung, Öltank im Rahmenrohr, guter Unterschutz



Federbeine fünffach verstellbar, Rohrschwinge, abgedeckte Dämpferstange

TEST UND TECHNIK

Vergleichstest Suzuki DR 500 S gegen Yamaha XT 500

Der XT-Motor, inzwischen tausendfach bewährt, wurde vor etwa einem Jahr verfeinert. Das größere Einlaßventil sorgt für besseren Füllungsgrad im Zylinder. Verbessert wurde nicht zuletzt die Startwilligkeit. Was ehemals nur Könner vollbrachten, gelingt jetzt auch ungeübten XT-Ankickern: Sie kommt nicht nur kalt auf den zweiten Kick (erst langsam durchtreten, dann schnell mit voller Fußkraft), sondern auch halbwarm, was sie früher oft nicht tat.

XT 500: Sitzhaltung eher für die Straße

Der Choke liegt ungünstig direkt am Vergaser und ist beim Fahren nur schwer zu regulieren. Schon kurz nach dem Kaltstart nimmt die XT aber ohne Verschlucken Gas an.

Ohne Vibrationen tut's der Motor nicht, er läuft in keiner Drehzahl sanft, und beim Hochdrehen wird er nicht ruhiger.

Sitzposition und Fahrverhalten der XT erinnern an klassische Straßenmaschinen. Dieser Eindruck wird noch durch die weich abgestimmte Telegabel und die wenig progressiven Federbeine unterstützt. Und sie ist nicht besonders hoch. Dabei hat sie aber eine tadellose Geländeausstattung: 21er-Vorderrad, 18er-Hinterrad, ausreichend Bodenfreiheit, Unterschutz fürs Kurbelgehäuse, breiten Geländelenker und hochgezogene Auspuffanlage.

Auf Feld-, Wald- und Wiesenwegen kommt die XT ganz gut durch, aber da braucht man den großen Motor nicht. Bei scharfer Fahrt über Stock und Stein kommt

mit der XT keine rechte Freude auf; das Fahrwerk setzt frühzeitig Grenzen. 195 mm Federweg vorn reichen auch in schwerem Gelände aus, aber die 110 mm der Hinterhand sind zu wenig.

Auch ist die Fahrerhaltung weder im Sitzen noch im Stehen fürs Gelände günstig, die Steuerkopf-Partie liegt zu tief. Enduro-Cross ist nichts für die XT, Einsatzgebiete der Yamaha sind Straßen und unbefestigte Wege.

Kein Wunder also, daß Weltenbummler gerne zur XT greifen. Ihre Zuverlässigkeit, das komfortable Fahrwerk und die zweckmäßige Ausstattung sind große Pluspunkte. Wer schwer bepackt mit der XT auf Reisen geht, muß aber das rechtzeitige Bremsen üben. Die beiden Trommeln, vorn mit 160 mm Durchmesser, hinten mit nur 150 mm, verzögern im Fall des Falles nur mäßig.

Ungünstig für Fahrten mit Tankgepäck ist auch der seitlich versetzte, hoch aufragende Einfüllstutzen fürs Benzin. Wer den Tankentlüftungsschlauch abklemmt, bleibt schon nach wenigen Metern stehen.

XT 500: Ärger mit trübem Licht

Einwandfrei sind die beiden Instrumente: Drehzahlmesser und Tacho sind klar ablesbar und übersichtlich.

Nachts aber gibt's Grund zum Ärger. Das 6 Volt-Licht mit 35/35 Watt-Biluxlampe erhellt den Weg nur wenig.

Also Suzuki DR 500 statt Yamaha XT 500? Die neue Suzuki heimst bei Fans moderner Technik sofort einen Pluspunkt ein: Im Zylinderkopf der Halbliter-Maschine hängen vier Ventile. Das reizt nicht jeden, aber vor allem

sportbegeisterte Viertakt-Fans überlegen, ob sich mehr Füllung ergibt, mehr Dampf und mehr Reserve fürs Auftrimmen.

Der optische Eindruck von der DR 500 paßt zu diesen Gedanken. Das Design ist den Cross-Maschinen RM verwandt, und die DR 400 machte schon Appetit auf den Halbliter-Motor. Von ihr stammt der Rahmen der DR 500, die Hinterradschwinge wurde für das neue Modell um drei Zentimeter verlängert.

DR 500 S: Haltung eher fürs Gelände

Über die Startprozedur gab es bei der DR 400 unterschiedliche Erfahrungen, die DR 500 tut's wie die Yamaha XT 500. Der Choke liegt bei beiden unter dem Tank am Vergaser.

Vor allem die Ausgleichswelle macht den DR 500-Motor viel laufruhiger als das Yamaha-Triebwerk. Dennoch vermittelt die DR 500 jenes Eintopfgefühl, das die Käufer so lieben.

Auch beim Aufsitzen merkt man sofort den Unterschied zur Yamaha. Der Lenker liegt höher, der Fahrer sitzt tief in der Maschine. Mit sieben Zentimeter mehr Gesamthöhe (1140 mm) und fünf Zentimeter mehr Sitzhöhe (880 mm) ist die DR 500 schon von daher eher fürs sportliche Geländefahren geeignet.

Dabei bereiten die Fahrten auf der Straße mindestens genausoviel Vergnügen wie mit der Yamaha XT 500. Der spritzige Vierventiler beschleunigt die Suzuki mit deutlich mehr Temperament. Das liegt auch an der kürzeren Getriebeübersetzung – nicht etwa am Gewicht. Die DR ist nur unwesentlich leichter als die XT, über-

TEST UND TECHNIK

Vergleichstest Suzuki DR 500 S gegen Yamaha XT 500

haupt sind die Grunddaten fast gleich.

Ein technischer Unterschied fällt auf: Yamaha verwendet einen normalen Schiebervergaser, der zum Öffnen und Schließen zwei Seilzüge braucht. Suzuki baut einen Gleichdruckvergaser an, der mit einem Zug zur Drosselklappe auskommt. Das ist theoretisch besser, praktisch aber nicht zu spüren.

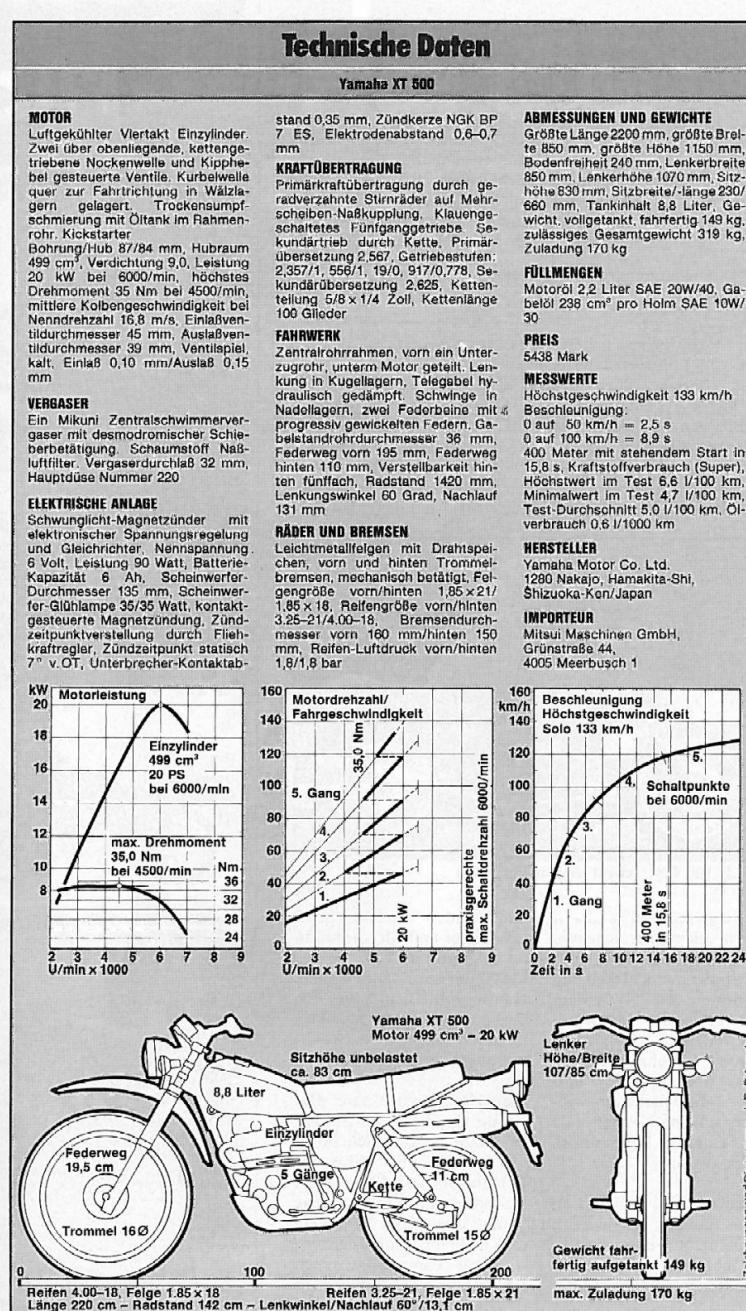
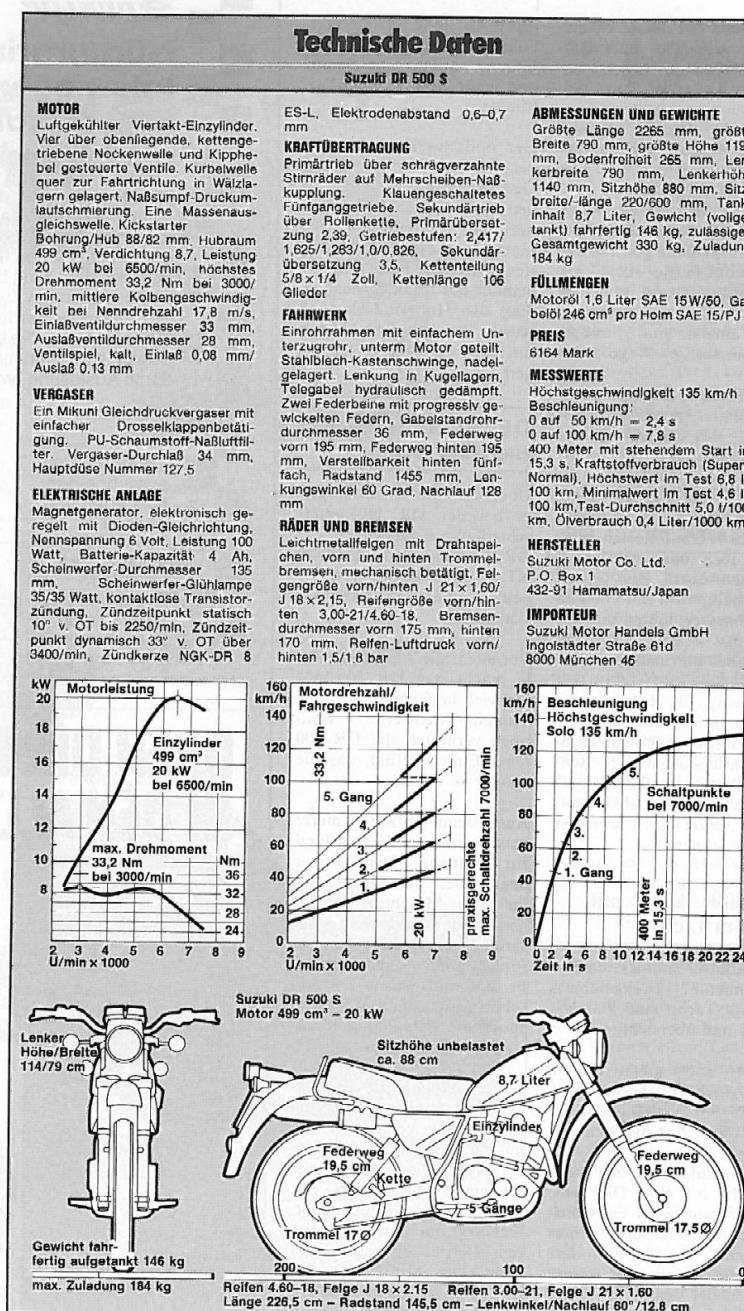
Daß die DR bei der Höchstgeschwindigkeitsmessung mit 135 km/h (Yamaha 133 km/h) eine Würzigkeit schneller war, hat keine praktische Bedeutung. Zügiges Fahren im Stadtverkehr und auf Landstraßen ist die Stärke der DR wie der XT.

Im schnellen Enduro-Einsatz im Gelände offenbart die DR 500 ihren wahren Charakter: Ausreichende Federwege (vorn und hinten 195 mm), die entspannte Haltung im Sitzen und im Stehen lassen eine wesentliche forscheren Fahrweise als mit der XT zu.

DR 500 S: Licht und Tank auch schlecht

Daß auch bei der Suzuki die Federungs- und Dämpfungsabstimmung insgesamt etwas weich geraten ist – ein Kompromiß für überwiegenden Straßenbetrieb – setzt den sportlichen Ambitionen Grenzen. Doch die Suzy erlaubt wesentlich mehr Freiheit im Gelände als die Yamaha. Daß sich aus dem Federweg der DR 500 das tiefe Eintauchen der Gabel beim Bremsen ergibt, stört nach dem ersten Schreck nicht weiter – eine Enduro ist ja kein Straßenrenner.

Die beiden Trommeln der Suzy mit vorn 175 mm und



hinten 170 mm Durchmesser sind ausgezeichnet, die hintere Bremsankerung stützt sich parallel zur Schwinge direkt am Rahmen ab. Deshalb ist auch die Bremsankerplatte schwimmend gelagert. Das ist hoher technischer Aufwand, der in extremen Situationen das Stampfen des Hinterrades verhindert.

Für einen Tankrucksack ebenso ungünstig wie bei der Yamaha ist die Tankform der Suzuki, schmäler und mit aufgesetztem Tankverschluß. Auch das Licht bringt der Suzuki keinen Pluspunkt, das allen Enduros anhaftet.

Schlecht sind die Kontrollleuchten – bei Tag kaum zu erkennen – und die starr befestigten Blinker der Suzy. Sie sind bei einem Sturz sehr gefährdet – die Yamaha hat elastische Blinkerträger.

Fazit: Die DR 500 hat keine großen Chancen gegen die Nostalgie-Enduro Yamaha XT 500. Wer will schon an einem solchen rustikalen Motorrad die verfeinerte Technik mit vier Ventilen? Gefragt ist, was den Einzylinderfreund in eine vergangene Zeit zurückversetzt, und da bietet die Yamaha mehr, während die Honda XL 500 auf ihre sanfte Tour ihre Gemeinde erworben hat.

Yamaha ist noch nicht geschlagen

Der junge Viertakt-Fan wird den meisten Spaß an der Suzy haben. Sie bietet das Kernige der XT mit mehr Kultur, sie verbindet den Charakter einer echt sportlichen Geländemaschine mit guter Straßenfähigkeit. Der Preis dafür ist jedoch hoch: 730 Mark mehr soll der Kunde für die Suzuki zahlen. Das lohnt sich nur, wenn man die Pluspunkte sehr wichtig nimmt.

Hatto Poensgen