

INHALT

Test- und Fahrberichte

Langstreckentest Suzuki GT 750	6
Test Moto Guzzi Sahara	50

Technik

Fehlersuche mit System: Elektrik	36
Einführung in die Motorrad-Technik (4)	42

Sport

Großer Preis der CSSR in Brünn	14
Sportjournal	22
Geländemeisterschaft: Schwere Badische	28
Formel 750-Lauf in Silverstone	32
Sandbahn-WM-Halbfinale in Marienbad	34
Poster: Giacomo Agostini	46

Allgemeines

Zubehör	41
Kunst und Motorrad	57
Verkehrspraxis: Einbahnstraße	83
Lederbekleidung 1. Teil	84

Ständige Rubriken

Kommentar: So wird der Sport kaputt gemacht	5
Notizen	13
Leserbriefe	56, 88
Ganz zum Schluß	89
Vorschau	90

Titelbild: Hoch spritzt der Schampus über einen glücklichen Agostini, der seine 15. Weltmeisterschaft gewann.
Foto: Volker Rauch



Viel Fahrspaß hatten wir mit der Moto Guzzi Sahara. Den bulligen Einzylinder alter Schule testen wir ab Seite 50.

Unterschiedliche Eindrücke hinterließ die Suzuki GT 750, der einzige noch verbliebene Zweitakter in dieser Klasse. Unser Langstrecken-



test über 25 000 km gibt Auskunft, wie sich die wassergekühlte Suzie bewährt hat. Ab Seite 6.

Mit einer kleinen Lederkunds und der Vorstellung der bekanntesten Lederkombis beginnen wir unsere Übersicht auf Seite 84.

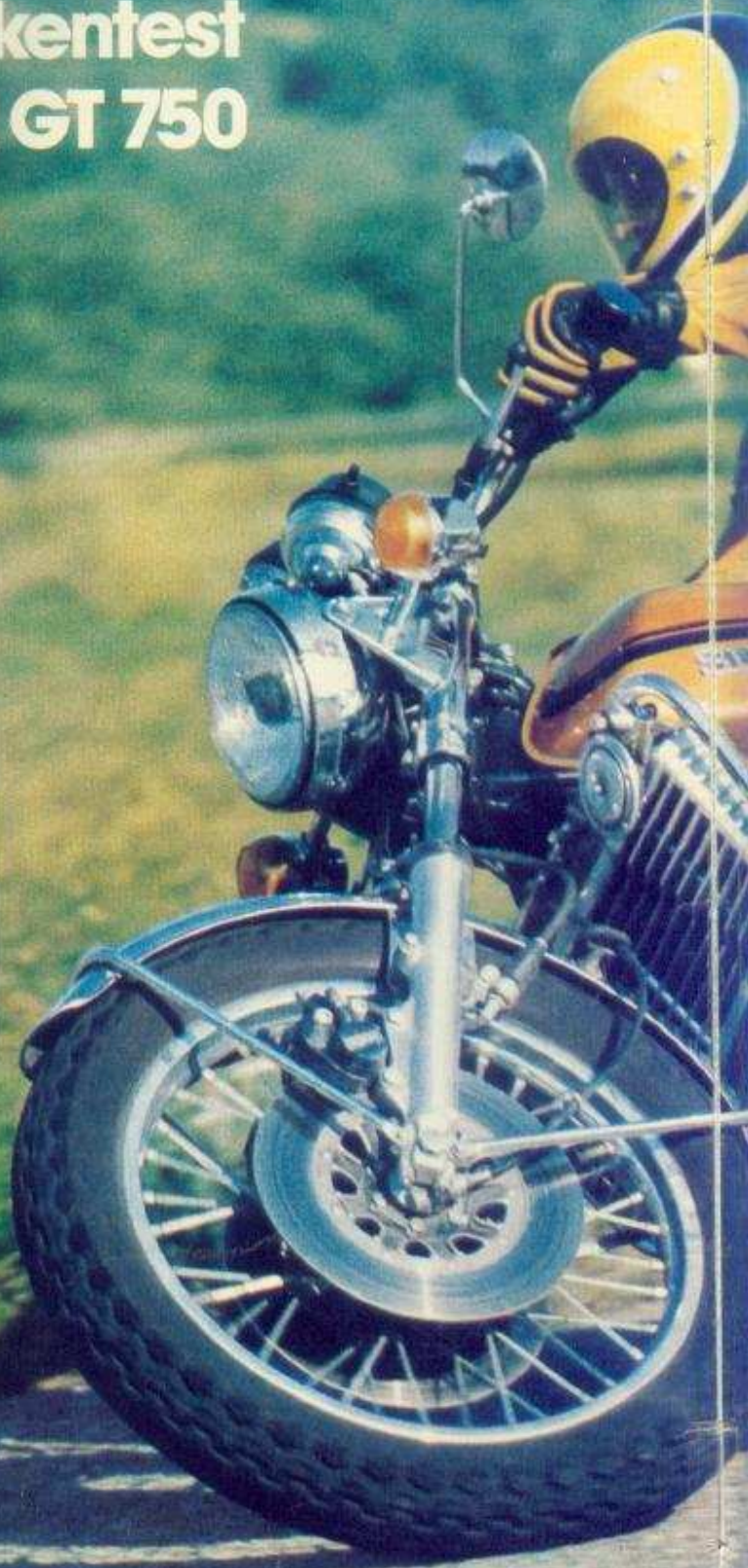
MOTORRAD Langstreckentest SUZUKI GT 750



Aus Gründen der Aktualität sind diese Fotos nicht von unserer Dauertestmaschine, sondern vom neuesten Modell der GT 750 mit dem schmalen Lenker, der höher gelegten Auspuff-



anlage und der neuen Lackierung. Der Gepäckträger ist nicht serienmäßig, wurde von uns auf der Dauertestmaschine auch gefahren und ist für Langstreckenfahrten empfehlenswert.

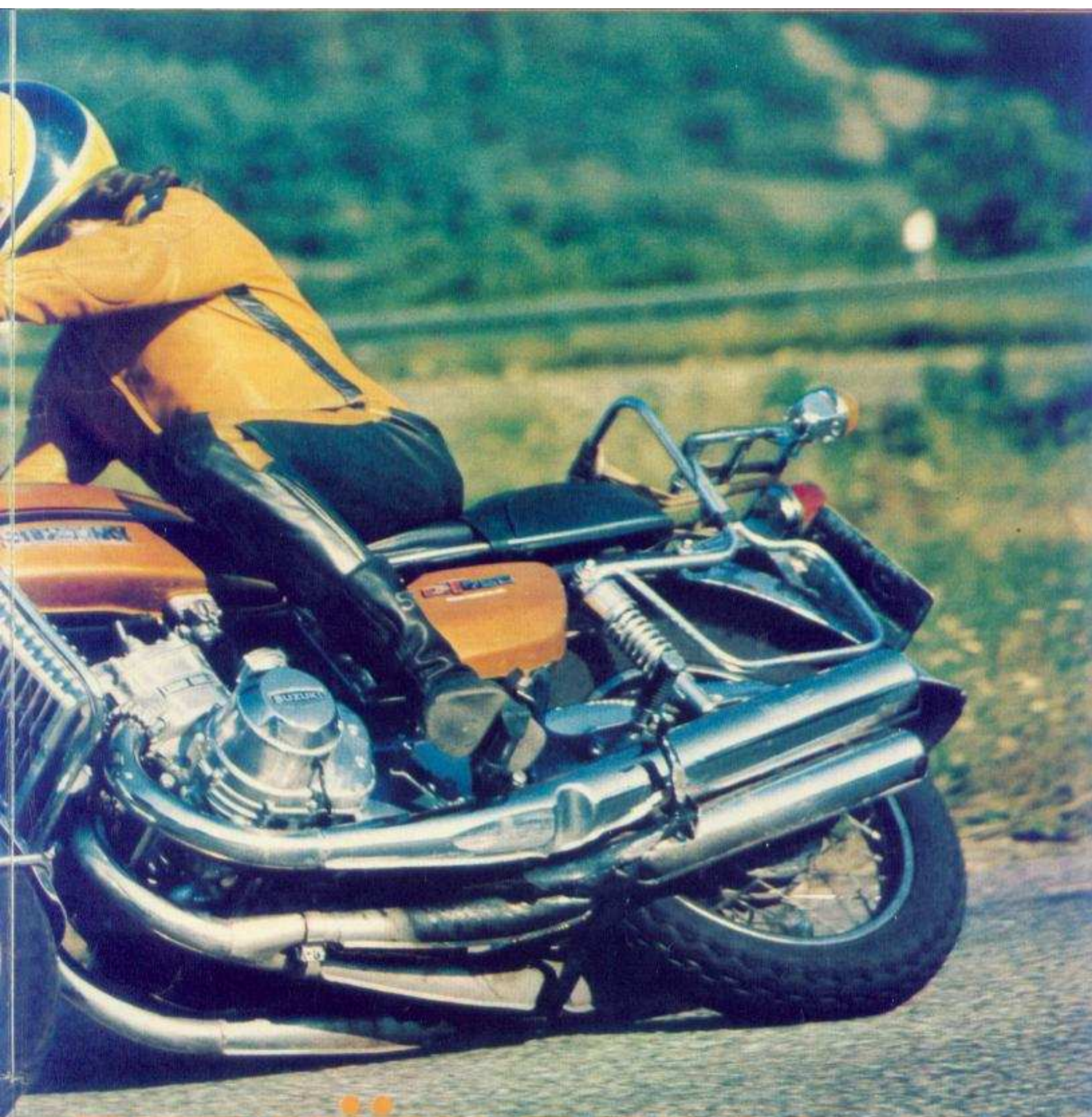


Sie hat sich im Laufe ihres Daseins nur einen Platz im Schatten der Viertakter sichern können. Das ist nicht so sehr der Antipathie der potentiellen Käufer gegen den Zweitaktmotor des Wasserbüffels zuzuschreiben, sondern eher dem hierzulande zu dünnen Suzuki-Händlernetz. Leider wurde um den sehr leistungsfähigen Motor ein Fahrwerk herumgebaut, das einige Argu-

mente der japanischen Manager und deren Credo „safety first“ in Frage stellt.

Triebwerk: Zuverlässigkeit prägt das Bild

Das wassergekühlte Dreizylinder-Triebwerk mit der sechsfach rollengelagerten Kurbelwelle brachte weder bei Stadt- noch bei Fernfahrten Probleme.



DER KÜHLE BROCKEN

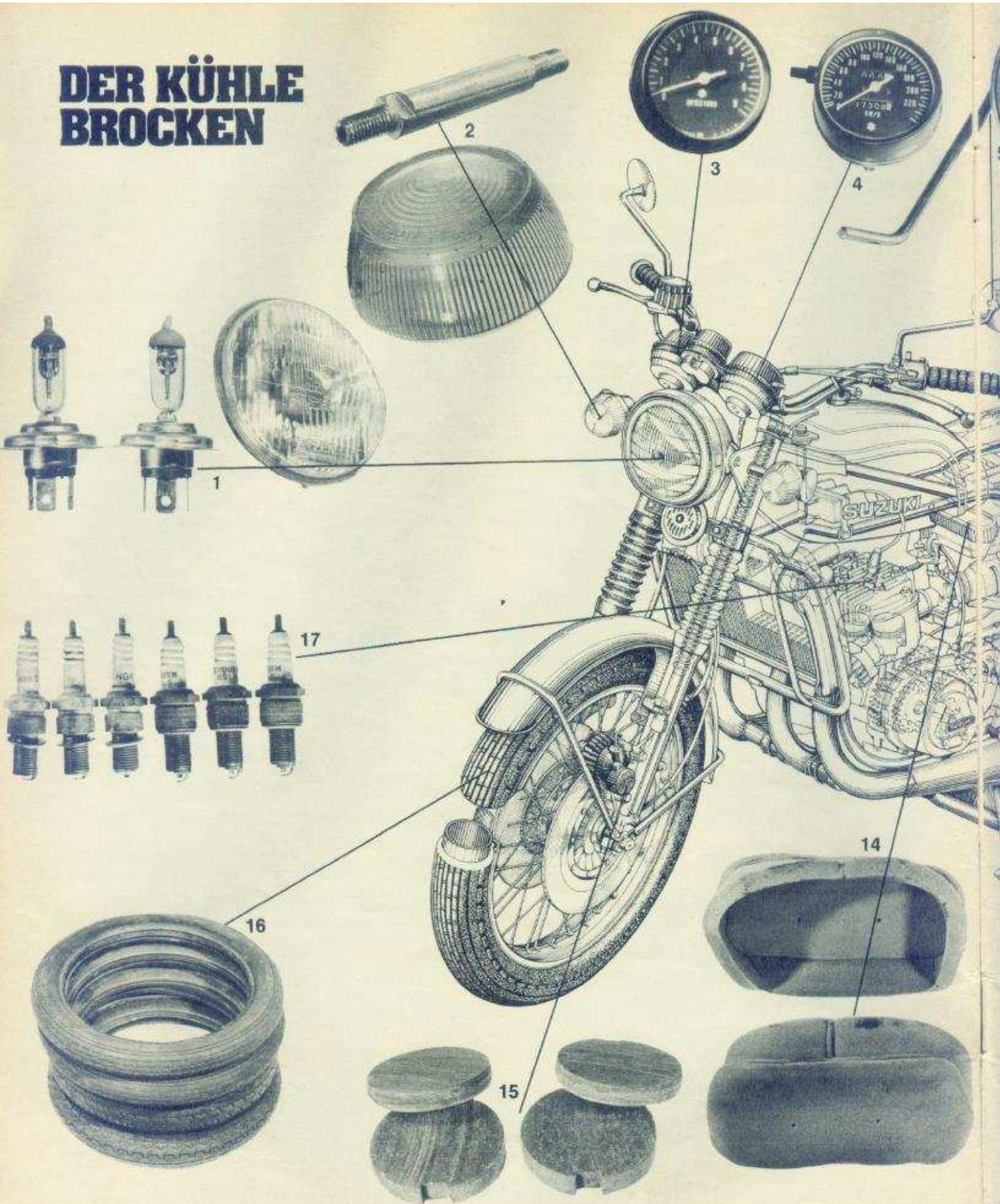
Selbst nach tagelangen Bummelfahrten zur „Rush-Hour“ reagierte der Motor auf jede Bewegung der rechten Hand. Keine Aussetzer, keine Quaimwolken, kein Verschlucken – er lief rund. Weder Startprobleme im tiefsten Winter noch Überhitzungserscheinungen bei scharfer Überlandfahrt bei hochsommerlicher Witterung: der Motor blieb kerngesund.

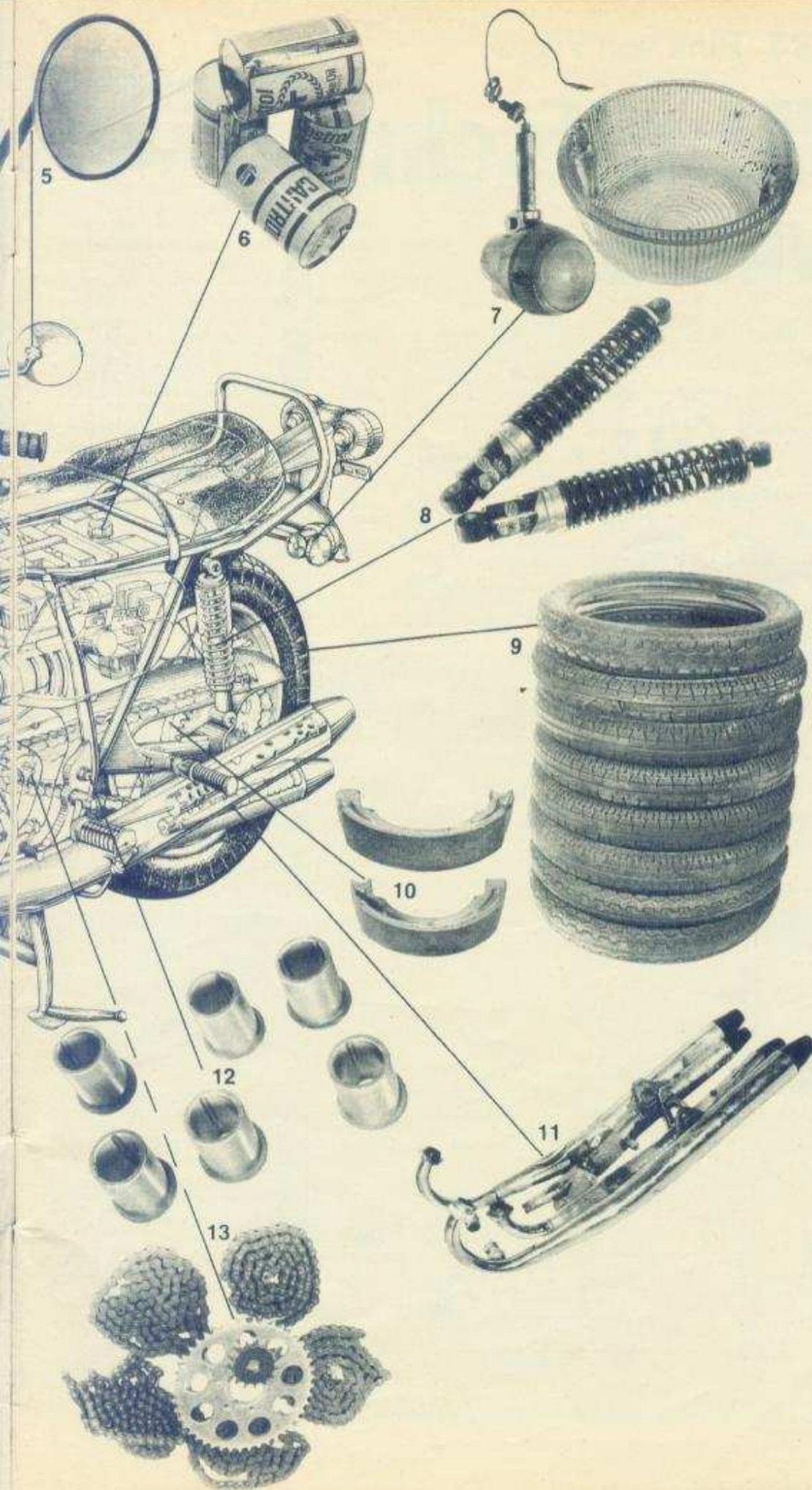
Suzukis Größte, die GT 750, ist nach der Produktionseinstellung der Kawasaki H 2 der einzige Zweitakter in dieser Klasse.

Außer den paar Versuchen mit Zündkerzen. Danach kehrten wir reumütig wieder zu den werkseitig empfohlenen NGK B-7 ES zurück, die kältere Type B-8 ES dürfte nur für Reisen bei subtropischen Temperaturen nötig werden.

Als eine Ausweichempfehlung können auch die Champion N-3 gelten, die allerdings nach Bummelfahrten eher

DER KÜHLE BROCKEN





1) Aus Sicherheitsgründen
wechselten wir auf H4-Licht.
Einsatz: DM 40,- bis 75,-
Lampe: DM 19,- bis 27,-

2) Vorn und hinten (7) brach
je eine Blinkerstange ab.
Nur bei guten Händlern
einzeln erhältlich!
Blinker komplett: DM 58,87

3) Der defekte Drehzahl-
messer ging auf Garantie...

4) ... der Tachometer auch.

5) Der Spiegel brach direkt
am Gewindeansatz ab.
DM 13,-

6) Ein Liter Zweitaktöl auf
ca. 500 km.
Dose: DM 6,- bis 8,50

7) siehe Pos. 2

8) Ein Satz Konis war nötig.
DM 155,- bis 180,-

9) Neuer Hinterradreifen.
DM 110,- bis 130,-
(1 Stück, je nach Marke)

10) Zwei neue Bremsbacken
bei der großen 20000er In-
spektion. DM 23,71 (1 Stück)

11) An der alten Auspuff-
anlage mit den Zwischen-
stücken schüttelte es die
Einsätze lose. Garantie.
Ist bei den neuen Modellen
durch bessere Schweißung
der Bleche behoben.

12) Sechs Schwingenlager =
drei Satz wurden
gewechselt. DM 10,12
(1 Stück Buchse)

13) Fünf Ketten und einen
Satz Kettenräder fraß die
GT 750. Kette DM 158,34
Kettenrad DM 50,62
Kettenritzel DM 24,78

14) Zwei der Schaumstoff-
filter bei den großen
Inspektionen. DM 24,91
(1 Stück)

15) Bei km 20 000 auch ein
Satz neuer Beläge vorn.
DM 62,64 (1 Satz = 2 Stück)

16) Vier Vorderradreifen.
DM 85,- bis 115,-

17) Sechs Kerzen außer den
Versuchskerzen bei den
großen Inspektionen.
DM 3,85 (1 Stück)

Rätsel Nr.34 - Eins von 75:

Mit REVAL rätseln und gewinnen!

Für alle, die Spaß am Spiel haben: der große REVAL-Rätsel-Spaß. Mit 4 Gewinnrunden. Insgesamt 40.444 Preise.

4x1 Stadtauto: VW Polo, FIAT 126, MINI 1000, AUDI 50

4x10 Hobby-Pakete nach Wahl, im Wert von je DM 500,-

4x100 Armband-Uhren im REVAL-Design

4x10.000 Riesen-Rätsel-Poster (1 qm groß)



So wird's gemacht:

Rätsel vollständig lösen, Adresse eintragen, (Blockbuchstaben), ausschneiden und an REVAL-Rätsel 763 Lahr, Postfach 100, schicken.

Wo gibt es weitere Rätsel?

Bei Ihrem Händler (vor der Kasse), in Gaststätten (als Bierdeckel), in Zeitschriften und Tageszeitungen (als Anzeigen) und bei REVAL Lahr. Rätseln Sie mit.

Teilnahmebedingungen:

Nur ausreichend frankierte Sendungen mit deutlichem Absender auf jedem Rätsel können teilnehmen. Mitmachen darf jeder über 18 Jahre, ausgenommen REVAL-Mitarbeiter.

Es gibt 75 REVAL-Rätsel und vier REVAL-Gewinn-Runden. Sie können mit jedem Rätsel, das Sie finden und richtig lösen an jeder Runde teilnehmen. Alle Rätsel, die Sie bis zum 25.8.75 einschicken, nehmen an der ersten Runde teil. Alle Rätsel, die Sie bis zum 8.9.75 einsenden, sind an der zweiten Runde beteiligt. Dann gibt es eine dritte Runde – einsenden bis zum 22.9.75 – und eine vierte und letzte – Einsendeschluß: 6.10.75 (jeweils Poststempel). Alle REVAL-Gewinn-Runden sind unabhängig voneinander, jede ist mit 10.111 Preisen ausgestattet – insgesamt also 40.444.

Bei mehr als 10.111 richtigen Einsendungen je Runde entscheidet das Los.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

1. Längs	2. Quers	3. Längs	4. Quers	5. Längs	6. Quers	7. Längs	8. Quers
W E L D	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G
4. Längs	5. Quers	6. Längs	7. Quers	8. Längs	9. Quers	10. Längs	11. Quers
U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G
12. Längs	13. Quers	14. Längs	15. Quers	16. Längs	17. Quers	18. Längs	19. Quers
U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G
20. Längs	21. Quers	22. Längs	23. Quers	24. Längs	25. Quers	26. Längs	27. Quers
U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G
28. Längs	29. Quers	30. Längs	31. Quers	32. Längs	33. Quers	34. Längs	35. Quers
U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G
36. Längs	37. Quers	38. Längs	39. Quers	40. Längs	41. Quers	42. Längs	43. Quers
U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G
44. Längs	45. Quers	46. Längs	47. Quers	48. Längs	49. Quers	50. Längs	51. Quers
U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G
52. Längs	53. Quers	54. Längs	55. Quers	56. Längs	57. Quers	58. Längs	59. Quers
U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G
60. Längs	61. Quers	62. Längs	63. Quers	64. Längs	65. Quers	66. Längs	67. Quers
U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G
68. Längs	69. Quers	70. Längs	71. Quers	72. Längs	73. Quers	74. Längs	75. Quers
U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G	U N G

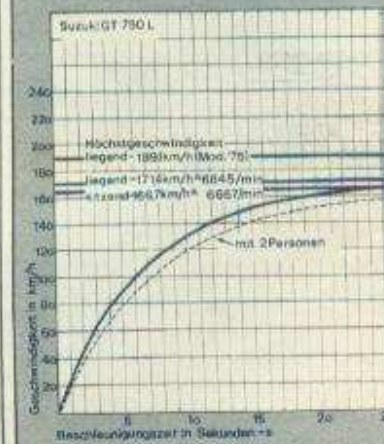
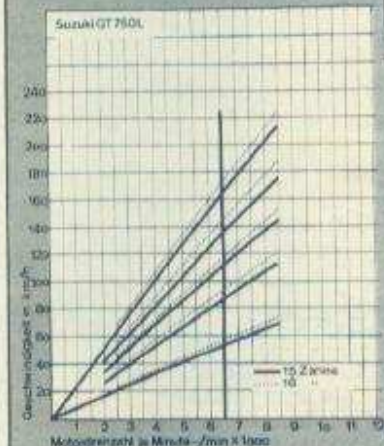
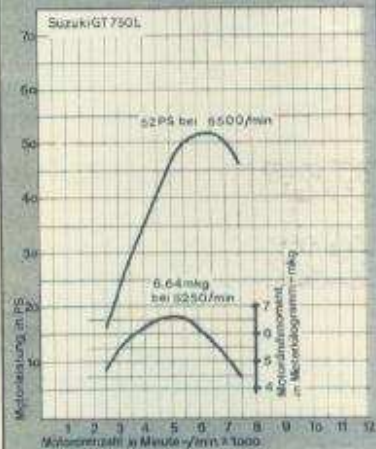
Name: _____
Ort: _____
Straße: _____



Naturrein im Tabak

MO 1/34

DER KÜHLE B



BROCKEN

zum Zusetzen neigten als die NKG-Kerzen.

Und was vielleicht noch wichtig war für die stete Einsatzbereitschaft der Wasser-Suzie: die Inspektionen! Wir ließen sie im Wechsel bei Böhme in Pforzheim und Hiller in Stuttgart durchführen, zwei Exponenten des quantitativ kleinen, aber qualitativ hochstehenden Suzuki-Händlernetzes, die beide zu unserer ständigen Zufriedenheit arbeiteten.

Bei Böhme wurde auch der zu Anfang sehr hohe Kraftstoffverbrauch in genügsamere Bahnen bzw. durch andere Düsen geleitet. Betrug er anfangs über 10 Liter, so sank er nach Vergaser-Umbastückung (links und rechts anstatt 107 nun 110 und in der Mitte 112,5 gegen 115) und Präparation des Luftfilters (drei marktstückgroße Löcher in den Schaumgummi) auf knappe neun Liter. Da zu Testende noch einige Langstreckenfahrten auf dem Programm standen, stieg der Langstrecken-Testverbrauch gegenüber dem im Test leicht an.

Waren bei der für diesen Verbrauch

doch etwas geringen Tankkapazität von 17 Litern ausgesprochene Schnell-Reisen auf Autobahnen schon von der Tankstellensucherei her kein ungetrübter Genuß, so kam die dauernde Kettenspannerlei noch erschwerend hinzu. Im Konsum der Ketten benahm sich die GT 750 nicht gerade genugsam: Fünf Ketten plus einem Satz Kettenräder wurden verbraucht. Das vordere, 15zählige Ritzel wurde durch ein 16er ersetzt, mit diesem lag dann die Getriebebestufung günstiger (siehe auch Heft 4/75).

Der Kettenverschleiß liegt in erster Linie an der ungeheueren Kraft, die der Motor von unten heraus zu bieten hat – 6,64 Meterkilogramm als maximales Drehmoment schon bei 5250 Kurbelwellenumdrehungen verführen den Fahrer eben immer wieder zu temperamentvollerer Beschleunigung als eigentlich nötig.

Zwei-Personenbelastung und Urlaubsgepäck? Macht nichts, die Suzuki krabbelte jede Steigung auch noch im fünften Gang hoch!

Wie die Kette war auch der Hinterradreifen entsprechend schnell verschlissen – kaum ein Hinterradreifen hielt über dreitausend Kilometer!

Durch die Getrenntschmierung des Motors, die die Kurbelwellenlager und die Zylinderwände mit Frischöl versorgt, hielt sich der Ölverbrauch sehr in Grenzen und damit auch die Umweltbelastung durch die „blaue Fahne“ und den Gestank. Wir fuhren ausschließlich Castrol-Zweitaktöl (nicht vorgemischt), gegen Testende kam das neue „Super TT“ von Castrol in den Tank – und siehe da, der Ölverbrauch sank um knappe 10 Prozent! Umgerechnet auf das Mischverhältnis brachte es der Motor im Mittel auf 1:42.

Fahrwerk: Der Wider-spenstigen Zähmung

Neuralgischer Punkt der GT 750 ist das Schwingenlager. Gleich drei Sätze mußten trotz intensivem Gebrauch der Schmierpresse gewechselt werden. Einige Händler gehen schon dazu

Technische Daten und Meßwerte Suzuki GT 750

Motor

Wassergekühlter Dreizylinder-Zweitakt-Reihenmotor, querstehend zur Fahrtrichtung eingebaut; Leichtmetallzylinder mit eingezogenen Gussauf-buchsen, Bohrung x Hub 70 mm x 54 mm, Gesamthubraum 738,53 cm³, Verdichtung 6,7; Nennleistung 52 DIN-PS bei 6500/min, spezifische Leistung 70,41 PS/Liter, Leistungsgewicht 4,027 kg/PS; mit 70 kg-Fahrer 6,17 kg/PS; Max. Drehmoment 6,64 mkg bei 5250/min. Mittlere Kolben-geschwindigkeit bei Nenndrehzahl 10,86 m/s; pro 1000/min 2,33 m/s. Stahlkurbelwelle aus Einzel-teilen zusammengepreßt, vierfach in Rollenkugellagern gelagert, Pleuellfüße und Pleibenbolzen nadelgelagert, Pleibolzen um 120° versetzt. Frischöl-schmierung durch fest- und drehzahlabhän-gige Kolbenringpumpe (Suzuki CCI-System). Öltank-inhalt 1,8 Liter; Aktionsradius ca. 360 km. Vom Hersteller empfohlene Ölsorte: Suzuki CCI-Öl. Im Test verwendet: Castrol 2T nicht vorgemischt. Ölpumpeneinstellung: Motor mit 1000/min und völlig geschlossenen Gasgriff; Markierungen Hebel/Gehäuse deckend, entsprechend bei Drehzahl 2000/min und geöffnetem Kontrollhebel in zwei Minuten 4,6–6,7 cm. Kühlmittelgehalt 4,5 L.

Vergaser

Drei Mikuni-Umerdruck-Membranvergaser, Typ BS 40, Ø 32 mm, desmodromische Klappenbetäti-gung mit Hilfsfeder, Hauptdüse links/rechts 110; Mitte 107,5 (im Test 115 l/r; 110 mm). Main Air Jet 0,5 mm, Pilot Jet 47,5; Pilot Air Jet 1,0 mm; Throttle Valve 120 (120°); Bypass No. 1 – 0,8 mm; No. 2 – 0,9 mm; No. 3 – 1,0 mm; Bypass Pitch 3,98 mm/4,95 mm/5,90 mm. Pilot Outlet 0,7 mm; Düsenadel 4DNT8 – 3rd; Nadeldüse Z – Ø; Valve Seat 2,3 mm; Starterdüse 0,6 mm; Pilot Screw Opening 1/4; Schwimmerniveau 27,6 mm. Scheumatt-Luftfilter auswaschbar, Wechsel alle 12 000 km.

Zündung/Licht

Kontaktgesteuerte Batterie/Solenoidzündung, Dreh-stromlichtmaschine 12 V 280 W, Unterbrecher-kontaktabstand 0,3 mm – 0,4 mm, Zündzeitpunkt 24° v. OT entspr. links/rechts 5,54 mm; Mitte 3,32 mm. Zündkerzen NGK B-7 ES (Standard); B-8 ES; Nippon Denso W22ES; W20ES; Champion N2; N3; N4. Elektrodenabstand NGK 0,7–0,8 mm; ND 0,8–0,7 mm; Batterie 12 V 14 Ah; Hauptlampe 35/36 W; Rücklicht/Stopplichtlampe 16/5 W; Blink-lampe 18 W; Kontrolllampe 1,5 W; Instrumenten-beleuchtung 3 W. E-Anlasser 0,5 W.

Kraftübertragung

Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Primärtrieb über schäggverzahnte Zahnäder, 62/49 Z; Iprim = 1,673; Sekundärtrieb über teilabgedeckte Einisch-Rollenkette, 1/4" x 7/16"; 108 Glieder. Kettenstyp DID 50 HDS; Kettenäder 47/15 Z (Test: 47/15 Z), Isoc = 3,133 (Test: 2,9375); Gangstufen: 2,846 (37/13)/1,736 (33/18)/1,363 (30/22)/1,125 (27/24)/0,923 (24/26). Gesamtübersetzungen: 14,92/9,09/7,14/5,89/4,84 (Test: 15,98/6,53/6,89/5,528/4,535). Getriebeöl 2,2 Liter SAE 20W50, Geschwindigkeit im letzten Gang pro 1000/min KW-Umdr. 26,04 km/h (mit Testübersetzung 47/15 Z: 26,725 km/h).

Fahrwerk

Doppelscheiben-Rohrrahmen, Dgedämpfte Teleskopgabel, Standrohr-Ø 35 mm; Federweg 110 mm; Dämpferöl 250 ccm SAE 20W50 oder ATF-Öl pro Holm. Hinterradschwinge in Gleitlagern mit zwischengeschalteten Kunststoffbuchsen, fünffach verstellbare, hydraulisch gedämpfte Federbeine, Federweg 70 mm, Länge zwischen den Augen-mitteln 285 mm, Radstand 1470 mm, Lenkwinkel 63°, Nachlauf 66 mm.

Räder/Bremsen

Vorn 3,25 H 19; 1,6–1,8 atü (Test: 2,5 atü); hinten 4,00 H 18; 1,8–2,0 atü (Test: 2,5–2,6 atü); Abrollumfang 2,02 m. Vorn hydraulisch betätigte Doppelscheiben-Bremsanlage, Ø 295 mm, hinten über Seilzug betätigte Simplex-Trommelbremse, Ø 180 mm.

Abmessungen/Gewichte

Länge 2215 mm, Breite ohne Lenker 610 mm, Höhe bis Oberkante Instrumente 1160 mm, Bodenfreiheit 140 mm, Lenkerbreite 750 mm, Sitzhöhe 810 mm, Fußrasten zu Sitzfläche 510 mm, Tankbreite am Knieanschluß 300 mm, nutzbare Sitzbanklänge 450 mm, nutzbare Sitzbreite vorn 260 mm, – hinten 270 mm, Wendekreis 3800 mm, Gewicht vollge tankt mit Werkzeug und Öl 251 kg, davon vorn: 119 kg, hinten 132 kg (47,4%/52,6%), mit 70 kg schwerem Fahrer vorn 131 kg, hinten 190 kg (40,3%/59,2%). Zulässiges Gesamtgewicht 435 kg, Tankinhalt nach Werksangabe 16 L, nach Testefahrung 17 L, davon ca. 4,5 L Reserve.

Ausrüstung/Zubehör

Tachometer mit Tageskilometerzähler, 20er/10er/5er Teilung, Meßbereich 0–240 km/h; mechanischer

Drehzahlmesser, 1000er/500er/250er Teilung, Meß-bereich 0–9000/min, rotor Bereich ab 7000/min, Instrumenten-Ø 87 mm, Mittellinienabstand 175 mm, beleuchtete Skalen, Tankverschluß abschließbar, Farbauswahl: blau-metallisch, silber-metallisch.

Wartung

Erste Inspektion bei 1000 km
dann alle 3000 km

Meßwerte

(gemessen mit der Serienübersetzung und 70 kg schwerem Fahrer in Lederkombi; Klammerwerte () mit 2 Personen – 140 kg Zuladung)

0–40 km/h	1,8 s (2,1 s)
0–60 km/h	2,8 s (3,4 s)
0–80 km/h	4,1 s (5,1 s)
0–100 km/h	6,0 s (7,3 s)
0–120 km/h	8,4 s (10,1 s)
0–140 km/h	11,7 s (14,9 s)
0–160 km/h	18,6 s

Höchstgeschwindigkeit

(Klammerwerte () gelten für Isoc = 2,9375)
mit zwei Personen 180,7 km/h (162,2 km/h)
solo aufrecht sitzend 186,7 km/h (165,8 km/h)
solo langlegend 171,4 km/h (170,5 km/h)

Verbrauch

Normalbenzin
Autobahn, Schnitt ca. 130 km/h 9,1 L/100 km
Landstraße, Schnitt ca. 90 km/h 8,4 L/100 km
Langstrecken-Testverbrauch 8,6 L/100 km
Ölverbrauch 2,1 L/1000 km
(entsprechend einem Mischungsverhältnis von ca. 1:42)

Preis

DM 5900,-

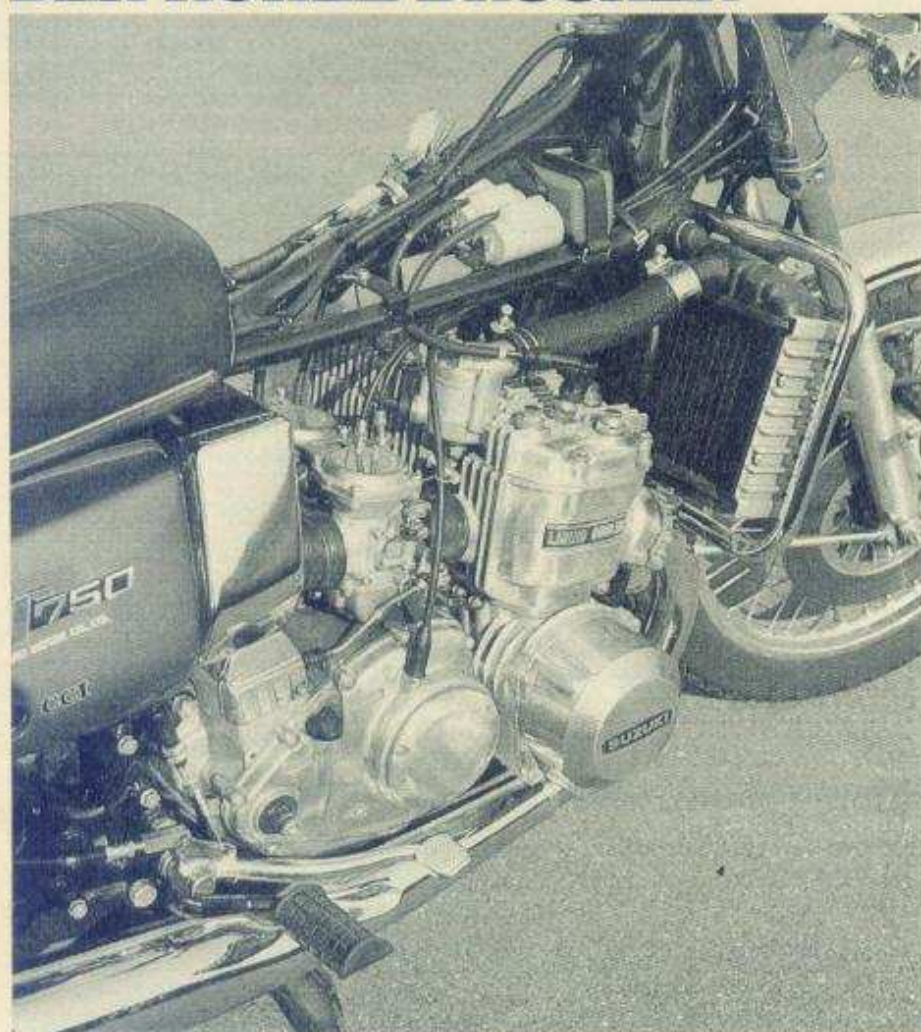
Hersteller

Suzuki Motor Co., Ltd., P.O. Box 116, Hamamatsu 430, Japan.

Importeure

Deutschland: Fa. Zweirad Röh, 6949 Hammelbach/Obd.,
Schweiz: Frankonia AG, 8045 Zürich, Hohstr. 612
Österreich: Teha Wöhler & Co., 1150 Wien 15, Mariahilferstr. 221.

DER KÜHLE BROCKEN



Der Motor mit dem Wasserkühler beherrscht den ihm zugedachten Raum im Fahrwerk. Gut zu sehen ist ein Vergaser und der Dom, in dem der Thermostat sitzt.

über, die Maschine nicht mehr mit den Originalbuchsen, sondern gleich mit Bronzelagern auszuliefern.

Für dieses Tun sind einige Händler ebenso zu loben wie für eine gute Auslieferungsinspektion: Eine schlampige Erstdurchsicht merkt der Fahrer spätestens dann, wenn er einige Schrauben samt den damit befestigten Dekeln verloren hat — die Schraubendreher im Herstellerwerk scheinen auf sehr schwaches Drehmoment eingestellt zu sein.

Durch den hohen Reifenverschleiß hatten wir zwangsläufig die Möglichkeit, auf der Suzuki GT 750 drei Reifenmarken ausgiebig zu testen.

Metzeler: Der Block C 66 hinten und der Rillenreifen vorn bewährten sich auch auf der Suzie als Allroundbereifung.

Michelin: Mit M 45 hinten und dem S 41 vorn in PZ 2 Gummiqualität hingegen reagierte die Maschine außerordentlich empfindlich auf falschem Reifenluftdruck, der bei der Suzuki bei allen

Reifenmarken mit 2,5 atü vorn und 2,5–2,8 atü hinten sowieso sehr hoch ist.

Dunlop: Durch das spitze Profil der Reifen in Verbindung mit einem ausgeschlagenen Schwingenlager wurde schon der Geradeauslauf ein regelrechter Eiertanz. Wenn alles am Fahrwerk stimmt, sind diese Reifen allerdings für Landstraßenräubereien geradezu prädestiniert! Nur muß ein 4.10 H 19 auf die Vorderradfelge; wir hatten kurz einen dem serienmäßigen 3.25 H 19 entsprechenden 3.60er Dunlop montiert. Der kleine 3.60 verkraftete die Bremswirkung der Doppelscheibe nicht genügend, und überdies setzte die Maschine in Schräglage noch schneller auf der Auspuffanlage und dem Mittelständer auf.

Eine erfolgreiche Mischbereifung konnten wir von einem Händler erfahren: Hinten Dunlop TT 100 und vorn Michelin S 41 PZ 2. Diese Art der Bereifung hatten wir schon einmal zufällig auf einer Yamaha 350 versuchsweise mon-

tiert, die damit sofort eine Klasse besser lag. Mit zwei Personen war die Straßenlage der GT 750 allerdings deutlich besser als bei Solobelastung. In die alte GT 750 bis etwa Baujahr Anfang 1974 konnte man längere Federbeine einbauen, die nicht nur zu besserer Straßenlage verhalfen, sondern auch zu ausreichender Bodenfreiheit. Bei den neuen Modellen wurde die Auspuffanlage höhergesetzt, so daß nun mehr Bodenfreiheit vorhanden ist — doch an den Federbeinen bzw. an ihrer Federhärte und Dämpfung hat man überhaupt nichts geändert. So mußten die Original-Federbeine einem Satz Konis weichen, die bis zum Testende vorbildlich ihren Dienst versahen. Sehr gute Dosierbarkeit der Bremswirkung bei trockenem wie nassem Wetter kann man der vorderen Doppelscheiben-Bremsanlage bestätigen. Ein Satz neuer Beläge wurde bei der 20 000 km-Inspektion eingebaut. Auch hinten wurden bei diesem km-Stand die Backen gewechselt.

Ausrüstung und Zubehör

Vom klar gegliederten und gut ablesbaren Instrumentarium versagte der Tachometer bei km-Stand 17 309 den Dienst; er blieb bei 60 km/h-Anzeige hängen. Der Drehzahlmesser mußte vorher schon gewechselt werden (Nadelämpfung defekt), beide Instrumente gingen auf Garantie (Suzuki gibt zwölf Monate Garantie!). Das müde, serienmäßige Hauptlicht wurde gegen einen H4-Einsatz getauscht, nur zwei der kostbaren H4-Lampen gingen zu Bruch.

Ein linker Spiegel brach direkt am Gewindeansatz ab, durch den scharfkantigen Absatz ist hier eine regelrechte Sollbruchstelle. Auch an den Blinkerhalterungen findet sich eine solche scharfkantige Stelle — zwei Blinkerstangen brachen ab.

Eine Feder des Sitzbankschlösses brach zusammen — nebensächlicher Pfennigartikel.

Beurteilung

Die Testerfahrung über 25 000 Kilometer (die doppelte Strecke, die ein Motorradfahrer laut Statistik im Durchschnitt jährlich zurücklegt) bescheinigen dem Motor eine hohe Zuverlässigkeit. Das Zubehör ist so ausgelegt, daß die Suzuki als bequeme Reisemaschine gelten könnte, wenn nicht die geringe Tankkapazität wäre, die den Fahrer auf der Langstrecke durch viel Tankaufenthalte sehr bremst. Das Fahrwerk hat große, spezifische Schwächen, die man jedoch in den Griff bekommen kann. Allerdings nur mit einem Aufwand, der heutzutage im letzten Viertel des zwanzigsten Jahrhunderts, die Grenze des Zumutbaren erreicht. -f/s-