

DAS

MOTORRAD

67/78
4973

Nicolaus Olms
Waldreitering 17

Langstreckentest Suzuki GT 750J

Frankreichs Motorrad-Festival: Bold'Or

Laverda
1000 Drei-
zylinder
seziert



Belgien bfr 26.50, Dänemark dkr 4.-, Finnland Fmk 2.-, Frankreich FF 3.-, Griechenland Dr 20.-, Island Iskr 47.-, Italien Lit 350, Jugoslawien Din 9.-, Kanada Can. \$ - 60, Luxemburg lfr 23.-, Niederlande hfl 1.60, Norwegen nkr 3.85 (inkl. moms.), Österreich S. 12.-, Portugal Esc 17.50, Spanien Ptas 40.-, Südafrika R - 53, Schweden skr 3.- (inkl. moms.), Schweiz sfr 1.60, Türkei TL 9.50, USA US \$ - 75.

Printed in Germany

22 DM 1.50 · 4. November 1972

Langstreckentest Suzuki GT 750 J



In den Heften 4/1972 und 10/1972 haben wir uns mit diesem Motorrad ausführlich beschäftigt. Einmal als Vergleich und als Nürburgring-Test. Diesmal soll durch einen Langstreckentest das Bild der Suzuki GT 750 J abgerundet und abgeschlossen werden. Nicht viele Maschinen durchlaufen beim MOTORRAD die harte Reihenfolge „Fahrbericht – Nürburgring – Langstreckentest“. Die große Suzuki konnte dies. Der flüssigkeitsgekühlte Dreizylinder-Zweitaktmotor muß als schnelles Tourenaggregat guter Qualität eingestuft werden.

„Wasserbüffel“

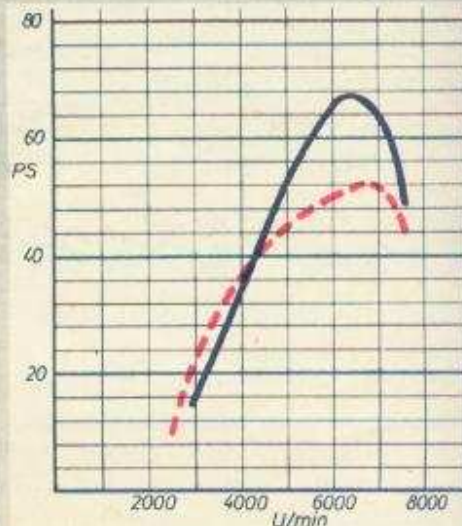
Motor

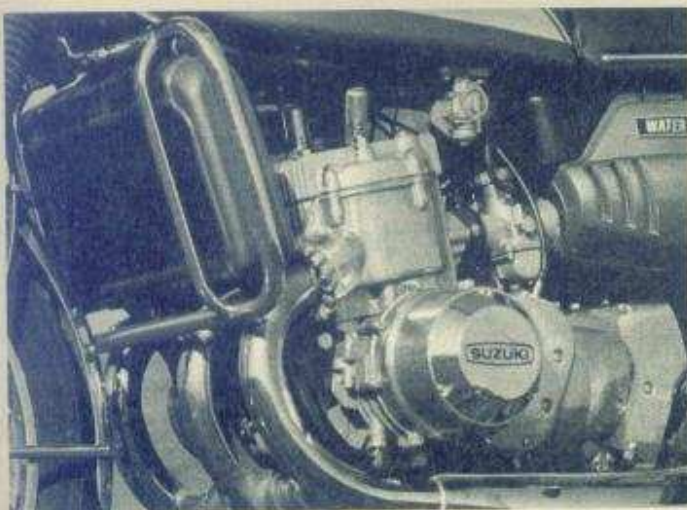
Der schlitzzesteuerte Dreizylinder-Zweitaktmotor mit einem Hubraum von genau 738 ccm stellt in der Reihe der modernen Motorradmotoren durch seine Flüssigkeitskühlung, für die ein großer Aufwand getrieben wird, etwas Besonderes dar. (Siehe auch MOTORRAD 10/1972, Seiten 12 bis 15.) 67 SAE-PS bei 6500 U/min und 52 DIN-PS bei 6800 U/min werden vom Werk beziehungsweise vom Importeur angegeben.

Die 52 DIN-PS zeigen nicht nur, daß der letztere sich um eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für die Bundesrepublik verdient gemacht hat (was durchaus noch nicht bei allen Importeuren die gute Regel ist!), sondern auch um die Lösung der Schwierigkeiten, die es bei der Erhaltung wertvoller Leistung im Zusammenhang mit den harten Geräuschkämpfungs-Bedingungen in unserem Lande gibt. Aus einem Hub von 64 mm (Bohrung 70 mm) resultiert bei 6500 U/min eine mittlere Kol-

bengeschwindigkeit von 13,9 und bei 6800 U/min eine von 14,5 m/s. Das ist ein Wert, der erfahrungsgemäß für große Zuverlässigkeit gilt. Auf der Autobahn zeigte es sich, daß der Motor auch auf langen Strecken eine Hetze mitmachen kann, wobei ihm natürlich die Wasserkühlung zu Hilfe kommt. Schwierigkeiten boten bei der Testmaschine notwendige Zusatzaggregate. Größter Defekt: Beim Lichtmaschinenanker war die Erregerwicklung unterbrochen (neuer Anker notwendig).

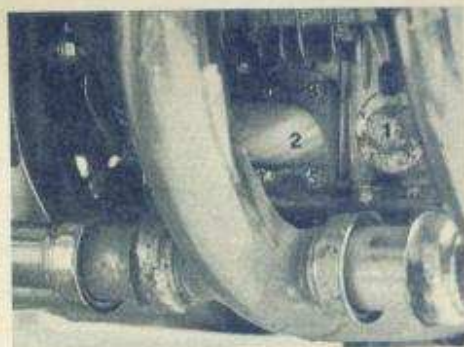
Schnelle Nürburgring-Runden (Durchschnitt 114,2 km/h), schnelle Land- und Bundesstraßen machten dem Motor nichts aus. Sehr auffallend ist das geradezu unerhört bullige Anzugsmoment auch aus niederen Drehzahlen. Bei 3000 U/min sind bereits 20 DIN-PS vorhanden, bei 4000 U/min sind es 38 DIN-PS, bei 5000 U/min 45 DIN-PS. Normalerweise fährt man zwischen 4500 U/min und 6000 U/min, also zwischen 42 und 50 DIN-PS. Die Beschleunigung ist entsprechend.





Linke Seite:
Unten rechts: durchgezogene Linie SAE-PS, gestrichelte Linie DIN-PS.

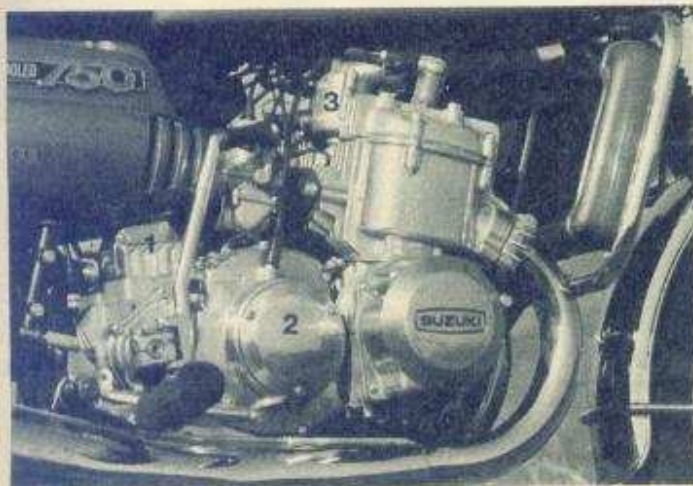
Rechte Seite: Links oben: der Kühlergrill ist besonders groß bemessen. Rechts: 1 = Wasserablassschraube, 2 = Kühlwasserleitung an der Wasserpumpe.



Der Motor sprang immer sofort an. Auch nach langem Stehen. Mit dem Elektrostarter kam er in kaltem Zustand allerdings nicht (zu steifes Fett im Anlasserlauf), da mußte man den Kickstarter benutzen. Es genügte mit Starthilfe aber nur ein einziger leichter Tritt. Vibrationen waren nur im unteren Drehbereich und im Leerlauf spürbar. Jenseits von 3000 U/min verschwanden sie gänzlich. Die Kurbelwelle ist in großen Kugellagern vierfach gelagert. Ab 6000 U/min bemerkte man feinere Frequenzen, die aber an den Fußrasten und Lenkerenden nicht störten. Kein einziges Mal ist es uns gelungen, die Anzeige des Temperaturmessers über die Hälfte der Markierung zu bekommen. Die „Musik“ des Motors war auch auf langen Strecken nicht störend, weil man ab ca. 110 km/h fast nur noch das Windpfeifen am Sturzhelm hörte. Da der Tank leicht abnehmbar ist, waren Pflege- und Einstellarbeiten an den drei Vergasern keine riesigen Aktionen. Nur bot die hundertprozentige Reinigung des Motors deswegen Schwierigkeiten, weil durch die Wasserkühlungsdetails (Ventilator, Kühlergrill, Thermostat usw.) viele verschwiegene Ecken entstehen. Für Winter-



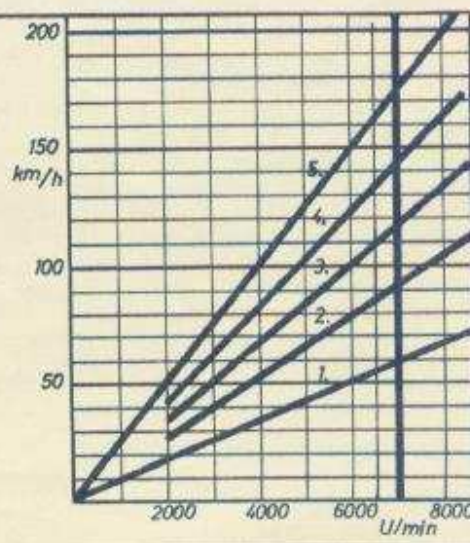
salz ein nicht unproblematischer Fall! Die Kupplung mit ihren acht Platten zeigte sich trotz ihrer Ausmaße erfreulich leichtgängig. Das macht sich auf kurvenreichen Strecken bezahlt. Keine Beanstandungen während der Testzeit. Auch dieser japanische Motor ist ein Musterbeispiel besonders großen Aufwandes. Selbst bei größeren Stückzahlen würde er bei europäischer Fertigung nicht mehr im Rahmen des finanziell Vertretbaren bleiben können. Gerade das Kühlsystem mit Wasserpumpe, Thermostat und Zusatzgebläse ist kompliziert und aufwendig. Hinzu kommt noch der Aufwand der Getrenntschmierung durch eine Ölpumpe, der Elektrostarter und noch viele Kleinigkeiten wie z. B. Schwingungsdämpfung vor der Unterbrecherplatte auf der Kurbelwelle. Um so erstaunlicher und erfreulicher war, daß es immer ohne Anstände funktionierte.



Links Mitte: unter der Klappe vor dem Tankverschluß befindet sich der Wasser-einfüllstutzen.

Links: 1 = hier befindet sich die Ölpumpe, 2 = Kupplungsgehäuse, 3 = Thermostat-Gehäuse.

Rechts: Gangdiagramm des Fünftang-Getriebes.



* Erstmals mit Digital-Lichtschranke gemessen.

Der Wasserbüffel verbrauchte auf der Autobahn bis zu 13 Litern auf 100 Kilometer, bei entsprechendem Dauertempo. Ansonsten bei schnellen Landstraßen etwa neun bis zehn Liter, Tourentempo ca. sieben Liter. Tankinhalt 17 Liter – also knapp für die Autobahn! Gefahren wurde Super (nach allgemeiner Umstellung auf den „bleifreien“ Kraftstoff). Kerzen: japanischer Wärmewert 8. Damit kamen wir gut aus. Es entspricht unserem Wärmewert 260–280. Zuletzt fuhren wir Champion N 3.

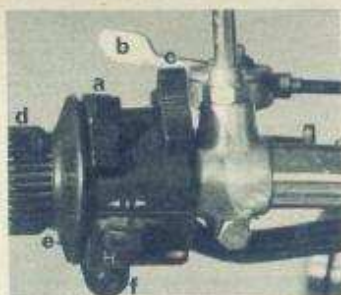
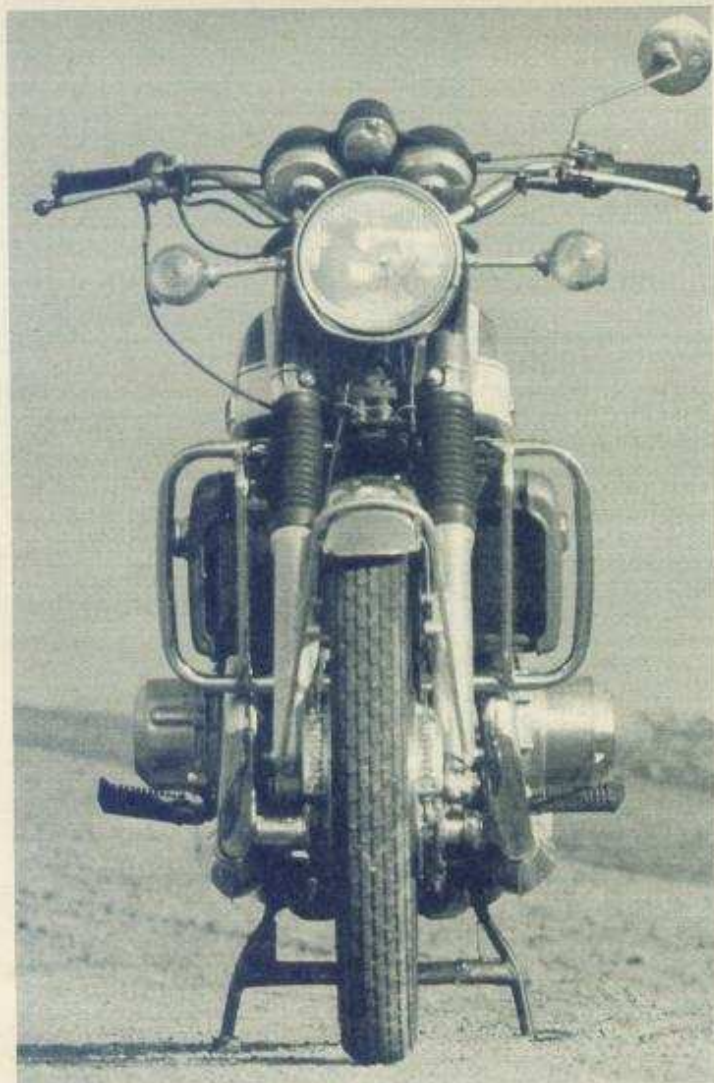
Getriebe

Der Primärtrieb besteht aus schräg verzahnten Rädern. Es summt oder heult nichts. Der Antrieb ist günstig zwischen dem rechten und dem mittleren Zylinder angeordnet. Das über Schaltwalze und drei Gabeln geschaltete Fünftanggetriebe bietet eine Gesamtübersetzung in den fünf Gängen von 14,92/9,09/7,14/5,89/4,84. Bei 7000 U/min ergibt dies aufgerundet folgende Geschwindigkeiten: 59 km/h, 92 km/h, 118 km/h, 143 km/h, 173 km/h. Bei kaltem Motor rastet der 1. Gang mit einem nicht zur überhörenden Ruck ein. Das verliert sich bei Erwärmung des Getriebeöls. Der Schaltweg ist kurz, die Schaltung arbeitet präzise. Keine Beanstandungen während der Testzeit. Die Abstufung der Gänge ist gut für

alle Verkehrs- und Fahrsituationen. Hierüber gibt das Höhen- und Leistungsdiagramm des Nürburgringes in Heft 10/1972 auf Seite 11 Auskunft. Der Schalthebel ist in seiner Fußlage auf der Welle einstellbar.

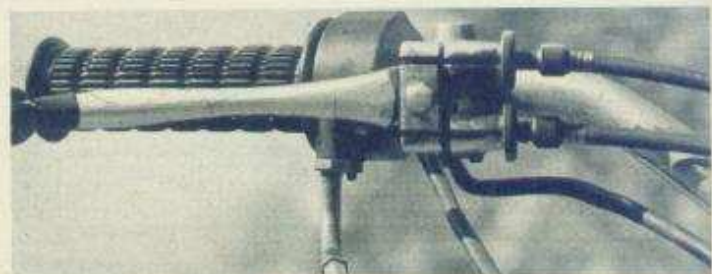
Fahrwerk und Leistungen

Auf dem Nürburgring wurden auf der Endgeraden 177 km/h erreicht, bei Ende der Testfahrten schaffte man auf der Autobahn noch ca. 171,87 km/h* unter dem gleichen Fahrer, langliegend. Der Rundenschnitt von 114,2 km/h auf dem Ring sind 64,5 Prozent der dort erzielten Höchstgeschwindigkeit, was einen Rückschluß auf das Fahrwerk zuläßt. Hierzu gehören u. a. Rahmen, Federung, Räder, Reifen und Bremsen. Bei hoher Geschwindigkeit, im nicht flatternden Lederzeug, möglichst klein gemacht, bemerkt man ein leichtes, ungefährliches Lenkerpendeln nur, wenn die Maschine in leichter Schräglage ausfedert. Leicht gebückt mit einer flatternden Jacke beginnt das Lenkerpendeln schon bei Geradeausfahrt jenseits von 150 km/h, wobei der breite Lenker wie eine Rahe auf einem Windjammer wirkt. Besetzt mit zwei Personen und Gepäck, Federung auf ganz weich eingestellt, gibt es leichte



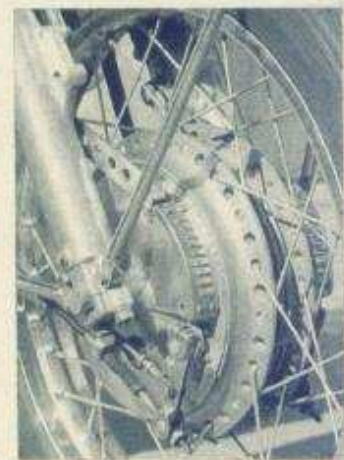
Links: Schalt „Klavier“ am linken Lenkerende: a = Abblendschalter, b = Sterthilfe, c = Hauptlichtschalter und Lichthupe, d = Handgriff, stark profiliert, e = Blinkerschalter, f = Signalhorn.

Darunter: Bremshebel mit Ausgleich nach Waagebalkensystem.



Links: die Suzuki GT 750 J ist nicht nur mit ihrem Gewicht (214 Kilogramm leer) ein echter Brocken, auch unten herum hat sie eine beachtliche Breite mit den beiden E-Work-Töpfen rechts und links.

Rechts: gewaltige Ausmaße hat auch die doppelte Duplexbremse im Vorderrad. Ab 1973er Modell kommt hier eine Scheibenbremse rein.



Schlangelinien ab ca. 140 km/h, die aber korrigierbar sind. Die Dämpfung der Gabel hat in diesen Bereichen eine Grenze, die man hinausschieben kann, wenn man die fünffach verstellbare Federung hinten härter einstellt. Dann aber ist sie effektiv zu hart. Es ist wie bei fast allen japanischen Motorrädern. Federung und Fahrwerke sind meist für die sonst so cleveren Japaner große Probleme.

Die Wirkung der doppelten Duplexbremse im Vorderrad war an der Testmaschine dem Aufwand nicht entsprechend, selbst bei sorgsamster Pflege und genauester Einstellung. Es gibt normale Duplexbremsen mit besserer Wirkung. Abhilfe wird hier ab den 1973er Modellen durch hydraulisch betätigte Doppelscheibenbremsen geschaffen. Wir haben die Vorder- und die Hinterradbremse mehrere Male im Pflegegarnus ausgebaut und neu eingestellt. Den Seilzug für die Betätigung der einfachen hinteren Trommelbremse halten wir für unterdimensioniert. Dort gehört unseres Erachtens ein auf die Schwingenbewegung abgestimmtes, stabiles Bremsgestänge hin.

Nachdem die japanischen Serienreifen (japanische Dunlop-Lizenz) abgefahren waren, wurden Metzeler-Reifen montiert. Reifenwechsel auf dem Hinterrad dürfte in der Regel alle 4000 Kilometer fällig sein. Vorne 3.25-19, hinten 4.00-18. Nach kurzer Zeit bereits – vor allem nach der Erprobung auf dem Nürburgring – mußten im Hinterrad die Speichen nachgezogen werden. Eine solche Arbeit ist sorgfältig zu machen, denn bei den hohen Geschwindigkeiten wirken sich Unregelmäßigkeiten an den Rädern (Unwucht, Felgensschlag, fehlerhaft montierte Reifen, lose Speichen u. a.) verheerend aus. Die Speichen haben eine scharfe Krüpfung an den Radnaben und könnten einen größeren Durchmesser gut gebrauchen. Das Nachziehen wurde dann zum Ende der Testkilometer nochmals notwendig.

Testkalender

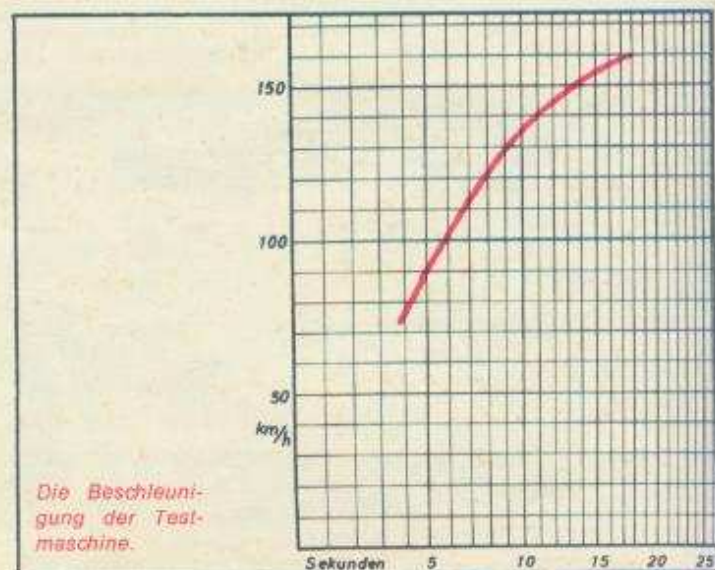
Bis Kilometerstand 3000 keine besonderen Eintragungen. Danach Getriebeöl-Wechsel, Vergaserreinigung, Zündeneinstellung überprüft, neuer Metzeler-Reifen auf das Hinterrad (4.00-18 Block

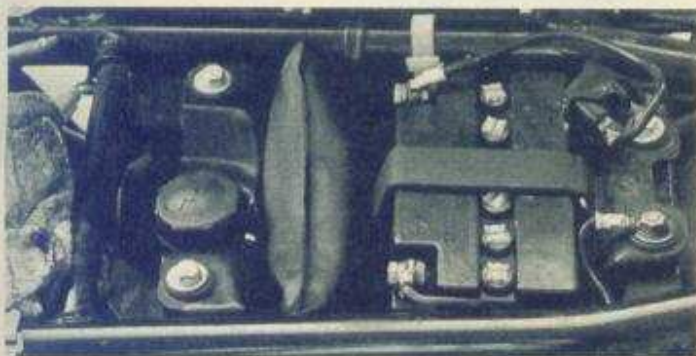
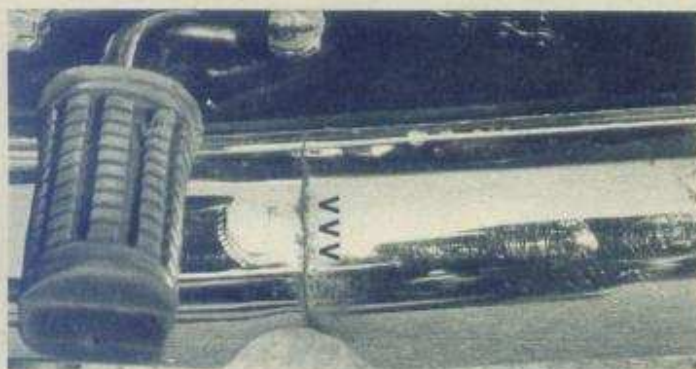
C 6 „H“), Speichen im Hinterrad nachgestellt, Vorderradbremse ausgebaut und eingestellt, Lichtmaschinenanker erneuert.

km-Stand 3500: Fußraste hinten links in der Halterung abgebrochen. Dadurch auch beide linken Auspuffendstücke lose. Befestigungsschraube zeigte einen glatten Riß.

km-Stand 4300: Riß im linken,

oberen Schalldämpfer (Foto rechts oben), der bis zur Naht durchwandert. Schlecht schweißbar, weil zu dünnes Blech. Da keine Leistungseinbuße und keine Geräuschänderung erkennbar und der Riß nicht weiterwanderte, wurde der Schalldämpfer belassen (hätte sonst samt Auspuffrohr ausgewechselt werden müssen). Ersatzteillager zum Zeitpunkt des





Oben: der Riß im linken, oberen Schalldämpfer. Da Schalldämpfer und Rohr zusammengeschweißt sind, ist eine komplette neue Anlage erforderlich.

Darunter: der Öleinfüllstutzen liegt etwas ungünstig unter dem Sitz. Ohne Ölsabberei ging das bei keinem Füllvorgang ab.

(Fotos und Diagramme: Klecks)



Das Instrumentarium: Mitte oben Thermometer für die Kühlflüssigkeit, links Tachometer, rechts Drehzahlmesser, in der Mitte Zündschloß.

Defekts erst im Aufbau.

km-Stand 4700: Kette nachgespannt und mit Spray gepflegt.

km-Stand 4800: Leichter Ölnebel an den Nähten des Getriebehäuses.

km-Stand 6000: Erstmals seit dem Nürburgring (km-Stand 2700) neue Kette montiert (Preis DM 205,-; in Worten: DM zweihundertfünf).

km-Stand 6100: Ursache des Ölnebels am Getriebe ist eine zerstörte Dichtung an der Wasserpumpe. Außerdem neue Kerzenstecker montiert (die alten schlagen durch). Auspuffdichtung erneuert (Ölspuren am mittleren Zylinder), d. h. mit Asbest abgedichtet, weil noch keine Dichtung beim Händler vorrätig war.

km-Stand 6500: Große Pflege: Kette, Zündeneinstellung, Vergaser, Batterie. Hinterradspeichen kontrolliert.

km-Stand 8100: Bei voller Drehzahl Zündaussetzer, man fährt gegen Gummi. Verliert sich nach einiger Zeit.

km-Stand 8400: Am mittleren Zylinder erneut Ölspuren.

km-Stand 8500: Einsatz des rechten, oberen Schalldämpfers lose. Neue Kette fällig, ebenfalls neuer

Hinterradreifen. Kettenpflege mit hervorragenden Spraymitteln von Honda: „Bike-Spray A“ (zum Reinigen) und „Bike-Spray B“ (zum Fetten).

km-Stand 8614: Testende.



Urteil

Langstreckentest Suzuki GT 750 J

Betrachtet man die besonderen Vorkommnisse, so stellt man fest, daß es ernsthafte Schwierigkeiten nur einmal gab. Das war der Lichtmaschinen-Ausfall. Jedoch stellten wir fest, daß das Kundendienstnetz mit seinem Ersatzteil-Service während der Testzeit noch im Aufbau begriffen war. Dies wird aber – so wie wir den eifrigen und klugen Importeur Zweirad-Röth, 6949 Hammelbach, kennen – im Augenblick tatkräftig und mit Erfolg aufgebaut. Die defekte Kopfdichtung weist darauf hin, daß die Kopschrauben regelmäßig auf richtigen Sitz zu kontrollieren sind. Der Riß im Schalldämpfer, gelockerte Speichen, das sind neben anderem Dinge, um die sich das Werk kümmern muß.

Die Fahrleistungen der Maschine sind außerordentlich gut. Man kann eine große Reise mit Ruhe planen und dann auch durchführen. Der Motor ist ein „Bulle“ (daher der Name „Was-

serbüffel“ im Zusammenhang mit der Wasserkühlung), hohe Dauergeschwindigkeit ist kein Problem, auf kurvenreichen Straßen kann man das gewaltige Drehmoment ausspielen. Ein völliges Ausdrehen des Motors ist gar nicht notwendig, wodurch man stets Leistungs- und vor allem Zuverlässigkeitsreserven hat. Und wen eine immer pflegebedürftige Kette nicht stört, bitte...! Kolbenklemmer können allerdings teuer werden, weil man dann den ganzen Zylinderblock neu braucht! Vor allem also auf Gemischabmagerung achten! Im übrigen können wir eine Maschine mit diesem Charakter im Kreis der hochgezüchteten und doch oft für viele Fahrer viel zu heißen Öfen mehr als dringend gebrauchen. Für Leute, die das Schnelle mit Stetigkeit zu verbinden wünschen. Und die vor ein paar Kilogramm und hohem Spritverbrauch keine Angst haben.

Klecks