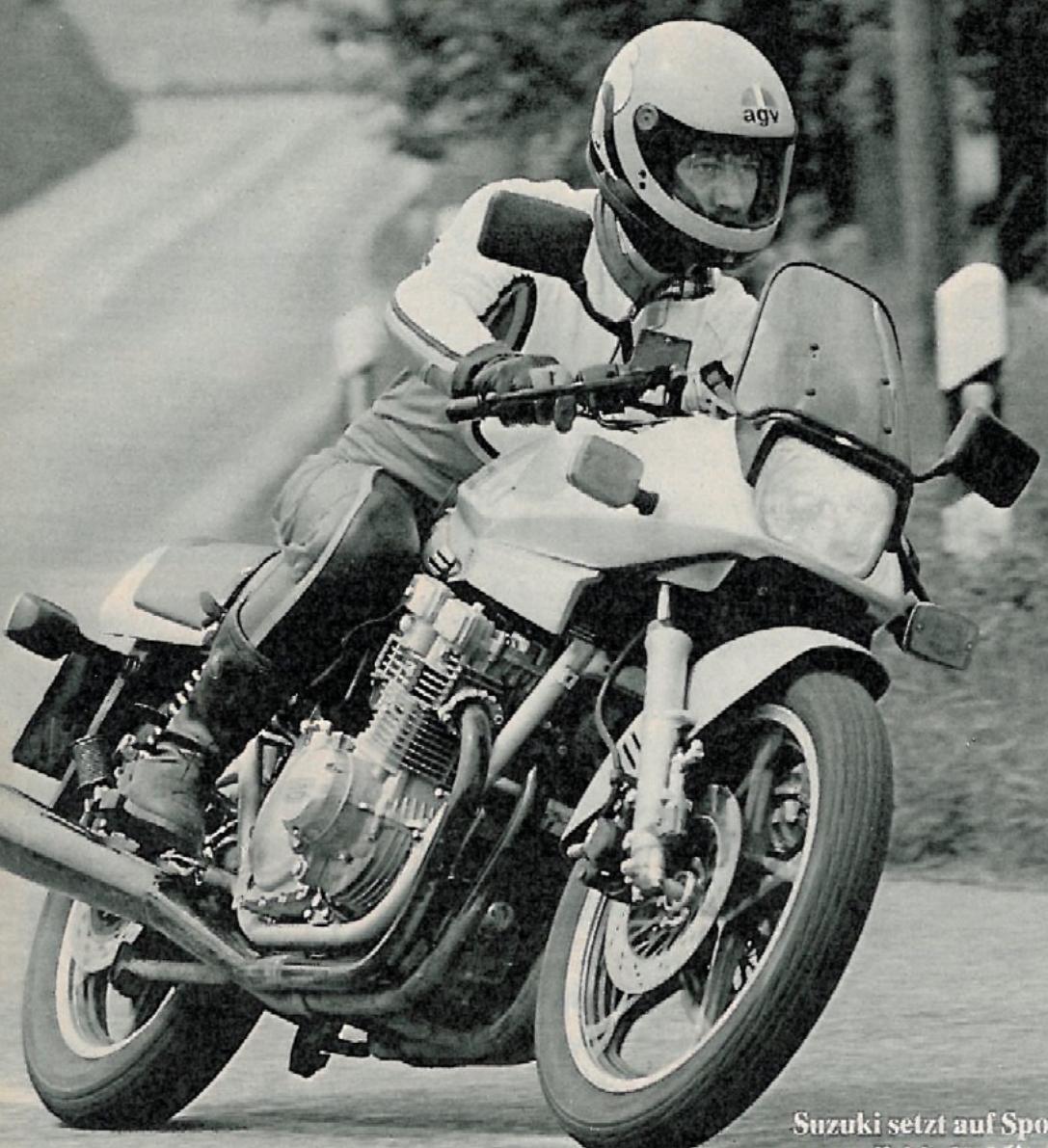


TECHNIK UND TEST

Test Suzuki GSX 750

Katana

Verliebt in scharfe Kurven



Suzuki setzt auf Sportlichkeit: Mit der GSX 750 Katana geht ein Motorrad ins Rennen um Marktanteile, dem eilige Kurvenhatz auf den Leib geschniedert ist.

Ein reines Sportgerät in der Big Bike-Klasse fehlte bislang in der Modellpalette der Suzuki-Motorradbauer aus Hamamatsu. Nach der 1100er Katana (Test in MOTORRAD 16/1981) bringt Suzuki nun mit der 750er ein zweites Eisen ins Feuer.

Angesiedelt in der traditionellen Dreiviertelliter-Klasse, in Fahrleistungen jedoch mit hubraumstärkeren Konkurrenten vergleichbar, gleicht die kleinere Katana der größeren optisch aufs Haar. Lediglich andere Raddimensionen (die Testmaschine war abweichend von der späteren Serie vorn mit Metzeler ME 11 3.25 x 19 und hinten mit Metzeler ME 77 4.00 x 18 ausgerüstet); eine einfarbig blau kunststoffbezogene Sitzbank, ein völlig silberner Vorderradkotflügel sowie schwarz abgesetzte Gußräder verraten dem Betrachter, welchem Motorradkonzept er gegenübersteht. Denn wesentlich unterscheiden sich die beiden Katana nur durch ihr Triebwerk. Rahmen, Fahrwerkgeometrie und Styling sind identisch.

Um den geeigneten Motor für die 750er Katana zu finden, brauchten die Ingenieure von Suzuki nicht lange zu suchen. In dem Antrieb der übrigens weiter im Programm angebotenen GSX 750 fanden die Konstrukteure das geeignete, bestens bewährte Aggregat.

Dem luftgekühlten Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit glittgelagerter Kurbelwelle verpaßten sie nur eine kleine Leistungsspritze, so daß nun 60 kW (82 PS) gegenüber 59 kW (80 PS) bei gleicher Nenndrehzahl von 9200/min zur Verfügung stehen.

Erreicht wurde dieser Zuwachs durch ein Anheben der Verdichtung von 9,4 auf 9,8 und einen größeren Vergaserquerschnitt von nunmehr 34 Millimetern (vorher 32). Damit stieg das maxi-

Fotos: Schwab

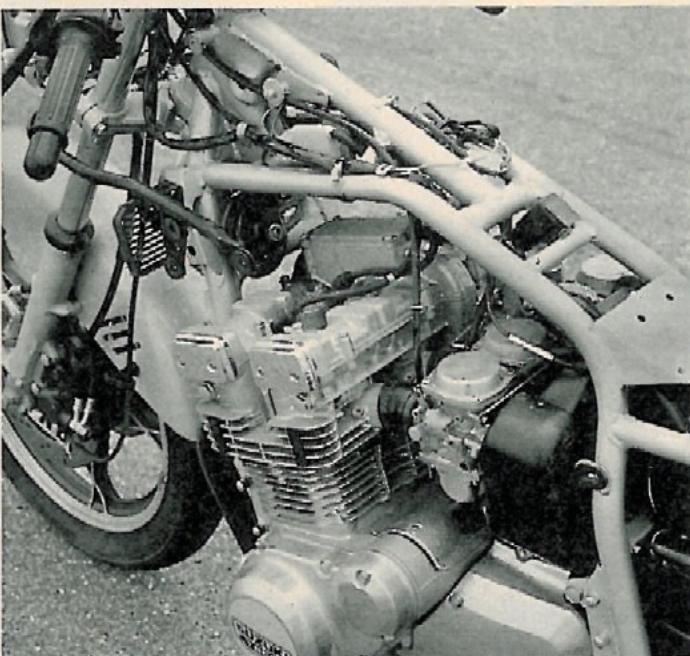
TECHNIK UND TEST

Test Suzuki GSX 750 Katana

males Drehmoment von 63 Nm (6,4 mkp) auf 66 Nm (6,7 mkp), allerdings 100/min später, bei nunmehr 8500/min.

In der Beschleunigung hat die neue, fünf Kilogramm leichtere 750er gegenüber der alten GSX zunächst (bis 100 km/h) nur knapp die Nase vorn. Dann aber zieht sie davon, um die 180 km/h Marke schließlich volle vier Sekunden früher zu erreichen. Die Endgeschwindigkeit blieb jedoch nahezu gleich.

Im Fahrbetrieb zeigt sich der Vierzylinder von seiner besten Seite. Turbinenartig, fast gänzlich ohne Vibratoren, dreht der Motor bis in den roten Bereich, der bei 9500/min der Beschleunigungsorgie ein Ende bereitet. Nur im mittleren Drehzahlbereich, zwischen 3500/min und 5500/min, gelangen



Kräftig: starker Motor im steifen Rahmen

Lob und Tadel
<ul style="list-style-type: none">○ Kräftiger Motor○ Sportliches, sicheres Fahrwerk○ Gutes Handling○ Niedrige Sitzhöhe	<ul style="list-style-type: none">● Mäßige Vorderradbremse● Unübersichtlicher Tacho● Schlechter Blinkerschalter

feine Schwingungen über die an die Gabelstange angeschraubten Lenkerstummel an die Fahrerhände und die Sitzbank.

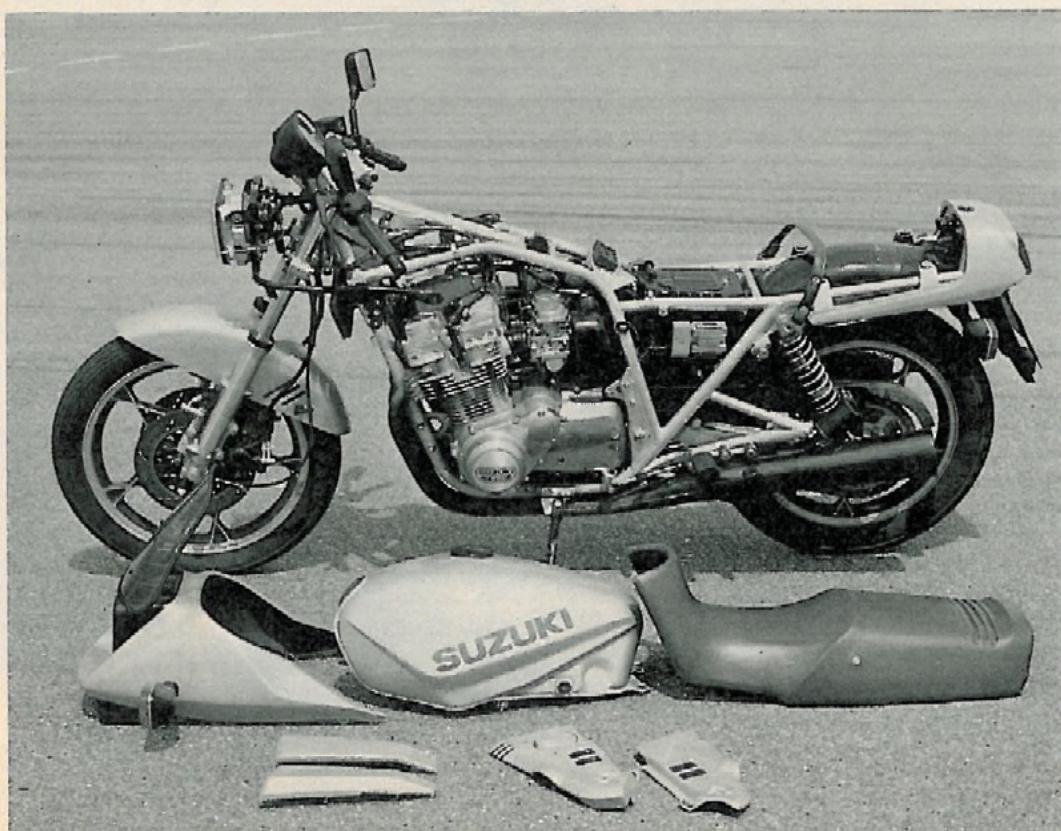
Bereits ab 2000/min lässt sich die 750er Katana im fünften Gang zügig beschleunigen. Kein Leistungsloch, kein Verschlucken des Motors trübt das feinfühlige Ansprechen auf Aktionen der Gashand.

Maßgeblichen Anteil an dieser vorbildlichen Leistungsabgabe haben die Vierventil-Zylinderköpfe. Das für Suzuki patentierte TSCC-(Twin Swirl Combustion Chamber-)System begünstigt durch gute Gasverwirbelung die Leistungsentfaltung und den Kraftstoffverbrauch. Die Zündkerze liegt in diesem Fall zentral zum kompakten, klopfunempfindlichen Brennraum und sichert so gleichmäßig kurze Brennwege.

Zu der gleichmäßigen Leistungsabgabe gesellt sich ein hervorragend zu betätigendes, exaktes Fünfganggetriebe. Alle Gänge rasten sauber, ohne Kraftaufwand ein, die Gangabstufung ist gelungen. Auch das Auffindender Leerlaufposition beim Ampelhalt artet nicht zu einer entnervenden Sucherei aus.

Neu: Rahmen mit Anti Dive-Gabel

Beschränkten sich die Suzuki-Ingenieure bei Motor und Getriebe auf Altbewährtes, bei Rahmen und Gabel ließen sie neueste Erkenntnisse zum Tragen kommen. Ein gänzlich neuer Doppelschleifen-Rohrrahmen mit kräftigen Querstreben am Rahmenrückgrat und Knotenblechen zur Versteifung gibt dem starken Motor sicheren Halt. Die Vorderfront führt eine neu entwickelte Gabel mit 150 Millimetern



Gestript: Das Katana-Kleid lässt sich mühelos entfernen

Federweg, vierfach verstellbarer Federrate und einem Anti Dive-System. Suzuki nennt sein System ANDF (Anti Nose Dive Fork): Der beim Bremsen erzeugte Druck in der Hydraulik wirkt neben dem Bremskolben auch auf das Dämpfungssystem der Gabel. Die Druckstufe verhärtet sich und der Einfederweg wird kleiner. Ein Regelventil bewirkt überdies, daß Bremsmanöver auf welliger Strecke nicht zu ei-

ner total verhärteten Gabel führen.

Hinterläßt dieses Anti Dive-System beim Fahren auf Landstraßen und in der Stadt einen getrübten Eindruck (Gabel verhärtet sich, Ansprechverhalten schlechter), bei hohen Geschwindigkeiten auf Autobahnen weiß ANDF zu gefallen. Zusammenbremsen aus hohen Geschwindigkeiten gerät problemloser, taucht die Ka-

tana-Gabel doch nicht mehr so tief ein. Die Lenkgeometrie bleibt somit bei kritischen Manövern weitgehend erhalten.

Nicht nur die Gabel, auch die Hinterhand der Katana ist extrem sportlich straff ausgelegt. Geführt von der gleichen Aluminium-Rechteck-Kastenschwinge, wie sie aus der GSX 1100 bekannt ist, weisen die Dämpfer 108 Millimeter Federweg auf, der

jedoch dank der knallharten Feder nur selten voll zum Tragen kommt.

Selbst in der weichsten Stufe der fünffach verstellbaren Feder malträtiert die springende Hinterhand der Katana bei Solo fahrt das Sitzfleisch des Fahrers. Nur beim Zwei-Personen-Betrieb, für den die Katana wegen der Sitzposition aber nicht gerade prädestiniert ist, erreichen die Federn samt ▶

Honda lädt 500 Enduro-Fans zum Treffen mit den Profi-Champions.

So was hat's im Gelände noch nicht gegeben. Gewinnen Sie Ihre Teilnahme am Treffen der ganz Großen. Mit Gesprächen, Informationen, mit Übungsläufen, Gewinnspielen und Geländespaß rund um das umfassendste Enduro-Programm der Welt. Ihr Händler hat weitere Teilnahmekarten.

HONDA

„Ich will zum Honda-Treffen der Größten.“

Name: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Ausschneiden, auf eine Postkarte aufkleben und ausreichend frankiert senden an: **HONDA DEUTSCHLAND GMBH, VKF, Sprendlinger Landstr. 166, 6050 Offenbach.**

Einsendeschluß: 30. 9. 1981.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

TECHNIK UND TEST

Test Suzuki GSX 750 Katana

den vierfach verstellbaren Dämpfern annehmbares Niveau.

Komforteinbußen treten bei höheren Geschwindigkeiten, beispielsweise auf langen Autobahntörns sowie auf Landstraßen zweiter Ordnung, deutlich auf. Fahrbahn-

stöße gelangen ungemildert zum Fahrer. Die tiefe Sitzposition auf der kaum gepolsterten Sitzbank ist für die schnelle Kurvenfahrt über Land geradezu ideal, auf langen Touren wünscht man sich jedoch bald ein wenig mehr Schaumstoff.

Die mit 770 Millimetern niedrige Sitzposition sowie der Radstand von 1520 Millimetern, gepaart mit einer günstigen Schwerpunktlage,

verleihen dem Renner eine ungeahnte Handlichkeit. Suzukis Big Bikes glänzen schon immer mit einem ausgezeichneten Handling, jedoch, was diese 750er an Fahrspaß vermittelt, ist außergewöhnlich. Ungeahnte Schräglagen sind möglich, spielend leicht zirkelt der Vierzylinder um Rundungen unterschiedlichster Proportionen.

Nur in einem Punkt beschert

auch die neueste Suzuki-Schöpfung wieder dieses Gefühl, als wolle das Blut in den Adern gerinnen: Lang gezogene Höchstgeschwindigkeitskurve, Tempo 190 km/h; in Schräglage plötzlich ein, zwei Bodenwellen; das Motorrad beginnt sich zu bewegen, windet sich ein wenig.

Dieser Anfangsschock verliert nach einigen weiteren Malen seinen Schrecken,

Wo andere abbauen, baut sie Drehmoment auf. Honda



wenn sich herausstellt, wie harmlos dieses Pendeln ist. Ein Wermutstropfen im ansonsten hervorragenden Fahrwerk ist es aber allemal.

Kann die Katana gegenüber der betagteren GSX 750 in puncto Leistung mithalten, an der Bremsanlage muß sich Suzuki Kritik gefallen lassen. Die Bremswerte gegenüber dem Parallelmodell fallen um sage und schreibe nahezu 20 Prozent schlech-

ter aus. Es scheint, als wurde mit dem Fortschritt des Anti Dive eine schlechtere Bremsleistung erkauft. Durch die zusätzlichen, flexiblen Schlauchverbindungen sowie den zu bewegenden Steuerkolben des ANDF-Systems ist die exakte Dosierbarkeit auf der Strecke geblieben. Die vordere Doppelscheiben-Anlage vermittelt so einen schwammigen Eindruck und ist extrem gewöhnungsbedürftig.

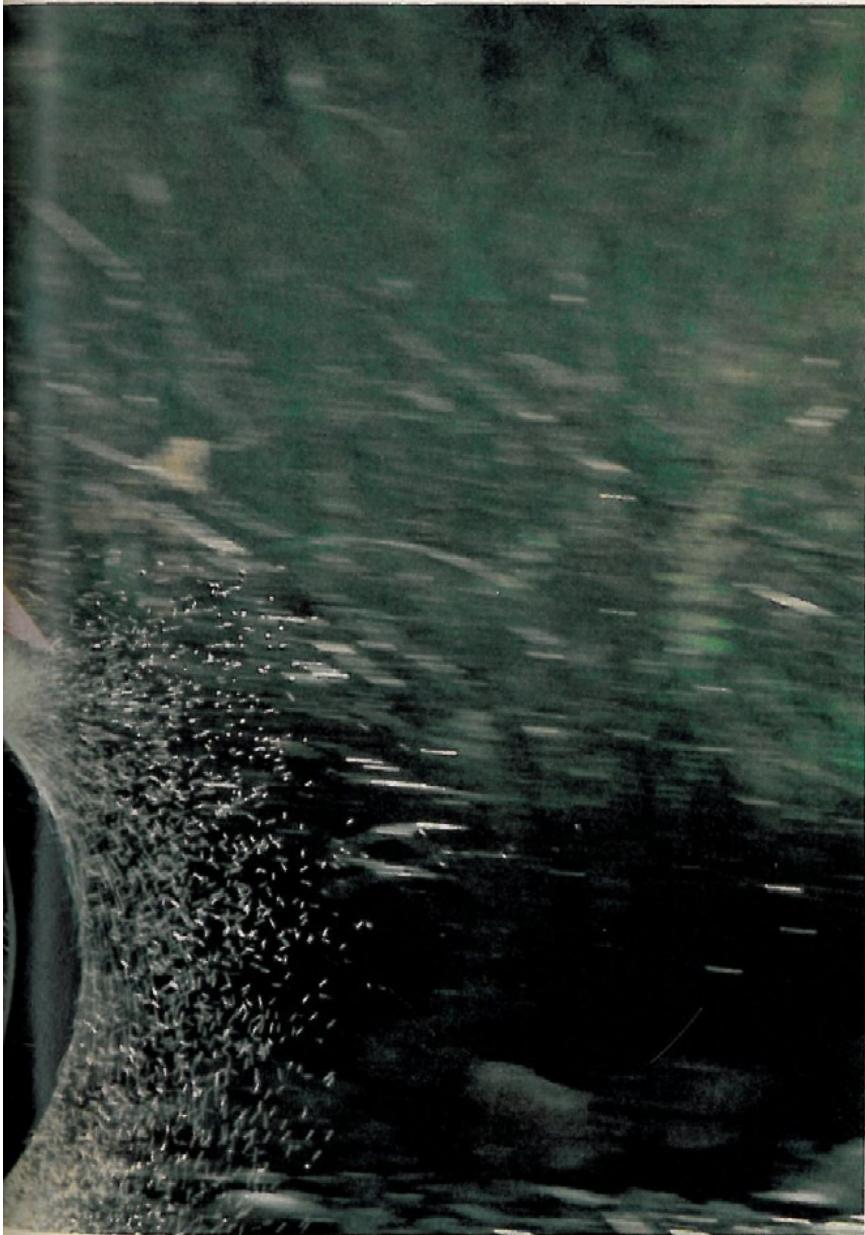
Die hintere Scheibenbremse weiß hingegen zu gefallen. Allerdings stempelt das Hinterrad im Motorschiebebetrieb schon bei leichten Bremsmanövern. Ein unerwünschter Nebeneffekt der modernen Dämpfer im Antriebsstrang.

Die Sitzhaltung auf der Katana paßt vorzüglich zum sportlichen Einsatzzweck: Tief hockt der Fahrer in der Maschine, weit zurückgeleg-

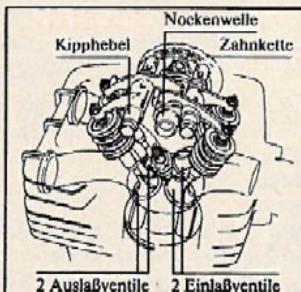
te Fußrasten zwingen zu stark angewinkelten Unterschenkeln, die Lenkerstummel fordern ein Vorbeugen des Oberkörpers, so daß der Rücken stark gekrümmmt ist. Automatisch nimmt der Pilot sportliche Fahrhaltung ein.

Um an das Bordwerkzeug, übrigens von üblich mieser Qualität, und den Luftfilter zu gelangen, muß die Sitzbank entfernt werden. Mit ▶

XL 500 S.



Der Enduro-Vergleich in „Motorrad“ 15/80 endet eindeutig: „Der durchzugsfreudigste Motor sitzt ohne Zweifel im Honda-Fahrwerk.“ Wichtigster Grund für diesen Geländevoertell: die Entscheidung für einen Vier-Ventil-Zylinderkopf.



Denn mit diesen vier Ventilen baut die XL 500 S schon bei niedrigen Drehzahlen Drehmoment auf. Und sie baut nicht ab, wenn hohe Drehzahlen nötig sind. Zudem sorgen die größeren Ein- und Auslaßquerschnitte für bessere Zylinderfüllung und Wärmeableitung. Damit steht dem Fahrer in allen Drehzahlbereichen ein optimales Drehmoment zur Verfügung. Für vibrationsarmen Lauf sorgen spezielle Ausgleichsgewichte. Zur Enduro-Konzeption des

Motors kommt die Geländegängigkeit des Fahrwerks. Die stabile, verwindungssteife Kastenschwinge steckt fast alle Unebenheiten weg: Lange Federwege dämpfen nahezu jeden Schlag. Das 23"-Rad vorn und die kompakte Bauweise bringen 26 cm Bodenfreiheit. Bei alldem kommt das geringe Gewicht von nur 143 kg (fahrbereit) der Kraftentfaltung und dem Handling zugute. Weitere Pluspunkte: Dekompressionsautomatik und eine kontaktlose C.D.I.-Zündung, die immer für einen exakten Zündzeitpunkt sorgt. Ein horizontal geteiltes Motorgehäuse ermöglicht wesentlich leichtere Montagearbeiten.

Technische Daten:
Motortyp: Luftgekühlter 1-Zylinder-Viertakt-Motor mit obenliegender Nockenwelle und vier Ventilen.
Höchstleistung: 20 kW (27 PS) bei 5500 min ⁻¹ .
Höchstgeschwindigkeit: 135 km/h.
Hubraum: 494 cm ³ .
Leergewicht: 143 kg (fahrbereit).
Tankinhalt: 10 Liter.

HONDA

Wir machen Motorrad-Geschichte.

TECHNIK UND TEST

Test Suzuki GSX 750 Katana

dem Zündschlüssel entriegelt, läßt sie sich nach hinten herausziehen. Bei der Testmaschine gelang diese Aktion bereits beim zweiten Versuch nicht mehr, da sich die vordere Blechhalterung am Rahmen verbogen hatte. Enorme Kraftakte waren nun vonnöten, um das Kunststoffteil zu lösen.

Überhaupt stecken die Mängel der Katana im Detail. So schwingt der Seitenständer nach einer Regenfahrt nicht mehr von allein zurück, ist der Benzinhhahn mit Handschuhen kaum zu bedienen und läßt der am linken Seitendeckel installierte Choke-Drehgriff die Gemisch-Anreicherung nur ungenügend dosieren. Schlecht zu handhaben ist der Blinkerschalter, dessen Null-Rastung schwer zu finden



Imposant: Katana-Erscheinung flößt Respekt ein

ist. Da mit ihm auch der Fernlichtschalter sowie die Betätigung der Lichthupe kombiniert wurden, ist er total überfordert, mit Handschuhen gar ein Ärgernis.

Auch geriet die Abdeckung der $\frac{3}{4}'' \times \frac{3}{8}''$ O-Ring-Kette etwas dürftig sowie die neu gestylte Armaturen-Einheit zu unübersichtlich. Sind die Drehzahlen noch einwand-

frei abzulesen (gut die orangefarbenen Ziffern), die Geschwindigkeitsangabe muß der Fahrer erst suchen, ehe er Klarheit über sein Fahrtempo hat.

Ein Rätsel lieferten die Katana-Väter gratis: Unter der Frontverkleidung, unterhalb des Steuerkopfes, sitzt ein querverripptes, schwarzes Kunststoffteil, hinter dem

auf den ersten Blick ein Ölkuhler vermutet wird. Bei genauem Hinsehen jedoch entpuppt sich das Plastikteil als äußerst gelungene Attrappe.

Wer nun meint, jedenfalls die größere Katana habe einen derartigen Kühler, unterliegt einem Irrtum: Auch die 1100er besitzt nur diese Imitation. Leisteten sich die deutschen Designer Muth, Kasten und Fellstroem diesen Fauxpas, oder steckt gar das Wunschdenken der Motorenbaumeister hinter dieser Irreführung?

Alles in allem hinterläßt die 750er Katana einen deutlichen, reinen Eindruck: kompromißlos auf sportliches Fahren getrimmt, ohne Zugeständnisse in Sachen Komfort. Für diesen Einsatzzweck gelang Suzuki dieses Motorrad fast perfekt. Wer andere Qualitäten bei ihm sucht, liegt falsch.

Jürgen von Gosen

Suzuki GSX 750 Katana: Technische Daten und Meßwerte

Motor und Antrieb Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, je vier Ventile, Schlepphebel, Bohrung x Hub: 67 x 53 mm, Hubraum 747 cm³, Verdichtung 9,8; Nennleistung 60 kW (82 PS) bei 9200/min, max. Drehmoment 66 Nm (6,7 mkp) bei 8500/min, vier Mikuni-Vergaser, Ø 34 mm, kontaktlose Transistorzündung, Lichtmaschinenleistung 250 W, Batterie 12 V 14 Ah, Ölbadkupplung, klapengeschaltetes Fünfganggetriebe mit E-Starter, Gangstufen: 2,57/1,78/1,38/1,125/0,96; Primär-/Sekundärübersetzung: 2,03/2,73, Sekundäruntersatz über O-Ring-Kette $\frac{3}{4}'' \times \frac{3}{8}''$, 96 Glieder.	730 mm, Wendekreis 6700 mm, Gewicht vollgetankt 249 kg, davon 118/131 kg vorn/hinten (47,4/52,6%), zulässiges Gesamtgewicht 445 kg, Tankinhalt/Reserve 21/4 Liter.	Bremsverzögerung 50—0 km/h 14,0 m (6,91 m/s²) 100—0 km/h 51,0 m (7,57 m/s²) 130—0 km/h 86,6 m (7,53 m/s²)
Fahrwerk Doppelscheiben-Rohrrahmen, Federweg vorn/hinten 150/108 mm, Standrohrdurchmesser 37 mm, Federvorspannung hinten: fünffach, Dämpfung vierfach einstellbar, Radstand 1520 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 120 mm, Doppelscheibenbremse mit Anti Dive-System vorn, Ø 275 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 275 mm. Bereifung vorn 3,25 H 19, hinten 4,00 H 18 Metzeler Perfekt ME 77, Abrollumfang 2,04 m.	Beschleunigung Werte für zwei Personen in Klammern 0—40 km/h 1,4 (1,8) s 0—60 km/h 2,2 (2,8) s 0—80 km/h 3,1 (3,9) s 0—100 km/h 4,5 (5,3) s 0—120 km/h 6,2 (7,1) s 0—140 km/h 8,2 (9,5) s 0—160 km/h 10,9 (13,4) s 0—180 km/h 16,0 (21,2) s 0—400 m 12,8 (13,3) s 0—1000 m 24,5 (25,8) s	Tachometerabweichung Anzeige/effektiv 50/48—80/76—100/95—130/124— 206/194 km/h
Abmessungen/Gewichte Länge 2270 mm, Sitzhöhe 770 mm, nutzbare Sitzbanklänge 650 mm, Lenkerbreite	Durchzugsvermögen in Sekunden im 3./4./5. Gang 40—60 km/h 1,9(2,1)/2,7(3,0)/—(—) 60—80 km/h 1,7(2,2)/2,2(2,9)/2,4(3,3) 80—100 km/h 1,8(2,2)/2,3(3,1)/2,5(3,5) 100—120 km/h 1,7(2,2)/2,6(3,2)/3,3(4,3) 120—140 km/h 2,0(2,7)/2,4(3,6)/2,6(4,9) 140—160 km/h —(—)/2,8(4,0)/3,1(5,9)	Drehzahlmesserabweichung Anzeige/effektiv 3000/3000—5000/5100—7000/7200/min
	Höchstgeschwindigkeit Zwei Personen 184 km/h bei 8000/min solo sitzend 194 km/h bei 8430/min solo liegend 200 km/h bei 8690/min (Temperatur 22 Grad, kein Wind)	Kupplungshandkraft: 90 Newton Nahfeldgeräuschmessung Bei 6900/min 101 dB(A)
		Verbrauch: Normalbenzin Landstraße, Schnitt 80 km/h 4,9 Liter/100 km Autobahn, Schnitt 150 km/h 8,3 Liter/100 km Testverbrauch 6,6 Liter/100 km
		Preis: zirka 10 000 Mark
		Importeur: Suzuki Motor Handels GmbH, Ingolstädter Straße 61 d, 8000 München 45.