

TEST UND TECHNIK

Suzukis Silberpfeil

Fahrbericht Suzuki Katana
1100 und 750 cm³

Noch nie hat ein neues Motorrad-Design die Gemüter mehr bewegt als die Suzuki Katana. Zu ihrem unverwechselbaren Gesicht bietet sie auch neue Technik in Details. PS fuhr die beiden größten Katanas GSX 1100 S und GSX 750 S ►



Neuartig wie der Katana-Stil
sind die Instrumente:
Tacho- und Drehzahlzeiger
gegenläufig ineinander –
kompakt aber kurios
und sehr schlecht abzulesen



Renn-Tier.



Die RDs von YAMAHA.

Die RDs sind die T7s für die Straße. Und die T7s sind die erfolgreichsten Production-Racer der Welt. Das Konzept der RDs zeigt unmißverständlich, wo sie herkommen: Aus der Renn-Abteilung von YAMAHA. Die kraftvollen Zweitakt-Twins liefern Beschleunigungswerte, die nur noch von den großen Super-Bikes überboten

werden. Das günstige Leistungsgewicht spielt dabei eine entscheidende Rolle.

Die rennerprobten Cantilever-Fahrwerke lassen extremste Schräglagen zu – die RDs liegen wie ein Brett auf der Straße. Sie sind konzipiert für beherzte Leute mit kühlem Kopf. Für Fahrer also, die etwas von heißer Musik verstehen. Und die sich wie die Profis durch fairen Sportsgeist und erhöhtes Sicherheitsbewußtsein von den unqualifizierten Heizern distanzieren. Man findet sie deshalb oft dort, wo auch ihre

Vorbilder sind: Zum Beispiel sonntags auf dem Ring.

MITSUI MASCHINEN GMBH
YAMAHA-DIVISION
Grünstraße 44, D-4005 Meerbusch 1
Telefon (02105) 5892, Telex 08 584 036



YAMAHA

Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern

TEST UND TECHNIK

Fahrbericht Suzuki Katana 1100 und 750 cm³

Entflammt ist der Meinungsstreit an reinen Äußerlichkeiten, denn auf den ersten Blick unterscheiden sich Suzukis neueste Katanas gewaltig vom bisherigen Serien-Einerlei.

Von totaler Ablehnung bis zu spontaner Begeisterung reichten die Stimmen des Volkes beim ersten Katana-Auftritt anlässlich der Kölner IFMA 1980.

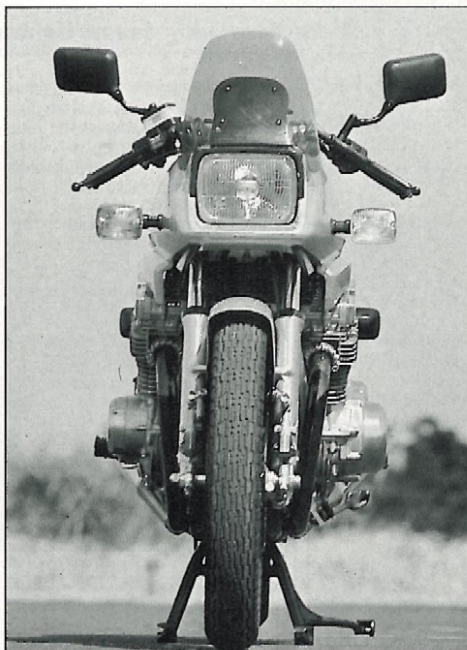
Inzwischen herrscht fast Einigkeit: Interessant sieht das Design aus. Zweifellos ist das Erscheinungsbild gewöhnungsbedürftig, doch wurde bei aller schöpferischer Freiheit der praktische Nutzwert des Motorrades nicht aus den Augen verloren.

Das von Target Design – einem deutschen Team – geschaffene Styling ist in allen Punkten gut durchdacht. So erweist sich zum Beispiel die geknickte Sitzbank als sehr bequem. Durch die tiefergelegte Sitzposition thront der Fahrer nicht wie üblich hoch auf der Maschine, er wird integriert. Zusammen mit den gut platzierten Lenkerstummeln und den relativ hohen Fußrasten ergibt das eine völlig entspannte Haltung – zwar sportlich, aber auch auf langen Strecken nicht unbequem.

Gute Noten für den Motor

Das gilt für beide Versionen des größten Katana-Modells: Die 750er und die 1100er sind sich äußerlich gleich wie ein Ei dem anderen. Nur die Reifengröße hinten und der Sitzbankbezug sind optische Unterscheidungsmerkmale.

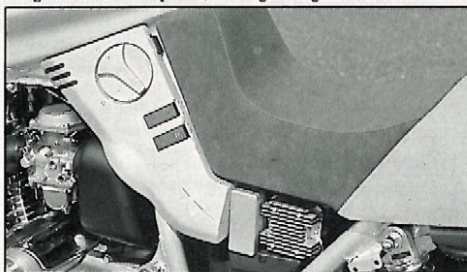
Wer an die Katana 1100 mit höchsten Leistungserwartun-



Kleine Scheibe, große Spiegel, wuchtiger Motor



Aufgeräumte Vorderpartie, Kabelgewirr gut versteckt



Vor der Sitzbank Choke-Drehschalter und Tastschalter

gen herangeht, wird nicht enttäuscht. Der 100 PS-Silberpfeil läuft locker über 220 km/h, und die Beschleunigungsmarke von 0 auf 100 liegt unter vier Sekunden. Stolz Werte, doch noch imponierender ist die Art und Weise, wie der Motor die Leistung abgibt.

Schon ab 2500/min beschleunigt die Maschine ruckfrei. Ab 6500/min setzt dann plötzlich noch einmal ein Leistungsschub ein, als ob ein Turbolader mitspielt. Das geht bis zur angegebenen Höchstzahl von 8700/min. Der rote Bereich des Drehzahlmessers beginnt bei 9200/min, und darüber noch hinauszudrehen bringt nichts. Der gleiche Vierventiler-Motor treibt auch die normale GSX 1100 an und bekam schon bei früheren PS-Tests gute Noten, nicht zuletzt wegen seiner unerreichten Laufruhe.

Atemberaubende Schräglagen

Im Katana-Design wird nicht etwa das unveränderte GSX 1100-Fahrwerk verkauft. Der Rahmen wurde gründlich überarbeitet und an die Tank-Sitzbank-Kombination angepaßt. Auch stärkere Rohre bekam er. Gleich geblieben ist die Schwinge.

In der Praxis machen sich die Änderungen sehr positiv bemerkbar. Fahrwerksmängel wie bei der Normalversion (siehe Test in PS 7/1980) zeigen sich bei der Katana nicht. Der Geradeauslauf ist erstklassig, auch Spurrillen beeinträchtigen ihn nicht. Vor allem ist die Pendelneigung in schnellen Kurven verschwunden.

Für eine 239 kg (Leergewicht) schwere Maschine fährt sich die große Katana erstaunlich handlich. Der Fahrer muß keine Kraftübungen vollführen, um das

TEST UND TECHNIK

Fahrbericht Suzuki Katana 1100 und 750 cm³

Motorrad in die Kurve zu legen. Dort verhält sich die Katana 1100 ziemlich neutral, so lange man vorsichtig mit dem Gasgriff umgeht. Atemberaubende Schräglagen sind möglich. Um mit einer Fußraste Bodenkontakt zu bekommen, muß die Maschine um 49 Grad abgewinkelt werden. Das ist mehr als bei mancher Rennmaschine.

Wer 100 PS für unnötig viel hält, bekommt mit der 750er Katana eine etwas zahmere Version mit 82 PS. Das Leistungsmanko macht die kleinere Maschine durch noch bessere Fahreigenschaften mehr als wett.

Erstmals in Serie: Anti-Dive-System

Fast spielerisch läßt sich die Katana 750 durch enge Kurvenkombinationen fahren; man glaubt, eine 500er zu bewegen. Auch die Leistung kann sich sehen lassen: Immerhin bringt sie rund 200 km/h und ist in gut vier Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Wie die große Schwester hat die 750er eine gute Fahrwerksabstimmung. Federung und Dämpfung gaben bei unseren ersten Testfahrten keinen Anlaß zu Kritik. Wie sich die Maschine im Zweimannbetrieb verhält, wurde noch nicht erprobt.

Die Probe bestanden hat das Suzuki Anti-Dive-System (siehe Kasten), mit dem die Katana serienmäßig auf den Markt kommen. Das manchmal lästige Eintauchen der Gabel beim Abbremsen einer Kurve gehört der Vergangenheit an. Nach kurzer Eingewöhnungszeit wird jeder Fahrer diesen Komfort loben. Der deutsche TÜV hat dem System seinen Segen schon gegeben.

Bremshydraulik steuert Gabeldämpfung

Was den Rennfahrer recht ist, soll Touristen billig sein. Das Anti-Dive-System steckt bei der Katana erstmals serienmäßig in der Vordergabel.

Anti-Dive, so heißt die trickreiche Vorrichtung, die das Eintauchen der Gabel beim scharfen Bremsen verhindern soll. Das Problem ist klar. Die dynamische Radlastverlagerung beim Bremsen lädt viel Fahrzeuggewicht aufs Vorderrad, die Federung der Gabel gibt nach und taucht tief ein.

Unangenehm ist dabei nicht nur die Veränderung der Lenkgeometrie, sondern vor allem die Verhärtung der Federung. Schlaglöcher werden nicht mehr geschluckt, das Rad hält nicht mehr ordentlich Bodenkontakt beim Überfahren von Querrillen.

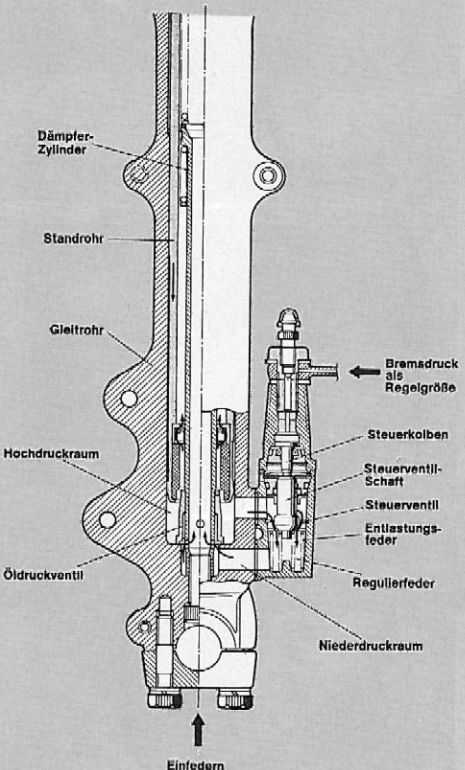
Die Lösung der Aufgabe ist nicht so einfach wie sie oberflächlich aussieht. Es geht nicht darum, die Federung so progressiv zu halten, daß sie bei tiefem Eintauchen einfach sehr deutlich härter wird. Denn dann

würde sie bei erhöhter Zuladung falsch reagieren.

Suzuki zieht den Bremshydraulik-Druck zur Steuerung und Regelung des Anti-Dive-Systems heran. Dabei reagiert also die Eintauch-Verhinderung nur dann, wenn vorn gebremst wird. Ohne Druck im Bremssystem dämpft die Gabel normal. Und zwischen Bremshydraulik und Gabel-Dämpfungshydraulik ist eine ganz hermetische Trennung.

Wie bei jeder Gabel hat auch die der Katana einen Hochdruckraum und einen Niederdruckraum in ihrem Dämpferteil. Normalerweise werden beide durch genau bemessene Bohrungen miteinander verbunden, das ist die Dämpferfunktion. Und wenn die Bremse gezogen wird, regelt das Steuerventil einen deutlich höheren Durchflußwiderstand fürs Dämpferöl ein. Effekt: Die Dämpfung wird sehr stark verhärtet. Die Federung bleibt unbeeinträchtigt.

Soweit das Prinzip, das recht einfach zu sein scheint. Kompliziert wird es aber durch ein paar Sicherungen, die verhindern müssen, daß die Dämpfung zu hart wird und die Gabel damit praktisch gegen einen Flüssigkeitsanschlag knallt. Dazu dienen die beiden Federn, die in der Zeichnung Regulier- und Entlastungsfeder heißen. Und das Öl Druckventil verbindet Hochdruck- und Niederdruckraum beim Ausfedern der Gabel direkt miteinander. Das Suzuki-System ist sehr zierlich und leicht, so daß sich keine unzumutbaren Massen um die Lenkachse sammeln.



Beide Maschinen bieten eine üppige Serienausstattung, die aber in einigen Punkten noch überarbeitet werden muß. So wurden zum Beispiel Tacho und Drehzahlmesser sowie alle Kontrollleuchten in einem Instrumentengehäuse untergebracht, wodurch das Ganze viel zu unübersichtlich geriet.

Gut die sehr flache und spitze Halbschalenverkleidung. Sie sorgt zusammen mit der kleinen Scheibe für einen Luftwiderstandsbeiwert von Cw 0.6. Im Fahrbetrieb bietet sie dem Piloten in geduckter Haltung erstaunlich viel Windschutz. Weniger gut ist, daß die neuen Suzuki Katana GSX 1100 S und GSX 750 S



Vor dem Gabelrohr der Hydraulikschalter fürs Anti-Dive



Alter Bekannter: der GSX Vierventil-Vierzylinder

Beibehalten wurde der blödsinnige Blinkerschalter. Die Nullstellung zu finden ist reine Glückssache, und zu allem Überfluß soll mit dem gleichen Schalter auch noch das Fernlicht bedient werden, was aber auch nicht vernünftig geht. Hier wäre eine Lösung mit zwei getrennten Schaltern besser.

erst ab Juli und nur in Silber beim Händler zu haben sind.

Ansonsten hat Suzuki mit den neuen Katana für frischen Wind im Motorradgeschäft gesorgt. Das moderne Styling ist mehr als nur Spielerei, und die Suzuki-Technik ist ohnehin top.

Roland Reuter

Hartung Helmet



750 g Leichtgewichts-Weltrekord

TÜV Rheinland Prüfzeichen DIN OMK bis 31.12.82

Kevlar + Carbon - die stärksten Fasern

Handgefertigte Helmschale aus Epoxidharz, armiert d. ganzflächig verspanntes Hybridgewebe u. Carbonfasergürtel

Patente im Ausland einschl. BRD angemeldet

Stoßdämpfende Polsterung aus Polyurethan-Schaum, zweigeteilt mit verstärktem Stirnbereich

Sichtfeld entsprechend neuesten Bestimmungen, seitlich 120° Kein Beschlagen des kratzfesten Visiers d. Spezial-Nasenschutz

Herausnehmbare, waschbare Komfort-Innenausstattung

Weiteres Informationsmaterial von unserem Importeur

Dulack O. Hartung GmbH tel. (0211) 79 14 88, 68 90 70

Humboldtstraße 94 telex 08 582 688

4 000 Düsseldorf 1

Hartung Helms tel. 0033078 - 31 333

BP 9 Lafour de Carol F-66 800 Saillagouse