

# motorrad<sup>55</sup> reisen & sport

**Windkanal-Test:  
Ein Sozius  
schluckt 10 PS**

G 759  
8.11.85 Nr. 55  
DM 3,50 Fmk 10  
FF 13.- Lire 3200  
öS 30.- sfr 3.70  
Pts 230.-

**Erste Vorstellung  
Kawasaki 1000 GTR**



## Vergleichstest

**Neue '86er  
Harley-Davidson  
gegen die  
Konkurrenten  
von BMW,  
Honda und  
Yamaha**



**Erster Test: Kawasaki  
GPZ 1000 RX mit 125 PS**

Harley-Davidson  
Electra Glide  
Classic



BMW  
K 100 RT



Honda  
GL1200 DX



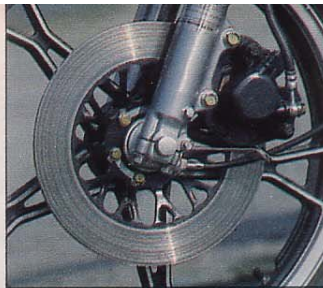
Yamaha  
XVZ 12 T

**Reisen:  
Zu den Fidschi-Inseln,  
zum Lago Maggiore  
und an die Ostsee**





Die konventionellen Rundinstrumente der Suzuki GS 450 L sind übersichtlich, vollständig und gut ablesbar



Ausreichend ist die Wirkung der Einscheibenbremse vorn



Vorbildliche Drossel-Arbeit haben die Suzuki-Techniker am 27-PS-Motor geleistet

Sieht zwar nicht schnell aus, läßt sich aber dank guter Fahrwerks- und Motorabstimmung flott bewegen: Suzukis GS 450 L

**motorrad**  
reisen & sport

Suzuki GS 450 L

# TEST Mehr Tourer als Chopper

**Suzukis 27-PS-Softchopper glänzt mit unerwarteten Qualitäten**

**K**laus findet Ferraris saustark, Susanne träumt vom blubbernden Auspuffgeräusch eines großen V-2. Derzeit allerdings ist Klaus noch mehr oder minder stolzer Besitzer eines alten Opel Kadett, mit dem er täglich zur Arbeit fährt. Freundin Susanne hat gerade ihr Klasse-1-Diplom in der Tasche und für eine Harley sowieso keine 15000 Mark auf dem Konto. Im Hinblick auf solche Realitäten wurden Opel Kadetts und Softchopper erfunden: Ein bißchen „Look“,

vor allem aber Praxistauglichkeit sind gefordert. Während die größeren Geräte allerdings mit immer ausgefeilterem und harley-mäßigerem Styling glänzen, gerieten anspruchslose Einsteigermodelle ins Hintertreffen. Da schien es beinahe Mut zum Anachronismus zu sein, als Suzuki zur IFMA '84 auf der Basis der verblichenen GS 450 den Softchopper GS 450 L präsentierte. Ein Motorrad mit vernünftiger Technik – mit 27 PS aus 444 cm<sup>3</sup>, zwei Ventilen pro Zylinder. Dezent

Fotos: Thomas Zimmermann









## Suzuki GS 450 L

fiel auch die Formgebung aus: Die Suzi „zieren“ keine monströse Stufensitzbank mit Sissybar oder auf Effekt getrimmte Luftfilterkästen. Der Lenker fiel etwas breiter aus, und ein neckisches Adlerchen am Tank erinnert an

Harleys Adler-Symbolik. Der Fahrer nimmt auf einem dick gepolsterten und 715 mm niedrigen Sitz Platz. Die Fußrasten finden sich tourenmäßig weit hinten, die Sitzposition fällt entspannt aus. Großgewachsene Reiter klagen jedoch darüber, daß sie Arme und Beine zu stark abwinkelnden müßten.

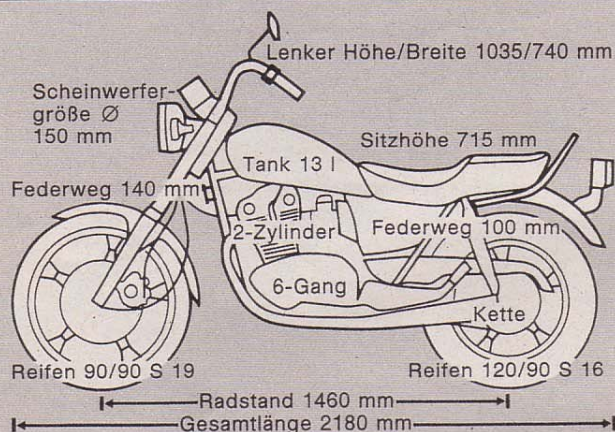
Unauffällig vollzieht sich die Startprozedur: Kurz den

## Pluspunkte

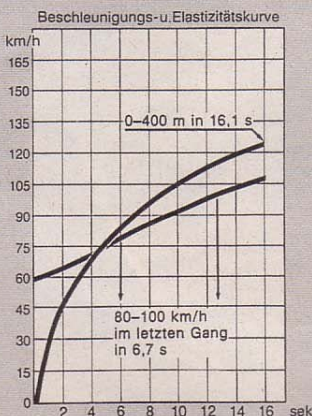
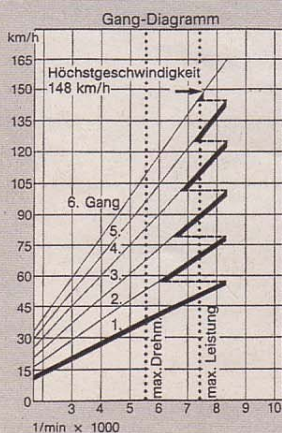
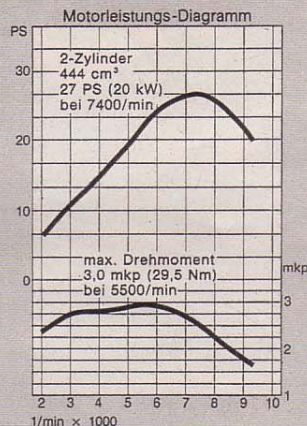
- Gute Fahrleistungen
- Unproblematische Technik
- Niedrige Sitzhöhe

## Minuspunkte

- Zu kleiner Tank
- Mäßige Bremse vorn
- Schlechte Sitzposition für große Fahrer



Der Zweiventiler der Suzuki GS 450 L entwickelt sein Drehmoment gleichmäßig bis zum Maximum von 29,5 Nm bei 5500/min. Sanft ist auch die Leistungsentfaltung des elastischen 27-PS-Aggregats; für den mäßigen Elastizitäts-Wert von 12,2 Sekunden von 60 auf 100 km/h im letzten Gang ist dessen Schongang-Auslegung verantwortlich.



## MOTOR

Fahrtwindgekühlter Viertakt-Zweizylindermotor, stehend quer eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen über Rollenkette angetrieben, zwei Ventile je Zylinder, über Schlepphebel betätigt, Kurbelwelle gleitgelagert, eine Ausgleichswelle, zwei Vergaser, kontaktlose Zündung, E-Start.

Bohrung/Hub	71 x 56,6 mm
Hubraum	444 cm³
Verdichtungsverhältnis	8,6:1
Max. Leistung	27 PS (20 kW)
bei	7400/min
Max. Drehmoment	3,0 mkp (29,5 Nm)
bei	5500/min
Lichtmaschine	200 Watt
Batterie	12 V/12 Ah

## KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärtrieb über Zahnrad, mechanisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Sekundärtrieb über offenklaufende Rollenkette. Gesamtübersetzung: 17,5/12,6/9,8/7,9/6,8/6,0

## FAHRWERK

Doppelschleifen-Rohrrahmen, Teleskopgabel vorn, Schwinge mit zwei Federbeinen hinten, Federbasis fünffach einstellbar, hydraulisch betätigte Scheibenbremse vorne, eine mechanisch betätigte Trommelbremse hinten, Leichtmetall-Gußräder

Federweg vorn/hinten	140/100 mm
Reifengröße vorn	90/90 S 19
Reifengröße hinten	120/90 S 16
Felgengröße vorn	19 x 1,85
Felgengröße hinten	16 x 2,15

## GEWICHTE/ABMESSUNGEN

Leergewicht	185 kg
Max. Zuladung	175 kg
Gesamtlänge	2180 mm
Radstand	1460 mm
Lenkerbreite	740 mm
Lenkerhöhe	1035 mm
Sitzhöhe	715 mm
Sitzbank Länge/Breite	680/270 mm
Fußrastenhöhe	285 mm
Bodenfreiheit	140 mm
Scheinwerfergröße	Ø 150 mm
Tankinhalt	13 Liter

## PREIS/HERSTELLER

Suzuki GS 450 L 5039,- DM  
Suzuki Motor Co. Ltd., Hamamatsu, Japan

griffgünstig am Lenker angebrachten Choke geöffnet. Druck aufs Knöpfchen – der Motor schnurrt los. Willig nimmt der Zweizylinder Gas an, dreht sauber und vibrationsfrei hoch; der Choke ist schon nach einigen hundert Metern überflüssig. Aus den unteren Drehzahlen heraus sind keine Wunderdinge zu erwarten, dafür entwickelt der Motor sein Drehmoment kontinuierlich und ohne Einbrüche über einen breiten Drehzahlbereich hinweg. Zwischen 3000 und 7400/min steht zunehmend Leistung zur Verfügung, der Motor wirkt dabei keineswegs abgewürgt – die Drosselung ist den Suzuki-Technikern ausgezeichnet gelungen.

Zusammen mit der passenden Abstufung des auf kurzen Wegen etwas hart, aber exakt zu schaltenden Sechsganggetriebes mit Ganganzeige im Cockpit und als Schongang ausgelegter sechster Stufe erreicht die GS durchaus erfreuliche Fahrleistungen: Von 0 auf 100 km/h in 8,6 Sekunden, 400 Meter mit stehendem Start in 16,1

Trotz kurzer Auspufftüten, breiten Lenkers und Stufensitzbank wirkt die Suzi zierlich



Beschl.: 0-100 km/h	8,6 s	80-100 km/h	6,7 s	Geräuschmessung	85 dB
0-400 m	16,1 s	Höchstgeschwindigkeit	148 km/h	Kraftstoffart	Normal
Im letzten Gang		Tachoabweichung bei		Benzinverbrauch	6,1 l/100 km
60-100 km/h	12,2 s	100 km/h	+ 4 km/h	Theoret. Reichweite	180 km

Umweltbedingungen: Temperatur 23°C, Luftdruck 1011 mbar, Luftfeuchtigkeit 61%



## Die Suzuki GS 450 L im Vergleich



	Suzuki GS 450 L	Kawasaki Z 450 LTD	Yamaha XS 400	Honda CB 450 N
Motor	2-Zyl.-Viertakt	2-Zyl.-Viertakt	2-Zyl.-Viertakt	2-Zyl.-Viertakt
Hubraum (cm³)	444	454	399	447
Max. Leistung (PS)/bei 1/min	27/7400	27/8500	27/8000	27/7000
Max. Drehm. (mkp)/bei 1/min	3,0/5500	3,3/4000	3,1/3000	3,4/3000
Leergewicht (kg)	185	192	187	194
Tankinhalt (l)	13	11	19	17
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	148	155	140	142
Preis (DM)	5 039,-	6 690,-	5 478,-	5 178,-

Sekunden und eine Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im letzten Gang in 12,2 Sekunden sind im Vergleich zu anderen 27-PS-Maschinen keine üblen Werte. Den Vogel schoß aber die kleine Suzuki ab, als sie bei der Höchstgeschwindigkeitsmessung mit sage und schreibe 148 km/h durch die Lichtschranke rannte. Das legt die Vermutung nahe, daß die Testmaschine innerhalb der Serienstreuung ein besonders „gut gehendes“ Exemplar war. Auf der Verbrauchsmeßstrecke genehmigte sich die GS 450 L nur 6,1 Liter pro 100 Kilometer – gemes-

sen an dem mit nur 13 Litern lachhaft geringen Fassungsvermögen des Tanks allerdings noch immer zu viel, denn wer hat schon Lust, alle 200 Kilometer nach einer Tankstelle zu fahnden? Diese überflüssige Selbst einschränkung ist besonders bedauerlich, weil die Suzuki ansonsten nicht nur von ihren Motor-, sondern auch von den Fahrwerksqualitäten her zum Touren geeignet wäre.

### Straffe Federung, guter Geradeauslauf

Die Federung ist straff, aber ausreichend komfortabel. Allerdings taucht die Suzuki beim Bremsen ziemlich ein. Mit dem breiten Lenker läßt sich die Maschine unter allen Bedingungen problemlos dirigieren, und am Geradeauslauf gibt es nichts zu mäkeln. Bei größeren Schräglagen neigt die Maschine jedoch linksseitig zum

Aufsetzen mit dem Hauptständer, was dieser unnachlässig mit Aushebeln des Motorrads quittiert. – Vorsicht ist bei sportlicher Fahrweise also geboten.

Bei weniger forcierter Gangart indes haben vor allem auch Fahrer und Fahrerinnen von kleinerer Statur mit der GS 450 L keine Probleme, weswegen sich diese Maschine als Einsteiger-Motorrad besonders qualifiziert. Die 185 Kilo Leergewicht machen sich in der Praxis wegen des niedrigen Schwerpunkts und der ebenfalls niedrigen Sitzbank, die jedem Fahrer sicheren Bodenkontakt beim Rangieren erlaubt, kaum unangenehm bemerkbar.

Kritikwürdig ist hingegen die Verzögerungsleistung der einsamen Scheibe im Vorderrad: Für den Einpersonenbetrieb reicht sie zwar aus, bei voller Beladung und in Anbetracht der möglichen Höchstgeschwindigkeit sollte sie jedoch wirksamer sein. Nichts auszusetzen gab es dagegen an ihrer Dosierbarkeit und an der hinteren Trommelbremse.

Von den wenigen genannten Schwächen abgesehen, präsentiert sich die Suzuki GS 450 L als ein rundum ausgereiftes und problemloses Motorrad für Alltag und Reise, für Einsteiger und Leute mit schmalem Geldbeutel, die sich vom Soft-Softchopper-Look nicht über die vorhandenen Motor- und Fahrwerksqualitäten hinwegtäuschen lassen. Zum attraktiven Preis von 5039 Mark angeboten, ist die Suzuki keine schlechte Wahl.

Werner Enzmann

**Steckbrief: Ideales Einsteiger-Motorrad mit guten Fahrleistungen und geringen Schwächen**

**DÖRR**  
Motorrad-Tuning

## RENN-AUSPUFF

### HONDA

- Camino +20 km/h 98,-
- PX +20 km/h 98,-
- MTX 50 +20 km/h 168,-
- MT 8 +20 km/h 159,-
- MB 8 +15 km/h 168,-
- MTX 80 +20 km/h 168,-
- MTX 80 R +25 km/h 168,-
- MBX 80 +10 km/h 168,-
- MTX 125 R +20 km/h 198,-

### YAMAHA

- DT 50 M +20 km/h 159,-
- RD 50 M +20 km/h 168,-
- DT 50 MX +20 km/h 168,-
- DT 80 MX +20 km/h 159,-
- RD 80 MX +20 km/h 168,-
- DT 80 LC +25 km/h 168,-
- DT 80 LC 2 +25 km/h 168,-
- RD 80 LC 1 +20 km/h 168,-
- RD 80 LC 2 +20 km/h 168,-
- DT 125 LC +20 km/h 198,-
- RD 125 LC +20 km/h 198,-

### SUZUKI

- TS 50 ER +20 km/h 165,-
- TS 80 ER +20 km/h 168,-
- TS 80 X +25 km/h 168,-
- TS 125 X +20 km/h 168,-

### VESPA

- Ciao +15 km/h 88,-
- Bravo +15 km/h 88,-
- Boxer +15 km/h 92,-
- SI +15 km/h 92,-
- 50 N +20 km/h 116,-
- PK 50 +20 km/h 116,-
- P 80 X +20 km/h 110,-
- P 200 E +15 km/h 120,-

- Wir gewähren 6 Monate Garantie auf alle Rennauspuffanlagen.

- Die Rennauspuffanlagen sind für jeden einzelnen Typ entwickelt und abgestimmt.

- Die angegebene Geschwindigkeitserhöhung können wir garantieren.

- Lieferung erfolgt komplett mit abgestimmtem, leisem Schalldämpfer.

- Die Montage ist problemlos möglich.

- ☐ Senden Sie mir bitte den kompletten Rennauspuff für das Modell

per Nachnahme zu.

- ☐ Senden Sie mir bitte unverbindlich Ihren Motorrad-Tuning-Gesamtkatalog (3,- DM liegen bei).

Vorname/Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Noch heute absenden an die  
Tuning-Spezialisten  
DÖRR MOTORRAD-TUNING  
Postfach 2205,  
D-6200 Wiesbaden 32