

Gebrauchtberatung: Suzuki GS 400 und Yamaha XS 400

ALTE RIVALEN

Rücklicht: Die alle paar tausend Kilometer zerstörten Rücklichtbirnen sind ein Infrä für ganz feine, vom Fahrer aber kaum zu spürende Mängel, aber es empfindet sich, das Rücklicht mal zu kontrollieren immer Ersatzbirnen dazu haben

Auspuff: Blättert der Chrom erst ab und macht sich Rost an der Auspuffanlage breit, wird's irgendwann richtig teuer. Die Auspuffanlage läßt sich nämlich nur komplett ersetzen. Etwas Pflege, vor allem im Winter, zahlt sich aus

Räder: Anfangs gab es die GS 400 nur mit Speichenrädern, ab 1979 gegen 200 Mark Aufpreis auch mit Gußrädern. Dann hieß sie GS 400 E, hatte darüber hinaus aber nicht mehr zu bieten als das Basismodell

Cockpit: Tacho und Drehzahlmesser nerven den Fahrer mit zitternden Zeigern und ungenauer Anzeige. Dafür gibt's einen Gag bei den Kontrolllampen: Die elektronische Ganganzeige hilft dem Fahrer, bis sechs zu zählen

Motor: Ölverlust im Bereich des Zylinderkopfes plagte die GS ab Werk, was jedoch keinen Grund zur Beunruhigung darstellt: Zu tief gebohrte Löcher der Zylinder-Stehbolzen sind meist die Ursache. Mit einem Dichtungsmittel nach Ausbau der Stehbolzen zu beheben – viel Schrauberei

Als die GS 400 1977 auf den Markt kam, wartete sie mit einigen ungewöhnlichen Details auf. Zwei obenliegende Nockenwellen und eine Ausgleichswelle sorgten für einen vibrationsarmen und drehfreudigen Motor, die nadelgelagerte

Schwinge für ein recht ordentliches Fahrwerk. In verschiedenen Varianten und Sondereditionen bis 1983 gebaut, zählt die GS auch heute noch, gepflegter Zustand vorausgesetzt, zu den quirligen und zuverlässigen Alltagsmotorrädern.

Suzuki GS 400

Motor: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Motor, 398 cm³, 27 PS (20 kW) bei 7400/min, 27 Nm bei 6600/min, Vergaser, Sechsganggetriebe, Kettenantrieb

Fahrwerk: Doppelrohrrahmen aus Stahl, vorn Telegabel, zwei Federbeine hinten, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremse, Reifengröße vorn 3.00 S 18, hinten 3.50 S 18

Gewicht: 185 kg mit 14 Litern Super vollgetankt

0 – 100 km/h: 8,9 s

Höchstgeschwindigkeit: 146 km/h

Gebraucht-Steckbrief

Verbrauch: 6,4 Liter/100 km

Bauzeit (Neupreise): 1977 (4590 Mark) bis 1983 (3999 Mark)

Preise: Je nach Alter, Laufleistung und Zustand ist von 300 bis 3000 Mark alles möglich

Bestand: 2953 Stück

Wichtige technische Änderungen: Ab 1979 mit Gußrädern als GS 400 E, ab 1981 als GS 400 T mit höherem Lenker

20 Jahre alt wurde die GS im letzten Jahr, schlägt sich aber im Vergleich mit modernen Bikes noch recht wacker

Tank: Mit anfangs nur 10,8 Litern viel zu klein geraten wurde das Spritfaß 1979 auf zapffreundliche 16,8 Liter aufgepumpt. Das elegante Design hat darunter nicht gelitten, die Reichweite hat zugunsten der Reisetauglichkeit dafür deutlich gewonnen

Scheinwerfer: Die serienmäßige, müde Bilux-Funzel macht Nachtfahrten zum Suchspiel. Der Zubehörhandel bringt Licht in die Angelegenheit und bietet Umrüstsätze auf stärkeres H4-Licht an – die nur 188 Watt leistende Lichtmaschine verkraftet den Umbau

Motor: Das pflegebedürftige Triebwerk mit der alle 1000 bis 2000 Kilometer nachzustellenden Kontaktzündung gilt als zuverlässig. Nach 30 000 bis 40 000 Kilometern steigt aber meist der Ölverbrauch an – dann ist eine Überholung des Motors fällig

Schwingenlager: Die oft schon nach 10 000 Kilometern verschlissenen Kunststoffbuchsen ersetzt man am besten durch Zubehör-Bronzebuchsen. Die Hauptursache für das Fahrwerks-Pendeln ist damit bereits beseitigt

Stoßdämpfer: Kaum länger als die Schwingenlager halten die Federbeine. Der Einbau von Koni-Stoßdämpfern anstelle der Originalteile wirkt sich äußerst positiv auf das Fahrverhalten aus, beim Kauf einer Gebrauchten sollte man diese Ausgabe gleich mit einkalkulieren

Aus dem Verkaufssrenner XS 360 entstand 1978 durch Aufbohren der Zylinder die XS 400. Das Triebwerk hat an Leistung und Durchzugskraft gewonnen, das Fahrwerk leider die Schwächen der Vorgängerin übernommen. So muß der Be-

sitzer selbst für den Austausch von Lagern und Stoßdämpfern sorgen, die im Serienzustand für das schwammige Fahrgefühl verantwortlich sind. Mit etwas Glück erwirbt man mit der XS bereits für wenig Bares ein braves und zuverlässiges Bike.

Yamaha XS 400

Motor: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Motor, 392 cm³, 27 PS (20 kW) bei 7000/min, 28 Nm bei 5000/min, Vergaser, Sechsganggetriebe, Kettenantrieb

Fahrwerk: Einrohrrahmen mit geteilten Unterzügen aus Stahl, vorn Telegabel, zwei Federbeine hinten, vorne Scheibenbremse, hinten Scheibenbremse, Reifengröße vorn 3.00 S 18, hinten 3.75 S 18

Gewicht: 176 kg mit 10,8 Litern Normal vollgetankt

0 – 100 km/h: 8,0 s

Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h

Gebraucht-Steckbrief

Verbrauch: 5,6 Liter/100 km

Bauzeit (Neupreise): 1978 (4288 Mark) bis 1982 (4868 Mark)

Preise: Je nach Alter, Laufleistung und Zustand zwischen 500 und 2800 Mark

Bestand: 6915 Stück

Wichtige technische Änderungen: Ab Modell 1979 geändertes Fahrwerk, größerer Tank, kombiniertes Lenk-/Zündschloß, geringere Sitzhöhe und hinten nur noch Trommelbremse

Nicht gerade für die Rennstrecke gebaut – aber die vielseitige und treue XS 400 läßt ihren Reiter auch dort nicht im Stich