

## Suzuki VS 1400: Die aktive Imagepflege

Als Harley-Kopie bestaunt und beschimpft, wurde Suzukis Super-Chopper auf Anhieb ein Verkaufserfolg. Wir prüften, ob die Faszination auch im harten Einsatz erhalten bleibt.

Die Suzuki VS 1400 veranschaulicht, wie lächerlich die bisherigen Vergleiche zwischen japanischen Softchoppern und den Originalen von Harley Davidson waren. Denn sie ist das erste nicht-amerikanische Serienmotorrad, das den Namen Chopper wirklich verdient. Gleichzeitig verkörpert sie auch einen Rückfall in die 50er und 60er Jahre. Damals kupfernten die Japaner alles ab, was ihnen vor die Kamera kam. Es folgten die Jahre des sogenannten High-Tech, in denen die einstigen Nachahmer dominierten. Nun besinnt man sich wieder auf alte Werte. Und die finden sich nun einmal nicht im eigenen Lande, zumindest nicht, wenn es um Motorräder geht.

Da wir nicht die Meinung teilen, Chopperfahrer würden nur mit Zahnbürste und Kreditkarte reisen, verpaßten wir der VS 1400 ein Paar Koffer, die sich harmonisch in die barocke Chopperlinie einfügten. Zur Befestigung der Givi-Plastikcontainer diente ein verchromter Träger von JF-Motorradzubehör. Als völlig untauglich erwies sich dabei die Gepäckbrücke, da der Bügel dem Sozius ins Kreuz schlägt. Zudem sind die Blinker so ungeschickt angebracht, daß sie vom Gepäck verdeckt werden.

Auf den flachen Tank setzten wir eine amerikanische Tanktasche (Bagman von Schebitz, s. TF 4/87), die mit vier Saugnäpfen die aufwendige Lackierung schon und absolut fest sitzt.

Allenthalben erntete die »schwere Maschine« Wohlwollen ob ihrer Eleganz und ihres Wohlklangs. Egal wo der Elektrostarter die zwei mächtigen Zylinder zum Leben erweckte, nie hinterließ die Suzuki verschreckte Passanten. Vielmehr verdient sie einen Orden für die Pflege des ramponierten Motorrad-Images.

Unbedarfte Bewunderer der Suzuki – davon gab es zahllose – mutmaßten angesichts der schwungvollen Sitzpolster stets, daß das Reisen mit ihr sehr bequem sein müsse. Dem kann nur mit Abstrichen zugestimmt werden. Zwar findet der Fahrer einen fast schon würdevollen Arbeitsplatz vor, hinter ihm geht es aber ausgesprochen eng zu. Die JF-Gepäckbrücke tat noch ein übriges, dem Beifahrer das Chopperleben zu versalzen. Abhilfe schaffte eine Rückenpolsterung in Gestalt eines Schlafsacks.

Derart präpariert, schickten wir die VS 1400 auf Tour, wobei ihr keine Strapazen erspart blieben. Die bisher veröffentlichte Meinung über den japanischen Super-Chopper glänzt zwar mit Nettigkeiten über das gelungene Harley-Plagiat, doch wir wollten ganz gerne mal wissen, ob man mit dieser Suzuki denn auch Motorrad fahren kann.

Die zwei gigantischen Zylinder heben nicht nur das Selbstbewußtsein des VS-Fahrers, sie sorgen auch für einen kräftigen Antritt aus dem Drehzahlkeller. Zwi-



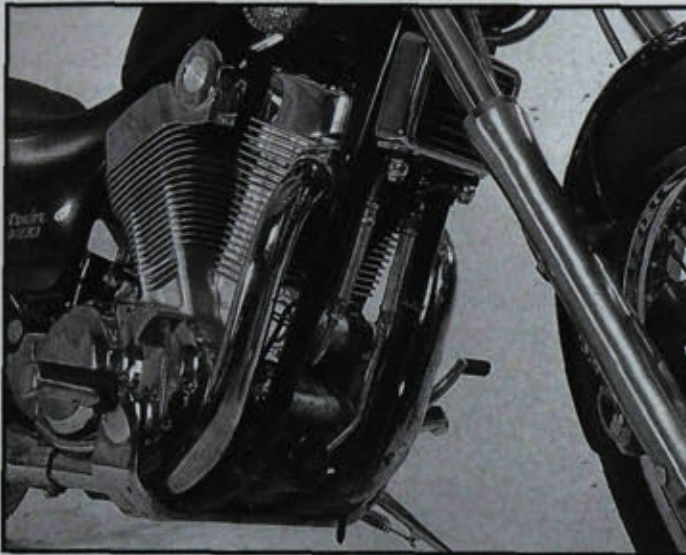
## TOUREN-TEST

schen 2000 und 4500 Touren liegt das Drehmoment jenseits von 100 Newtonmetern. Daneben verblaßt sogar eine 1340er Harley. Um diese Kraft auf die Kurbelwelle zu wuchten, hämmern 94 mm dicke Kolben auf und ab, bewältigen dabei einen Hub von 98 mm.

Das alleine bringt den Dampf sicher nicht – immerhin weist der Harley-Motor sogar 108 mm Hub auf; hinzu kommen auf der Einlaßseite je zwei Ventile, die für eine optimale Brennraum-Füllung sorgen. Jeder Zylinder verfügt übrigens über seinen eigenen Gleichdruckvergaser und einen Luftfilter. Der Suzuki-Motor sieht daher auch fast symmetrisch aus, weist zwei »Schokoladenseiten« auf. Bei den Evolution-Engines von Harley wird die eine Seite hingegen vom voluminösen Luftfilter und von Auspuffkrümmern verdeckt.

So schlicht und dezent der V-Motor aussieht, so raffiniert ist er aufgebaut. Während der vordere Zylinder nur vom Fahrtwind gekühlt wird, versteckt sich unter den Kühlrippen des hinteren Zylinders eine Ölkühlung, wie Suzuki sie schon mit Erfolg bei den Supersportmodellen (GSX-R) angewendet. Trotzdem registrierten wir harleytypische Allüren, wenn das Triebwerk heiß war und Ampelstopps den Highway-Ritt unterbrachen. Beim Gaswegnehmen stellte der 1360-ccm-Motor manchmal mit einem »Puff« den Dienst ein. Indiz dafür, daß die Vergaser doch sehr stark aufgeheizt werden, so daß die Spritversorgung unterbrochen wird.

Ernsthafte thermische Probleme sind damit nicht verbunden. Es kann eben nur mal passieren, daß im hitzigen Stadtverkehr plötzlich der Saft wegbleibt und man kräftig am Starterknopf or-



**Spartanisch oder edel? Jedenfalls muß man sich mit einem Tachometer begnügen. Der mächtige V-Motor ist luftgekühlt, wobei der hintere Zylinder zusätzlich durch Öl auf niedrigen Temperaturen gehalten wird.**

**Der 17 cm breite Hinterradreifen und der 166 mm große Nachlauf (extrem flache Gabel) sind Superlative im Großserienbau.**



geln muß. Der kleine Elektromotor tut sich übrigens erstaunlich leicht, selbst wenn es gilt, die Riesen-Kolben bei niedrigen Temperaturen zum Leben zu erwecken. Verantwortlich für diese material-schonende Tugend ist ein automatisches Dekompressionssystem.

Vom angenehmen Auspuffsound war schon die Rede. Er ist kein Zufallsprodukt, sondern Ergebnis einer besonderen Anordnung der Hubzapfen auf der Kurbelwelle. Diese sind um 45 Grad versetzt, so daß in Verbindung mit dem 45-Grad-Winkel der Zylinder praktisch ein 90-Grad-V simuliert wird. Wohlklang und – vor allem – geringe Vibrationen sind die Folge. Relativ hoch liegt der Verbrauch mit 6,8 Litern bleifreiem Normalbenzin, was eine Reichweite von maximal 190 Kilometern ergibt.

Da ein Drehzahlmesser nicht zur Verfügung steht, kann man nur vermuten, wie hoch die Maschine gerade dreht. Bei Einsatz der Höchstleistung von 67 PS sind es

5000 Touren. Doch es dürfen auch ruhig weniger sein, denn satten Schub offeriert das Triebwerk immer, egal in welchem Gang und mit wieviel U/min. Klar, daß nur vier Getriebestufen vorhanden sind, drei tätens auch.

Bei so viel Dampf an der Kette, pardon am Kardan, verwundern die deutlichen Lastwechselreaktionen nicht. Womit wir uns schon dem Kapitel Fahrverhalten zuwenden. Laut technischer Daten bieten die zwei hydraulischen Federbeine 105 mm Federweg, doch bleibt beim belasteten Motorrad davon nur wenig übrig. Durchschlagen ist also angesagt, wenn die Bodenwellen abrupt oder die Schlaglöcher tiefer werden.

Betrachtet man dann noch das »Sitzbrötchen« hinter dem Fahrer, wird klar, daß die VS 1400 einen echten Prüfstein für Partnerschaften darstellt. Wer es darauf eine ganze Reise lang aushält, hat Liebe zu Mensch und Maschine bewiesen. Was nun nicht heißen soll, daß der

Soziusplatz generell einem Folterthron gleichkäme. Vielmehr hängt einiges vom Fahrer ab, dem es ja freisteht, Streckenwahl und Reisetempo »sozialer« zu gestalten.

Allzu holprig sollten die Urlaubswege also nicht sein, zumal die extrem breiten Reifen für ein recht indifferentes Lenkverhalten sorgen. Exakte Kurvenlinien und plötzliche Lenkkorrekturen erfordern jedenfalls konzentrierte Arbeit, wenn sich die breiten Gummwalzen von Rillen und Teerflecken beeinflussen lassen. Entsprechend mühselig wird die Fahrerei, wenn der Asphalt endet, was in südlichen oder nördlichen Reiseländern schon mal vorkommen kann.

Fürs sportliche Kurvenfahren ist dieser Chopper noch weniger geeignet als eine vergleichbare Harley Davidson. Die ohnehin schon sehr geringe Bodenfreiheit wird von den Kardanreaktionen und der schlechten Dämpfung der Federbeine beeinträchtigt. Die VS muß sauber mit dem Gas durch die Kurven gezogen werden, soll sie nicht brutal aufsetzen. Diese Kritik klingt vielleicht etwas zu »sportlich«. Doch sollte man bedenken, daß die breiten Reifen schon bei geringen Kurvengeschwindigkeiten recht starke Schräglagen erfordern.

Von Handlichkeit kann man durchaus sprechen, allerdings ist es verwegen, von »spielerisch« zu schreiben, wie verschiedentlich nachzulesen war. Paßfahrten bedürfen schon eines ordentlichen Krafteinsatzes, simple Wendemanöver werden zur Aktion. Chopper bleibt nun einmal Chopper, daran kann auch fernöstliche Ingenieurskunst nichts ändern.

Erstaunlich wenig Probleme bereitet der Geradeauslauf. Dank des riesigen

## Der Junior. Schluckt wie ein Großer!



**HEPCO & BECKER Junior 40**

Junior 40 – Senior-Volumen in Junior-Schale.

40 Liter Zuladung in eigenständiger Form. Aerodynamisch, bruchfest, wasserdicht. Koffer und Tragegriff »aus einem Guß«. An allen besonders beanspruchten Stellen verstärkt. Gefräster Schlüssel für hochwertige Sicherheitsschlösser und Krallenschloß. Mehrfachschließung. Hepco & Becker Junior 40, DM 405,50. Unverbindliche Preisempfehlung. Einer der Großen im Volumen-Programm von 20 – 52 Liter.

Maßgefertigter Gepäckträger aus Präzisionsstahlrohr, verchromt oder schwarzkunststoffbeschichtet. Mit und ohne Kofferhalter. Alle Teile einzeln lieferbar. Alle Koffer und Träger sind TÜV geprüft.



**A** F. Fischer  
1040 Wien  
Tel. 02/65 72 52  
**CH** Peier & Utzinger  
8954 Geroldswil  
Tel. 0 17 48/28 89

**Zweirad-Gepäcksysteme und mehr.**  
Hepco & Becker GmbH  
Birkenstraße/Industriegebiet  
6781 Höhrfröschchen/Pirmasens  
Tel. 0 63 34/20 52 + 20 53 · Telex 452 516 beko d

## Technische Daten Suzuki VS 1400

**Motor:** Leistung 49 kW (67 PS) bei 5000 U/min, maximales Drehmoment 108 Nm bei 3400 U/min, Hubraum 1360 ccm, Bohrung x Hub 94 x 98 mm, Verdichtung 9,3:1, luft/ölgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor mit 45 Grad Zylinderwinkel und 45 Grad Hubzapfenversatz, drei Ventile pro Zylinder mit hydraulischem Spielausgleich, Steuerung über je eine kettengetriebene, oberliegende Nockenwelle, zwei Gleichdruckvergaser mit je 36 mm Durchlaß, Naßsumpf-Schmierung, kontaktlose Transistor-Zündung, 280 W-Lichtmaschine, Batterie 12 Volt/14 Ah, H 4-Scheinwerfer mit 145 mm Durchmesser, Elektro-Starter

**Kraftübertragung:** Mehrscheibenkupplung im Ölbad mit Rückdrehmoment-Begrenzer, 4-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb über Kardanwelle

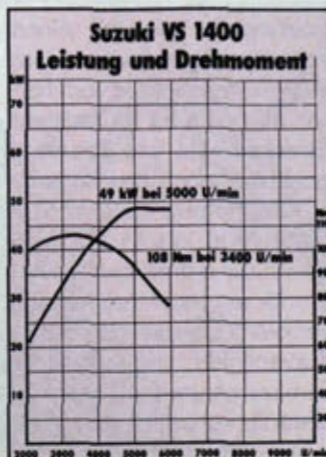
**Fahrwerk:** Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, vorne Teleskopgabel, hydraulisch gedämpft mit 160 mm Federweg, hinten Schwinge mit zwei fünffach verstellbaren, hydraulisch gedämpften Federbeinen mit 105 mm Federweg, Radstand 1620 mm, Lenkkopfwinkel 54 Grad, Nachlauf 166 mm, Speichenräder, Bereifung vorne 110/90 H 19, hinten 170/80 H 15, vorne hydraulisch betätigte Festsattel-Scheibenbremse mit 295 mm Durchmesser, hinten hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit 275 mm Durchmesser

**Maße und Gewichte:** Leergewicht fahrbereit 260 kg, Zuladung 200 kg, Sitzhöhe 725 mm, Tankinhalt 13 Liter, davon drei Liter Reserve, Testverbrauch 6,8 Liter bleifreies Normalbenzin

**Höchstgeschwindigkeit:** 170 km/h

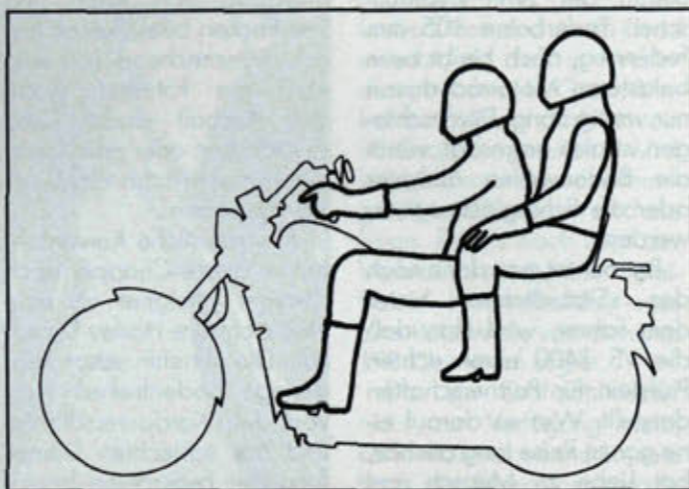
**Preis:** 14.419,- DM inkl. Nebenkosten

**Wartungsintervalle:** Ölwechsel alle 6000 km, Inspektionen alle 12.000 km



**Drehmoment satt: Selbst eine Harley verblaßt angesichts dieser Kraft. Dabei ist die Laufkultur des Motors verblüffend.**

**Während man vorne bei niedrigen Tempi kommod sitzt, muß der Beifahrer schon viel Liebe zu Fahrer und Maschine mitbringen.**



Nachlaufs von 166 mm bleiben Autobahnlangsrillen praktisch ohne Wirkung. Bis zur Höchstgeschwindigkeit von knapp 170 km/h wird die Spur problemlos gehalten. Allerdings gehört ein solches Tempo ohnehin nicht zum Alltag des Intruder-Piloten. Angesichts der weit vorn liegenden Fußrasten sind Dauergeschwindigkeiten von über 130 km/h eine Qual. Wer stundenlang unterwegs ist, pendelt sich zwischen 100 und 110 ein – Harley läßt grüßen. Das ist das richtige Tempo, um auch ausgedehnte Autobahnfahrten gen Süden im Sattel eines Choppers zu genießen.

Der 170/80 H 15 hinten ist der breiteste Reifen, der jemals in einem Serienmotorrad zum Einsatz kam. Er ist damit breiter als die meisten Autoreifen. Sicher liegt auch darin ein Grund dafür, daß Passanten und Laien der Suzuki soviel Anerkennung und Goodwill entgegenbringen. Nicht nur die Optik profitiert von diesem Gummi-Fetisch, der das Herz jedes Chopperfans höher schlagen läßt, auch die Bremsleistung der hinteren Scheibe ist dank des Breitreifens enorm, was man von der vorderen Bremscheibe nicht behaupten kann. Diese verblaßt – vor allem im Zwei-Personenbetrieb – gegenüber der Fußbremse.

Das satte Drehmoment und die Bremskräfte werden nicht zuletzt auch dadurch so beeindruckend auf die Straße gebracht, weil das Profil eine weiche Gummimischung aufweist. Gerade 5000 Kilometer hielt der Hinterradreifen unserer Testmaschine. Da ist es erfreulich, daß Bridgestone seine Monopolstellung nicht ausnutzt, sondern mit 210,- DM einen fairen Preis für einen Ersatz-Pneu verlangt.

Überhaupt ist die Intruder

im Unterhalt nicht so teuer, wie ihr exklusiver Anstrich vermuten läßt. Um die Motor-Ventile braucht man sich nicht zu kümmern, das besorgt der hydraulische Spielausgleich. Inspektionen werden alle 12.000 km, Ölwechsel alle 6000 km vorgeschrieben. Die Batterie ist wartungsfrei, das Hinterrad wird von einer Kardanwelle angetrieben.

Sucht man sich nicht gerade die schlechtesten Bergstraßen aus, kann das Reisen und Touren mit der VS 1400 durchaus zum besonderen Erlebnis werden. Aufrecht sitzend ist man offen für Land und Leute, hat nichts vom verbissenen, zusammengekauerten Kurvenhitzer, zu dem man auf vielen Maschinen zwangsläufig degradiert wird. Das spüren wohl auch die Leute, die man unterwegs trifft, von den verzückten Augen und Ohren am Straßenrand gar nicht zu reden...

Wer so ungeniert abkuppert, muß sich natürlich auch einem Vergleich mit dem Vorbild stellen. Die Suzuki glänzt zweifelsohne mit dem harmonischeren Styling und dem kraftvolleren Motor, was für Chopper-Fans genauso handfeste Argumente sind wie der rund 9000,- DM geringere Preis gegenüber einem original Low Rider Sport Edition oder einer Sport Glide. Dafür bieten die Harleys neben dem nicht kopierfähigen Image das etwas kurvenfreudigere Fahrwerk und im Falle der Sport Glide den besseren Soziuskomfort.

Bei Harley ist man denn auch gar nicht gram über die Kopie. Wer so penetrant kopiert wird, muß ja wohl auch einiges vorzuweisen haben. So gesehen ist die Suzuki VS 1400 ein bildschönes Kompliment an die amerikanische Traditionsmarke.

Reiner H.Nitschke

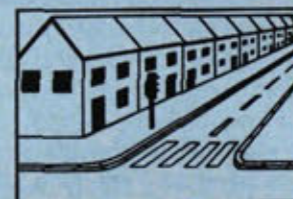
## Eignungstest Suzuki VS 1400



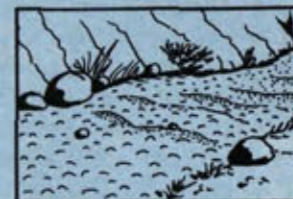
**LANDSTRASSE:**  
Hervorragende Motorcharakteristik, bequeme Sitzposition, harte Federung

**GUT**

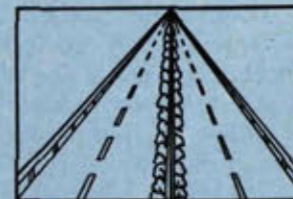
**BERGSTRASSE:**  
Sehr guter Durchzug, mäßiges Handling, geringe Bodenfreiheit, Lastwechselreaktionen

**AUSREICHEND**

**STADTVERKEHR:**  
Sehr niedrige Sitzposition, großer Wendekreis, nur mäßiges Handling

**BEFRIEDIGEND**

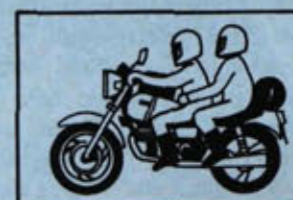
**SCHOTTERPISTE:**  
Zu geringe Bodenfreiheit, extrem schlechter Geradeauslauf wegen zu breiter Reifen

**MANGELHAFT**

**AUTOBAHN:**  
Hohe Laufkultur, guter Geradeauslauf, geringe Reichweite, Sitzposition bis 120 km/h angenehm

**BEFRIEDIGEND**

**SPORTLICHE FAHRWEISE:**  
Kraftvoller Motor, zu wenig Bodenfreiheit, Lastwechselreaktionen, mäßige Vorderradbremse

**MANGELHAFT**

**SOZIUSTAUGLICHKEIT:**  
Sehr schmaler und harter Sitzplatz, Federbeine schlagen bei höherem Tempo durch

**MANGELHAFT**