

## Generationskonflikt: SV 650 gegen Zephyr

Jugendlich frisch mit Pep und Power oder Besinnung auf die gute alte Zeit? Newcomer Suzuki SV 650 und Golden Oldie Kawasaki Zephyr sind zwei Vertreter der Mittelklasse, wie sie unterschiedlicher kaum sein könnten. In welchem Sattel darf der Reisende ohne Reue Platz nehmen?



Sie hat gehörig frischen Wind in die Mittelklasse geblasen. Zeitgemäßes Styling, ein knackiger V 2 mit ordentlich Leistung und ein Kampfprijs von gerade mal 11.090 Mark

– da mußte man wirklich kein Prophet sein, um Suzukis SV 650 einen Siegeszug in der eher von Biedermännern besetzten Kategorie der erschwinglichen Alltagsmotorräder vorherzusagen.

Armdickes Aluminiumrohr, sauber zum Gittergeflecht verschweißt, dominiert den optischen Auftritt und garantiert freien Ausblick auf den 90-Grad-Twin. Nicht ohne Grund, denn selten wur-

de ein flüssigkeitsgekühlter Motor so appetitlich dargeboten. Glänzend schwarz lackierte Oberflächen, von unschönen Zerklüftungen weitestgehend verschont geblieben, selbst Schläuche und Zü-

*Selten wurde ein wassergekühlter Motor so appetitlich dargeboten*

ge wurden gut versteckt. Adäquate Verpackung für zeitgemäße Technik – Viertillköpfe, je zwei obenliegende Nockenwellen und Laubbuchsen aus beschichtetem Aluminium.

71 PS werden versprochen – nicht die Welt, spätestens nach dem Wissen um lächerlich geringe 185 Kilo Lebendgewicht der Suzuki allerdings ausreichend, um auch verwöhnte Naturen in freudig er-

regter Erwartungshaltung in den Sattel zu locken.

Da gibt es aber noch die anderen. Jene, die mit Zeitgeist und Design des ausgehenden Jahrtausends wenig am Hut haben, sich den Teufel um



Trends und Technik scheren. Da, wo sich noch Deep Purple auf dem Plattenteller dreht, liegen keine SV 650-Prospekte unter der Tropfkerze. Hier herrschen klare Vorstellungen, wie ein Motorrad auszusehen hat. Zwei Räder, dazwischen ein Zylinderbankett samt verchromter Vier-in-eins, und am klassisch gerundeten Tank kann nur ein richtiger Name stehen: Kawasaki. Wer in den Siebzigern mit einer Kawa auftauchte, war der Chef, alle anderen hatten nichts zu melden. Erinnerungen aus dem Jugendheim, unauslöschlich in vielen Hirnwindungen festgebrannt.

Man kann sich dem Charme der Zephyr auch 1999 nur schwer entziehen, keine Frage. Allein das verschlungene Krümmerkunstwerk samt stummeligem Endtopf ist eine pure Augenweide, von den klassisch dargebotenen Rundinstrumenten ganz zu schweigen. Klassisch auch die Sitzposition: Aufsitzen darf im Fall der Kawa durchaus wörtlich verstanden werden. Man thront obenauf, keine Spur von Integration. Geradema-

40 Zentimeter unterhalb der Sitzbank wollen die Füße auf den Rasten plaziert werden, was selbst ausgesprochen kurzbeinigen Zeitgenossen auf Dauer schmerzhaft

Kniewinkel beschert, im Nachhinein aber der Ehrenrettung der Siebziger-Jahre-Helden dient. Das obligatorische Einhängen der Absätze in den Soziusrasten war also doch nicht nur Show.

Die hinteren Rasten sollten trotzdem lieber der dazugehörigen Sozia überlassen werden. Erstens wird ihr das bequeme Plätzchen auf der breiten, nur leicht gestuften Bank

gut gefallen, zweitens wird sie sich mangels Haltemöglichkeiten – der Sitzbankriemen war schon immer Scherzartikel – eng an den Piloten schmiegen, was diesen ebenfalls erfreuen dürfte.

Harmonische Zweierbeziehungen waren den Suzuki-Designern ziemlich egal, sie widmeten ihre ganze Aufmerksamkeit der Perfektionierung des vorderen Arbeitsplatzes. Tief unten im Gesamtlayout untergebracht, mit ordentlich Platz am ergonomisch ausgeformten Tank und vernünftigen Kniewinkel darf der SV-Pilot das Unterfangen als ge-



*So würden kleine Kinder ein Motorrad malen: klassische Linienführung, verchromte Vier-in-eins und dominanter Reihenvierzylinder. Mechanisch rauh laufend, macht der Zephyr-Motor keinen Hehl daraus, daß sein Konstruktionsprinzip in die siebziger Jahre zurückreicht (unten).*



*Schön gezeichnete Instrumente lassen die klöbigen Armaturen verschmerzen (ganz links). Funktional und schön zugleich: Mit diesen Exzentern macht selbst das Kettenspannen Spaß.*



*Auf der Höhe der Zeit: Die Doppelkolbenscheiben der Zephyr jederzeit fest im Griff.*

bis kurz vor den roten Bereich, und verschreckt wird am Choke rumgefummelt, um den kalten Motor zu schonen. In das unverschämte satte Röhren des Vierzylinders mischt sich lautes Klappern, das verdächtig nach Lagerschaden klingt, allerdings völlig unbedenklich

durch auch die miserablen Durchzugswerte erklärt sind. Häufiges Schalten ist also gefragt, wird bei der Zephyr allerdings kaum als störend empfunden. Tadellos zu dosierende Kupplung – Betriebstemperatur vorausgesetzt –, weiche, präzise Getriebera-



ist. Die traditionellen Kawasaki-Reihenvierer gehören zu den seltenen Aggregaten, deren Primärtrieb über eine Kette erfolgt, die sich hier mangels Spannern akustisch in den Vordergrund spielt.

In kaltem Zustand trennt die Kupplung überhaupt nicht und beschert dem Zephyr-Novizen erstmal ein peinliches Abwürgen des Motors beim Einlegen des Gangs. Also das Ganze von vorn und mit ordentlich Drehzahl den Ersten eingelegt.

Mechanisch rauh, mit stets präsenten, feinnervigen Vibrationen stellt sich der Vierzylinder beim Durchmarsch durch die Gänge vor und macht keinen Hehl daraus, daß er seine 50 PS aus nur 550 Kubik schöpft. Dieser Motor will gedreht werden, aber bitte auch nicht zu weit, dann geht ihm schon wieder die Luft aus. Zwischen 5000 und 8000 Touren fühlt er sich richtig wohl, ansonsten rutscht die Drehmomentkurve ordentlich in den Keller. Eine extrem lang gewählte Endübersetzung degradiert zudem den sechsten Gang zum Overdrive, wo-

*Symmetrie kann ja manchmal langweilig sein, aber ist diese Uhrform schöner?*



*Winklige Sträßchen sind eigentlich die Domäne der SV, breit und hoch bauende Koffer verschlechtern das Fahrverhalten aber deutlich.*



*Der SV-Twin glänzt nicht nur durch schwarzen Lack, sondern auch durch anständige Leistung. Harsche Lastwechselreaktionen können das Fahrvergnügen allerdings empfindlich beeinträchtigen.*

*Der billige Kettenspanner ist eines der äußerst wenigen Details, an denen sich Suzukis Kampfpfeis zeigt. Der hintere Stopper ist zu bissig, an der Wirkung der vorderen Anlage gibt es dagegen nichts zu mäkel.*



stung und die Abwesenheit motorseitiger Lastwechselreaktionen verdichten sich zu einem runden, harmonischen Fahrstil, der vor allem Fahranfänger erfreuen dürfte.

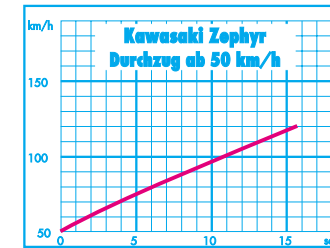
Ganz anders dagegen der Auftritt von Suzukis Newcomer. Dumpfes V 2-Poltern wird vergebens erwartet. Ein echter Tiefstapler, der da enttäuschend leise und verhalten im Standgas vor sich hin tuckert und seinen wahren Charakter verschleiert. Zweifler am SV-Potential werden aber bereits eines Besseren belehrt, sobald der Kupplungshebel nach vorn gleitet.

Überfallartig steigt der Motor schon mit einem

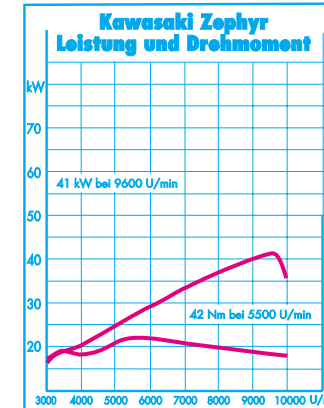




**Motor:** Leistung 37 kW (50 PS) bei 9700 U/min, max. Drehmoment 41 Nm bei 6200 U/min, Hubraum 553 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 58 x 52,4 mm, Verdichtungsverhältnis 9,5 : 1, luft-/ölgelühter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei Ventile pro Zylinder,



*Der Zephyr-Vierzylinder steckt im klassischen Doppelschleifenrahmen und ist für Wartungsarbeiten gut zugänglich. Luftfilter und Zündkerzen sind im Nu erreicht, zu viel mehr taugt das mitgelieferte Werkzeug allerdings nicht.*



Leistungsmessung auf Dynojet-Rollenprüfstand

über zwei obenliegende Nockenwellen gesteuert (dohc), vier Keihin-Gleichdruckvergaser  $d = 30$  mm, Naßsumpfschmierung, digitale Transistorzündung, Batterie 12 Volt/12 Ah, 238-Watt-Lichtmaschine, E-Starter

**Kraftübertragung:** Primärtrieb über Zahnkette, Primärübersetzung 2,93, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 2,38, mech. betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe

**Fahrwerk:** Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, vorn Telegabel mit 39-mm-Standrohren, 140 mm Federweg, hinten Alu-Kastenschwinge mit zwei Federbeinen, 115 mm Feder-

weg, Federbasis, Druck- und Zugstufendämpfung verstellbar, Leichtmetall-Gußräder, Felgenreife vorn 2.50 x 17, hinten 3.50 x 18, Serienbereifung Bridgestone Exedra, vorn 110/80-17, hinten 140/70-18, vorn Doppelscheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsätteln, 300 mm Durchmesser, hinten Einzelscheibe mit Einzelkolben-Schwimmsattel, 240 mm Durchmesser

**Maße und Gewichte:** Gesamtlänge 2140 mm, Radstand 1435 mm, Nachlauf 104 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Lenkerbreite 665 mm, Lenkerhöhe 1000 mm, Sitzhöhe 770 mm, Sitzbanklänge 670 mm, Bodenfreiheit 120 mm, Gewicht fahrfertig 202 kg, zulässiges Gesamtgewicht 380 kg, Zuladung 178 kg, Tank 15 Liter (3,5 l Reserve), Ölinhalt 3 Liter

**Meßwerte:**

Höchstgeschwindigkeit:  
solo 165 km/h  
zwei Personen 156 km/h  
Durchzug 50 - 120 km/h:  
solo 15,7 s  
zwei Personen 21,9 s  
Benzinverbrauch (Normal):  
Landstraße: 5,4 l/100 km  
Autobahn (130): 5,9 l/100 km  
Reichweite (Landstr.): 277 km  
Reichweite (Autobahn): 254 km

**Kosten:**

Preis: 9.690 Mark (inklusive Nebenkosten)  
Versicherung (HDI): 245,20 DM (für ein Jahr nur Haftpflicht)  
Steuer (für ein Jahr): 82,80 DM

**Garantie:**

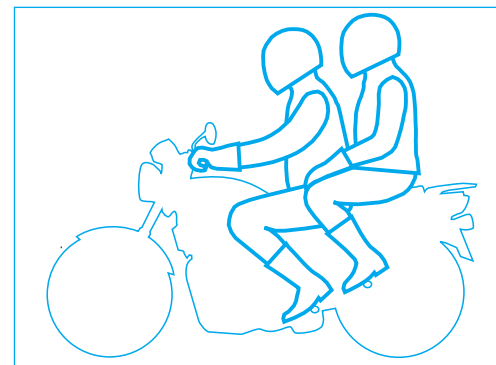
zwei Jahre ohne km-Begrenzung

**Wartungsintervalle:**

Inspektion alle 6000 km  
Ölwechsel alle 6000 km  
Ventilspiel alle 12.000 km



*Starker Kniewinkel nervt den Kawa-Piloten, dafür finden Hinterbänker ein bequemes Plätzchen mit gutem Fahrerkontakt vor.*



**Wartung**  
An der klassisch offenerzig aufgebauten Kawasaki lassen sich Wartungsarbeiten ohne großen Zeitaufwand realisieren. Die Sitzbank wird mittels Zündschlüssel entriegelt, danach sind Batterie und Bordwerkzeug zugänglich. Demontage des Tanks erleichtert den Wechsel der inneren Kerzen, zur Ventilspielkontrolle ist sie obligatorisch.  
Ein Schauglas am rechten Motorgehäuse macht die Ölstandskontrolle unproblematisch, und bildschöne Exzenter in der Alu-Schwinge machen Kettenspannen zum Vergnügen.  
Alle 6000 Kilometer muß die Zephyr zur Durchsicht, die je nach Kilometerstand 1,9 bis 4,9 Stunden in Anspruch nimmt.





Suzukis 90-Grad-V wird vom dicken Alu-Gitter umschlossen. Der vordere Zylinder ist gut zugänglich, um an den hinteren zu gelangen, muß der Tank fallen.

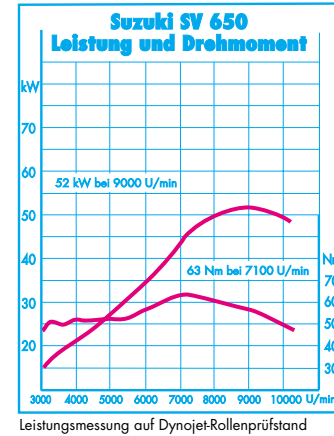


Airbox samt Filterelement sind unter dem Tank platziert (oben), das Bordwerkzeug unter der Sitzbank. Das Sortiment ist zwar reichhaltig, aber von der üblichen japanischen Qualität. Zur Kerzenkontrolle reicht es allemal.

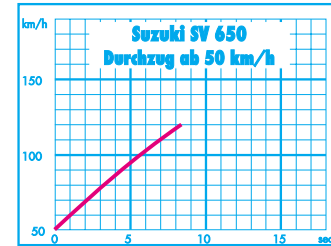


Der SV-Pilot darf sich über ein stimmiges Sitzplätzchen freuen, dem hoch oben thronenden Beifahrer vergeht dank spitzem Kniewinkel schnell der Spaß.

**Motor:** Leistung 52 kW (71 PS) bei 9000 U/min, maximales Drehmoment 62 Nm bei 7400 U/min, Hubraum 645 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 81 x 62,6 mm, Verdichtungsverhältnis 11,5 : 1, flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-90-Grad-V-Viertakt-Motor, vier Ventile pro



Leistungsmessung auf Dynojet-Rollenprüfstand



125 mm Federweg, Federbasis 7-fach verstellbar, Leichtmetall-Gußräder, Felgengröße vorn 3.50 x 17, hinten 4.50 x 17, Serienbereifung Metzeler ME Z4, vorn 120/60 ZR17, hinten 160/60 ZR17, vorn Doppelscheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsättern, 290 mm Durchmesser, hinten Einzelscheibe mit Zweikolben-Schwimmsattel, 240 mm Durchmesser

**Maße und Gewichte:** Gesamtlänge 2070 mm, Radstand 1430 mm, Nachlauf 100 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Lenkerbreite 655 mm, Lenkerhöhe 990 mm, Sitzhöhe 780 mm, Sitzbanklänge 640 mm, Bodenfreiheit 150 mm, Gewicht fahrfertig 185 kg, zulässiges Gesamtgewicht 400 kg, Zuladung 215 kg, Tankinhalt 16 Liter (3,5 l Reserve) Ölinhalt 2,4 Liter

**Meßwerte:** Höchstgeschwindigkeit: solo 195 km/h, zwei Personen 186 km/h, Durchzug 50 - 120 km/h: solo 8,3 s, zwei Personen 11,2 s, Benzinverbrauch (Normal): Landstraße: 5,8 l/100 km, Autobahn (130): 5,2 l/100 km, Reichweite (Landstr.): 275 km, Reichweite (Autobahn): 307 km

**Kosten:** Preis: 11.090 Mark (inklusive Nebenkosten), Versicherung (HDI): 268 DM (für ein Jahr nur Haftpflicht), Steuer (für ein Jahr): 93,60 DM

**Garantie:** zwei Jahre ohne km-Begrenzung

**Wartungsintervalle:** Inspektion alle 6000 km, Ölwechsel alle 6000 km, Ventilspiel alle 24.000 km

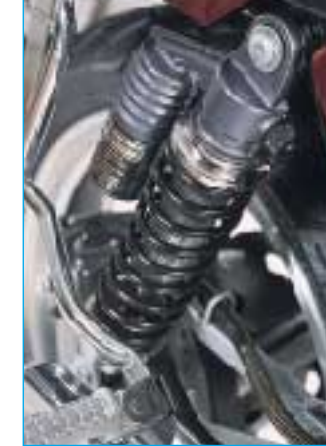
Drehmoment ein, das weit über dem Top-Wert der Kawa liegt und das Vorderrad sehr, sehr leicht werden läßt. Bis 5000 Touren liegen beständige 50 Newtonmeter an, dann geht's erst richtig zur Sache. Während sich just beim 5000er-Teilstrich das ersehnte heiser bellende V 2-Stakkato auszubreiten beginnt, türmt sich auch eine Drehmomentwoge auf, die bei 7000 Touren ihren höchsten Punkt erreicht, um dann sanft bis zur Höchstdrehzahl abzuflachen. Ein Durchzieher also, dieser knallig davonstürmende Zweizylinder. Hält immer ordentlich Leistung parat, selbst wenn im letzten Gang gebummelt wird. Hängt aber so spontan am Gas, daß die Lastwechsel, noch verstärkt durch reichlich Spiel im Antriebsstrang, durchaus die Linie versauen können. Spürbares, wenn auch nicht sehr ausgeprägtes Konstantfahruckeln empfiehlt sich zudem nicht für die beschauliche Landschaftsbetrachtung. Ein echter V 2 mit ausgeprägtem Charakter und deutlichem Faszinationsgehalt also, mit dem aber ganz sicher nicht jedermann gut beraten ist.

Wer die Eigenschaften eines Twins nicht zu schätzen weiß, wird vermutlich auch mit den Fahrwerksqualitäten der nackten SV wenig anzufangen wissen. Die Suzuki biegt derart agil ab, daß dem Handling fast eine gewisse Nervosität attestiert werden muß. Von kundiger Hand geführt, sind winklige Sträßchen absolute Domäne der SV. Richtungswechsel spielen sich fast von selbst ab, aber spontane Reaktion auf minimale Lenker-Inputs samt abrupter Lastwechsel können Gelegenheitsfahrern vor allem in Schräglage die Schweißperlen

Die voll einstellbaren Kawa-Federbeine kranken an einer zu weichen Feder (l. o.), während die Grundabstimmung des nur in der Vorspannung regulierbaren SV-Stoßdämpfers paßt.

Beide Handhebel der Zephyr sind mehrfach einstellbar (l. o.), bei der SV nur einer. Am Kuppelungshebel findet sich leider kein Verstellrädchen.

Die beiden Fahrer sind in voller Lederkombi und Helm. Der Fahrer der Suzuki trägt eine rote Helm- und eine rot-weiße Lederkombi. Der Fahrer der Kawa trägt eine orange-weiße Lederkombi und einen schwarzen Helm. Die Kawa-Federbeine sind deutlich weicher als die der Suzuki.



auf die Stirn treiben. Das gewöhnungsbedürftige Gefühl, in die Kurve förmlich hineinzufliegen, ist vornehmlich dem

### Die betagte Kawa vermittelt narrensicheres Fahrverhalten

Vorderreifen zuzuschreiben, der mit seiner flachen Kontur recht unvermittelt abkippt.

Narrensicheres Fahrverhalten dagegen bei der Zephyr. Lenkbefehle werden ausgeführt, wie sie erteilt werden. Im Radius herrscht auch unter nervösen Fingern stoische Ruhe, obwohl die Kawa von niemandem als unhandlich eingestuft werden dürfte.

Erstaunlich auch die Wirkung der Zephyr-Stopper. Wenn sich die Beläge an die Doppelscheibe pressen, wird fulminante Verzögerung gemerkt, die kaum glauben läßt, ein doch schon recht betagtes Motorrad zu pilotieren. Daß es die Suzuki noch besser



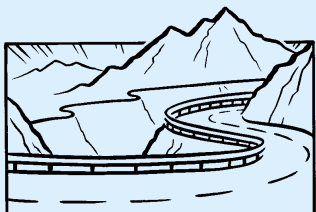
## EIGNUNGSTEST

## Kawasaki Zephyr



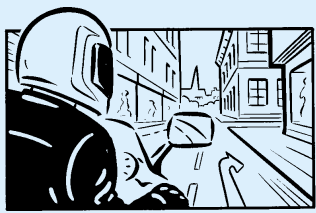
**LANDSTRASSE:**  
durchzugsschwacher Motor,  
neutrales, handliches Fahr-  
werk, passable Sitzposition,  
gute Bremsleistungen

**BEFRIEDIGEND**



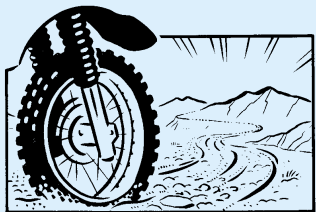
**BERGSTRASSE:**  
lastwechselfreier Motor mit  
Drehmomentschwäche, neu-  
trales Fahrverhalten, leicht  
schaltbares Getriebe

**BEFRIEDIGEND**



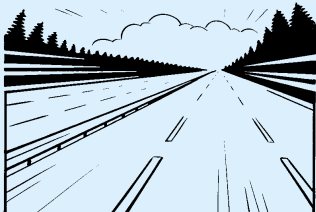
**STADTVERKEHR:**  
schlecht zu dosierender  
Choke, Kupplung trennt kalt  
nicht, niedrige Sitzhöhe,  
leichtes Handling

**BEFRIEDIGEND**



**SCHOTTERPISTE:**  
wenig Bodenfreiheit, sensi-  
bel ansprechende, aber zu  
weiche Federelemente, nied-  
riger Schwerpunkt

**AUSREICHEND**



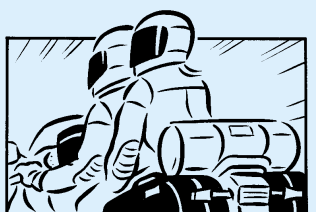
**AUTOBAHN:**  
klassenübliche Fahrleistungen,  
anstandsloser Geradeauslauf,  
kein Windschutz, lange End-  
übersetzung

**BEFRIEDIGEND**



**SPORTLICHE FAHRWEISE:**  
etwas zähe Leistungsabga-  
be, Federungskomponenten  
zu weich, schmale Berei-  
fung, gute Bremsen

**AUSREICHEND**



**SOZIUSTAUGLICHKEIT:**  
breite Sitzbank, bequeme  
Sitzposition mit gutem Fahr-  
erkontakt, Federung schlägt  
durch, geringe Zuladung

**BEFRIEDIGEND**

## Suzuki SV 650

**LANDSTRASSE:**  
durchzugsstarker Motor, ex-  
trem handliches Fahrwerk,  
bequeme Sitzposition, gute  
Bremsleistungen

**SEHR GUT**

**BERGSTRASSE:**  
elastischer, kräftiger Motor,  
starke Lastwechselreaktio-  
nen, fast schon nervöse Agi-  
lilität, gut gestuftes Getriebe

**GUT**

**STADTVERKEHR:**  
leichtes Schieberuckeln, rup-  
pige Kupplung, leichtes  
Handling, niedrige Sitzhö-  
he, nur Seitenständer

**BEFRIEDIGEND**

**SCHOTTERPISTE:**  
wenig Bodenfreiheit, sensi-  
bel ansprechende Federele-  
mente, giftige hintere Brem-  
se, geringes Gewicht

**BEFRIEDIGEND**

**AUTOBAHN:**  
gute Fahrleistungen, Gerade-  
auslauf ohne Koffer gut,  
kein Windschutz, moderater  
Spritverbrauch

**BEFRIEDIGEND**

**SPORTLICHE FAHRWEISE:**  
starker, drehfreudiger Mo-  
tor, spürbare Lastwechsel,  
Gabelfedern zu weich,  
moderne Bereifung

**GUT**

**SOZIUSTAUGLICHKEIT:**  
hoher Soziussitz, sehr spit-  
zer Kniewinkel, kaum Fahr-  
erkontakt, komfortable hinte-  
re Federung

**AUSREICHEND**

macht, dürfte klar sein. Wer ein derart sportliches Motorradkonzept ausbrütet, verpaßt ihm auch eine exakt zu dosierende, auf den Punkt verzögernde Bremse. Für Überraschungen sorgt schon eher der Tritt aufs Pedal. Die schlecht zu dosierende hintere SV-Bremse beißt mit einer Vehemenz zu, daß schwarze Striche garantiert sind, während der Kawasaki-Freund getrost derbe Sohlen tragen kann. Wirkungsvoll, aber nicht zu bissig, so sieht das Ideal einer Hinteradbremse aus.

Trotzdem muß auch der ambitionierteste Kawa-Freund auf runzligem Asphalt dem SV-Treiber höflich den Vortritt lassen. Wen wundert's, schließlich liegen Jahre zwischen den Fahrwerkskonzepten. Obwohl nur in der Vorspannung einstellbar, gefällt das einzelne Federbein der SV durch eine gelungene Abstimmung, die das Heck auch bei zügig angegangenen Bodenwellen unter Kontrolle hält, ohne Abstriche beim Ansprechverhalten einzugehen. Sensibles Ansprechen ist auch für die nicht einstellbare Gabel kein Fremdwort, allerdings wird hier zumindest beim harten Anbremsen der Wunsch nach mehr Progression laut, wenn die Front bis an den Anschlag abtaucht. Sportsfreunden sei der Griff zu progressiv gewickelten Federn wärmstens empfohlen.

Die gleiche Empfehlung darf auch dem Zephyr-Fan ausgesprochen werden, der mit ähnlich weicher Gabelabstimmung zu kämpfen hat. Wie bei der SV ist der vordere Negativfederweg schon beim Aufsitzen sehr hoch. Gleiches gilt leider auch für die konventionellen Federbeine, die mit umfassenden Einstellmöglichkeiten von Zug- und Druckstufendämpfung zwar hohe Kompetenz versprechen, aber mit einer viel zu weichen Feder ausgestattet sind. Bei voller

Vorspannung wird selbst im Solobetrieb gelegentliches Durchschlagen vermeldet; wird die Zuladung genutzt, überzeugt der Fahrkomfort nur noch auf gepflegtem Asphalt.

Schade, denn das Urlaubsgepäck darf bei 178 Kilo Zuladung zwar nicht zu üppig ausfallen, läßt sich aber deutlich eleganter unterbringen als auf der Suzi. Für 699 Mark trennt sich der Kawasaki-Händler von verchromtem Träger samt zweier klassisch gestylter Koffer, die tief und eng anliegend montiert werden und weder Optik noch Fahrverhalten deutlich verschlechtern.

Bei 211 Kilo Zuladung bietet die SV die Option, den halben Hausstand aufzuschnallen, selbst wenn tatsächlich leidensfähige Hinterbänkler mit auf die Reise gehen. Die Frage bleibt nur, wohin damit? Hochgezogener SV-Endtopf und breit bauende Heckverkleidung lassen Träger und Koffer (in unserem Fall Five-

Stars-Träger, 358 DM, und Givi-Delux-Koffer, ab 333 DM/Stück. Bezug über JF, Tel.: 06002/910391) enorm weit nach oben rutschen und ordentlich in die Breite gehen. Das Ergebnis sieht nicht nur gewöhnungsbedürftig aus, es fährt sich auch so. Die ungünstige Schwerpunktverlagerung läßt die Fuhre im Radius noch kippeliger erscheinen, und von stoischem Geradeauslauf kann keine Rede sein. Spätestens ab 160 km/h auf der pendelnden SV schließen auch hartgesottene Naturen den Gashahn freiwillig.

Suzuki hat im Zusammenhang mit der SV noch nie von Tourentauglichkeit geredet, und das offensichtlich nicht ohne Grund. Ein tolles Motorrad für wenig Geld, das sich im Alltag und beim Wochenendtrip in Szene zu setzen weiß, aber die deutliche Empfehlung ausspricht, sich auch bei der großen Tour auf Tankrucksack und Kreditkarte zu

### Fahrerfünger werden die leichten Schwächen kaum bemerken

beschränken. Darüber sollte man sich im klaren sein, bevor eiligst zum Suzuki-Händler gepilgert wird.

Wer sich schon als pickliger Pubertierender mit leuchtenden Augen um nackte Kawasakis herumgedrückt hat, sollte sich endlich

den Wunsch erfüllen, bevor auch die kleine Zephyr aus der Importeursliste verschwindet. Gerade Fahrerfünger werden die leichten Schwächen kaum bemerken und mit dem universellen Retro-Bike viel Vergnügen haben – nicht umsonst wird die Zephyr offiziell nur mit 34 PS angeboten. 9.690 Mark gehen als faires Angebot durch, gestandene Fahrerfünger müssen allerdings um runde sieben Hunderter erhöhen, sollen die vollen 50 PS aktiviert werden. Soviel sollte einem die Jugendliebe wohl wert sein.

Christoph Driesen



Keine Angst, im wirklichen Leben wird eine Zephyr kaum an der SV vorbeiziehen.