

Original und Kopie



»Eine designmäßige Übereinstimmung mit der Suzuki SV 650 ist rein zufällig« können wir der Pressemitteilung des koreanischen Herstellers Hyosung entnehmen. Wer's glaubt, wird selig – ist aber eigentlich auch ziemlich egal: Es stellt sich eher die Frage, ob die immerhin 1.300 Euro billigere Kopie dem Original aus dem Hause Suzuki das Wasser reichen kann.

Suzuki SV 650 – sicher eines der vernünftigsten Motorräder der zweirädrigen Mittelklasse, mit ihrem genialen V-Zwei gleichzeitig eine herrlich faszinierende Fahrmaschine. Von wegen »Brot und Butter« – die kleine Suzuki verströmt bei aller Mittelklasse-Vernunft jede Menge Faszination, bietet gediegene Verarbeitungsqualität und ein in beinahe allen Positionen solides Fahrwerk. Einfach eine Menge Motorrad fürs Geld, dabei unverwechselbar, pfiffig gestylt, spritzig motorisiert – ein gelungener Spagat zwischen Vernunft und Faszination. Kein

Wunder, dass die SV geht wie geschnittenes Brot – einer der absoluten Topseller auf dem deutschen Motorradmarkt.

Da scheint es auf den ersten Blick für einen neuen Hersteller nur logisch, sich für den Einstieg in den europäischen Motorradmarkt eben diese Suzuki als Vorbild zu wählen. Nachteil dieser Denke ist, dass man sich natürlich am Vorbild messen lassen muss. Was wir mit diesem Vergleich zwischen der neuen Hyosung GT 650 und der Suzuki SV 650 auch tun.

Aber wer oder was ist eigentlich Hyosung? Die koreanische

VERGLEICH
GT 650/SV 650



Übersichtliches Instrumentarium, die Tankanzeige der GT nervt.



Aufwendig, aber nicht perfekt: Doppelkolbenbremsen an der GT.



Das hintere Federbein der Hyosung ging im Test kaputt.

Holding gibt es seit 1957, die 7000 Beschäftigten befassen sich vor allem mit der Herstellung von Fasern zum Beispiel für die Reifenherstellung, bauen aber auch Strommasten und andere Teile für die Energie erzeugende Industrie. Zudem ist Hyosung der koreanische Importeur für Daimler-Benz. Hier zu Lande ist der Hersteller bislang nur durch seine 125er-Modelle bekannt geworden, die GT 650 ist das erste große Motorrad der Koreaner.

Und sie gleicht der Suzuki – na ja, wenn man's genau nimmt, eher dem Vorgängermodell der aktuellen SV – aus der Entfernung wie ein Ei dem anderen. Silbrig glänzender Gitterrohrrahmen, quer eingebauter V-Motor, Tank, Sitzbank, Auspuff, soll uns doch keiner erzählen, dass die Hyosung-Ingenieure die SV nicht ganz genau angesehen haben.

Unterschiede aber gibt es dennoch: Die GT 650 hat einen halben Millimeter mehr Bohrung, dafür aber 0,6 Millimeter weniger Hub. Sie wird über klassische Vergaser befeuert, die aktuelle SV 650 mittels hochmoderner Einspritzanlage. Der Rahmen der Koreanerin wird aus schnödem Stahl gefertigt, der der Suzuki besteht aus Aluminium.

Auf dem Papier dicht beieinander auch die Leistungsdaten der beiden V-Twins – in der Prüfstands-Praxis hingegen ergeben sich deutliche Unterschiede. Während die Koreaner für

ihren Motor satte 78 Pferde angeben, bescheidet sich Suzuki mit einer Werksangabe von 72 PS, die Messungen auf dem Dynojet-Prüfstand attestieren der Japanerin hingegen saftige 77

Der SV-Antrieb lässt seine Mehr-PS auch spüren

Pferde, die Hyosung muss sich mit echten 73 PS bescheiden. Dabei präsentieren sich beide Drehmomentkurven mit einem sichtbaren Einbruch im mittleren Drehzahlbereich, der im Fahrbetrieb in beiden Fällen nicht wirklich auffällt. Dennoch macht die Suzuki in Sachen Motor den deutlich

souveräneren Eindruck: Der SV-Antrieb lässt seine Mehr-PS auch spüren, wirkt insgesamt ausgewogener, was auch an der etwas missglückten Getriebeabstimmung der GT 650 liegen

könnte. Der zweite Gang nämlich ist verglichen mit dem der SV deutlich länger ausgefallen, der Anschluss zwischen erstem und zweitem Gang passt nicht recht, der Motor fällt beim Schalten in den Zweiten spur-

Elegante Erscheinung: Optisch macht die Hyosung eine Menge her, der Rahmen ist allerdings nicht aus Aluminium, sondern aus Stahl gefertigt.



bar aus dem Vortrieb versprechenden Leistungsbereich.

Und noch etwas nervt am Getriebe der Hyosung: Der Schalthebel ist so kurz ausgefallen, dass das Hochschalten selbst mit kleinen Füßen ausgesprochen mühselig und auf die Dauer sogar schmerzhaft ausfällt. Vielleicht auch deshalb flutschen die Gänge bei der Hyosung lange nicht so perfekt hinein wie bei der Suzuki, Nachdruck ist gefordert und eine gewisse Sorgfalt beim Schaltvorgang.

Ansonsten aber gibt's in Sachen Antrieb nicht viel zu meckern. Allerdings hängt die Hyosung beim Übergang vom Schiebe- in den Lastbereich etwas rucklig am Gas, was die eingespritzte Suzuki mit ihrem weicher und kultivierter laufenden V2 vorbildlich erledigt. Die Fahrleistungen bewegen sich auf gleichem Niveau, die Hyosung kann leichte Vorteile im Bereich Spritverbrauch verbuchen: 5,6 Liter Normalsprit pro 100 Kilometer laufen bei der Koreanerin durch die beiden Vergaser, 5,9 Liter verfeuert die Suzuki auf der gleichen Distanz.

Was auf den ersten Blick ähnlich aussieht, präsentiert sich beim Aufsitzen dann doch als



Der Rahmen der SV 650 wird aus Aluminium gefertigt, das Fahrverhalten ist gut.

höchst unterschiedlich: Auf der Suzuki hockt man deutlich höher, mehr dem Vorderrad zugewandt, der Lenker ist ein bisschen schmaler und auch angenehmer gekröpft. Auf der GT 650 sitzt man tief hinter dem Tank versteckt, die Knie recht stark angewinkelt, den Lenker vergleichsweise weit entfernt vor sich. Kann man sich dran gewöhnen, auf der SV 650 sitzt man dennoch wesentlich entspannter, vor allem wenn der Fahrer 1,80 Meter und mehr misst.

Gravierende Unterschiede zeigen sich im Fahrverhalten – und das trotz beinahe identischer Geometriedaten und ähnlichen

Stichwort

U-Kat:

Der eigentliche Katalysator ist immer gleich, beim U-Kat wird die Gemischauflbereitung nicht wie beim geregelten Kat per Lambda-Sonde an die Bedürfnisse des Kats angepasst.

einer sehr weichen Feder mit hoher Vorspannung. Zu verstellen aber setzen dem kräftigen Biss der beiden Doppelkolbensättel am Vorderrad im Extremfall nicht genügend Reserven entgegen und lassen die Front

Der Edelstahl-Endschalldämpfer der Suzuki beherrscht einen U-Kat und wirkt insgesamt edler als das Aluminiumpendant an der Hyosung.



bis zum Anschlag einfedern.

Das kann die aufwendige Upside-down-Gabel der Hyosung etwas besser – aber das war's auch schon. Denn die modern wirkende Gabel mit einstellbarer Zug- und Druckstufe spricht selbst bei schwächster Einstellung der Dämpfung nur äußerst unwillig an, wirkt insgesamt aber recht stabil.

Ganz aus der Art geschlagen ist das hintere Federbein. Im Neuzustand zeigte es sich ausgesprochen bockig. Unglaublich straff gedämpft – sowohl in der Zug- als auch in der Druckstufe –, kombiniert mit einer sehr weichen Feder mit hoher Vorspannung. Zu verstellen gibt's hier abgesehen von der Vorspannung nichts. Diese Abstimmung schlägt sich natürlich im Fahrverhalten deutlich nieder: Wegen der straffen Dämpfung

fung kann das Federelement den Straßenunebenheiten nicht folgen, das Heck hoppelt dem Vorderrad mehr oder weniger hilflos hinterher. Das änderte sich aber nach ein paar hundert Kilometern dramatisch. Irgendwann stellte die Dämpfung am Heck vollends ihren Dienst ein – innerhalb des Federbeins war schlicht das ein oder andere Teil kaputt gegangen. Nun schwankte die GT 650 derart durch die Ecken, dass die Fahrer Gefahr liefen, seekrank zu werden. Hier ist dringender Handlungsbedarf geboten!

Das gilt auch noch für einige andere Details an der Hyosung. Die vordere Bremse verzögert zwar gut, braucht aber jede Menge Handkraft, worunter die Dosierbarkeit leidet. Außerdem erstreckt sich der Leerweg auf über die Hälfte des Gesamthebelweges, was den Umgang mit der Bremse nun auch nicht wirklich erleichtert.

Die Verarbeitungsqualität er-



Futuristisches Instrumentarium bei der SV 650, Drehzahl dominiert.



Einfach, aber gut: Doppelscheibenbremse und einfache Telegabel an der SV 650.



Ohne große Verstellmöglichkeiten gut abgestimmt: SV-Federbein.

innert stark an manche japanischen Motorräder der Siebzigerjahre, hier sind wir inzwischen deutlich Besseres gewohnt. Die Lackqualität lässt an vielen Stellen des Fahrwerks zu wünschen übrig, an unserem Testmotorrad war schon nach wenigen Kilometern eine Auspuffhalterung gerissen. Schwach auch die mögliche Zuladung: Die beträgt lediglich 148 Kilogramm – wer nicht gerade eine superzerliche

VERGLEICH
GT 650/SV 650

Wer mit zwei Personen fahren will, bewegt sich schnell im illegalen Bereich

Daten und Messwerte		
	Hyosung GT 650	Suzuki SV 650
Motor		
max. Leistung bei	57 kW (78 PS)	53 kW (72 PS)
max. Drehmoment bei	68 Nm	64 Nm
Bauart/Zylinderzahl	V-Motor/zwei	V-Motor/zwei
Hubraum	647 cm ³	645 cm ³
Verdichtung	11,1 : 1	11,5 : 1
Bohrung x Hub	81,5 x 62,0 mm	81,0 x 62,6 mm
Kühlung	flüssigkeitsgekühlt	flüssigkeitsgekühlt
Ventile	vier pro Zylinder	vier pro Zylinder
Nockenwelle	je zwei oben liegende	je zwei oben liegende
Getriebe	Sechsganggetriebe	Sechsganggetriebe
Kupplung/Betätigung	Mehrscheib.-Ölbad/mech.	Mehrscheib.-Ölbad/mech.
Sekundärtrieb	O-Ring-Kette	O-Ring-Kette
Gemischaufbereitung	Vergaser, 39 mm	Saugrohreinstritz., 39 mm
Schmierung	Nassumpfschmierung	Nassumpfschmierung
Starter/Zündung	E-Starter/digital	E-Starter/digital
Abgasreinigung	keine	U-Kat, Sekundärluftsystem
Elektrische Anlage		
Lichtmaschine Leistung	315 Watt	375 Watt
Batterie	12 V/10 Ah	12 V/10 Ah
Fahrwerk		
Rahmen	Brückenrahmen/Stahl	Brückenrahmen/Alu
Federung v./Standr.-ø	USD-Gabel/41 mm	Telegabel/41 mm
Verstellmöglichkeiten	Zug-, Druckstufe	Versp. stufenlos
Federung hinten	Stahl-Schw., Zentralfederb.	Alu-Schw., Zentralfederb.
Einstellmöglichkeiten	Versp. 7-fach	Versp. 7-fach
Federweg vorn/hinten	120/120 mm	130/137 mm
Räder		
Felgenreife v./h.	3.50 x 17/4.50 x 17	3.50 x 17/4.50 x 17
Reifengröße vorn	120/60 ZR 17	120/60-ZR 17
Reifengröße hinten	160/60 ZR 17	160/60-ZR 17
Serienbereifung	Pirelli Diablo	Dunlop D 220
Bremsen vorn	2 x Zweikolben-Schwimms.	2 x Zweikolben-Schwimms.
Bremsen hinten	1 x Einkolben-Schwimms.	1 x Einkolben-Schwimmsattel
Durchm. vorn/hinten	300/230 mm	290/220 mm
Gewichte/Füllm.		
Gewicht voll getankt	212 kg	196 kg
zul. Gesamtgewicht	360 kg	400 kg
Tankinhalt	17,0 l	17,0 l
Abmessungen		
Länge/Höhe/Breite	2060/1270/880 mm	2125/1175/745 mm
Radstand/Nachlauf	1435/85 mm	1440/102 mm
Lenkkopfwinkel	64,5 Grad	65 Grad
Sitzbankhöhe	780 mm	805 mm
Fußrastenhöhe	345 mm	340 mm
Lenkerbreite	700 mm	680 mm
Messwerte		
Höchstgeschw. solo	207 km/h	198 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h solo	4,2 s	3,7 s
Durchzug 50 - 120 km/h solo (im größten Gang)	9,5 s	8,3 s
Tachoabweichung	+ 5 %	+ 4 %
Testverbrauch	5,6 l Normal	5,9 l Normal
Reichweite	303 km	288 km
Preis	4.999 Euro plus Nk.	6.330 Euro plus Nk.
Garantie	zwei Jahre	zwei Jahre
Wartungsintervalle	1000, dann alle 4000 km	1000, dann alle 6000 km
Steuer (für 1 Jahr)	68,08 Euro	55,20 Euro

Sozia hat, bewegt sich im Zweipersonenbetrieb im illegalen Bereich. Das kann die Suzuki viel besser: Ihre 204 Kilogramm Zuladung sollten auch für die große Reise völlig ausreichend sein.

Rund 1.300 Euro beträgt allerdings auch der Preisunterschied zwischen den beiden 650ern – eine Menge Geld. Wer bereit ist, diesen Aufpreis zu bezahlen, bekommt mit der SV 650 aber auch das deutlich hochwertigere und ausgereiftere Motorrad, das seine Solidität längst unter Beweis gestellt hat und einfach auch mehr Fahrspaß vermittelt. Insofern wird sich die SV auch später auf dem Gebrauchtmotorradmarkt deutlich leichter an den Mann bringen lassen.

Allerdings bietet keiner mehr Motorrad fürs Geld als Hyosung: Eine gut gehende 650er mit ansprechender Optik für nicht mal 5.000 Euro! Sollte Hyosung die genannten Kritikpunkte – allem voran das hintere Federbein und die Verarbeitung – in den Griff bekommen, spricht eine Menge für die Koreanerin.

Text: Wolfgang Zeyen
Fotos: Güldenring, Kohlmeier



Peinlich: Gleich bei Testbeginn ist die Auspuffhalterung der GT gerissen.



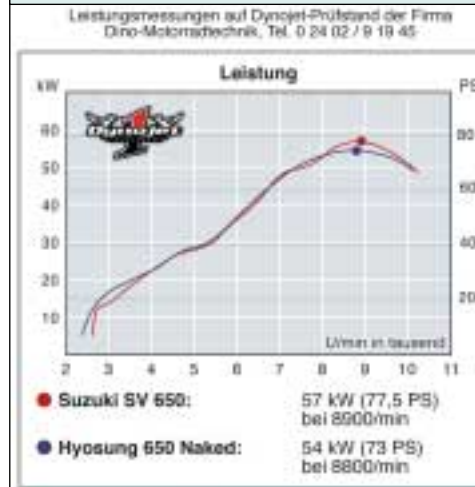
Großes Staufach im Heck der Hyosung, die Elektrik wirkt aufgeräumt, weckt aber Erinnerungen an die Siebzigerjahre.



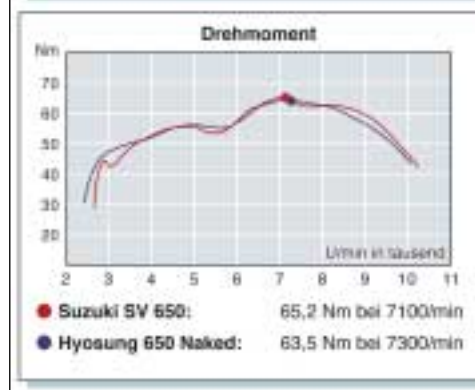
Das Staufach der Suzuki fällt kleiner aus, die Verarbeitung bewegt sich auf hohem Niveau.

Leistung und Drehmoment

Verkehrte Welt: Die Werksangaben versprechen für die SV 650 weniger Leistung als für die GT 650. Der Dynojet-Prüfstand beweist das Gegenteil.



Beide Drehmomentkurven weisen eine signifikante Delle im mittleren Drehzahlbereich auf – wirklich spürbar ist diese im normalen Fahrbetrieb nicht.



Fazit

Suzuki SV 650

Ausgereiftes Motorrad – bei aller Vernunft mit enormem Spaßpotenzial. Exzellenter Motor in gutem Fahrwerk, eine Menge Motorrad für zugegebenermaßen mehr Geld als bei der Hyosung.

Hyosung GT 650

Wer mit Sozia fährt, kann die Hyosung vergessen, Solisten bietet die GT 650 eine Menge fürs Geld – angesichts der deutlichen Schwächen im Bereich Federung, Getriebe und Verarbeitung aber nicht genug.



Rennen, Stunts und Akrobatik.



Probefahr-Parcours für alle.

Der Mega-Event auf zwei Rädern!

Erleben Sie die INTERMOT München, weltweit die wichtigste Motorradmesse:

- Alle **Weltneuheiten** rund um Motorrad und Roller.
- Die heißeste **Sport- und Stunt-Action** auf zwei Rädern.
- Anspruchsvolle **On- und Offroad-Parcours** zum Selberfahren mit Verlosung einer **Yamaha FZ6**.
- Der **ADAC-BikerCup** mit sensationellen Preisen und einer **BMW F 650 GS** als Hauptgewinn.
- Und am Messe-Wochenende startet das **Oktoberfest...**

Ihr Ticket mit den exklusiven Vorteilen: die BikerCard.



Die BikerCard bietet Ihnen beim Messe-Eintritt und bei der Übernachtung im BikerCamp zusammen **20% Ermäßigung** sowie eine Vergünstigung bei Speisen und Getränken in der Eventhalle B6. Die BikerCard gibt es bei allen INTERMOT-Partner-Motorradhändlern. Den Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.intermot-muenchen.de.



INTERMOT München 2004
15.-19. September
4. Internationale Motorrad- und Rollermesse
Neue Messe München

www.intermot-muenchen.de

Ideell-fachlicher Träger:
Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V.