Hübsch, wendig und leise

Japanische Fünfziger dominieren im Gegensatz zu den großen Maschinen in Europa keineswegs. Trotzdem kann einem Mokick wie der Suzuki GT 50 K wegen seiner ausgewogenen Eigenschaften und gefälligen Formen gute Marktchancen eingeräumt werden.

Die Suzuki GT 50 K ist nur mit geübtem Blick von ihrem Kleinkraftrad-Pendant zu unterscheiden. (Vergl. Heft 23/77.) War schon das Kleinkraftrad für seinen Preis akzeptabel ausgestattet, so gilt dies um so mehr für das Mokick. Besitzer einer GT 50 K können sich im Kreise optisch verwöhnter Kleinkraftradbesitzer durchaus mit ihrem Mokick sehen lassen.

Auf der Straße offenbart sich allerdings sehr schnell, daß in dem flink aussehenden Mokick nur gut 1,5 PS stekken.

Motor: leise, aber leistungsschwach

Nicht immer ganz willig reagiert das Zweitakttriebwerk auf den Starterkick. Besonders schwierig gestaltet sich die Startprozedur, wenn der Fahrer versehentlich nach Abstellen des Mokicks vergißt, den Benzinhahn zu schließen. Dann hilft nur noch Anschieben, was bei der GT 50 jedoch wegen des geringen Gewichts unproblematisch ist. Trotz Getrenntschmierung läuft der Motor im kalten Zustand nach Betätigung des Choke-Knopfs mit einer starken Qualmfahne, die erst nach etwa einem Kilometer verschwindet. Im betriebswarmen Zustand legt der Zweitakter dann etwas zu. Spürbar besser trabt das Maschinchen dann Steigungen hoch, die ihm in kaltem Zustand größere Schwierigkeiten bereitet haben.

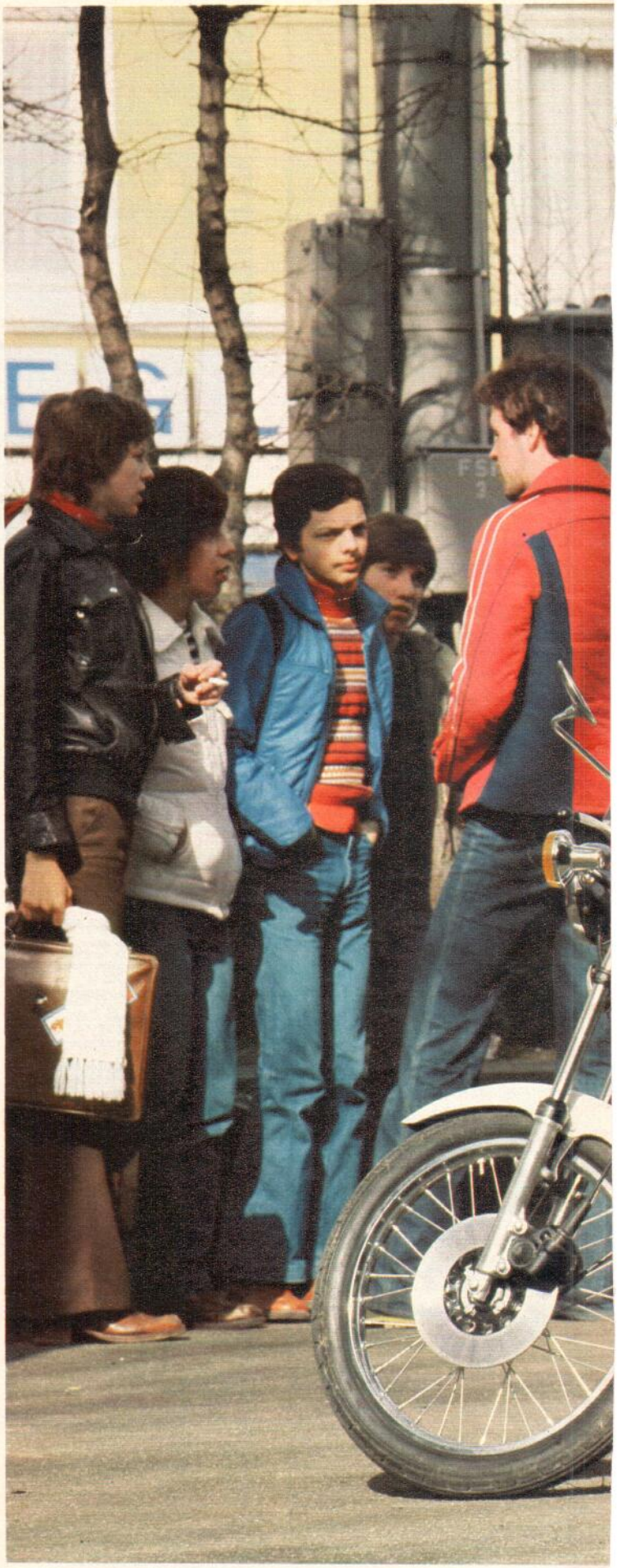
Verwertbare Leistung findet sich nur in einem eng begrenztem Drehzahlband: von 5000/min bis etwa 6000/min. Diese Motorcharakteristik macht das Fünfganggetriebe nötig.

Ein Lichtblick bei dem ansonsten recht schmalbrüstigen und durstigen Motor (3,2 Liter auf 100 Kilometer) ist die akustische und mechanische Laufruhe.

Atmungsprobleme kennt das 50er Triebwerk nicht: Auf starken Gefällstrecken erreicht der Drehzahlmesser fast 8500 Touren. Das entspricht einer Geschwindigkeit von knapp 70 km/h.

Fahrwerk: gut gedämpft und schneller als der Motor

Die Getriebebedienung liegt – wie von Japanern gewohnt – auf hohem Niveau. Lediglich der Leerlauf, für den am Drehzahlmesser eine grüne Kontrollampe existiert, ist nur mit viel Glück zu finden. Häufig steigt der Fahrer verärgert von der GT 50, ohne den Leerlauf eingestellt zu haben: Nach einer Minute vergeblichen Gefum-



Gelungene Synthese von Optik, Ausstattung und Technik



Fotos: Perini

mels hat er schließlich aufgegeben.

Das Fahrwerk der GT 50 K ist viel schneller als der Motor. Unebenheiten wie Kanaldeckel, Straßenbahnschienen oder Kopfsteinpflaster verkraftet die sorgfältig abgestimmte und gedämpfte Suzuki allemal. Aufgrund des knappen Radstandes und der niedrigen Höhe ist die kleine Japanerin ausgesprochen wendig und handlich. Großgewachsene Menschen wirken auf ihr jedoch wie John Wayne auf einem Pony.

Die vordere, seilzugbetätigte Scheibenbremse des Testmodells hatte stark verglaste Bremsbeläge. Der Bremsweg aus 40 km/h (Tachometeranzeige) betrug neun Meter. Das Vorderrad konnte bei dieser Messung nicht zum Blockieren gebracht werden.

Nach dem Abziehen der Bremsbeläge verbesserte sich der Bremsweg auf 5,5 Meter (Vergleiche: Der richtige Dreh). Dies bedeutet eine Verbesserung der Bremsleistung um vierzig Prozent. Nach dem Abziehen der Bremsbeläge stieg somit die mittlere Verzögerung von 3,4 m/s^2 auf 5,5 m/s^2. Der zweite Wert liegt ausgezeichnet. Bei Unfallrekonstruktionen eines Gutachters werden durchschnittliche Verzögerungen von nur 4,5 m/s^2 zugrunde gelegt.

Interessant auch die Tatsache, daß beim zusätzlichen Abbremsen des Hinterrades keine nennenswerte Verbesserung des Bremsweges erreicht wurde.

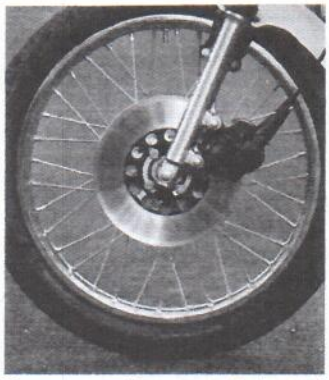
Die Ursache hierfür ist einleuchtend: Durch die Radlastverschiebung übernimmt die Vorderradbremse über achtzig Prozent der Arbeit (Grund, das Abbremsen mit der Vorderradbremse zu üben). ▷

Test Suzuki GT 50 K

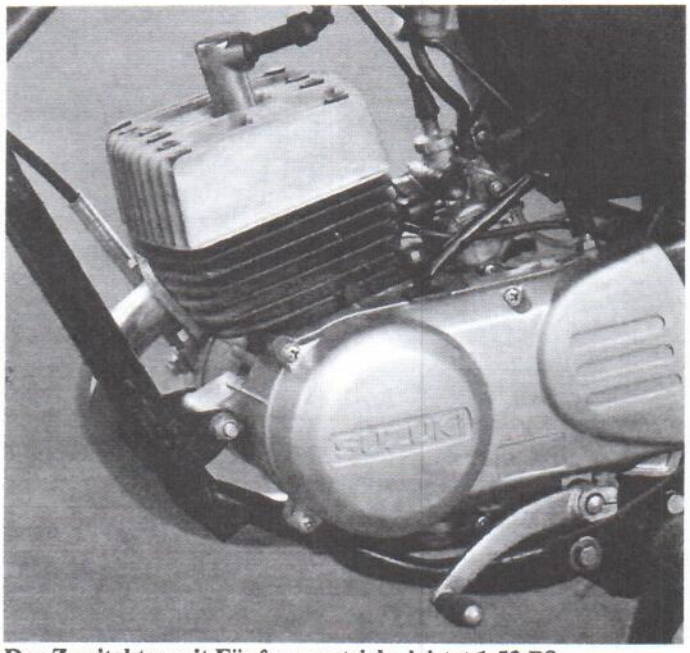
Zweitens neigt die Hinterradbremse häufig zum Blokkieren – beim Zweirad eine unerwünschte Angelegenheit. Das Motorrad gerät dadurch in eine leichte Schrägstellung zur Fahrtrichtung, und die Reifen können nicht mehr die optimale Reibkraft auf den Boden bringen.



Gut ablesbare Ziffern



Bremsverzögerung: 5,5 m/s²



Der Zweitakter mit Fünfganggetriebe leistet 1,53 PS

Ausstattung: einfach aber gut

Lob verdienen die ausgezeichneten Instrumente. Die wenigsten Kleinkrafträder, geschweige denn Mokicks europäischer Herkunft, können mit ihnen in puncto Ablesbarkeit und Anzeigeruhe konkurrieren.

Ausreichend dimensioniert sind auch Tank und Sitzbank. Soziusfahrer können es auf der GT 50 K bequem eine Weile aushalten.

Bemerkenswert ist das Stopplicht: sowohl beim Bremsen über das Vorderrad wie auch über das Hinterrad leuchtet es auf – ein guter Beitrag zur aktiven Sicherheit bei Mokicks.

Die Suzuki GT 50 K ist bei einem Preis von 1893 Mark sicher ein ernst zu nehmender Konkurrent für die einheimischen Mokickmarken. Einziger wirklicher Schwachpunkt: der unelastische und schmalbrüstige Motor.

Gerrit Heyl

Technische Daten Suzuki GT 50 K

Motor
Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, kolben- und membrangesteuert. Bohrung x Hub: 41 mm x 37, 8 mm, Hubraum 49 cm³, Verdichtung 7,2; Nennleistung 1,13 kW (1,53 PS) bei 4500/min. Ein Mikuni Zentralschwimmer-Vergaser Typ VM 16 SH. Kontaktgesteuerte Schwunglichtmagnetzündanlage 6 V, Zündkerze NGK BP-6HS.

Kraftübertragung
Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe mit Kickstarter, i_{prim} = 3,842; Gangstufen: 3,166/1,941/1,380/1,083/0,923. Sekundärantrieb über Einfach-Rollenkette i_{sec} = 4,18

Fahrwerk
Einrohr-Rohrrahmen. Vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, hinten hydraulisch gedämpfte Federbeine. Vorn mechanisch betätigte Scheibenbremse ⌀ 220 mm, hinten über Gestänge betätigte Simplex-Trommelbremse ⌀ 110 mm. Bereifung vorn 2.50—17, hinten 2.75—17. Tankinhalt 8,5 Liter davon 2,4 Liter Reserve. Radstand 1170 mm, Steuerwinkel 62°, Nachlauf 67 mm.

Meßwerte
Höchstgeschwindigk. 41 km/h
Testverbrauch 3,2 L/100 km

Preis: 1893 Mark

Importeur: Suzuki Motoren GmbH, Darmstädterstraße 26, 6148 Heppenheim.

Der richtige Dreh

Nicht jeder Kniff für das Schrauben an Fünfzigern steht in der Reparaturanleitung. MOTORRAD informiert über spezielle Tricks bei Wartung und Reparaturen, freut sich aber auch über Lesertips und honoriert sie bei Veröffentlichung mit 20 Mark.

Abziehen der Bremsklötze

Die Wirkung von neuen Scheibenbremsen kann dadurch verschlechtert werden, daß Rostschutzmittel versehentlich von der Scheibe nicht entfernt wurden. Diese Chemikalien setzen sich in den Bremsbelägen fest und verursachen einen Abfall des Reibbeiwerts. Durch Abziehen der Beläge mit einer Feile kann die volle Bremswirkung wiederhergestellt werden. Die seilzugbetätigte Scheibenbremse der GT 50 K ist mit zwei Schrauben am rechten Gleitrohr befestigt. Um die Bremsbeläge zu demontieren, müssen diese Schrauben gelöst werden. Der rechte Bremsklotz kann nach dem Lösen der Kreuzschlitzschraube leicht entnommen werden. Den linken Bremsklotz, der auf dem Druckstift sitzt, hebt man durch Anziehen des Bremshebels aus seiner Verankerung. Mit einem Schraubenzieher kann er dann vollends herausgenommen werden.



Demontage der Bremsen



Abfeilen der Beläge

Mit einer Metallfeile müssen die Beläge von ihrer verglasten Oberfläche befreit werden.