



Mit gut vier Monaten Verspätung rollen die ersten Suzuki-Leichtkraftäder nach Deutschland. War der Verkaufsbeginn zunächst noch rechtzeitig für das Frühjahr geplant, so zwangen Schwierigkeiten zur Termin-Verschiebung.

„Wir haben Probleme, die Motorleistung der gesetzlichen Vorschrift in Deutschland anzupassen“, lautete der offizielle Kommentar vom Importeur in München.

Jetzt, nachdem das Abstimmungsproblem überwunden ist, werden dem luftgekühlten Einzylinder-Zweitaktmotor in der Suzuki GT 80 L 6,8 PS bei 5900/min bescheinigt.

Mit der Zusatzbezeichnung L typisiert Suzuki jene Modelle, deren Optik ganz auf Soft-Chopper getrimmt ist. Auch die Kleinste im Sortiment weist die Chopper-Kennzeichen der hubraumstarken Schwestern auf: lange Gabelstandrohre, hoher, nach hinten abgekröpfter Lenker, hochgezogener Auspuff, tropfenförmiger Tank und stark abgestufte Sitzbank.

Die Lackierung: Schwarz und Gold

Tank, Bank und Seitendekel mit dem GT 80-Schriftzug sind schwarz lackiert, den Kontrast bilden goldfarbene eloxierte, filigrane Leichtmetallgußräder.

Selbstverständlich, wie an den meisten anderen Chopper-Modellen auch, sind zahlreiche Chromteile wie Schutzbleche, Scheinwerfergehäuse und der Haltebügel hinter dem Sozius-Sitzbankteil.

Choppertypisch an der Achtziger-Suzuki ist auch die Reifengröße: vorn die Dimension 2.50 x 18, hinten 3.25 x 16. Beide Pneus liefert der japanische Konzern

TECHNIK UND TEST

Test Suzuki GT 80 L

Greenhorn

**Als letzter japanischer Hersteller drängt Suzuki mit Achtzigern auf den Markt.
Eine davon ist der Chopper GT 80 L.**



Bei Tageslicht schlecht erkennbare Kontrolllampen, Blinkerschalter unterdimensioniert

IRC (International Rubber Company).

Die Sitzbank ist abschließbar, darunter liegt in einer kleinen Schale das spärliche Bordwerkzeug und der Einfüllstutzen für den Öltank. Vom Öltank fließt der Motorschmierstoff zur Ölpumpe, die wiederum – je nach Gasgriffstellung – den Motor mit mehr oder weniger Öl versorgt.

Nähert sich der Schmiermittel-Vorrat dem Ende, erinnert die aufleuchtende rote Warnlampe zwischen den Instrumenten an das Auffüllen. Beim Einschalten der Zündung wird automatisch

die einwandfreie Funktion der Ölstand-Warnleuchte überprüft: Bei Zündschlüssel-Position C im Zündschloß muß die Ölwarnleuchte aufleuchten, sonst ist sie durchgebrannt.

Die Schalter: verbesserungsbedürftig

Die Kontrolllampen für Blinkerbetätigung und Leerlaufanzeige liegen über beziehungsweise unter der roten Öllampe. Eingeschaltetes Fernlicht zeigt ein separates Check-Organ im Drehzahlmessergehäuse an.

Am rechten Lenkergriff kann per Daumen Fern- oder Standlicht gewählt werden. Die Schaltereinheiten am linken Lenkerende erfordern dagegen virtuose Daumen-Akrobatik.

Denn der Kombischalter für Fern-/Abblendlicht und Blinkerbetätigung verlangt Gefühl: Die Mittelrastung ist nicht deutlich genug, der Schalter selbst zu kümmerlich geraten. Darunter liegen die beiden Knöpfe für Signalhorn und Lichthupe.

Der Chokehebel sitzt direkt am Vergaser. Im kalten Zustand springt der membran-gesteuerte Motor sofort an, der Choke kann nach wenigen Metern bereits wieder stillgelegt werden.

Die Sitzposition: am besten für Kleine

Die Kupplung ist, wie auch das Fünfganggetriebe, leicht zu betätigen. Nur der Leerlauf verlangt gefühlvolle Suche. Die einzelnen Gänge rasten indes exakt ein.

Die Sitzposition zwingt selbst kleingewachsene Fahrer zu betont aufrechter Haltung; für Piloten über 180 Zentimeter Körpergröße auf Dauer fast unbequem. Für Langarme sind die Enden des Hochlenkers zu weit nach innen gezogen, was sich in verkrampften Handgelenken bemerkbar machen kann.

Der Fahrkomfort dagegen gibt keinen Anlaß zur Kritik. Die Sitzbank ist breit genug und bequem gepolstert, auch für den Beifahrer. Nur müssen dessen Beine das Auf und Ab der Hinterradschwinge mitmachen, weil die Soziusrasten direkt daran angeschraubt sind. ▶

**Paßt zu kleinen Fahrern:
Suzuki GT 80 L**

Test Suzuki GT 80 L

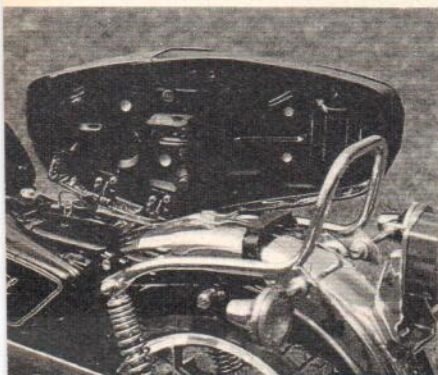
Die Federung der Suzuki GT 80 L arbeitet ebenso komfortabel, wobei die vordere Teleskopgabel mehr Federweg suggeriert als tatsächlich vorhanden.

Die hinteren Federbeine federn, einmal entsprechend vorgespannt, zufriedenstellend. Für Solobetrieb empfiehlt sich Stufe zwei oder drei, mit der Freundin hintendrauf eignet sich die härteste Stufe fünf. Negativ zu Buche schlägt die im Zwei-Personen-Betrieb ungenügende Dämpfung.

Der Suzuki-Motor läuft ruhig, Vibrationen sind kaum spürbar, und das Auspuffgeräusch ist angenehm gedämpft.



Optisch wie die Großen: Suzuki-Chopper mit Hochlenker, langer Gabel und Stufensitzbank



Klappbare Sitzbank, darunter Öltank und Werkzeug

Der 80 cm³-Motor erweist sich sehr drehfreudig. In den ersten vier Gängen klettert die Drehzahlmesser-Nadel flugs auf 8000/min und macht erst knapp 1000/min später halt.

Bei flotten Ampelstarts etwa erscheint die GT 80 L keinesfalls lahm. Dem Motor fehlt zwar der rechte Biß, er überzeugt aber durch gleichmäßige Leistungsentwicklung. Laut Angabe steht bei 5900/min die Höchstleistung an, GT 80 L-Fahrer sollten daher am besten bei etwa 7000/min hochschalten.

Suzuki GT 80 L: Technische Daten und Meßwerte

Motor und Antrieb

Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, stehend, membranangesteuert, Bohrung x Hub: 49 x 42 mm, Hubraum 79 cm³, Verdichtung 6,8; Nennleistung 5 kW (6,8 PS) bei 5900/min, ein Mikuni-Vergaser VM 20 SS, ϕ 20 mm, Schwunglichtmagnetzündung, Ölbadkupplung, Batterie 6 V 4 Ah, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Gangstufen: 3,17/1,94/1,38/1,08/0,96; Primär-/Sekundärübersetzung: 3,84/2,71. Motoröltank 1,2 Liter, Getriebeöl 0,7 Liter.

Fahrwerk

Einrohrrahmen, unten gebogen. Hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, Federbasis hinten fünffach einstellbar, Radstand 1270 mm, Lenkkopfwinkel 58,2 Grad, Nachlauf 121 mm; Bereifung vorn 2.50-18, hinten 3.25-16, Scheibenbremse vorn, Trommelbremse hinten.

Abmessungen/Gewichte

Länge 1440 mm, Breite 755 mm, Höhe 1130 mm, Bodenfreiheit 150 mm, Gewicht vollgetankt 93 kg, zulässiges Gesamtgewicht 270 kg, Tankinhalt 8,7 Liter.

Beschleunigung

0-30 km/h	2,6 s
0-40 km/h	4,0 s
0-50 km/h	5,8 s
0-60 km/h	8,6 s
0-70 km/h	12,2 s
0-80 km/h	18,1 s
0-400 m	23,1 s

Durchzugsvermögen im 4./5. Gang

30-40 km/h	3,0/5,4 s
40-50 km/h	3,0/4,4 s
50-60 km/h	2,6/3,6 s
60-70 km/h	4,3/4,0 s

Höchstgeschwindigkeit solo sitzend

81,5 km/h bei 7540/min
86,8 km/h bei 8030/min
(Temperatur 14 Grad, kein Wind)

Tachometerabweichung Anzeige/effektiv

50/50-80/82 km/h

Verbrauch: Normalbenzin

Testverbrauch 3,7 Liter/100 km

Preis: 3215 Mark

Importeur

Suzuki Motor Handels GmbH, Ingolstädter Straße 61 D, 8000 München 46.

Leichte Steigungen werden wegen der kurzen Gesamtübersetzung (bei Höchstgeschwindigkeit zeigt der Tourenzähler knapp 8000/min) noch im fünften Gang erklommen. Stärkere Anstiege zeigen aber die geringe Motorleistung auf: Besonders mit zwei Personen wird's mehr als gemächlich. Die Bremsanlage reicht für die möglichen Geschwindigkeiten allemal. Die hintere Trommelbremse ist sehr gut zu dosieren, zeigt kaum Fading-Erscheinungen. Die vordere bedarf trotz kraftsparender Hydraulik festen Zugriffs, um gute Verzögerungswerte zu liefern. Der Druckpunkt am Bremshebel ist sehr weich und kaum exakt zu fühlen, die Bremse wirkt schwammig.

Nicht nur wegen der kargen Lichtausbeute werden GT 80 L-Fahrer hauptsächlich tagsüber und dort unterwegs sein, wo sich jugendliche Achtziger-Anhänger scharenweise treffen. Die kleine Chopper-Suzi fällt einfach auf.

Frank-Albert Jllg