

SUZUKI GSX 1400



Fotos: Christian Klos

Das Ansprechverhalten der GSX-Federungselemente ist gut und vermittelt satten Fahrbahnkontakt. Mustergültig auch die Bremsen.

Mit der
GSX 1400 stellt
Suzuki auf dem Markt
der Allrounder
den hubraumstärksten
Vierzylinder.

Leistungs- und hubraumstarke Vierzylinder haben im Hause Suzuki Tradition. 1996 brach die Ära der großen Bandit an – eine 1200er zum Toppreis (nackt: 14.490 Mark, S-Halbschale: 15.190 Mark) und mit einem bärenstarken Triebwerk, Modellkürzel GSF. In Vergleichstests machte die Bandit ihren Mit-

Der Druck der vier fetten 81-Millimeter-Kolben ist deutlich zu spüren, die Leistung ist aber gut dosierbar.

schülerinnen ein ums andere Mal eine lange Nase. Doch die Konkurrenz schlief nicht und rüstete auf. Das konnten die Mannen aus Hamamatsu natürlich nicht auf sich sitzen lassen. Getreu dem Motto „Hubraum ist durch nichts zu ersetzen“ präsentierten sie 2001 die neue GSX 1400. Mit exakt 1402 Kubikzentimetern stellt Suzuki den hubraumstärksten Vierzylinder und ein hochwertiges Allroundmotorrad.

DAS ZEIGT SICH SCHON BEIM Platz nehmen. Da kneift nichts, die Beinwinkel sind okay, Lenker und Armaturen liegen gut zur Hand. Die **Sitzhöhe** (790

Millimeter) ist schon fast einsteigertauglich. Motor anlassen und auf geht's. Anfahren mit leicht überhöhter Leerlaufdrehzahl kein Problem. Kein Wunder bei dem Drehmoment. **Zwischen 2500 und 7000/min stehen stets mindestens 110 Nm** zur Verfügung. Die Nennleistung von **106 PS liegt schon bei 6800/min an**, über 7000/min wird's zäh. Die Beherrschung dieser Parade-Galopper ist keine Zauberei. Alles geht äußerst leicht vonstatten: Gas geben, kuppeln, schalten. Der Druck der **vier fetten 81-Millimeter-Kolben** ist deutlich zu spüren, die Leistung bleibt



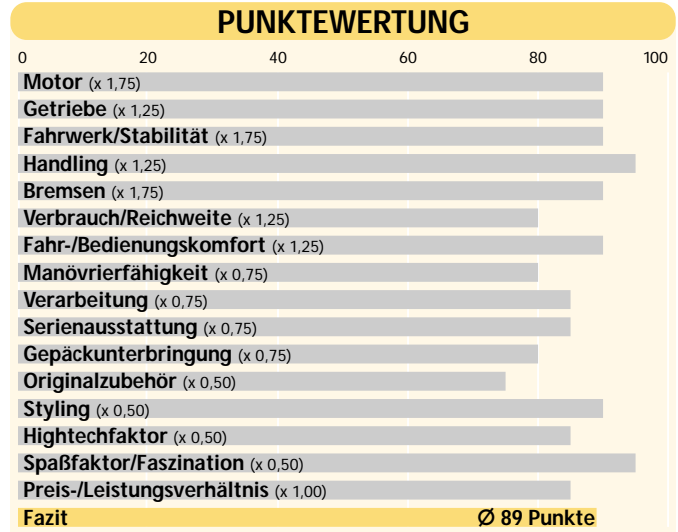
Das Fahrwerk vertraut vorn auf eine rundum einstellbare 46er-Telegabel, hinten auf eine Leichtmetallschwinge mit voll einstellbaren Federbeinen.



Hochentwickelte Technik: luft-/ölgekühlter Motor (SACS), Schmiedekolben, beschichtete Zylinder (SCEM), Einspritzanlage mit zwei Drosselklappen (SDTV).

per Gasgriff aber stets gut dosierbar. Die Gründe für dieses homogene Motorverhalten liegen in der hochentwickelten Technik, die Suzuki ihrem Klassenprimus zuteil werden ließ: **luft-/ölgekühlter Motor (SACS)**, diätgerechte Schmiedekolben mit leichten Bolzen und Pleueln, beschichtete Zylinderlaufbahnen (SCEM), **Einspritzanlage mit je zwei Drosselklappen** pro Ansaugkanal ähnlich den GSX-Rs (SDTV) und **Sekundärluftsystem (PAIR)** machen die Qualität der verwendeten Komponenten deutlich. Was leider fehlt, ist ein Katalysator.

SCHADE, DENN DIE GSX HAT ihre Hausaufgaben ansonsten sauber erledigt. Beispiel Fahrwerk: Vorn arbeitet eine in Federbasis, Dämpfungszug- und -druckstufe einstellbare Telegabel mit satten **46 Millimetern Standrohrdurchmesser**; hinten kümmert sich eine Leichtmetallschwinge mit zwei ebenfalls voll einstellbaren Federbeinen um die Vernichtung der von der Straße ausgehenden Schläge. Das Ansprechverhalten dieser Komponenten ist gut und vermittelt dem Boliden **satten Fahrbahnkontakt**. Für sportliche Fahrweise ist es ratsam, alle



zur Verfügung stehenden Rädern in Anspruch zu nehmen, um die GSX entsprechend zu eichen. Das geht mehr als leicht vonstatten, selbst die **Federbaseinstellung** hinten erfolgt per **Handrädchen**. So abgestimmt, sind immer genügend Dämpfungsreserven vorhanden.

MUSTERSCHÜLERHAFT AUCH DIE Bremsen. Mit guter Dosierung lassen sich Kehren punktgenau anbremsen, und die **Tokico-Sixpacks** greifen sauber, aber energisch zu. Das passt zum leicht zu handelnden Fahrwerk. Kurveneingang anpeilen, umlegen und im Scheitelpunkt

das Gas wieder locker aufziehen. Dabei hält der Musterknabe **exakt die Spur**; lässt sich bei Bedarf schnell mal korrigieren. Und das bei immerhin 256 Kilogramm Leergewicht (mit vollem Tank) und trotz **190er-Hinterradwalze**, die nur bei Längsrillen leichte Kippeligkeit verursacht.

SCHÖN AUCH, DASS SELBST BEI Fahrer diese Leichtigkeit des Suzuki-Primus genießen können. Die Sitzposition mit ausreichend langer Bank und **gemäßigten Beinwinkeln** ist gut, die übrige Ausstattung standesgemäß für einen Allrounder dieser Klasse. In manchen

KOSTEN, TECHNIK, TESTWERTE: SUZUKI GSX 1400

Kosten

Kaufpreis 9530 Euro zzgl. NK Steuer jährlich 104,88 Euro
Haftpflicht 301,95 Euro
Teilkasko 269,42 Euro
Vollkasko 6604,75 Euro

Motor

Luft-/ölgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor. Vier Ventile pro Zylinder, über zwei oberliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Taschenstößel betätigt. Leistung 106 PS (78 kW) bei 6800/min, maximales Drehmoment

126 Nm (12,8 kpm) bei 5000/min. Hubraum 1402 cm³, Bohrung x Hub 81 x 68 mm, Verdichtung 9,5:1. Elektronische Benzineinspritzung. Sekundärluftsystem. Batterie 12 V/12 Ah, Elektrostarter.

Kraftübertragung

6 Gänge, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Kette.

Fahrwerk

Stahl-Doppelschleifenrahmen. Vorn Teleskopgabel, Ø 46 mm, Federbasis, Druck- und Zug-

stufendämpfung einstellbar, Federweg 130 mm. Hinten Leichtmetall-Kastenschwinge mit zwei Federbeinen, Federbasis, Druck- und Zugstufendämpfung einstellbar, Federweg 120 mm.

Räder und Bremsen

Leichtmetall-Gussräder, vorn 3.50 x 17, hinten 6.00 x 17. Bereifung vorn 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 320 mm, Sechskolben-Festsattel, hinten Scheibenbremse, Ø 220 mm, Zweikolben-Festsattel.

Maße und Gewichte

Radstand 1520 mm, Nachlauf 105 mm, Lenkkopfwinkel 64 Grad. Sitzhöhe 790 mm, Gewicht 256 kg, Zuladung 204 kg, Tankinhalt 22 Liter.

Fahrleistungen

Spitze 228 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 3,1 s. Testverbrauch 5,8 bis 7,3 Liter Normal bleifrei/100 km, Reichweite 301 bis 379 km.

Wartungsintervalle

1000, 6000, dann alle 6000 km.

SERIENAUSSTATTUNG + ZUBEHÖR

Serienausstattung

Cockpit mit Tachometer, Drehzahlmesser, Kilometer- und zwei Tageskilometerzählern, Benzinstandanzeige, Zeituhr und Kontrollleuchten. Lenk-/Zündschloss. Kupplungs- und Handbremshebel einstellbar. Haupt-/Seitenständer. Gepäckhaken. Staufach unter der Sitzbank. Farbvarianten: Blau, Blau/Weiß, Silber.



Schnörkellos schönes Cockpit mit Rundinstrumenten.

Details kann die GSX sogar noch etwas drauf legen, wie etwa bei den Prismeneinstellern für die Kettenspannung. Auch die sauber verarbeiteten Chromteile erfreuen das Auge.

FAZIT: DAS ABSCHLUSSZEUGNIS ist dem eines Klassenprimus würdig. **Tolle Leistungsentfaltung, gutes Fahrwerk und feines Finish** könnten die Suzi zum Klassenliebbling werden lassen. Einzige Wermutstropfen sind der fehlende Kat und der Preis von immerhin **über 9500 Euro**. □