



**Verliebt,
verbeult,
verheiratet -
was einen nach
17 gemeinsamen Jahren
alles verbindet ...**

oder: *Gab es ein Leben vor der VX?*

„Die Zeit war reif für eine schnörkellose Maschine“ - so hieß es bei Suzuki 1990, als sie die VX800 auf den Markt brachten.

Insbesondere war die Zeit äußerst reif für mich, die ich seit Jahren hauptsächlich auf der schwesterlichen Dauerleihgabe eines Honda-Softchoppers herumgondelte und mir definitiv unter Zweiradglück etwas anderes vorstellte. Nur wie genau das nun auszusehen hatte, war mir nicht wirklich klar; irgendwas Neoklas-

sisches, unverkleidetes auf jeden Fall, gut anhören sollte sie sich auch... Die Honda XBR Clubman entsprach weitestgehend meinen Vorstellungen - zumindest bis zur ersten Probefahrt, dann musste ich leider feststellen, dass ich mich mit meinen 1,77 m Körpergröße darauf nicht zuhause fühlte. So ein bisschen länger dürfte das Moped schon sein. Es folgten diverse fruchtlose Informationsgespräche über Handlichkeit, Wendigkeit, Verschleißfreiheit, Zuverlässigkeit und andere unerlässliche

Eigenschaften des idealen „Einsteiger-Motorrades“, die ich mit Motorradhändlern, auf Messen und natürlich auch im Motorrad begeisterten Freundeskreis führte. Diesem unerquicklichen Zustand machte schließlich ein guter Freund ein Ende, indem er mir eines Tages ein Bild vor die Nase hielt: „guck mal, meine Neue! Wie findestndudie? Könnst' dir gefallen...“ Und dann war's auch bei mir Liebe auf den ersten Blick und die äußerte sich in der baldigen Anschaffung dieses unhandlichen Schwer-

gewichts. Letztendlich führte die Entscheidung fast alle vorangegangenen gut gemeinten Ratschläge ad absurdum, da das Modell so ziemlich mit keiner der genannten Segnungen ausgestattet ist, aber dazu noch später.

Als eine, deren technisches Interesse sich gerne auf die Tatsache der Wartungsarmut konzentriert, haben Begriffe wie „Kardantrieb“ und „anspruchloser, langlebiger Motor“ (nämlich der aus der 750er Intruder) eine ganz ei-



gene Anziehungskraft. Davon abgesehen können (angeblich!) selbst Italo-Puristen den good vibrations des durchzugsstarken wassergekühlten V-Twins durchaus etwas abgewinnen. Zu haben war dieser mit 50 oder 61 PS, wobei die Leistungsrosselung über zwei, übrigens ganz problemlos aus dem Vergaser zu entfernende, Anschlaghülsen stattfindet. Mit dem allseits hochgelobten Drehmoment bereits der PS-ärmeren Variante verlieren jegliche Überholvorgänge an Schrecken- auch wenn's mal eng wird, kommt es im unteren Drehzahlbereich immer noch zu beruhigend viel Kraftentfaltung.

Um das Thema „Fahreigenschaften der VX“ aber ausschließlich positiv darzustellen, bedarf es sicherlich einer über die Maßen wohlwollenden Grundeinstellung. Ich habe es ihr jedoch nie übel genommen, dass sie um enge Kurven am liebsten herumgetragen werden möchte und so was wie Spitzkehren bergab in erster Linie zu grenzwertigen Erfahrungen mit den einschleibigen Bremsen führen, als zu kurvengemäßen Schräglagen. Warum in den sieben Jahren, die dieses Motorrad hergestellt wurde, niemand auf die Idee kam, es mal mit einer zweiten Scheibenbremse vorne zu versuchen, ist vermutlich nicht nur mir ein Rätsel. Schließlich haben wir es hier bei aller schlichten Schönheit mit einem ziemlichen Brummer zu tun, der schon leer um die 240 Kilo auf die Waage bringt. Mit Beifahrer eine saubere und vor allem punktgenaue Bremsung hinzukriegen, gehört schon zum Kapitel „VX-Fahren für Ambitionierte“ und ist mithin sehr gewöhnungsbedürftig. Ich bin mittlerwei-

le sowieso eher zurückhaltend mit Taxidiensten, insbesondere in Anbetracht meiner Erfahrung, dass Beifahrende nur über den direkten, um nicht zu sagen engen, Körperkontakt zu mir sicher sitzen können – so schön griffig der Haltebügel am Heck auch sein mag.

Eine weitere Frage drängt sich mir bei der Überlegung auf, was um Himmels Willen eine Kubikzahl von 805 bei der Motordimensionierung rechtfertigt. Nur ein paar ccm weniger hätten mir einiges an Steuern erspart, da diese sich ja pro angefangene 100 ccm staffeln. Aber solche Überlegungen spielen vermutlich für Konstrukteure eine eher untergeordnete Rolle. Bis all diese Erkenntnisse meine zugegebenermaßen leicht verblenden Hirnwindungen erreichten, ist erst mal eine ganze Weile vergangen. Ich war sozusagen Tag und Nacht auf zwei (VX-)Rädern unterwegs (apropos Speichenräder hätten ihr eigentlich auch gut gestanden!) und dieses selige Gefühl kennen sicherlich alle, die sich ihren persönlichen Motorradraum irgendwann erfüllen konnten, besonders beim ersten Eigenen.

Meine sicherlich einprägsamste Erfahrung mit den Fahreigenschaften des neuen Motorrads machte ich allerdings dann wenige Monate später in unserem ersten gemeinsamen Urlaub. Vier Wochen Irland hieß das Ziel und der ungetrübte Fahrspaß durch die Inselidylle hielt immerhin so ziemlich genau drei Tage an. Dann kamen bei einer Tour im Regen diverse unglückliche Voraussetzungen zusammen, wie einspurige Fahrbahn, uneinsehbare Kurve, Regen, mieser Belag und entgegenkommender Trecker. Den hätte ich ja noch geschafft, wenn er nicht einen, die gesamte Straßenbreite beanspruchenden, Mähdrescher hintendran gehabt hätte. Für eine Vollbremsung unter derart widrigen Umständen waren meine Bemühungen definitiv nicht VX-



... hängt jeden Crosser ab!



... noch Zweifel??



... na ja, zumindest auf Asphalt ...

kompatibel. Es kam zu einem heftigen Crash, dessen vergleichsweise glimpflicher Ausgang uns (also mir und meinen hinter mir fahrenden Begleitern) noch heute wundersam erscheint. Meinen damals fast neuen Schubert-Helm gibt's noch, wenn auch nur, um sich ab und zu über dessen deutlich erkennbare Beule zu grüseln.

Trotzdem haben wir in diesem Urlaub noch über dreitausend Kilometer hinter uns gebracht,

bis zuhause dann Zeit war, sich alle mit diesem Ereignis verbundenen Folgeschäden mal etwas genauer zu betrachten.

Damals habe ich eine ansehnliche Anzahl von VX-Gebrauchteileversendern ausfindig gemacht, denn neu wären die Ersatzteile (Armaturen, Blinker etc.), wie bei Suzuki so üblich, unbezahlbar gewesen. Ein erst nach einiger Zeit, nämlich beim nächsten Hinterreifenwechsel, erkennbarer

Schaden allerdings, tat deutlich mehr weh – es zeigte sich, dass die Schwinge (Kardan! Guss!!) verzogen war. Ein noch größeres Phänomen in diesem Zusammenhang war, dass bei keinem der oben erwähnten Suzuki-Gebrauchteilehändler eine Ersatzschwinge zu bekommen war. „Leider schon weg!“ hieß es fast durchgehend – irgendwie liegen da doch gewisse Rückschlüsse nahe was die Verarbeitungs- und Materialqualität bei Suzuki betrifft.

Immerhin führte das wohl dazu, dass ich weitere Unfälle seitdem vermieden habe (schließlich kostete so'ne Kardanschwinge auch gebraucht noch über 800 Mark!). Bis heute bin ich stressfrei mit sämtlichen Ersatzteilen aus dieser Zeit unterwegs, sowie dem wieder in seine Ursprungsform gebrachten, seither in Rolls-Royce-ocean-blue neu lackierten Tank. Dass die Gute einige unverwechselbare Macken und Kratzer davongetragen hat, verbindet sie mit ihrer Besitzerin – viel Beul', viel Ehr'. So'ne Art Standard-Lackschaden aber findet man bei vermutlich jeder koffertlosen VX. Ausgerechnet eine pfiifige Idee der Konstrukteure macht der makellosen Optik dann doch einen Strich durch die Rechnung: Da gibt es diese raffiniert unter der Heckverkleidung versteckten Spannurthaken, die man spätestens nach dem dritten Mal Mopedbepacken mühelos wieder findet, da die an dieser Stelle entstandenen Lackschäden unübersehbar auf den Sitz der Halterungen hinweisen. Und wenn wir schon mal bei den Verbesserungsvorschlägen sind – warum hat Suzuki eigentlich keine Handhebel-schützer oder einen Helmhalter spendiert für ihren neuen „Wegbereiter in Sachen Tourenmotorrad“ (wie sie gerne bezeichnet wurde)?

Ansonsten könnte ich mich an dieser Stelle aber auch noch wohlwollend äußern, nämlich über den Verbrauch der VX:



mit den insgesamt 19 Litern Tankinhalt (Normalbenzin) kommt man auch bei unmoderater Fahrweise um die 300 Km weit und der Ölverbrauch war auch bei sehr langen Fahrten

praktisch nicht messbar, was sich bis heute, also bei Km-Stand 80.000, nicht geändert hat. Manchmal war ich sogar der Meinung, dass der Ölverbrauch des Motors gar nicht so weit von dem der Vordergabel weg liegt, da hier die mit schöner Regelmäßigkeit verschlissenen Simmerringe ein definitives Manko darstellen. Dies wäre selbstverständlich ein mit gefälligen Faltenbälgen ausrottbares Übel gewesen, aber dazu konnte ich mich bisher noch nicht durchringen. Ich hab's stattdessen mit der regelmäßigen und sorgfältigen Reinigung der Gabelholme insbesondere nach insekten-trächtigen Sommerfahrten versucht und konnte damit meine mehrfachen, mit jeweils damals noch über 300,- DM zu Buche schlagenden Gabelsim-

merring-Erneuerungsaktionen bis auf weiteres einstellen. Ansonsten bin ich den mäßigen Leistungen der immerhin stufenweise verstellbaren hinteren Stoßdämpfer mit einem Paar Konis zu Leibe gerückt und empfand das als eine sinnvolle Maßnahme.

Sollte spätestens jetzt jemand darüber hinausgehende fundierte technische Insider-Strategien hinsichtlich der Wartung, Aufzucht und Pflege des zarten bzw. in die Jahre gekommenen VX-Pflänzchens erwarten, muss ich sie oder ihn leider enttäuschen. Dass ich inzwischen noch nicht mal mehr einen Ölwechsel selber mache und sämtliche Wartungs- und Reparaturarbeiten in die Hände eines kompetenten Schraubers lege, liegt nicht am unerwarteten Reichtum (höchstens Kinder-Reichtum ...) sondern daran, dass sich die anfallende Arbeit in äußerst übersichtlichem Rahmen hält und Seppl mit dem goldenen Suzuki-Händchen direkt um die Ecke wohnt- an dieser Stelle ein aus tiefstem Herzen kommandes Dankeschön! Was wäre aus der Ollen und mir geworden ohne seine aufopferungsvollen Bemühungen, sie z. B. nach fast zwei Jahren Stillstand wieder zum Leben zu erwecken, wohlgerne ohne dass ich sie auf diese lange Standzeit irgendwie vorbereitet hätte (die harzigen Benzinreste im Vergaser waren später nur eine der anstehenden Herausforderungen...). Sonstige Unterstützung durch den Fachmann war eigentlich nur beim Ersetzen der Kupplung (bei ca. 76.000 Km), bei der Erneuerung diverser Züge oder bei der Wiederbereifung mit neuen Metzeler-Reifen vonnöten (serienmäßig montiert und von Anfang an damit zufrieden gewesen).

Doch nun!! Kaum sind siebzehn Jahre vergangen, rostet mir letzte Woche die Fußraste ab! Das nur am Rande, denn tatsächlich kommen wir hier zu dem Kapitel, was mir die anfangs erwähnten Moped-Fach-



Oben: Unfall

Unten: „Was heißt nochmal auf gälisch moppedwerkstatt?“





leute auch sehr ans Herz gelegt haben – den Wunsch nach der Zuverlässigkeit eines Reismotorrades, welches einen möglichst pannenfrei von jeder Reise wieder heimbringen sollte. Und da zählen solche Lappalien wie durchgerostete Fußrastenhalterungen nun wirklich nicht in der Statistik (auch wenn ich jetzt eigentlich nicht wirklich wissen will, wie es um die sonstigen massiven Metallverbindungsstellen an meinem Motorrad steht, es gibt ja da auch noch durchaus schlechter zu entbehrende tragende Teile am Rahmen und so ... und die Gute musste in ihrem Leben schließlich schon vergleichsweise viel Witterung trotzen, wurde ganzjährig gefahren, stand monatelang im Freien...). Jedenfalls hat sie mich tatsächlich in all den Jahren nicht ein einziges Mal so richtig „klassisch“ im Stich gelassen, mal abgesehen von dem, insbesondere nach längerer Standzeit, beliebten Phänomen der Batterieabschwendung (hm, doch ein Argument für die Clubman und ihren Kickstarter!). Das Geräusch des Anlassers, der erst noch hoffnungsvoll, dann zunehmend jämmerlich vor sich hinöltelt ist mir mindestens ebenso vertraut wie das Krachen beim Einlegen des ersten Ganges vor'm Losfahren, typische VX-Lautmalereien eben, gehören nun mal dazu. Zum Glück ließ sie sich dann aber stets dankbar per Überbrückungskabel vom PKW wieder beleben.

Aber halt, wenn ich jetzt so überlege, gab es doch mal einen Fall, wo nix mehr ging. Allerdings war das nicht auf das Versagen eines technischen Bauteils oder der Elektrik zurückzuführen, son-

dern schlichtweg auf meine gnadenlose Selbstüberschätzung, was das Zusammenspiel meines Mopeds und mir unter widrigen Geländebedingungen betrifft. So nach dem Motto „bisher sind wir ja auch überall prima durchgekommen“ haben wir uns auf der griechischen Insel Korfu in die Berge begeben. Auf Eselspfaden und Schotter-Lehm-Pisten, die zudem noch kurz vorher einem tierischen Regenguss ausgesetzt waren. Ole auf seiner hochbeinigen DR 350 munter vorneweg und ich dann eben irgendwann gar nicht mehr hinterher. Der Vorderreifen hatte sich dermaßen mit Lehm zugesetzt, dass das Rad sich weder vor- noch zurückdrehen ließ. Die nächste Stunde verbrachte ich damit, mühevoll und in homöopathischen Dosen per Holzstückchen den verdichteten Lehmschmudder zwischen Schutzblech und Reifen rauszupopeln. So eine Erfahrung muss man nur einmal machen, das bleibt – passend zum erlebten Anlass – hängen!

Die bisherige Kilometerleistung haben wir hauptsächlich auf Langstrecken erreicht, wo ich ihren ruhigen Geradeauslauf und die entspannte Sitzhaltung gerade bei der Überwindung z. T. auch sehr umfangreicher Tagesetappen von über 800 km sehr zu schätzen lernte. Eines meiner schönsten VX-Reiseerlebnisse fand am anderen Ende der Welt statt. Nicht dass wir in Neuseeland zusammen unterwegs gewesen wären – solche Distanzen haben wir denn doch nicht geschafft. Aber dort wollte ich eine abgelegene Gegend per Motorrad erfahren und so führte mich mein Weg zu einem Mopedverleih in der nächst größeren Stadt der Südinsel, nach Christchurch. Und was bot mir der ansässige Händler dort an, unter nichtendenwollenden Vorbehalten wie „wir haben gerade nix passendes für Dich, allerdings wär da noch ein ganz neues Modell, wirst Du vermutlich nicht kennen, ist vielleicht für dein Vorhaben auch zu schwer, solltest auf



Oben: Korfu

Unten: VX am Ende – der Welt!



jeden Fall erst mal versuchen, ob Du damit klarkommst ...?“ Na?? Genau, eine nagelneue VX800. Meine Begeisterung in diesem Moment konnte er verständlicherweise erst nachvollziehen, als er von meinem zuhause gebliebenen Zweirad erfuhr.

Für die, die sich jetzt fragen warum ich mir gerade für die schwer zugänglichen Ecken des Landes nicht eine Enduro geliehen habe, kann ich nur sagen, ich war auf der Nordinsel auch eine ganze Zeit mit einer DR Big unterwegs, die mir sicherlich andere Möglichkeiten eröffnet hat als die Tourenmaschine. Beide Arten der Zwei-

rad-Fortbewegung auf diesem wunderschönen Stück Erde haben sich jedoch für mich perfekt ergänzt und letztendlich auch meiner zuhause praktizierten „Zweigleisigkeit“ entsprochen, denn die VX hatte fast durchgehend Gesellschaft: getreu dem Motto „4 Räder sind sicherer als 2“ hatte ich eigentlich seit jeher parallel ein Zweitmotorrad mit Stollenreifen (nicht unbedingt für den Winter, eher der Abwechslung wegen). Da jedoch wechselten die Typen, die Marken und die Baujahre immer mal wieder, während die VX und ich ein Paar blieben – und hoffentlich auch bleiben werden!
Anne, Kuhle Wampe Mainz