

SUZUKI SV 1000 S

€ 9790

Suzuki bringt nach dem Erfolg der SV 650-Modelle nun zwei 1000er-Versionen, eine davon als halbverschaltete S.

Nachdem die TL 1000 S und TL 1000 R nicht den großen Erfolg hatten und eingestellt wurden, holt Suzuki nun nach seinem Verkaufsschlager SV 650 noch einmal in der großen Hubraumklasse zum Angriff aus. Das neue Konzept geht dabei wesentlich stärker in Richtung Alltags- und Allroundtauglichkeit als bei den 1000er-Vorgängerinnen.

Basis ist und bleibt der aus der TL 1000 S stammende, flüssigkeitsgekühlte V2, der hier mit geregelter Dreiwegekatalysator und neuer Benzineinspritzung – wie bei den GSX-R-Modellen mit zwei Drosselklappen pro Ansaugkanal – ausgestattet wurde. Zusätzlich sorgt sich ein Sekundärluftsystem um die Minimierung von Schadstoffen im Abgas. Damit ist die Euro 2-Norm locker einzuhalten. Mit einem Bohrung-/Hubverhältnis von 98 x 66 Millimetern misst der Zweizylinder-V 996 Kubikzentimeter Hubraum. Wie in der Reiseenduro V-Strom leistet er gute 98 PS und passt damit perfekt in die entsprechende Versicherungsklasse. Noch ist nicht klar, ob Suzuki auch eine stärkere Version à la TL bringen wird. Je zwei obenliegende, von Ketten



NEU

Einstellbare Federelemente sorgen für guten Bodenkontakt, ein 180er-Hinterreifen für einfaches Handling.

und Zahnradsatz angetriebene Nockenwellen nebst Tassenstößeln steuern vier Ventile pro Zylinder. Damit hat die SV Power genug, um auf sportliche Tour zu gehen. Das Sechsganggetriebe lässt sich sauber schalten und bietet gute Übergänge.

Wie bei den neuen 650ern baut auch die große SV auf

Mit der SV 1000 S betritt eine preisgünstige, dennoch hochwertige Alternative das V2-Parkett.

einen Leichtmetall-Brückenrahmen, der aus Gussteilen zusammengeschweißt wurde. Das senkt die Produktionskosten und damit auch den Kaufpreis des Motorrads. Hinten angeschraubt ist ein Heckrahmen aus stabilem Vierkantstahl, der auf Zweipersonenbetrieb und Beladung ausgelegt ist. Bei

eventueller Beschädigung durch Sturz kann das Heckteil einfach ausgetauscht werden. Die Federelemente sind voll einstellbar. Vorn kommt eine konventionelle Telegabel zum Einsatz, hinten eine Leichtmetall-Profilschwinge mit Zentralfederbein. In punkto Reifenbreite hinten belässt es Suzuki bei einer 180er-Dimension, was dem Handling zugute kommt und dennoch genügend Gummi auf die Straße bringt. Vierkolben-Festsattelzangen mit 310er-Scheiben vorn sowie ein Einkolben-Schwimmsattel mit 220er-Scheibe hinten sorgen für adäquate Verzögerung.

Die Sitzposition ist dank hoch angeschellter Lenkerhälften sportlich entspannt, die Fahrerfußrasten liegen in kommoder Höhe. Allerdings muss der Passagier hinten seine Beine schon in sportlicherer

Haltung zusammenfallen, ein Haltegriff erleichtert das Festhalten. Ganz neu sind das in V-Form gehaltene Diodenrücklicht und die Instrumenteneinheit mit analogen und digitalen Informationen, die in ihrer gezackten Form stark an Cagivas Raptor-Modelle erinnert. Freuen darf sich der Kunde über den unter dem Soziuspolester befindlichen Stauraum inklusive Bügelschloss. Die Halbschale mit integriertem Doppelscheinwerfer hält den größten Fahrtwind vom Oberkörper fern, der Motorspoiler hat mehr optische Gründe. Im Unterschied zu den 650ern haben die 1000er-SV-Modelle zwei Auspuffrohre. Mit einem Kaufpreis von unter 10.000 Euro ist die SV eine echte Alternative zu den weitaus teureren europäischen V2-Motorrädern. □

| | | |
|---------------------------|---|-------|
| Hubraum | 996 cm ³ | G-KAT |
| Leistung/Drehzahl | 98 PS (72 kW)/7600/min | |
| Maximales Drehm./Drehzahl | 101 Nm/6400/min | |
| Motor | 2-Zylinder, V-Motor, flüssigkeitsgekühlt, dohc, 4 Ventile pro Zylinder, Einspritzanlage | |
| Kraftübertragung | 6 Gänge, Kette | |
| Abgasreinigung | SLS, G-Kat | |
| Höchstgeschwindigkeit | 235 km/h | |
| Tankinhalt | 17 l | |
| Gewicht/Zuladung | 210 kg/k. A. | |
| Rahmen | Leichtmetall-Kastenprofil-Brückenrahmen | |
| Federweg vorn/hinten | k. A. | |
| Sitzhöhe | 810 mm | |
| Leistungsvariante | 115 PS (85 kW) | |
| Farben | Silber, Blau-Metallic | |



Der Leichtmetall-Brückenrahmen ist wie bei den neuen 650ern aus Gussteilen zusammengeschweißt, das Stahl-Heckteil ist angeschraubt.

| | | | | | |
|-------|----------|----------|---------|--------|-------------|
| Motor | Fahrwerk | Handling | Bremsen | Sozius | Langstrecke |
| ●●●●● | ●●●●● | ●●●●● | ●●●●● | ●●●○○ | ●●●●○ |