Fahrbericht Suzuki V-Strom 800 DE: Die Wüste ruft

Von Ralf Bielefeldt, cen

Das Kürzel DE steht bei Suzuki für „Dual Explorer“. Vorbehalten ist es Adventure-Bikes, die das Beste aus zwei Welten bieten: Langstreckenkomfort auf Asphalt und Nehmerqualitäten im Gelände. Nach der jüngst überarbeiteten V-Strom 1050 DE tritt jetzt das zweite Modell mit dieser vielversprechenden Bezeichnung an: die komplett neu entwickelte V-Strom 800 DE.

Rahmen, Fahrwerk, Motor und Scheinwerfertechnologie hat Suzuki speziell für seine neue Mittelklasse-Baureihe konzipiert. Elementare Technik-Bausteine wie das brillante Fünf-Zoll-TFT-Farbdisplay, das 21-Zoll-Vorderrad, das abschaltbare ABS am Hinterrad sowie den Gravel-Modus für mehr Spaß auf Schotter übernimmt die 800 DE von ihrer großen Schwester. In der Automobilbranche spräche man in solchen Fällen wohl von der „Demokratisierung von Technologie“ – quasi ein Upgrade von oben nach unten. Und das aus gutem Grund.

Die V-Strom 800DE ist von enormer Bedeutung für Suzuki. Gemeinsam mit ihrer neuen Naked-Bike-Schwester GSX-8S tritt sie an, um verlorenes Terrain für Suzuki wettzumachen. Die Japaner aus Hamamatsu haben sich die vergangenen Jahre merklich zurückgehalten, was echte Neuheiten betrifft. Mit dem 800er-Duo melden sie sich fulminant zurück und kommen quasi zeitgleich mit den neuen Volumenmodellen von Weltmarktführer Honda auf den Markt – der XL 750 Transalp und der CB 750 Hornet.

220 Millimeter Federweg vorn und hinten, 220 mm Bodenfreiheit – das Fahrwerk der 800 DE ist ein echtes Offroad-Statement, auch innerhalb der Familie: Die V-Strom 650 bietet 150 mm vorn und 159 mm hinten, bei der 1050 DE sind es 170 mm und 169 mm. „Das Styling der 800 DE übersetzt die Formensprache des legendären Desert-Racers DR-Z ins 21. Jahrhundert“, verkündet Suzuki bei der Fahrpräsentation auf Sardinien. Klassischer Adventure-Schnabel, Windschild im Rallye-Style, markante LED-Doppel-Linsen als schmale Scheinwerfer-Einheit – die 800 DE fällt auf, auch innerhalb des Suzuki-Trios. Ein Adventure-Bike im besten Sinne.

Breiter und hoher Lenker, komfortable Sitzbank, entspannte Ergonomie. Dazu ein begeisternder Parallel-Twin mit 776 Kubikzentimetern Hubraum, sattem Punch und mäßigem Durst. 4,4 Liter auf 100 Kilometer beträgt der offizielle Normverbrauch. Dank 20 Liter großem Tank kommt die 800 DE also rein rechnerisch 450 Kilometer weit ohne Zapfsäulenstopp. Auf Sardiniens kurvenreichen Küstenstraßen inklusive Schotterabstechern ermittelte der Bordcomputer einen Testverbrauch von 5,3 Litern bei forscher Fahrt. Das macht immer noch knapp 400 Kilometer Reichweite.

Der mittlerweile gängige 270-Grad-Zündversatz verleiht der 800 DE einen kernigen Klang und strammen Durchzug. 84 PS und 78 Newtonmeter leistet der neue Suzuki-Zweizylinder. Zwei Ausgleichswellen sorgen für Laufruhe. Das Ansprechverhalten ist über den „Suzuki Drive Mode Selector“ (SDMS) konfigurierbar. Werksseitig ist der Power-Modus „B“ voreingestellt. Die 800 DE nimmt Gasbefehle hier relativ sanft entgegen und setzt sie gleichwohl spontan um. Im „A“-Modus hängt sie bissiger am Gas. Im „C“-Modus erfolgt die Leistungsfreisetzung eher gemächlich, ähnlich wie bei einem Regen-Fahrprogramm. Die ebenfalls mehrstufige Traktionskontrolle (TC) ist abschaltbar. Im Gravel-Modus („G“) lässt sie mehr Schlupf und damit kontrollierte Drifts zu.

Das zweistufige ABS regelt wirksam und lässt sich am Hinterrad abschalten. Praktisch ist der „Low RPM Assist“: Es hält die Leerlaufdrehzahl, wenn man im Stand die Kupplung kommen lässt oder mit Schrittgeschwindigkeit fährt. Das erleichtert das Anfahren im Gelände. Das Fahren im Stehen klappt dort und auf der Straße ausgesprochen gut. 855 mm beträgt die serienmäßige Sitzhöhe. Durchschnittlich große Fahrer um 1,80 Meter kommen mit beiden Füßen sicher auf den Boden. Optional gibt es im Zubehör eine niedrigere (835 mm) oder eine höhere (885 mm) Sitzbank.

230 Kilo Leergewicht wollen im Stand gehalten werden. Direkte Wettbewerber wie die Yamaha Ténéré 700 wiegen nur 203 Kilogramm, die neue Transalp kommt auf 208 Kilo. Dennoch fühlt sich die Suzuki leicht und ausgewogen an – erst recht im Vergleich zur 252 Kilogramm schweren V-Strom 1050 DE. Die Zuladung beträgt übersichtliche 200 Kilogramm. Im Zubehör gibt es passende Koffersets samt Topcase sowie einen größeren Touren-Windschild.

Über jeden Zweifel erhaben sind das gut abgestufte Sechs-Gang-Getriebe mit bestens funktionierendem Blipper, die einstellbaren Showa-Federelemente und die LED-Beleuchtung rundum. Die Serienausstattung ist durchdacht, lässt aber Wünsche offen. Es gibt beispielsweise keinen Tempomaten, was bei einem Bike mit Langstrecken-Ambitionen verwundert, zumal die Technik im Suzuki-Regal erhältlich ist und die 800er V-Strom dank Ride-by-Wire über die nötigen Voraussetzungen verfügt. Drei Farbvarianten stehen zur Wahl: Mattgrau mit Gelb, Schwarz mit Blau-Lila und das traditionelle Gelb mit Blau. Der Startpreis beträgt 11.500 Euro.
(cen/Ralf Bielefeldt)

Daten Suzuki V-Strom 800DE

Antrieb: R2, 776 ccm, flüssigkeitsgekühlt, Kette, 6 Gänge
Leistung: 62 kW / 84 PS bei 8500 U/min
Max. Drehmoment: 78 Nm bei 6800 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Tankinhalt: 20 Liter
Sitzhöhe: 855 mm
Gewicht: 230 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 4,4 l/100 km
CO2-Emissionen: 104 g/km
Testverbrauch: 5,3 l/100 km
Bereifung: 90/90-21 (v.), 150/70-17 (h.)
Preis: 11.500 Euro (NK je nach Händler)

Bilder zum Artikel

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki V-Strom 800 DE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki