

ZWEITAKT LAUNE

Zu Lebzeiten war ihr kein großer Erfolg vergönnt. Dafür hat die Suzuki GT550 auch heute noch eine unschlagbare Eigenschaft eingebaut: Sie produziert beim Fahren neben unverwechselbarer Zweitakt-Musik ab dem ersten Meter nichts als gute Laune

Text: Uwe Lütjohann Fotos: Lütjohann, Werk



Anfang der siebziger Jahre gab es unter den japanischen Herstellern im Grunde genommen zwei Weltanschauungen: Honda setzte von Beginn an auf Viertakt-Motoren, die übrigen Hersteller taten sich damit zunächst schwer und bauten weiter vornehmlich Zweitakt-Motorräder. Yamaha wagte mit den TX-Modellen einen Ausflug in die Welt der vier Takte, was aber nicht besonders überzeugend gelang. Vor allem bei Suzuki war man bemüht,

den Zweitakter in Richtung Alltags- und Tourentauglichkeit sowie Umweltfreundlichkeit weiterzuentwickeln. Die bei uns eher selten anzutreffende GT 550 ist ein typisches Beispiel dafür.

Dirk Struve aus Schülpe bei Rendsburg besitzt ein „J“-Modell, das 1972 auf den Markt kam und den Spitznamen „Indy“ trägt. Diese Variante mit vorderer Doppelduplex-Trommelbremse ist hierzulande derart selten anzutreffen, dass nicht einmal der Experte die Frage beantworten kann, ob die „J“ jemals in

Seltener Vogel:
Die „Indy“ kam 1972 mit Dreizylinder-Zweitaktmotor, RAM-Air-System und Duplex-Trommelbremse auf den Markt. Bereits ein Jahr später gab es Scheibenbremsen. Die Drei-in-vier-Auspuffanlage tauschte einen Vierzylindermotor vor

Deutschland verkauft wurde. Der berühmte Motorradjournalist Ernst „Klacks“ Leverkus testete im Jahr 1972 eine solche Maschine und war von den Fahreigenschaften sehr angetan. Insbesondere lobte er das kernige Drehmoment bereits bei niedrigen Drehzahlen, das Temperament, die Laufruhe sowie die gute Fahrbarkeit der Maschine. Ausgeliefert wurde die GT 550 dann aber zunächst in die USA und in Japan selbst. Alle Pluspunkte des „Klacks-Tests“ kann Dirk Struve aus eigener Erfahrung bestätigen. Dennoch war die kleine Schwester des „Wasserbüffels“ hierzulande kein Verkaufserfolg.

Der Bauingenieur und Veranstaltungstechniker aus Norddeutschland hatte sich ursprünglich dem Restaurieren und Sammeln von Zündapp-Mopeds und Kleinkrafträdern verschrieben. Für den Alltag oder für größere Reisen wollte er aber wenigstens ein größeres Motorrad in der Garage stehen haben. Natürlich durfte auch das kein

Allerweltsmotorrad sein und so entschied er sich für einen großen touren-tauglichen Dreizylinder-Zweitakter. Da ihm der „Wasserbüffel“ zu teuer und zu schwer war, suchte er gezielt nach der leichteren und handlicheren GT 550-Variante. Die kam ebenfalls mit einem Elektrostarter daher, musste aber kein Kühlwasser mitschleppen. Das „RAM-Air-System“ mit der charakteristischen

Die GT 550 sieht ähnlich aus wie der Wasserbüffel, ist aber wesentlich handlicher

Lufthutze auf dem Zylinderdeckel verkörperte aber unübersehbar und eindrucksvoll technische Innovation.

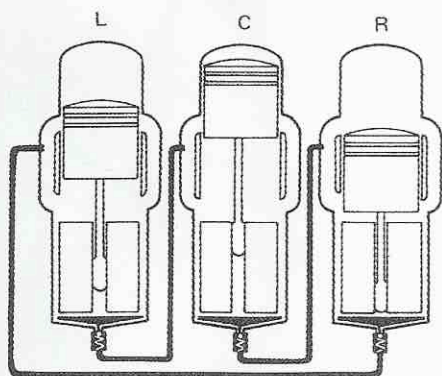
Im Jahr 2007 wurde er in einem großen Internetauktionshaus zwar fündig, doch das Mitbieten scheiterte am damals stattlichen Einstandspreis von 3800 Euro. Zum Glück für ihn wurde das Motorrad nicht versteigert, und der Verkäufer erwies sich als verhandlungsbereit. „Ich

habe dann etwas weniger als 3000 Euro bezahlt, was damals für eine GT 550 immer noch zu viel war“, berichtet Struve. Mittlerweile haben sich die Preise aber deutlich nach oben entwickelt, und aus heutiger Sicht geht der Anschaffungspreis voll in Ordnung. „Ich habe in den Jahren mit dem Motorrad trotz intensiver Recherche in Deutschland noch kein zweites J-Modell gefunden, das zum Kauf angeboten wurde. Insofern scheint eine „Indy“ bei uns etwas Besonderes zu sein, und das schlägt sich natürlich auch im Preis nieder“, freut sich der Schleswig-Holsteiner über sein glückliches Händchen beim Einkauf.

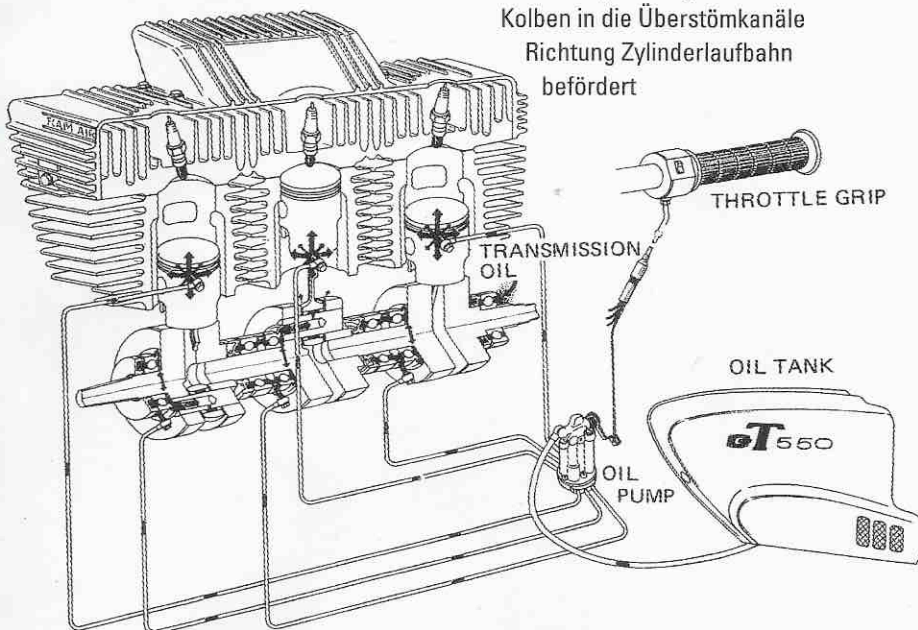
Stuves rare Anschaffung erwies sich als Reimport aus den USA, durchgeführt von einem Händler, der sich eigentlich auf frühe Honda CB 750 spezialisiert hatte. Im Paket musste jener offensichtlich die GT 550 mit abnehmen und vermutlich war er froh, seinen Einstandspreis in etwa wiederzubekommen. Die Maschine war glücklicherweise sehr komplett und original, lediglich der Luftfilter fehlte und musste nach mühevoller Recherche in der Schweiz dazugekauft werden.

Für Dirk ist seine „Indy“ von Beginn an immer etwas Besonderes gewesen, obwohl in den zehn Jahren des Besitzes nur 8000 Kilometer zusammengekommen sind. „Mir geht es heute noch immer genau so wie bei meiner ersten Fahrt mit roter Nummer: Ich bekomme eine Gänsehaut, wenn ich sie fahre. Wenn ich mal schlechte Laune habe, sagt meine Frau immer, ich solle mich gefälligst auf meine Suzuki setzen und eine Runde drehen“, schmunzelt der Zweitakt-Liebhaber.

Sound und Fahrverhalten des dreizylindrigen Zweitakters sind seiner Meinung nach mit keinem anderen Motorrad zu vergleichen. „Man hat subjektiv viel mehr Drehmoment als bei deutlich stärkeren Maschinen“, ist die Erfahrung von Struve. Im Unterschied zur GT 750 aus demselben Hause, ist das Halbliter-Motorrad um vierzig Kilogramm leichter und entsprechend viel handlicher. Und im Gegensatz zur häufig verkauften kleinen Schwester GT 380 benötigt sie aufgrund des kräftigen Drehmomentes



Ausgeklügeltes Schmiersystem im GT 550-Dreizylinder. Als moderner Zweitakter arbeitet der Drilling selbstverständlich mit einer via Gasgriff lastabhängig gesteuerten Getrenntschmierung. Der Öltank fasst 1,5 Liter Zweitaktöl. Verlustöl, das sich im Kurbelgehäuse ansammelt, wird mittels eines Ventilsystems dank Pumpwirkung der Kolben in die Überstömkanäle Richtung Zylinderlaufbahn befördert





So sah Anfang der siebziger Jahre ein Motorrad aus. Auch heute noch begeistern die klassische Linienführung und die liebevollen Detaillösungen. In den Tank gehört reiner Sprit, das Öl wurde über eine spezielle Förderpumpe genau dosiert dazugegeben



kein Sechsganggetriebe und kann sehr schaltfaul gefahren werden.

Die Motoren der GT 380- und GT 550-Modelle sollen der Literatur nach fast baugleich sein, aber es gibt dennoch nennenswerte Unterschiede. „Die GT 550 besitzt im Gegensatz zur GT 380 ein Fünfganggetriebe, einen E-Starter, und die Zündung befindet sich auf der anderen Seite“, so Struve zu diesem Thema. Die Laufruhe dieser Aggregate ist übrigens phänomenal. Der Zweitakt-Enthusiast glaubt Gerüchten, die besagen, dass sich die Techniker der Suzuki-Entwicklungsabteilung die Fähigkeit, Laufruhe, Drehmoment und Zuverlässigkeit in einen Dreizylinder-Zweitaktmotor zu bekommen, bei den deutschen DKW-Automobilen abgeschaut hätten.

Kaum zu glauben, dass Dirk Struve Ende 2011 trotz großer Zuneigung auf die Idee kam, die Suzuki zu verkaufen. Er hatte bereits einen Käufer gefunden

und das Geld erhalten, nur die Fahrzeugübergabe sollte noch stattfinden. Allerdings hatte Struve die Rechnung ohne seine Familie gemacht: Als seine damals neunjährige Tochter vom Verkauf erfuhr, fing sie an zu schluchzen und hörte erst damit auf, als ihr Vater ihr versprach, das Motorrad zu behalten. Der Käufer zeigte sich verständnisvoll

Dirk Struve hätte die GT 550 beinahe verkauft. Seine Familie konnte dies gerade noch verhindern

und die unglückliche Entscheidung wurde zurück abgewickelt.

Insgesamt war der Rendsburger sehr erleichtert und verkaufte stattdessen einige Teile aus seinem Zündapp-Fundus. Auch ein anderes Erlebnis, über das Struve gern berichtet, zeigt, wie viel Charakter und Ausstrahlung dieses Motorrad besitzt. Bei einer Tankpause freute sich kürzlich ein Tankwart laut, dass allein der Anblick

dieser schönen Maschine ihn für das frühe morgendliche Aufstehen mehr als entschädigt hätte.

Obwohl der zufriedene Klacks das 50-PS-Motorrad ordentlich lobte, wurde es auf dem deutschen Fahrzeugmarkt kein Schwergewicht, sondern blieb eine Randerscheinung. Dabei gab sich Suzuki große Mühe, das Zweitaktmotorrad den sich verschärfenden Umweltgesetzen entsprechend anzupassen. So wurde mit der CCI-Frischölschmierung der Ölbedarf der Gasgriffstellung und der Drehzahl genau angepasst und ein zweiter Ölkreis-

lauf (SRIS-System) entfernte das ungenutzte Öl vom Boden des Kurbelwellengehäuses in den Spülkanal des benachbarten Zylinders. Beides führte zu einem geringeren Ölverbrauch und vermied das blaue Zweitaktfähnchen hinter dem Fahrzeug.

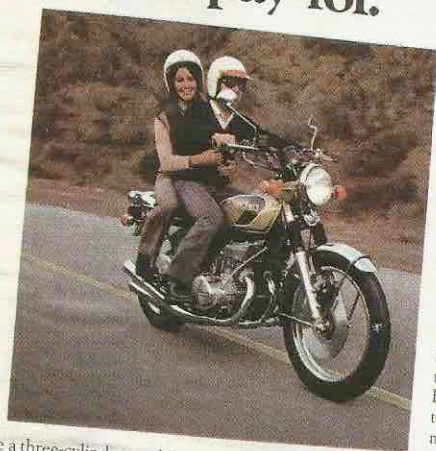
Warum wurde dieses interessante und solide konstruierte Motorrad, das heute so gut beim Publikum ankommt, dennoch kein Verkaufsschlager? Ein echter Wettbewerbsnachteil war die Doppelduplexbremse, die zwar hübsch war, aber die nur gut funktionierte, wenn sie penibel eingestellt war. Aus damaliger Sicht war die GT 550 zudem nicht gerade ein Sonderangebot. Preislich spielte sie in einer Liga mit der BMW R 60/5, die den Ruf der Unzerstörbarkeit hatte und äußerst reisetauglich war. Die Suzuki hatte zwar eine etwas höhere Endleistung, aber die Zweitakttechnik galt zu Beginn der siebziger Jahre möglicherweise schon als veraltet und anfällig. Zudem nahm sich die GT 550 in Tests bis zu elf Liter Benzin auf 100 Kilometer zur Brust. Da der Motorradkauf aber eher ein emotionales als ein rationales Ereignis ist, muss man wohl sagen: Es war ein gutes Motorrad zum falschen Zeitpunkt.

Wie beim größeren 750er Wasserbüffel auch wurde das frühe „J“-Modell

mehr auf einen günstigen Drehmomentverlauf zum Touren ausgelegt, während spätere Varianten eher die Spitzenleistung im Blick hatten und etwas giftiger waren. Um noch mehr Ruhe ins Gefährt zu bringen, hat

Alle Werbemaßnahmen halfen nichts: Gerade in Deutschland stand sich die GT 550 beim Händler die Reifen platt

The Suzuki GT-550 three. It's cooled by Ram Air. So you get all the horsepower you pay for.



The only way you can keep an engine running at full power, is to keep it cool. Otherwise heat distortion creeps in and runs off some of your horses.

And when you have a three-cylinder machine, you've got an even bigger problem because the middle cylinder gets heat from both sides.

That's why you need Ram Air. Ram Air scoops in a big bite of wind and rushes it over, between, and all around the cylinders. This keeps heat distortion at a minimum. Power at a maximum.

At 6500 rpm you're riding 50 horses. They can pull you through a quarter mile in 13.5 seconds. And push the needle up between 110-115 mph wide open.

Of course Ram Air isn't the whole story on the GT-550. You also get electric starting. Hydraulic caliper front disc brake. Telescopic, oil-dampened front fork. 5-way adjustable rear suspension. 5-speed, constant mesh gears. CCI (Crankcase Cylinder Injection) automatic lube. And our 12 month/12,000

mile warranty*
It all comes together in a touring machine for grownups. Big people who want to ride hundreds of miles at a stretch without suffering

deafness, muscle cramps and a bruised tailbone. That's the GT-550 three. A smooth, sophisticated touring machine that never loses its cool. So you don't lose any horses.

*Covers all internal parts of cylinder head, block and transmission. Purchaser must comply with Owner's Manual Instructions: registration must be mailed to Suzuki within 48 hours, and service checks must be made by an authorized Suzuki dealer at 750, 2,000, and every 2,000 miles thereafter during warranty period.

U.S. Suzuki Motor Corporation, 13767 Freeway Drive, Dept. 2041, Santa Fe Springs, California 90670. In Canada, Radco Sales Ltd., 1107 Homer Street, Vancouver, B.C.



MIC Suzuki: built to take on the country.



Seltener Anblick in Deutschland: zwei GT-„J“-Modelle. Die GT 550 stand immer im Schatten des Wasserbüffels. Das RAM-Air-System sorgte für zuverlässige Kühlung des mittleren Zylinders und garantierte so Betriebssicherheit und Power

RAM AIR SYSTEM

54300

Struve beim Ritzel sogar noch einen Zahn mehr als die originale Übersetzung aufgelegt. Im fünften Gang liegen bei Tempo 100 km/h nur noch 4500/min an, was auch den Verbrauch minimiert.

Erreicht wurde der schöne Drehmomentverlauf durch ein Interferenzrohr zwischen den Abgaskrümmern. Später wurde dieses dann weggelassen, was durch ein besseres Schwingungsverhalten des Abgasstromes zu mehr

Man muss die GT-Motoren gut einstellen, damit sie nicht saufen

Endleistung führte, das Drehmoment aber etwas verringerte.

Auch Fahrverhalten und Sitzposition sind nicht zu beanstanden. Dirk Struve fährt zwar sehr sicher, hält sich selbst aber für einen „nicht so begnadeten Fahrer“. Aber die GT 550 sei leicht zu händeln, und daher fühlt er sich beim Fahren sehr wohl auf ihr. Und außerdem erziehe sie durch ihre Charakteristik zur Muße.

Was ihn bei den ersten Fahrten, damals noch mit roter Nummer, zunächst aber sehr störte, war der exorbitante Verbrauch von bis zu elf Litern. „Außerdem zog sie keine tote Henne vom Nest“, so der Besitzer. Die Maßnahmen zur Behebung des Übels waren simpel, aber wirkungsvoll: Die Vergaser wurden zerlegt, Ultraschall-gereinigt und mit Hilfe von „GT-Reiner“, dem Suzuki-Zweitakt-Fachmann aus dem Internet, neu bedüst und abgestimmt. Zudem bekam das Dreizylinder-Schätzchen eine elektronische Zündung – die originale Zündanlage einzustellen, ist selbst Fachleuten kaum möglich. Und dann wurden noch mit dem Endoskop die Innereien der Drei-in-vier-Auspuffanlage begutachtet. Diese Maßnahme erwies sich als Volltreffer, denn die Prallbleche waren abgefault und versperrten teilweise die Strömungskanäle, so dass die Abgase nur gegen einen zu hohen Widerstand entweichen konnten.

Beide mittleren Tüten konnten als Originalteile erworben werden, die äußeren Schalldämpfer wurden einseitig

innen aufgeschnitten und die Prallbleche wieder eingepasst. Seitdem zieht die GT 550 gut durch und begnügt sich mit sechs Litern auf 100 Kilometer. Nicht nur deswegen wird sie Familie Struve auch weiterhin viel Freude bereiten, sie hat sich mit ihren Qualitäten den Status der Unverkäuflichkeit erfahren.

Bis 1978 gab es die GT 550 in Deutschland offiziell zu kaufen, zum Schluss mussten die Käufer die als Restbestände offerierten Motorräder noch

selbst einsatzbereit endmontieren. Während der gesamten Bauzeit gab es über-schaubare Modellpflege, die wichtigste Änderung betraf die Bremsanlage: Ab der Modellreihe „K“ sorgten doppelte Scheibenbremsen bei der GT 550 für eine verbesserte Verzögerung. Die Ära der Zweitakter hatte sich jedoch dem Ende zugeneigt, und so schöne Motorräder wie die dreizylindrigen Suzukis gerieten ins Abseits. Was sie heute umso rarer und somit begehrenswerter macht. □

TECHNISCHE DATEN: Suzuki GT 550, Modell 1972

Leistung: 50 PS (37 kW) bei 6500/min, maximales Drehmoment 60 Nm bei 5000/min

Motor: Zweitakt-Dreizylinder-Reihenmotor, Hubzapfenversatz 120 Grad, luftgekühlt. Bohrung x Hub 61 x 62 mm, Hubraum 543 ccm, Verdichtung 6,8. Drei Mikuni VM28SC-Vergaser. Suzuki CCI-Getrenntschmierung mit 1,5 Liter Ölinhalt. Batteriezündung, Lichtmaschine 12V/210Watt, Kick- und Elektrostarter. Mehrscheiben-Ölbakcupplung. Fünfganggetriebe. Endantrieb über teilabgedeckte Rollenkette

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen. Vorn hydraulisch gedämpfte Telegabel, hinten Stahlrohrschwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen. Bereifung 3.25-19 vorn, 4.00-18 hinten. Vorn Doppelduplex-Trommelbremse, hinten Simplex-Trommelbremse. Radstand 1405 mm, Nachlauf 118 mm, Nachlaufwinkel 61 Grad, Tankinhalt 15 Liter, Trockengewicht 187 kg

Service-daten: Zündkerzen NGK B-7ES oder Denso W-22ES. Unterbrecherabstand 0,3 bis 0,4 mm, Zündzeitpunkt 24 Grad vor OT (plus 3 Grad/minus 2 Grad). Kolbenlaufspiel 0,45 mm (Verschleiß 0,1 mm). Kolbenring-Stoßspalt 0,15 bis 0,35 mm (Verschleiß 0,7 mm). Kupplungs-Reibscheibendicke 3,5 mm (Verschleiß 3,2 mm). Spannungsregler 13,5 bis 14,5 Volt. Gabelöl SAE10W/30, pro Holm 230 bis 240 ccm. Reifenluftdruck vorn 1,6 bis 1,8 bar, hinten 1,8 bis 2,0 bar

Service-Intervalle: Alle 3000 Kilometer Ölpumpe kontrollieren, Zündkerzen reinigen, Getriebeöl wechseln, Vergaser einstellen, Zündkontakte prüfen und Gleitflächen fetten, Zylinder nachspannen, Batterie prüfen, Kette einstellen, Bremsenspiel einstellen, Auspuffschrauben kontrollieren und nachspannen. Alle 6000 Kilometer Ölkohle aus dem Auspuff entfernen, Gasgriff fetten, Lenkkopflager prüfen und nachstellen, alle Schrauben und Radspeichen prüfen und nachspannen, Zündkerzen erneuern. Alle 12 000 Kilometer Vergaser überholen und reinigen, Unterbrecherkontakte erneuern

SUZUKI GT 550 – EINE KLEINE MODELLGESCHICHTE

Nur sechs Jahre war die GT 550 im Angebot. In dieser Zeit gab es einige grundlegende technischen Änderungen und Verbesserungen:

- J-Modell ab 1972, die Erstserie mit Trommelbremsen
 - K-Modell ab 1973 mit Scheibenbremse, keine Faltenbalge mehr an der Gabel, sondern nur noch Staubschutzkappen
 - L-Modell ab 1974 mit neuem Cockpit inklusive Ganganzeige, andere Seitendeckel und geänderter Luftfilter jetzt mit verchromten Seitendeckel und einfacher Austausch des Filters von der Seite, Änderung bei den Vergasern, kein Einzelvergaser mehr, sondern eine Vergaserbatterie
 - M-Modell ab 1975 beschichtete/verchromte Zylinderlaufbahn keine Gussbuchsen mehr
 - A-Modell ab 1976 keine Interferenzrohre mehr zwischen den Krümmern
 - B-Modell ab 1977 Cockpit der GS-Reihe angepasst
 - 1978 Produktionsende
- Jede Modellreihe bekam eigene Farben



Preislich haben die GT 550 auf dem Klassik-Markt ordentlich zugelegt. So original wie Dirk Struves Suzuki wird kaum ein Fahrzeug angeboten. Als „J“ ist sie bei uns ohnehin so gut wie nicht zu bekommen

