Set-up Fahrwerk*

Gabel	–
Federbeine Vorspannung	Stufe 4

* Fahrergewicht 75 kg plus Ausrüstung

Messwerte*

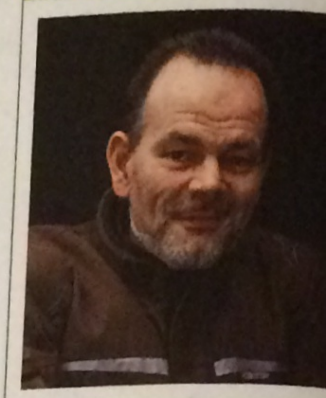
Leistung (an der Kupplung)	24,3 PS
Drehmoment	27,8 Nm
Gewicht vollgetankt	174 kg
Leistungsgewicht	7,16 kg/PS
Höchstgeschw.	141 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	11,4 s
Durchzug (im höchsten Gang) 50–120 km/h	20,6 s
Tachoabweichung 100 km/h	+ 8 %
Testverbrauch	4,1 l Super
Tankinhalt	12,0 l
Reichweite	292 km
Verzögerung aus 100 km/h	43,9 m
mittl. Verz.	8,8 m/s²
Zuladung	150 kg

2D Fahrleistungsmessungen mit 2D Datarecording

Technische Daten

Motor: 17,1 kW (23,3 PS) bei 6500/min, max. Drehmoment 27,4 Nm bei 3000/min, fahrtwindgekühlter Viertakt-Einzyl. mit rollengelagerter Kurbelwelle ohne Ausgleichswelle, Hubraum 399 cm³, Bohrung x Hub 87,0 x 67,2 mm, Verdichtung 8,5:1, zwei Ventile, über eine oben liegende, zahnkettengetr. Nockenwelle u. Kipphebel betätigt, Trockensumpfschmierung, Zünd-/Einspritzelektronik, eine Drosselklappe, ø 34 mm, Kickstarter, manuelle Dekompressionshilfe, G-Kat, SLS, Lima 180 W, Akku 12 V/7 Ah
Kraftübertragung: Fünfganggetriebe, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, O-Ring-Kette, Gesamtübersetzung: 17,8/11,8/9,0/6,9/5,9
Fahrwerk: Einschleifen-Stahlrohrrahmen mit geteilten Unterzügen, angeschweißtes Stahlheck, v. Telegabel, Standrohr-ø 35 mm, h. Zweiarm-Stahlrohrschwinge, direkt angelenkte Federbeine, Federbasis einstellbar, Federweg v./h. 150/105 mm
Räder: Drahtspeichen-Räder mit Alu-Felgen, v. 1.85 x 18, h. 2.15 x 18, Reifen Metzeler ME 77, v. 90/100-18, h. 110/90-18, v. eine 298-mm-Scheibenbremse mit Zweikolben-Schwimmsattel, h. 150-mm-Simplex-Trommelbremse
Preis Testmaschine: 5.795 Euro (plus Nk.)
Garantie/Wartung: zwei Jahre/Inspek. bei 1000 km, dann alle 10.000 km inkl. Ventilspielkontr.

Meinung



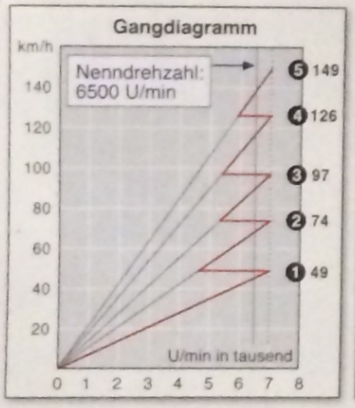
Guido Saliger

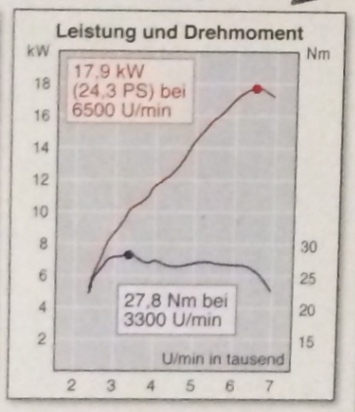
Die in Japan noch immer produzierte SR400 nach Deutschland zu holen, scheint kein schlechter Einfall zu sein. Zum einen passt sie perfekt in die vom Customizing-Fieber geprägte Zeit – KEDO und Co. freuen sich. Zum anderen wird der eine oder andere in wehmütiger Erinnerung an die Jugend noch einmal schwach werden. Aber ganz bestimmt nicht auf dem Kickstarter, weil die SR mal wieder nicht wollte.

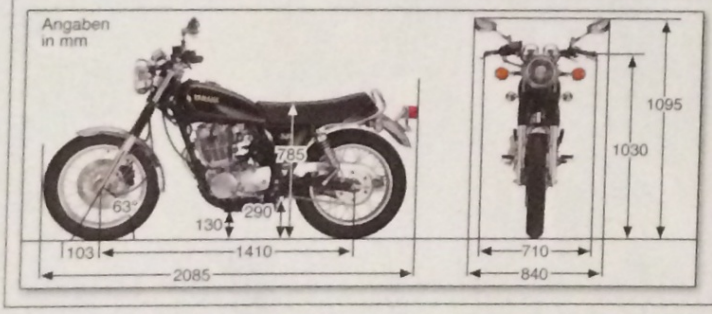
Gute alte Zeit: Hinten wurde mit der Trommel gebremst. Und einen zumindest vollständigen Werkzeugsatz in einem separaten, abschließbaren Behälter gab's auch. Der 400er steht mit über 24 PS an der Kupplung gut im Futter (Leistungsdiagramm).

Maße und Messwerte

2D Alle Messungen mit 2D Datarecording; Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand Modell 200-i; Leistung an der Kupplung







Anteil an den gepflegten Manieren. Anstandslos bummelt die SR im Fünften bei 2000 Touren durch die Stadt. Hackt nicht auf der Kette rum, schüttelt sich nicht wie ein nasser Pudel und gehorcht ohne Verschlucker dem Kommando »Gas auf«.

Da verzeiht man dem Zweiventiler gern, dass er ab 4500/min am Hintern kribbelt. Nach einer gewissen Zeit nimmt man die Vibrationen gar nicht mehr wahr. Einerseits, weil sie nicht von der gemeinen taubmachenden Sorte sind, andererseits, weil bei flotter Fahrt eh Gänge und Drehzahl wechseln. Im Lenker schlucken die gummigelagerten Riser, an den Füßen Gummiauflagen auf den Rasten die Vibrationen.

Obwohl die 400er brav aus dem Keller stapft, bergauf braucht's Drehzahl, und in der Ebene dann, wenn's ans Überholen geht. Ein Schlüsselmoment, der in die PS-arme Einsteigerzeit zurückversetzt. Was heute mit einem Dreh am Gasgriff spielerisch abläuft, wird zur Aufgabe, die Planung erfordert. In der realen Welt ist die Zeit nicht stehen geblieben, Standard-Käfer und 50-PS-Kadett sind längst von 100-PS-Kompaktwagen ersetzt. Also vor dem Ausscheren Anlauf nehmen. Nach einem kleinen Verschnaufer bei rund 5500/min dreht die SR frisch über 6000 Touren hinaus. Auf der Autobahn tief geduckt und mit Rückenwind sogar im letzten Gang in den roten Bereich bei 7000/min, was die Tachonadel auf über 150 Sachen treibt. Aber da wollte die SR eigentlich nie hin, und da werden auch die wenigsten ihre neue alte SR auf die Probe stellen. Denn an der SR hat sich ja wirklich nicht viel geändert. Aber das, was geändert wurde, ist zu hundert Prozent gelungen. Sich mit der SR zu versöhnen, fällt da nicht weiter schwer.

Text: Guido Saliger
Fotos: A. Klee, J. Zell