

Allt om MC provkör Suzuki GV 1400 LX Cavalcade

HIGHWAY CRUISER

Suzuki har dröjt lite längre än de tre andra japanska mc-märkena med att presentera en super-tourer i Gold Wing-klassen.

Men i fjol stod den magnifika GV 1400 Cavalcade färdig att släppas ut på den amerikanska marknaden. Och i år har den kommit till Sverige.

Allt om MC har provkört den lyxiga komfortglidaren.

Av Göran Källstrand (text), Hagen Hopp (foto)

■ ■ ■ När Honda kring mitten av 70-talet bestämde sig för en inbrytning på den Harley-Davidson-behärskade glidar-marknaden i USA med sin Gold Wing, blev framgångarna större än man vågat hoppas. Som alltid följde hela den japanska mc-industrin mycket noga med vad som hände.

Mycket snart insåg man att amerikanerna oftast byggde vi-

dare på sina hojar och monterade kåpor, packväskor och annan touringutrustning. För att nu inte tala om all krom och glitter, som en snabbt växande tillbehörsmarknad tillhandahöll, förstås.

Så det amerikanska Honda-folket såg till att utveckla Gold Wing till en komplett, fabriksbyggd super-tourer, med lyxig standardutrustning.

De andra japanerna hakade naturligtvis på så fort man någonsin kunde. Yamaha XVZ Venture, med 1200 kubiks V-fyra, och Kawasaki Voyager, med Z 1300-ans 1.3 liters raka sexa, kom 1983-84. Men det dröjde ytterligare ett år innan Suzuki GV 1400 Cavalcade premiärvisades. I USA har den nu funnits att köpa i drygt ett år, men från och med i år kan också intresserade svensk-

ar bli Cavalcade-ägare. De första exemplaren har nämligen kommit in till generalagenten under sommaren. Men då gäller det att kunna och vilja lägga upp 93.000 riksdaler.

För mycket pengar för en motorcykel? Ja, nog är det en aktningvärd slant. Men kanske man trots allt inte bör låta sig fixeras vid inköpspriset.

Om man jämför med båt-folket, som ofta får betala mer än så, och som är precis lika säsong- och väderberoende som hojåkarna, kanske man kan se prislappen i en lite annan belysning?

Man kanske heller inte ska blunda för att Cavalcadeköparen får en hel del mer godis med i standardutrustningen än båtspekulanten, som hamnar i samma prisklass.

Men låt oss för den skull inte glömma att man också måste

Vänd







— Belyst make up-spegel i topboxens lock! På bilden saknas den specialsydda nylonbag, som följer med till alla tre packväskorna.

stund. När den tystnat är nivåanpassningen gjord.

Något förvånande är det kanske att Suzuki inte satsat på så kallade kopplade bromsar. I Amerika har det varit svårt att övertyga mc-åkarna om fördelarna med att använda frambromsen. Därför har bland annat både Honda och Yamaha helt sonika kopplat samman ena framskivan med bakbromsen. Det systemet har dock alltså inte Suzuki anammat.

Bromsutrustningen på Cavalcade håller annars hög standard. Regjäla skivor, dubbla fram och enkel bak, med dubbelkolvsok, där kolvarna trycker på skivan från varsin sida, ger bra effekt utan att kräva stor muskelkraft. Särskilt bra gillade vi

HIGHWAY CRUISER

Forts. från föreg. sida

kunna vänta sig ganska mycket kvalificerad motorcykel, för så här stora pengar. Hur står sig då Suzuki Cavalcade i en krass jämförelse med vad mc-marknaden i övrigt har att locka med?

Imponerande V-fyra

■ Grunden för det hela är en bamsig, vätskekyld V-fyra, på hela 1360 kubik, som mullrar imponerande i en ganska konventionell chassikonstruktion.

Suzuki har i den här motorn valt en vinkel på 82 grader mellan cylindrarna, vilket tillsammans med en 180 graders vevaxel ger en nästan helt vibrationsfri gång.

I Cavalcademotorns toppar används förstas TSCC-tekniken — Suzukis så kallade dubbelvirvelkammersystem i förbränningsrummen — med fyra ventiler per cylinder. De dubbla kamaxlarna drivs av kedjor, med automatisk sträckning. Kammarna påverkar ventilerna via hydrauljusterade ventillyftare, vilket gör att man

slipper ifrån den vanliga ventiljusteringen.

Tändningen är av den brytarlösa typen och bränslet matas genom fyra 33 mm Mikuniförgasare.

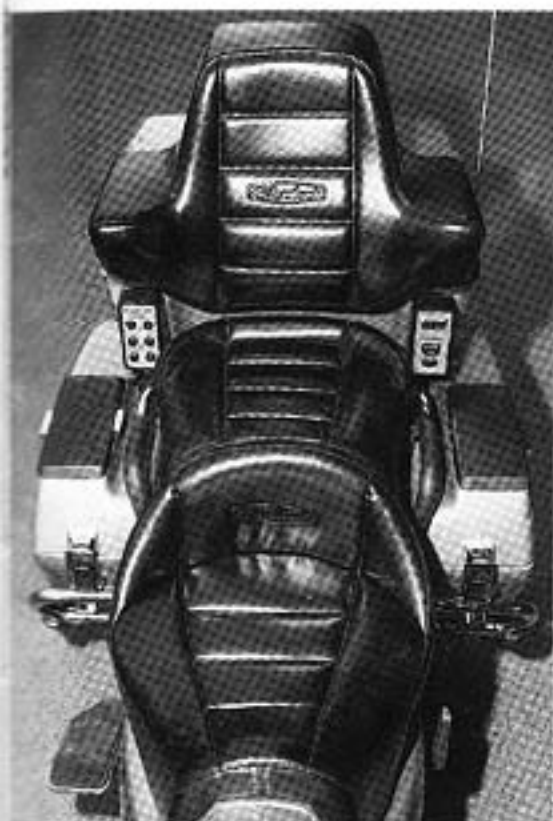
Transmissionen består av en hydrauljusterad, flerskivig vätkoppling, som via en femväxlad låda och kardan driver bakhjulet.

Chassimässigt har Suzuki valt samma principer som konkurrenterna: en konventionell ram med teleskopgaffel fram och sving, med dubbla luftassisterade dämpare, bak. Kardanröret utgör ena svingarmen.

Liksom på tex Gold Wing och Venture finns en inbyggd luftkompressor för fjädringen. På Suzukin sköts anpassningen av lufttrycket i bakfjädringen, till den last man för tillfället kör med, på elektronisk väg. Trycker man på en liten knapp, till vänster på käpsargen, hör man hur luftkompressorn jobbar en liten

— Packutrymmet är enormt på Suzuki Cavalcade: 158 liter rymmer de tre boxarna tillsammans. Marknadens generösaste?





▲ — Passageraren vilar fötterna på rejäla fotplattor, som kan ställas i olika lägen. Även förarens fotpinnar kan flyttas i tre olika lägen.

◀ — Suzuki Cavalcade bjuder sittkomfort som ingen annan! Suzuki-fabriken säger sig ha satt upp målet att passageraren ska sitta minst lika bra som föraren!

faktiskt bakbromsen, som gav ovanligt bra verkan utan att låsa.

349 kilo torr

Hur trivs nu en sån här jättemaskin på de svenska vägarna? För att Suzuki Cavalcade är en osedvanligt bamsig hoj, är det inget snack om! Siffror som 349 kilo torr vikt och 1 670 mm hjulbas talar sitt eget språk!

Men man målar nog gärna upp problemen större än de egentligen är. Visst ställer vikten och storleken till det lite för föraren ibland. Att vända på en liten väg, till exempel, hör till sådant man mycket gärna undviker. Precis som alla de andra

bamse-glidarna vi provat, känns Suzuki Cavalcade lite tung och klumpig, när det kommer till balansakter i lågfart. Flack gaffelvinkel — hela 30 grader — och lång hjulbas gör den till lite svajig.

Så någon dröm att krypköra i tät kötrafik är väl knappast Cavalcaden. Men övning ger färdighet även i det här fallet — med lite träning vågar man sig in i storstadstrafiken också. Och då finner man att bilisterna faktiskt oftast håller inne de vassa armbågarna och visar tydlig respekt. Och visst inbjuder Cavalcaden till vördnad — den ser nästan majestätisk ut, när den glider fram i trafiken!

"Autopilot"

Men det är ändå på de breda, stora vägarna Cavalcaden hör hemma. Den är rätt och slätt vad amerikanerna kallar en highway cruiser. Har man väl fått styrfart, är komforten nästan osannolik. Och svår att köra är den definitivt inte, när den får sträcka ut!

Motorn går i stort sett helt vibrationsfritt. Stabiliteten är perfekt, bara det inte blåser för kraftig sidvind — då blir de stora kåporna ett ordentligt vindfång!

Den viljestarka V-fyran behöver ingen övertalning för att suga i kraftfullt ända från 1500 varv. Över 2000 accar den som en sportmaskin och drar sedan lika vildsint hela vägen upp till rödstrecket vid 7000 rpm. Gashand-

taget går lätt, men tycker man ändå att det blir jobbigt, är det bara att slå på den automatiska farthållaren, cruise kontrollern. Sedan håller hojen själv den inställda farten backe upp och backe ner!

Växellådan är ganska glest stegad, vilket inte är någon nackdel, med så praktfullt botten drag.

Den höga utväxlingen på femmans växel ger lågt motorvarv och behagligt motorljud. Någon extremt låg bränsleförbrukning medförde den dock inte: vår snittförbrukning låg på 0,72 liter milen. Med en tankvolym på 23 liter bör aktionsradion ändå bli ganska respektabel, uppåt 30 mil.

Tankningen sker för övrigt genom en liten lucka alldeles framför sätet, eftersom tanken är placerad under sadeln. På tankens vanliga plats finns istället en attrapp av plast, som innehåller stereoanläggningen och förgasarnas luftfilterbox.

Superkomfort

Fjädringen, är nära nog perfekt anpassad för cruising på motorvägar, där maskinen flyter fram mycket skönt. Men det svenska vägnätet håller långt ifrån alltid den standarden. Därför skulle man gärna velat ha möjlighet att ändra inställningen av fjädringen manuellt, med

Forts. sid 57

Suzuki Cavalcade GV 1400 LX

TEKNISKA DATA

Motor: 4-cyl., vätskekyld, 4-takt, 82-graders V-motor, 180-graders vevaxel, DOHC, hydrauliska ventilyftare, automatisk kamkedjesträckare, elstart.

Cylindervolym: 1360 cc, (borrning och slag 81 x 66 mm)

Kompression: 9,5:1

Förgasare: 4 st 33 mm Mikuni.

Smörjsystem: vätskumsmörjning, oljemängd 4.2 liter.

Tändsystem: CDI, generatoreffekt 500 W

Angiven effekt: anges ej.

Angivet vridmoment: anges ej.

Transmission: 5-växlad låda, våt flerskivig hydrauliskt manövrerad koppling, kardan till bakhjulet

Elsystem: 12V - 20 Ah batteri, strålkastare H4 60/55 W.

Fjädring: Fram: Oljedämpad teleskop med 150 mm fjädringsväg. Bak:

Suzuki Auto Leveling System.

Framgaffelvinkel: 30 grader

Däckdimension: Fram 130/90-16, bak 150/90-15

Bromsar: Fram dubbla, luftassisterade dämpare med skivor och bak enkel skiva, alla med dubbelkolvsok.

Tankrymd: 23 liter.

Hjulbas: 1 670 mm

Längd x bredd x höjd: 2530 x 935 x 1550 mm.

Sitthöjd: 780 mm

Vikt: 349 kg torr och 385 kg tjänstevikt

Pris: 93.500:-

Generalagent: KGK Suzuki, Box 965, 191 29 Sollentuna.

Alla uppgifter lämnade med reservation



— Här finns det grejor: vid vänster handtag har man, förutom kopplingshandtag, helljusomkopplare, signalhornsknapp och blinkersreglage — med automatisk återgång — också manöverdon för radion. I det lilla fönstret snett till höger om varvräknaren ser man stationsinställningen. Till höger finns, förutom gas, handbroms, nödstopp och startknapp, reglagen för "autopiloten". När den är inkopplad lyser en kontrollampa längst ner till vänster på mätarpanelen. Nedanför tändningsnyckeln sitter knappar för digitalklockan. Tiden visas i fönstret ovanför nyckeln. Där syns också vilken växel som är ilagd. Om något fel uppstår, till exempel trasigt bakljus, ser man istället en symbol på samma display.

HIGHWAY CRUISER

Forts. från sid 49

kompressorerna hjälper. Vid kurvtagning på mindre vägar kunde man ibland också känna en svag slingertendens, som vi också tror skulle kunna kureras med lite styvare ställd fjädring.

Förarens sittkomfort på Cavalcaden är helt enorm. Man sitter visserligen där man sitter, på den breda, skålade dynan, men fotpinnarna kan flyttas i tre olika lägen och även styret kan justeras.

Den stora kåpan och den höga rutan skyddar mycket bra — bara fötterna och underbenen har överlämnats åt väder och vind. Även en lång förare ser framåt genom själva rutan, som för övrigt är höj- och sänkbar i



— 16-tums framhjul — med däckdimension 130/90! — stadig framgaffel med extra gaffelbrygga och dubbla bromsskivor med dubbelkalvsok.

viss mån. Man åker behagligt i öppen hjälm. Till och med passageraren skyddas mot vindar och turbulenser.

Backspeglarna är stora och ger utmärkt bakåtsikt. De håller dessutom undan fartvinden från händerna.

En ovanlig komfortdetalj är farthållaren, som kan kopplas in på femmans växel. Det är bara att slå på det mikroprocessorstyrda systemet och sedan "läsa" farten, med ett litet tryck med tummen. Systemet kopplas ögonblickligen ur om man till exempel rör bromsarna eller slår av gasen.

Den originalmonterade stereon är egentligen ett helt kapitel för sig. Den innehåller stereoradio, kassettspelare och intercom. Högtalarna är monterade i kåpan och man kan till och

med höra musik hyfsat i motorvägsfart! Radion med FM och MV är självökande och har knappar för snabbval. Självökning och volym kan ställas från styret. Passageraren har också en panel med knappar för sökning och volym.

Hela stereo-modulen kan lyftas ur och även låsas in under en lucka.

Belyst make up-spegel

Om komforten på förarplatsen håller hög klass, vill vi påstå att passagerarens bekvämlighet är ännu ett strå vassare! Skönare än så här är det nog svårt att sitta på en motorcykel! Att Suzukis tekniker verkligen ansträngt sig på den här punkten är inte att ta fel på.

Sittdynan är bekväm och högt placerad, så att utsikten är bra förbi föraren. Dynan kan dessutom pumpas upp under färd, med hjälp av luftkompressor! Och inte nog med det; på topboxen är ett ryggstöd med armstöd (!), monterat. Ryggstödet har ett övre och ett nedre svankstöd och båda kan, var för sig, ställas in med hjälp av luft! Topboxen med sitt ryggstöd kan skjutas i längdled, om passageraren trycker in ett litet handtag. På så sätt kan sittställningen varieras inom ganska vida marginaler. Till detta kommer två ordentliga fotplattor, istället för fotpinnar, som också kan ställas i olika lägen.

Om passageraren är en dam, kan den belysta make up-spegeln i locket på topboxen kanske ha sitt värde.

Packutrymmet går minsann heller inte av för hackor. Topboxen rymmer 68 liter och de båda sidväsorna vardera 45 — den sammanlagda lastvolymen blir alltså 158 liter!

Godis-förteckning till Suzuki Cavalcade

- * 500 W generator med inbyggt eluttag för tillbehör
- * Ställbar höjd på vindrutan
- * 158 liters lastvolym i toppbox och packfickor
- * Urtagbara innerbagar till toppbox och packfickor
- * Elektropneumatisk nivåkontroll av fjädringen.
- * Justerbar ljusbild med vred i kåpan
- * Friskluftsintag under framrutan
- * Ergonomiskt riktigt utformade sadlar
- * Pneumatiskt reglerbar sadelhöjd och svankstöd för passageraren
- * Passagerarfotpinnarna ställbara även under färd
- * Förarfotpinnarna ställbara i tre lägen
- * Belyst make-up spegel i toppboxen
- * Dubbla prylfack i kåpan
- * Kromade motorskyddsbågar
- * Kontrollpanel med varningsindikator för framlampa, bakljus, batterisyrnivå och sidostöd.
- * Instrumenteringen omfattar elektronisk varvräknare, bränslemätare, vattentemperatur, digitalklocka, varningslampor för oljetryck, blinkers, neutral-läge, helljus och cruisekontroll. Dessutom digital indikering av ilagd växel.
- * Cruisekontroll
- * Stereoanläggning med självökande radio och fjärrmanövrering. Stereon innehåller också intercom.



Nedanför vänstra högtalaren sitter en ratt för höjdinställningen av halvljuset. "Auto-level"-knappen till vänster på kåpsargen sätter igång den automatiska nivåregleringen av bakfjädringen, med hjälp av inbyggd luftkompressor! Mitt i "bensintanken" har den läsbara luckan för stereon fallits undan. Hela apparaten, som omfattar stereoradio, kassettspelare och intercomanläggning kan lätt lyftas ur.

Till alla packboxarna hör specialsydda innerväskor av nylon, som gör det lätt att bära packningen med sig, om man så vill. Packväskorna är annars fast monterade på hojen.

Checkpanel

Att parkera Cavalcaden kräver en viss omsorg, men är annars utan problem. Bortsett från att det nästan alltid samlas folk, som framför allt vill veta vad hojen kostar, är det naturligtvis tyngden som alltsammans handlar om. Sidostödet låter hojen lu-

ta ordentligt, så att den inte stjälpes åt fel. Men det gäller att ha fast mark — eller någon liten platta under stället.

Att få upp Cavalcaden på centralstödet går lättare än man tror, tack vare en extra hävarm, som man faller ut och trampar på.

Som sig bör på en komfortmaskin av detta slag, kändes alla reglage, spakar och pedaler genomtänkta och fungerade bra.

Bortsett från all extrautrustning, omfattar instrumenteringen den vanliga uppsättningen mätare och kontrollampor. Naturligtvis ingår både tempmätare och bränslemätare och dessutom en digitalklocka.

En särskild checkpanel, där man normalt ser klockan och vilken växel man har i, visar också om det blir fel på strålkastaren, bakljus, syranivå i batteriet, utfällt sidostöd o.s.v.

Kontrolllamporna är annars de vanliga, plus en lampa som lyser när farthållaren är påkopplad.

Blinkersreglaget återgår automatiskt och det finns också möjlighet att använda körriktningsvisaren som varningsblink.

Underhållet av en Cavalcade består sannolikt av många timmars putsande varje säsong, men det mekaniska bör å andra sidan inte kräva särskilt mycket tillsyn.

Hydrauliska ventillyftare, brytarlöst tändsystem och karddrift gör Cavalcaden tämligen underhållsfri. □