

VERGLEICH

HONDA INNOVA 125/SUZUKI ADDRESS 125



Mittel zum Zweck

Niedrige Anschaffungs- und Unterhaltskosten standen bei ihrer Konzeption an oberster Stelle in der Prioritätenliste: Honda Innova und Suzuki Address bereichern ab sofort den deutschen Achtelliter-Markt.

Wie heißt es doch so schön: Der erste Eindruck entscheidet. Nicht nur beim Bewerbungsgespräch oder in der Polizeikontrolle. Die Ankunft der beiden Low-Budget-Roller mit fernöstlichem Touch sorgte in der Redaktion jedenfalls durchgängig

für eine humorvolle Grundstimmung. Es ist auch wirklich ein schöner Anblick: Kawas Heavy-Duty-Cruiser VN 2000 und die hoch aufragende KTM Adventure scheinen die beiden neu-deutsch »High-Wheel-Scooter« genannten 125er in der Tiefgarage schützend wie Großeltern

unter ihre Fittiche zu nehmen. Mit ihrem sensationell niedrigen Lebendgewicht von gerade einmal zwei Zentnern vollgetankt, ihren großen, aber dünnen Rädern im Trennscheiben-Format und ihren Zahnstocher-Telegabeln machen sie in der Tat einen etwas schwächlichen Eindruck im derzeit extrem großvolumigen Testfuhrpark. Ein Kollege frotzelte sogar herb: »Die beiden sind entweder zu früh aus dem Nest gefallen oder ausgesetzt worden. Damit kann

man sich doch hierzulande nicht auf der Straße blicken lassen, ohne sich lächerlich zu machen!« Harte Worte – nach zweiwöchigem Aufenthalt in unseren heiligen Hallen hat sich aber auch dieser Skeptiker von den Alltagsqualitäten der Roller überzeugen lassen und freut sich auf ein Wiedersehen mit dem sympathischen Duo.

In der Tat ist der Anblick der 125er in unseren Breitengraden etwas ungewöhnlich. Hierzulande tummeln sich auf dem



Im Multirefektor-Scheinwerfer steckt ein 35 Watt-Birnenchen (o.). Asien-erprobte Kommandozentrale mit digitaler Tankanzeige (u.).



Gekapselter Kettenantrieb mit praktischem Guckloch für Wartung und Pflege (o.). Riesensache: Rücklicht, Blinker und Haltebügel (u.).



Wieselflink lassen sich die Roller dank der Schmalspurbereifung durch Radien jeglicher Art stechen (l. und u.).

kleinvolumigen Rollermarkt bis 125 Kubik hauptsächlich die klassischen Vertreter mit deutlich kleineren, dafür breiteren Knubelrädern, wartungsarmer Triebwerkschwinge, idiotensicherer Vollautomatik und sportlicher Optik, oder gleich die deutlich schwergewichtigeren Edelvarianten mit ausladender Verschallung, Sänftenkomfort und womöglich noch Bordcomputer. Für letztere darf dann aber auch gleich ein dicker Batzen Knete über die Ladentheke geschoben werden, bei ersteren erhält man am unteren Ende der Preisskala oft nur fragwürdige Qualität.

Genau an diesem Punkt setzen die beiden kleinen Japaner an, die aus Kosten- und Vertriebsgründen in Thailand gefertigt werden: solide, bewährte Viertakt-Technologie, sorgfältige Verarbeitung und bewusst spartanische Ausstattung – fertig sind die Mobilmacher für den kleinen Geldbeutel.

Hondas Innova ist dabei nicht wirklich neu. Weltweit taucht er auch unter den Namen NF, Supra und Wave auf und geht in seinen Grundzügen auf den – im Nachhinein gesehen – Geniestreich CUB (Cheap Urban Bike) aus den

fünfziger Jahren zurück. Das »billige Stadtfahrzeug« entwickelte sich in Asien zum Quasi-Standard-Fortbewegungsmittel und Transportwunder für alles und jeden. Suzukis Address dagegen hat eine andere Geschichte. Während die Modelle unter 125 Kubik mit den klassischen Kleinroller-Merkmalen daher kommen – allen voran Vollautomatik und kleine Räder – lehnt sich die brandneue Achttelliter-Variante konzeptionell sehr stark an den Millionenseller von Honda an. Feine Unterschiede treten dennoch zu Tage, die erst bei genauerem Hinsehen auffallen. Von einer billigen Kopie zu reden, wäre hier absolut fehl am Platz.

Kapitel Motor und Getriebe: Der luftgekühlte und wegen der Großserie natürlich Euro-3-taugliche Viertakter ist etwas kurzhubiger ausgelegt als das Honda-Aggregat, verlangt nach höheren Drehzahlen und ist deutlich kürzer übersetzt.

Dadurch wirkt das Triebwerk zwar angestrengter und läuft dabei mechanisch rauher, zeigt aber dafür mehr Durchzugskraft im oberen Drehzahlbereich. Um die Haltbarkeit des weltweit und jahrzehntelang in den verschiedensten Modellen eingesetzten Antriebs braucht sich dennoch keiner Sorgen zu machen. Der hält!



Hinten wird traditionell getrommelt: Innovas 110er-Bremsanker.

In der Praxis

Honda Innova

- Zündkerze verbaut
- Ölkontrolle per Peilstab (minimale Toleranz)
- noch annehmbare Staufachgröße
- gekapselter Kettenantrieb
- Sitzbankschloss separat

Suzuki Address

- Zündkerze sehr gut zugänglich
- Ölkontrolle per Schauglas
- Staufach sehr klein
- gekapselter Kettenantrieb
- Sitzbankentriegelung per Zündschloss

Das Innova-Staufach zeigt mehr Tiefe

Die Motorkonstruktion des Innova setzt ebenso auf kühlen Fahrtwind und eine moderne Einspritzung. Die Kolben sind auch hier für lange Haltbarkeit beschichtet. Bei vergleichsweise niedrigen 3000 Umdrehungen liegt das Drehmomentmaximum von 10,1 Newtonmetern an. Für den kleinen Hubraum ein ordentlicher Wert, der fließiges Schalten dennoch nicht erspart. Bessere Durchzugswerte werden von der ellenlangen Übersetzung in der vierten Schaltstufe zunichte gemacht.

Während der Address bei Tacho 105 schon fast in den Begrenzer

läuft, dürfen es beim Innova theoretisch bis zu 130 Sachen sein, die im Normalfall quasi nicht zu erreichen sind – freier Fall einmal ausgeschlossen.

Die Schaltung ist auf beiden Seiten fast gleich: Viergang-Halbautomatik, Fliehkraftkupplung, Schaltwippe, umgedrehtes Schaltschema. Die Bedienung ist zunächst ungewohnt,

geht aber blitzschnell in Fleisch und Blut über. Ein besonderer Gag ist, dass man im vierten Gang an die Ampel rollen kann und bei stehendem Fahrzeug einfach weiter »hochschaltet«. Nach zweimaligem Antippen ist wieder der Erste drin und weiter geht's.

Kapitel Fahrwerk: Der Fahrkomfort ist im Einpersonen-

Betrieb bei beiden Probanden erstaunlich gut. Entspannt ruhen die Füße auf den Rasten, breit und gut gepolstert sind die durchgehenden Sitzbänke. So lässt es sich bequem und lässig durch die Gegend düsen und auch mal weiter nach hinten rutschen, um sich bei starkem Gegenwind, dem ärgsten Feind der Mini-Roller, klein zu machen.

Wartung



Hoch die Klappe: Batterie und Sicherungen sind beim Innova vorbildlich zugänglich (oben). Die Zündkerze ist wegen der Verkleidung nicht optimal erreichbar (u.).



Ähnliches Bild beim Address, ähnliche Anordnung: Batterie und Sicherungen quasi im Staufach; Kerzenwechsel leicht gemacht – ohne die Verkleidung abzubauen.



Komplette Infozentrale mit analoger Tankuhr (o.)



Böser Blick? Fehlanzeige. Knuffige Address-Leuchte.



Sitzentriegelung über Zündschloss.



Auch riesig: Rücklicht und Sozusbügel. Nette Klarglasblinker (l.). Auch gekapselt: Der Kettenkasten beim Address (r.).

VERGLEICH

INNOVA 125/ADDRESS 125

Windschutz ist nämlich standardmäßig nicht vorhanden.

Die kurzen Federwege und wenig Dämpfungsreserven lassen die beiden Kandidaten bei groben Hindernissen zwar amüsant, aber nie beängstigend hüpfen. Die mögliche Zuladung von etwas über drei Zentnern zwingt die hinteren Federelemente gnadenlos in die Knie und beeinträchtigt das ansonsten tadellose Fahrverhalten mit stabilem Geradeauslauf und phänomenaler Handlichkeit ein wenig. Einstellmöglichkeiten hier wie dort, vorne wie hinten – Fehlzanzeige.

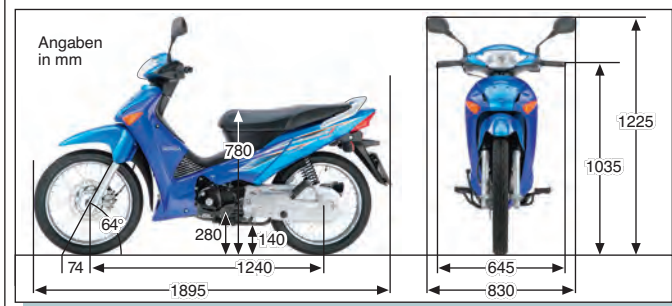
Kapitel Praxistauglichkeit: Beim Verbrauch treten weder Address noch Innova ungebührlich hervor. Selbst bei forschem Überlandbetrieb mit überwiegendem Volllastanteil sind maximal 2,5 Liter auf 100 Kilometer durch die einträchtig 22 Millimeter messenden Drosselklappen geflossen. Im Normalfall bleibt es beim sparsamen Doppelliter. Bei erschreckend gestiegenen Benzinpreisen sicher keine schlechte Nachricht. Digital mit Segmentanzeige bei Honda, klassisch analog bei Suzuki wird spätestens nach 150 Kilometern nachdrücklich zum Nachzapfen

Die problemlosen Alltagsqualitäten der Roller überzeugen

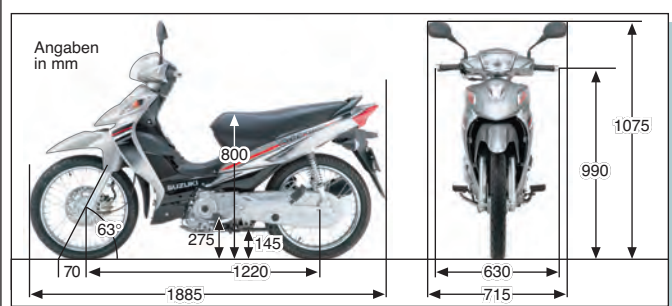
aufgefordert. Eine Tageskilometer-Anzeige geben die übersichtlichen und gut ablesbaren Cockpits mit den nötigsten Funktionen beiderseits nicht her. Das Tankvolumen unterscheidet sich nur unwesentlich. Es ist halt wenig Platz für einen größeren Behälter, in der Hauptsache bedingt durch das Groß-

rad-Konzept. Deshalb fallen auch die Staufächer unterm Sitz recht klein aus, wobei das Innova-Fach etwas mehr Tiefe zeigt als das des Address. Die Batterien der Cityflitzer schränken den nutzbaren Raum weiter ein, sind dafür sehr gut zugänglich und geschützt untergebracht. Beim Thema Wartung ist

Honda Innova 125



Suzuki Address 125

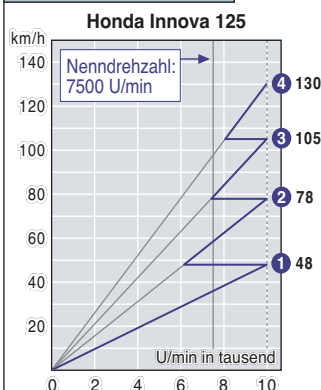


Messwerte

Leistung (an der Kupplung)	10 PS
Drehmoment	8,7 Nm
Gewicht vollgetankt	103 kg
Leistungsgewicht	10,3 kg/PS
Höchstgeschw.	110 km/h
Beschleunigung 0 - 80 km/h	15,9 s
Durchzug (im größten Gang)	
50 - 80 km/h	15,4 s
Tachoabweichung 100 km/h	+ 6 %
Testverbrauch	2,2 l Normal
Tankinhalt	3,7 l
Reichweite	168 km
Zuladung	170 kg

2D Fahrleistungsmessungen mit 2D-DataRecording

Gangdiagramm

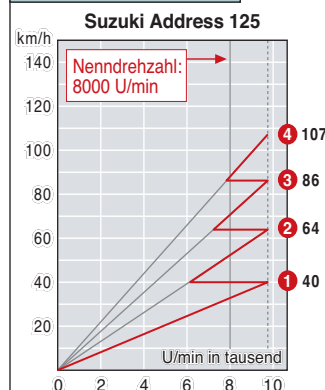


Messwerte

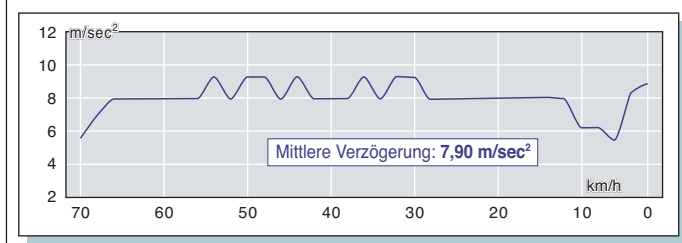
Leistung (an der Kupplung)	9,8 PS
Drehmoment	8,8 Nm
Gewicht vollgetankt	109 kg
Leistungsgewicht	11,1 kg/PS
Höchstgeschw.	106 km/h
Beschleunigung 0 - 80 km/h	16,3 s
Durchzug (im größten Gang)	
50 - 80 km/h	10,78 s
Tachoabweichung 100 km/h	+ 4 %
Testverbrauch	2,4 l Normal
Tankinhalt	4,3 l
Reichweite	179 km
Zuladung	166 kg

2D Fahrleistungsmessungen mit 2D-DataRecording

Gangdiagramm

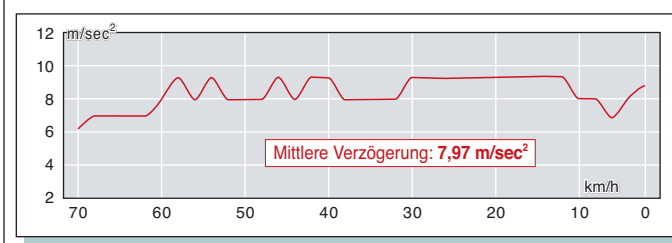


Bremsverzögerung Honda Innova 125



Gar nicht mal so schlechte Bremswerte liefert die Bremsanlage des Innova bei der Verzögerung aus 70 km/h. 23,92 Meter sind ordentlich.

Bremsverzögerung Suzuki Address 125



Minimal besser schlägt sich der Address. Nach exakt 23,72 Metern steht die Fuhre. Das reicht auch für hiesige Stadtneurotiker vollkommen aus.

man bei Suzuki an der richtigen A(d)resse: einfache Ölkontrolle per Schauglas, Zündkerze sehr gut zugänglich. Beim Honda-Roller wird's etwas fummeliger, denn durch die etwas weiter heruntergezogene Verkleidung vollzieht sich der alle 8000 Kilometer anstehende Kerzenwechsel etwas schwieriger. Der Ölpeilstab weist zudem einen minimalen Toleranzbereich auf, der ein penibles Messen erfordert. Gleichstand herrscht wieder bei der Kettenpflege: Stopfen im Kettenkasten raus, Ketten-spray rein, bei Bedarf nachspannen – fertig.

Nach der Eroberung Asiens und Teilen Europas stehen die Zweirad-Minimalisten nun auch in Good Old Germany vor der Tür, und dass quasi zum Greifen nah. Abzwei Mille geht's los. Übliches Zubehör wie Topcase und Windschutz kann gleich mitgeordert werden. Honda hat sogar – kein Witz – eine Heizdecke im Programm. Damit es ab jetzt im Winter keine Ausreden mehr gibt. So fährt sich's immer und überall. Und unkaputtbar sind beide Roller sowieso.

Text: Thomas Karsten
Fotos: T. Gildenring

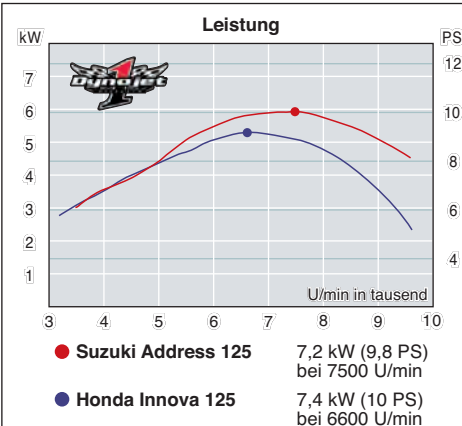
Technische Daten

	Honda Innova	Suzuki Address
Motor		
max. Leistung (Kurbelwelle)	6,84 kW (9,3 PS) bei 7500/min	6,7 kW (10 PS) bei 8000/min
max. Drehmoment	10,1 Nm bei 3000/min	9,3 Nm bei 6500/min
Bauart/Zylinderzahl	Viertakt-Einzylinder	Viertakt-Einzylinder
Hubraum	124,8 cm³	124 cm³
Verdichtung	9,3 : 1	9,6 : 1
Bohrung x Hub	52,4 x 57,9 mm	53,5 x 55,2 mm
Kühlung	fahrtwindgekühlt	fahrtwindgekühlt
Ventile	zwei pro Zylinder	zwei pro Zylinder
Betätigung	Kipphebel	Kipphebel
Nockenwellen	eine, oben liegend (sohc)	eine, oben liegend (sohc)
Getriebe	Viergang, Klauenge-tr.	Viergang, Klauenge-tr.
Kupplung	Fliehkraftkupplung	Fliehkraftkupplung
Betätigung	halbautomatisch	halbautomatisch
Sekundärantrieb	Kettenantrieb, gekapselt	Kettenantrieb, gekapselt
Gesamtübersetzung	20,94/12,98/9,63/7,73	24,11/14,83/10,69/8,7
Gemischauflbereitung	elektronische Einspritzung	elektronische Einspritzung
Drosselklappen	Drosselklappen-ø 22 mm	Drosselklappen-ø 22 mm
Schmierung	Nasssumpf	Nasssumpf
Starter/Zündung	E-Starter/Transistor	E-Starter/Transistor
Abgasreinigung	G-Kat, Euro 3	G-Kat, Euro 3
Elektrische Anlage		
Lichtmaschinenleistung	180 Watt	180 Watt
Batterie	12 V/5 Ah	12 V/4,5 Ah
Fahrwerk		
Rahmenbauart	Einschleifen-Rohrrahmen	Einschleifen-Rohrrahmen
Material	Stahlrohr	Stahlrohr
Federung v./Standrohr-ø	Telegabel/ø 26 mm	Telegabel/ø 26 mm
Verstellmöglichkeiten	keine	keine
Federung hinten	Stahlschwinge	Stahlschwinge
Federbeine	2 Federbeine	2 Federbeine
Anlenkung	direkt angelenkt	direkt angelenkt
Verstellmöglichkeiten	keine	keine
Federweg vorn/hinten	81/82 mm	90/77 mm
Räder/Bremsen		
Felgenreöße vorn/h.	1.40 x 17/1.6 x 17	1.40 x 17/1.6 x 17
Reifengröße vorn	70/100 - 17	70/90 - 17
Reifengröße hinten	80/90 - 17	80/90 - 17
Bereifung im Test	Dunlop TT 900 A/F	IRC NF35 / NF35
Bremsen vorn	220-mm-Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel	220-mm-Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
Bremsen hinten	110-mm-Trommelbremse	110-mm-Trommelbremse
Preis (Testfahrzeug)	1850 Euro plus Nk.	1990 Euro plus Nk.
Garantie	zwei Jahre ohne km-Limit	zwei Jahre ohne km-Limit
Inspektion/Ölwechsel	alle 4000/alle 4000 km	alle 4000/ alle 4000 km
Steuer (für 1 Jahr)	keine	keine

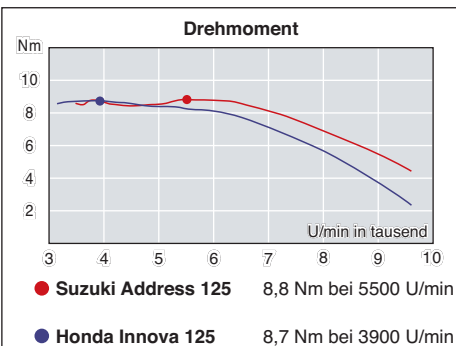
Leistung und Drehmoment

Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand Modell 200-i; Leistung an der Kupplung

Tun sich nicht nicht viel: Die angegebenen zehn PS erreichen beide knapp, der Innova etwas früher wegen etwas längeren Hubs. Dafür dreht der Address etwas höher.



Beim Drehmomentmaximum liegen beide Kandidaten auf gleichem Niveau. Das frühere Anliegen lässt den Innova innerstädtisch kraftvoller erscheinen.



Fazit

Honda Innova 125

Fortsetzung eines Millionen-sellers. Den Ansprüchen eines verwöhnten Mitteleuropäers kann der Innova durchaus gerecht werden. Wer aufs Geld schauen will oder muss, ist bei der rollenden Spardose goldrichtig.

Suzuki Address 125

Neuankömmling bei den High-Wheel-Scootern. Der Address ist eine gelungene Alternative in dieser Klasse hinsichtlich Serienausstattung und Wartungs-freundlichkeit.

