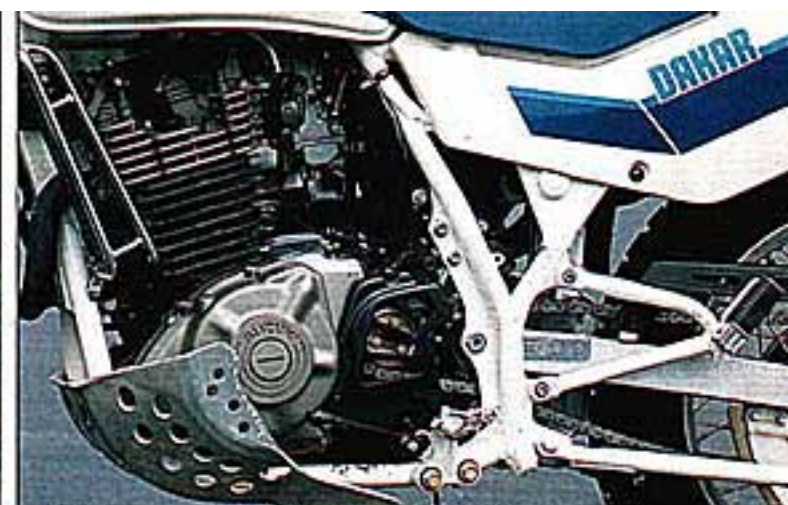


Dagmar oder Dakar

Lieber über Feldwege zur coolen Dagmar nach Castrop-Rauxel rollen als sich durch den heißen Wüstensand nach Dakar trollen



Der Solo-Dampfhammer mit 589 Kubik leistet 45 PS. Die gezeckten Stahlrasten sind ebenso geländetauglich wie die Scheibenbremse...



... die geschützt im 21-Zoll-Rad sitzt. Ein Steinschlaggitter zielt die Lampe. Hinter der Verkleidung verrichtet der Tacho seinen Dienst



Flirrende Hitze, staubige Luft, Sand setzt sich in alle Ritzen, ich werde fast irre. Vor mir türmt sich eine haushohe Sanddüne auf, die ich mit Vollgas im dritten Gang erklimme. Aber kurz vor dem Dünengipfel kommt das Vorderrad hoch. Zu hoch, ich steige rückwärts ab.

Welch Glück, daß alles nur in meiner Phantasie geschieht. In Wirklichkeit befinde ich mich auf der Autobahn Richtung Castrop-Rauxel und versuche, mir durch Phantasie-Ausflüge die öde Fahrerei zu verkürzen.

Leider gibt es in Deutsch-

land und nächster Umgebung keine Wüsten, so daß es wohl beim Traum der Saharadurchquerung bleiben wird. Aber in unserem Land gibt es Feldwege und gelegentlich Kiesgruben – also runter von der Bahn und ab ins Gelände.

Nach den ersten besetzten Kurven fühle ich mich auf der Suzuki DR 600 R Dakar meinen Wüsten-Träumen schon nähergebracht: Vor der Ecke kurz in die Hinteradbremsen treten, die Suzi leicht quer anstellen und mit Dampf durch die Kurve – da kommt Freude auf. Nur im-

mer am Gas bleiben, sonst schiebt die 172 Kilo schwere DR übers Vorderrad in Richtung Acker. Hin und wieder strecke ich das kurveninnere Bein heraus, damit ich nicht gleich auf der Nase liege, wenn die Großenduro wegrutscht. Nach den Ecken findet mein Stiefel wieder sicheren Halt auf der gezeckten Stahlfußraste. Beim Anbremsen mit der vorderen Scheibenbremse verhält sich die Suzi neutral. Trotz hohen Kraftaufwandes kann ich die Bremse gut dosieren, die Telegabel taucht nur mäßig ein, und das 17-Zoll-Hinter-



Der Suzuki-Wasserpflug besitzt Handprotektoren, die nicht nur vor Nässe schützen

rad ist ausreichend belastet.

Da kommt auch schon das erste Hindernis – ein mächtiger Sprunghügel: Den richtigen Gang einlegen, in die Rasten stellen und mit richtig Gas den Hügel hinauf. Der Motor jault hoch, das Vorderrad steigt und – krawumm – die Suzuki landet zunächst auf dem Hinterrad. Eigentlich erstaunlich, daß die Feder Elemente bei dieser Wucht nicht bis zum Anschlag durchgedrückt haben. Ein Nachschwingen gibt es auch nicht. Die Dämpfung hat die 240 Millimeter Federweg der luftunterstützten Telegabel

und die 222 Millimeter Bewegungsfreiheit des Hinterrades schnell wieder im Griff.

Der große Sprung war ganz schön anstrengend für Mann und Maschine. Ich lege deshalb eine kleine Pause ein und hole mein zweites Frühstück aus der geräumigen Tasche, die auf dem kleinen Gepäckträger serienmäßig befestigt ist.

Beim Kauen senkt sich mein Puls auf Normalfrequenz, und ich verspüre wieder Lust, der Suzuki die Sporen zu geben. Also rauf auf die 870 Millimeter hohe Sitz-

Suzuki DR 600 R Dakar

bank, den Kickstarter herausklappen, Dekompressions-Hebel links am Lenker ziehen, zweimal durchkicken und dann mit voller Wucht auf den Kickstarter treten. Nur ein kurzes Röcheln kommt aus dem hochliegenden Auspufftopf – die Zere-monie muß wiederholt werden. Diesmal versuche ich es mit halb geöffnetem Gasschieber und – siehe da – der Eintopf erwacht. Der Warmstart geht also anders vonstatten als der Kaltstart am frühen Morgen, bei dem der Choke am Flachschiebervergaser ganz gezogen werden muß und der Gasdrehgriff in Ruhestellung bleibt.

Ich will in schweres Gelände vorstoßen. Doch schon nach dem ersten Tiefsand in Sandkastenqualität gräbt sich die schwere DR mit ihrem fein profilierten Hinterrad-Pneu ein. Die Fuhre aus dem Dreck zu ziehen, ist eine Plagerei, und ich beschließe, nun wieder festeren Untergrund aufzusuchen. Eine leicht überhöhte 180-Grad-Kehre fordert mich heraus: Rein in den Anlieger, das linke Bein schwebt fast waagrecht über dem Erdboden, und ich sitze auf dem Tank. Geschafft, der Anlieger ist bezwungen. Diese Art von Fortbewegung ist mir mit der großen DR aber zu anstrengend. Ein Zusammentreffen mit dem Oberförster bestärkt mich in dem Beschluß,

auf die Autobahn zurückzu-kehren.

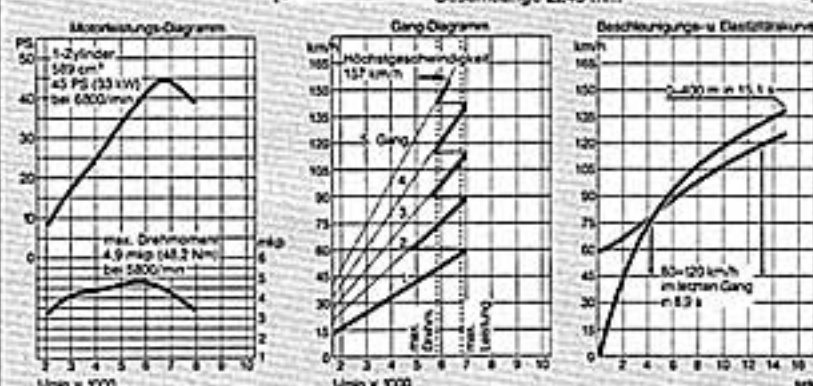
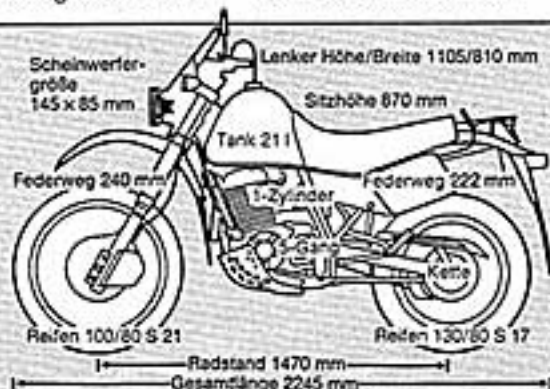
Die ersten Meter sind gewöhnungsbedürftig, denn nun setzt die Suzi wieder jede Gasdrehung in starken Vortrieb um. Im ersten Gang steigt sogar das Vorderrad in die Luft, ohne daß ich die Kupplung zu Hilfe nehmen muß. Wenn ich die DR richtig hart herannehme und die gesamten 45 PS mobilisiere, beschleunigt sie in 6,8 Sekunden von Null auf Hundert. Doch dann klingt der Kurz-



Über Seilzug wird die Trommelbremse aktiviert

Suzuki DR 600 R Dakar

Die Drehzahlspanne zwischen max. Leistung und max. Drehmoment ist recht klein. Trotzdem zeigte sich das Triebwerk bei der Elastizitätsmessung ausreichend elastisch.



Motor	Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, stehend quer eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, über Zahnkette angetrieben, vier über Kipphebel betätigte Ventile, Kurbelwelle wälzgelagert, Naßsumpschmierung, zwei Ausgleichswellen, ein Vergaser, Kickstarter, kontaktlose Doppel-Zündung.			
	Bohrung/Hub	94,0/85,0 mm	Max. Leistung	45 PS (33 kW)
	Hubraum	569 cm³	bei	6000/min
	Verdichtungsverhältnis	8,5:1	Max. Drehmoment	4,9 mkg (48,2 Nm)
	Lichtmaschine	100 Watt	bei	5600/min
	Batterie	12 V/5 Ah		
Kraftübertragung	Primärtrieb über Zahnrad, mechanisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über offenkettende O-Ring-Kette, Gesamtübersetzung: 14,6/9,8/7,6/6,1/5,0.			
Fahrwerk	Einschleifen-Rohrrahmen, luftunterstützte Teleskopgabel vorn, Schwinge mit einem über Hebelssystem angelenkten Federbein, Federbasis fünfteilig einstellbar, eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse vorn, eine mechanisch betätigte Simplex-Trommelbremse hinten, Drahtspeichenräder.			
	Federweg vorn	240 mm	Federweg hinten	222 mm
	Felgenreife vorn	1,85 x 21	Felgenreife hinten	2,50 x 17
	Felgenreife hinten	100/80 S 21	Felgenreife hinten	130/80 S 17
Gew./Abmessungen	Leergewicht	172 kg	Sitzbank Länge/Breite	630/210 mm
	Max. Zuladung	188 kg	Fußrastenhöhe	345 mm
	Gesamtlänge	2245 mm	Bodenfreiheit	220 mm
	Radstand	1470 mm	Scheinwerfergröße	145 x 85 mm
	Sitzhöhe	870 mm	Tankinhalt	21 Liter
Preis/Hersteller	Suzuki DR 600 R Dakar Suzuki Motor Co., Ltd., Hamamatsu, Japan 7 299,- DM			

motorrad reisen & sport	Meßwerte		
Beschleunigung: 0-100 km/h	6,8 s	Höchstgeschwindigkeit	157 km/h
0-400 m	15,1 s	Tachoabweichung	+4 km/h
Geschwindigkeit nach 400 m	140 km/h	Geräuschmessung	86 dB (A)
Beschleunigung im letzten Gang:		Benzinverbrauch	4,9 l/100 km
60-100 km/h	8,2 s	Kraftstoffort	Bleifrei-Normal
100-120 km/h	4,8 s	Theoretische Reichweite	428 km

Umweltbedingungen: Temperatur 20°C; Luftdruck 1016 mbar; Luftfeuchtigkeit 62%

huber sehr rau und vibriert trotz Ausgleichswellen heftig. Außerdem weiß ich nicht genau, wann die Suzuki geschaltet werden will, denn einen Drehzahlmesser besitzt sie nicht. Lieber im fünften Gang den Hahn voll aufmachen, dann kann der durchzugskräftige 589-Kubik-Motor zeigen, was er kann. Er treibt Reiter und Motorrad in 8,9 Sekunden von 80 auf 120 km/h und erreicht mit einigem Anlauf sogar 157 km/h Spitzengeschwindigkeit. Es macht aber keinen Spaß, mit der DR so schnell zu fahren, zumal sie bei Geschwindigkeiten über 140 km/h beginnt, um die Lenkachse zu pendeln. Also zurück auf die Landstraße, denn dort weiß die Suzuki am meisten zu gefallen. Von einer Kurve in die andere zu wechseln,

Pluspunkte

- Elastischer Motor
- Lange Federwege
- Geringer Verbrauch

Minuspunkte

- Störende Vibrationen
- Mäßige Bremsen
- Kein E-Starter

macht enorm Spaß, denn ich bin immer Herr des Motorrades, auch wenn es kurz gutmütig mit seinen Stollenreifen über den Asphalt rutscht. Die Suzi läßt sich dank ihres breiten Lenkers und ihrer auf Handlichkeit ausgelegten Fahrwerksgeometrie leicht dirigieren. Nur schade, daß der Seitenständer so exponiert angebracht ist. In Linkskurven setzt die DR hart auf. Rechts herum ist dem Kurvenspaß keine Grenze gesetzt.

Castrop-Rauxel ist nicht mehr weit, der 21-Liter-Tank ist nach 380 Kilometern fast leer, und Dagmar wird froh sein, mich wiederzusehen. Sie und die Suzuki DR 600 R Dakar sind bestimmt auch übergelukkig, wenn ich ihnen erzähle, daß ich beschlossen habe, weder eine Wüstenexpedition zu unternehmen noch die Rallye Paris-Dakar zu bestreiten. Dieser Entschluß ist für alle Beteiligten sicher das Beste.

Jürgen Mainx

Steckbrief: Reise-taugliche Großenduro, die auch Ausflüge ins Gelände zuläßt