

## **Test**

Suzuki RM 250

# Gelbe Gefahr?

Jahrelange Kleinarbeit und ständige Anpassung an europäische Verhältnisse führten die schwarz-gelben Suzukis an die Spitze der Crossmaschinen. Dieses Jahr starten die japanischen Motorräder in allen Klassen von 50 ccm bis 400 ccm.

Ein Test soll anhand der RM 250 zeigen, ob die gelben Suzukis eine Gefahr für die anderen Marken darstellen.



**S**eit vier Jahren kämpfen die gelb-schwarzen Crossbikes um Titel und Ehren. Vor allem den Aktivitäten der Gebrüder Kurz ist es zu verdanken, daß im Laufe der Jahre die Maschinen einen immer höheren technischen Standard erreichten.

Im letzten Jahr erkämpfte das Suzuki-Team mehrere Titel. Die Deutsche Meisterschaft in der 125 ccm-Klasse durch Emil Schwarz und in den vier Klassen 100 ccm, 125 ccm, 175 ccm sowie 250 ccm den OMK-Pokalsieg in der Geländemeisterschaft. Der WM-Titel in der 125er Klasse durch Gaston Rahier und die zahlreichen Plazierungen bei den Cross- und Geländeveranstaltungen runden dieses erfolgreiche Bild ab.

Was das interessierte Publikum auf der IFMA 78 zu sehen bekam war das Ergebnis einer kontinuierlichen Weiterentwicklung dieser Maschine. Fahrwerk und Motor wurden komplett überarbeitet.

### Maschine ohne Kompromiß

Unser Testobjekt, die RM 250, erwies sich als reinrassiges Sportgerät. Ohne Änderungen kann man die Maschine einsetzen, Design und Ausstattung richten sich nach dem Einsatzzweck. Keine verspielten Details – man legt bei Suzuki besonderen Wert auf Funktionalität. Dennoch muß der RM-Reihe ein gelungenes Styling zugesprochen werden, die Maschinen wirken optisch schon interessant.

Kompromißlos ist auch Fahrgestell und Motor. Einen komplett neuen Rahmen mit geändertem Steuerwinkel, verlagertem Schwingendrehpunkt sowie neuen Federungs- und Dämpfereinheiten spendierte man der Suzuki.

Der Motor wurde ebenso umfassend überarbeitet. Das Gehäuse bekam eine neue Form, der Zylinder eine andere Kanalanordnung. Die Federwege, bei den 78er Modellen noch mit 250 mm vorne und 275 mm hinten angegeben, erreichen nun mit 285 mm bzw. 300 mm die 300er Traumgrenze.

Suzukis Crossmodelle sind zweifelsohne die „europäischsten Japaner“, also Motor-



räder die genauso gut in unseren Regionen gefertigt sein könnten. Man versteht es in Hamamatsu, der Geburtsstätte der Suzukis, die Belange der amerikanischen und europäischen Crossfahrer zu kombinieren. Somit steht Suzuki auf dem Weltmarkt ganz vorne.

### Fahrwerk zeigte keine Schwächen

Die Fahrwerksgeometrie der neuen hat sich geändert, der Steuerwinkel wurde flacher. Dies bringt auf den schnellen Geraden Vorteile, die Maschine bleibt ruhig und legt einen einwandfreien Geradeauslauf an den Tag. Vollgas selbst auf unebenem Untergrund stellt keinerlei Anforderungen an den Fahrer. Telegabel und Dämpfer schlucken alles was der Suzuki unter die Räder kommt.

Freude bereitet es mit der Suzuki „Flugübungen“ durchzuführen. Selbst wenn man schräg aufkommt ist noch nichts verloren wenn man nicht hastig oder ängstlich reagiert. Die Suzuki tut dieserlei Übungen mit ein paar Schlenkern ab. Etwas schwieriger ist das Durchfahren von Anliegern und spitzwinkligen Kurven. Hier muß man recht kräftig zupacken und durch richtiges Gasgeben dem Motorrad auf den rechten Weg helfen. Die Suzuki muß um enge Kurven gezwungen werden. Mit einem bißchen Slide, der richtigen Dosierung mittels Gasdrehgriff und des obligatorischen Fahrkönnens hat man diesen Mangel bald überbrückt.

Das Chrommolybdän-Fahrgestell offenbarte keinerlei Schwächen, Vorderradgabel und die hinteren Dämpfer von Kayaba waren gut aufeinander abgestimmt und überzeugten die Testcrew.

### Im Reifenbau noch viele Mängel

Probleme gab es wieder einmal mit der Bereifung der RM. Die serienmäßig montierten Bridgestone-Cross-Reifen erwiesen sich bei feuchtem Untergrund den Produkten unserer heimischen Industrie glattweg unterlegen.

Minderwertige Führungseigenschaften beim Anbremsen

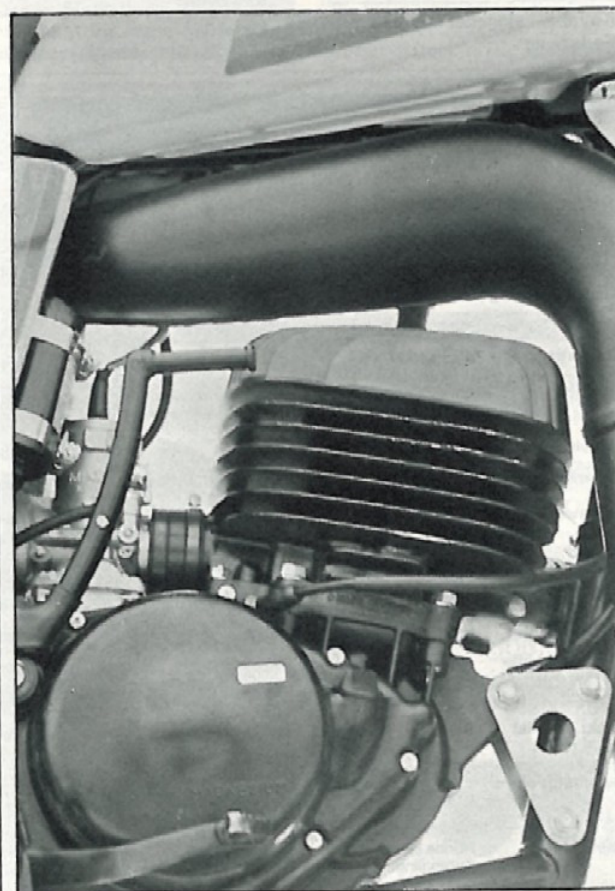
von Kurven führten zu so manchem unfreiwilligen Absteiger. Die Versuche des Hinterrades beim Beschleunigen aus Kurven die Führung zu übernehmen, eliminierten die Fahrer mittels einer gefühlvollen Gashand. Daß dabei wertvolle Sekunden verloren

gingen ist wohl jedem klar.

Den besten Beweis dafür lieferte uns die 400er von Suzuki. Diese hatte Importeur Kurz bereits mit Metzeler-Pneus ausgerüstet. Obwohl ein paar Kilo schwerer, und mit den Mehr-PS auf



Suzuki mit interessantem Design



Der Motor wurde komplett überarbeitet

feuchtem Untergrund schlechter zu beherrschen, nahm man der 250er in jedem Eck ein paar Meter ab. Durch späteres Anbremsen, schnellere Kurvengeschwindigkeiten und früheres Beschleunigen war dies problemlos möglich. Angenehm war die Sitzposition, vor allem für etwas größere Fahrer. Mit einer Sitzhöhe von 96 cm können jedoch auch kleinere Crosspiloten den Boden noch erreichen.

### Motor mit ausgewogenem Leistungspotential

Daß die Crossakteure möglichst viel Leistung fordern war schon immer der Fall. In den letzten Jahren wird jedoch die Forderung nach einem möglichst breiten, nutzbaren Drehzahlband immer stärker. Die Zeiten der „spitzen“ Motoren ist vorbei.

Suzuki hat den richtigen Kompromiß gefunden. Durch eine abgeänderte Auspuffanlage und den geänderten Zylinder steht dem Fahrer schon ab 2000 U/min genügend Leistung zur Verfügung um ruckfrei zu beschleunigen. Dabei setzt die Leistung niemals hart und überraschend ein.

Bei 7500 U/min stehen dann 40 PS (knappe 30 kW) zur Verfügung die vollkommen ausreichend sind und erst einmal in Vorwärtsbewegung umgesetzt werden wollen. Der Suzukimotor dreht jedoch ohne Mucken über die Nenn-drehzahl und scheint niemals „zumachen“ zu wollen.

Die Zylinder-Laufbahn besteht weiterhin aus Grauguß, kann also nachgeschliffen werden. Die Firma Kurz bietet als einziger japanischer Importeur einen Austausch-Zylinder an, der mit DM 198,- lange nicht so hart auf den Geldbeutel schlägt wie der Neu-Zylinder von Honda zu einem Preis von DM 490,39. Betrachtet man die Ersatzteiltabelle, so stellt man fest, daß Suzuki-Teile im mittleren Preisniveau rangieren.

### Getriebe mit kleinen Schwächen

Das klauengeschaltete Fünfgang-Getriebe läßt sich exakt aber nur widerwillig schalten. Vor allem der Gangwechsel



## RM 250

elastung erfordert ein geschicktes Abstufungsgewissen, stets hat man die Übersetzung parat.

Alu gefertigte Schaltmechanik nicht klappbar. Einmal in den ersten Runden schon für ein Überdrehen der Verzahnung sowie reißen des Gewindes der Einstellungs-schraube. Mit Kunststoffgriffen können die Schäden provisorisch beheben, bei einer Verengung hätte dies jedoch nichts bedeutet.

Die Anlage konnte zwar nachstellen wäre aber ein weiteres noch verbesserungsfähig. Sie war feuchtigkeitsempfindlich. Dosierbar wie Wirkung ließen Wünsche offen. Zum Bremsverhalten trug das Parallelogramm-Design der hinteren Bremssattel bei, ein Stempeln ist zu verzeichnen.

### behört t Qualität

Das Crossmotorrad besteht aus Fahrgestell und Motor. Dies wird jedem Akkademiker klar, nach einem Sturz Bitten muß.

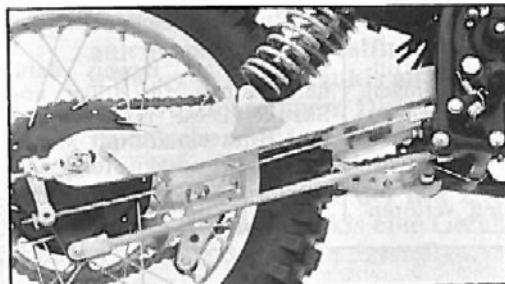
Bietet schon in der Leistung bruchssichere und von ausreichender Breite. Der Kunststoff hinterließ einen verweckenden Eindruck. Einmal trotz mehrmaliger unger Absteiger brach ein Hebel noch versich der Lenker.

### teil: it ist Trumpf

Crossmodelle beweisen Qualität. Kein Pfusch am Ende in den Ausstattungen nur das Beste vom Motor und der Motor ein ausgereiftes Aggregat bei der Cross-Suzuki nonisches Gesamtbild. regist beim Fahren auf b-Schwarzen den Her-sort der RM 250.

hat es geschafft, dank harten Lehrjahre auf sehen Crosspisten ein id herzustellen, das en Geschmack der he-1 Cross-Spezialisten

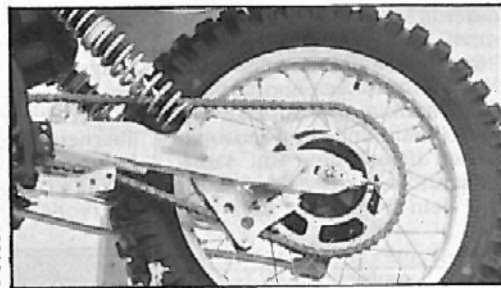
Hatto Poensgen



Moderne Bauweise: Der Bremsankerstützt sich gegen den Rahmen ab



Kayaba-Telegabel mit 285 mm Federweg



Fotos: R. Reuter

Automatischer Kettenspanner und eine gute Kettenführung

### Preisvergleich:

Anschaffung	Yamaha	Honda	Kawasaki	Suzuki
Preis inkl. MwSt.	5050,-	4900,-	5500,-	5067,-
Nebenkosten	106,-	108,-	—	150,-
Ritzel	15,60	17,30	18,90	19,-
Kettenblatt	70,90	65,92	48,-	49,-
Luftfilter	24,55	23,41	18,75	19,-
Kolben	59,90	41,29	53,-	54,-
Kolbenringe	23,60	19,78	19,-	19,-
Dichtungssatz	28,40	18,94	18,50	19,-
Simmeringsatz	21,35	—	—	—
Zylinder AT-Zylinder	268,45	490,39	255,50	254,- 198,-
Kette	78,80	105,93	47,-	47,-

### Technische Übersicht: MC-Maschinen

	Honda	Kawasaki	Yamaha	Suzuki
Motor	1 Zyl./2-Takt	1 Zyl./2-Takt	1 Zyl./2-Takt	1 Zyl./2-Takt
Bohrung x Hub	70 x 64	70 x 64,9	70 x 64	67 x 70
kW (PS) U/min	27 kW (37 PS) 7500	29,4 kW (40 PS) 7600	27 kW (37 PS) 7500	29,4 kW (40 PS) 7500
Getriebeart	klauiengeschaltet	klauiengeschaltet	klauiengeschaltet	klauiengeschaltet
Anzahl der Gänge	5	5	6	5
Vergasertyp/Ø	Keihin/36 mm	Mikuni/38 mm	Mikuni/38 mm	Mikuni/36 mm
Zündanlage/Typ	PEI/kontaktlos	PEI/kontaktlos	PEI/kontaktlos	PEI/kontaktlos
Rahmen	Zentralrohrrahmen unter dem Motor geteilt	Zentralrohrrahmen unter dem Motor geteilt	Doppelschleifenrohrrahmen mit Cantilever-Schwinge	Zentralrohrrahmen unter dem Motor geteilt
Gabeltyp	Showa	Kayaba	Kayaba	Kayaba luftunt.
Federbeine: Typ	Showa	Kayaba (de Carbon)	Kayaba	Kayaba (de Carbon)
Federweg: vorne hinten	300 mm 280 mm	280 mm 280 mm	280 mm 265 mm	285 mm 305 mm
Radstand	1445 mm	1470 mm	1455 mm	1430 mm
Lenkerhöhe/Breite	1120 mm/855 mm	1210 mm/860 mm	1185 mm/850 mm	1180 mm/850 mm
Sitzhöhe	940 mm	990 mm	940 mm	960 mm
Fußrastenhöhe	390 mm	430 mm	390 mm	450 mm
Gewicht	98,5 kg	95 kg	99 kg	94 kg
Tank: Material Inhalt	Alu 8,5 l	Kunststoff 9,0 l	Kunststoff 7,6 l	Kunststoff 8,5 l
Bereifung: vorne hinten	3.00-21 Bridgestone 5.00-18 Bridgestone	3.00-21 Dunlop 5.00-18 Dunlop (4.50-18 Metzeler)	3.00-21 IRC (Metzeler) 4.50-18 IRC (Metzeler)	3.00-21 Bridgestone 4.50-18 Bridgestone
Importeur	Honda Deutschland Sprenglinger Landstr. 605 Offenbach	Kawasaki Deutschl., Berner Str. 6 Frankfurt 58 bzw. Fa. Krauter 7082 Rudersberg-Asperglen	Mitsui GmbH Grünstr. 144 4005 Meerbusch 1	Fa. Kurz Zweiradsport Rosenberg Mozartstr., 7091 Rosenberg