

Sieger in Serie

Die neue Suzuki RG 500 B ist eine Kopie der 500er von Weltmeister Marco Lucchinelli. MOTORRAD-Korrespondent Hiroshi Kimura beobachtete Tests des Production Racers in Japan.

Geduckt scheint die weiß-blau, in den Farben der Suzuki-Rennabteilung, lackierte Maschine dazustehen. Sie wirkt selbst im Stand dynamisch — aerodynamisch.

Glatte, vollverkleidet im Sinn des Wortes ist der jüngste Kleinserien-Renner von Suzuki. Ein potentieller Sieger, wo Werksmaschinen nicht am Start sind oder ausfallen. Denn von seinen Vorgängern unterscheidet sich der Production Racer für das Jahr 1982 bis ins Detail. An der RG 500 B ist alles

neu, übernommen von den Motorrädern, mit denen Marco Lucchinelli und Randy Mamola in diesem Jahr Champion und Vizeweltmeister der Halbliterklasse wurden.

Schon das B in der Typenbezeichnung paßt nicht ins bekannte Bild. War es bislang kein Problem, am Namenszusatz Mark I bis VI festzustellen, aus welchem Jahrgang der RG-Serie eine bestimmte Maschine stammte, weist das schlichte B nur auf eines hin: Das Layout

des neuen RG-Motors — Hauptmerkmal ist das vordere, nach unten versetzte Zylinderpaar — existiert schon im zweiten Jahr. Mamola und Lucchinelli setzten bereits 1980 so ein Triebwerk ein.

Standen beiden Werksfahrern damals rund 125 PS pro Nase zur Wahrung ihrer Chancen zur Verfügung, gebietet ein Production-Pilot in der kommenden Saison nur über 115 Pferdestärken. Das sind immerhin fünf

mehr, als das Datenblatt für die letzte Serien-RG, die Mark VI, auswies. Erreicht wird die Leistungssteigerung unter anderem mittels neuer Mikuni-Vergaser, deren Durchlaßquerschnitt von 34 auf 36 Millimeter anwuchs.

Um ihr Triebwerk auch weiterhin thermisch gesund zu halten, sorgten sich die Suzuki-Ingenieure um verbesserte Wärmeableitung. Das Ergebnis dieser Bemühungen ist ein vergrößertes Kühlsystem, das 0,3 Liter mehr Flüssigkeit faßt; der Klotz von einem Kühler springt bei gestrippter Maschine sofort ins Auge.

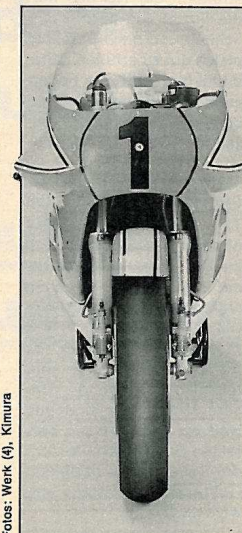
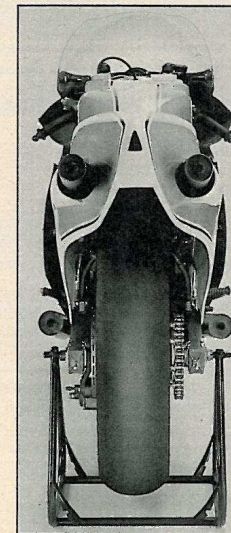
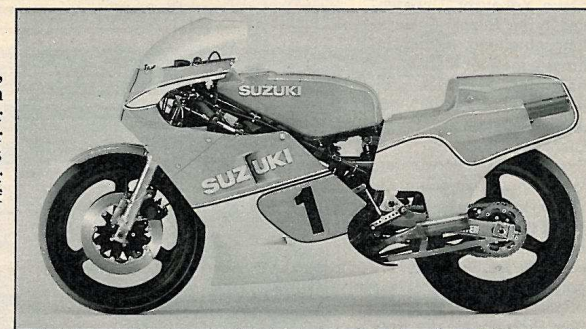
Daß RG-Fahrer mit dem zusätzlichen Kühlmittel und 150 cm³ mehr Getriebeöl als bisher Extra-Ballast tanken, macht sich kaum bemerkbar: Trocken ist die RG 500 B um sechs Kilogramm leichter als die RG 500 Mark VI.

Dabei ist immer noch ein relativ schwerer Stahlrohrrahmen das alles tragende Teil der RG. In diesem Punkt unterscheidet sie sich auch hauptsächlich von der RG 500 Gamma, dem Motorrad, das bei Suzuki für Werksfahrer gebaut wurde. Dort bildet ein Rahmen aus Aluminium-Vierkanthrohr das leichte, aber steife Gerippe des Fahrgestells.

Mit dem Stahlrohr-Fahrwerk der Mark VI hat das RG 500 B-Chassis freilich nur den Baustoff gemeinsam. Zugunsten der Handlichkeit wurde der Nachlauf von 425 Millimetern drastisch auf 97,5 Millimeter gekürzt; eine Maßnahme, die der von 61 auf 60 Grad verkleinerte Lenkkopfwinkel nur teilweise wieder ausgleicht. Die neuen Fahrwerkdaten sind Beleg dafür, daß sich die Suzuki-Leute auch bezüglich der Geometrie ihres Renners einige Gedanken gemacht haben.

Was Federung und Dämpfung sowohl des Vorder- als auch des Hinterrads

Full Floater-Hinterradfederung, das vordere Zylinderpaar nach unten versetzt, großer Kühler und 36 Millimeter-Vergaser: Der Suzuki-Production Racer RG 500 B weist alle wichtigen Details der Werksmaschine von 1981 auf



Fotos: Werk (4), Kimura

RG-Konstrukteur Yokouchi: Ideen aus dem Tierreich



Etsuo Yokouchi, Chefentwickler in der Suzuki-Entwicklungsabteilung, ist ein naturverbundener Mensch. Er haßt den Ausdruck „rolendes Laboratorium“, den seine Kollegen in Honda-Diensten gern für ihre Testmaschinen verwenden. Yokouchi: „Das klingt zu unmenschlich aus dem Mund eines Ingenieurs, der an einem Projekt arbeitet, mit dem später Menschen umgehen sollen.“

Sein Problem bei der Konstruktion der RG 500 war, die Forderung nach Handlichkeit und nach Stabilität gleich gut zu erfüllen. „Stabilität bedingt harte Feder-elemente, Handlichkeit ist besser mit weichen zu realisieren“, erklärt Yokouchi. „Ich kam der Lösung ein gutes Stück näher, als ich mir überlegte, warum Tiere aus schnellem Lauf plötzlich anhalten können: Ihre Muskeln sind weich, dafür sind die Knochen sehr hart.“

Motorräder zu bauen, ist für Yokouchi keine rein technische Aufgabe: „Unsere Motorräder sind gut, weil wir nicht nur ein perfektes Stück Technik, sondern auch einen perfekten Gebrauchsgegenstand entwickeln.“

Suzuki RG 500 B: Technische Daten

Motor und Antrieb

Wassergekühlter Vierzylinder-Zweitaktmotor, drehschieber-gesteuert. Vier quadratisch angeordnete Einzelzylinder. Bohrung x Hub 54 mm x 54 mm, Hubraum 495 cm³. Verdichtung 8,5 : 1. Nennleistung mindestens 115 PS bei 11 000/min. Maximales Drehmoment 75 Nm bei 10 750/min. Kontaklose Suzuki-PEI-Zündung. Vier Mikuni-Vergaser, ϕ 36 mm. Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe. Mehrscheiben-Trockenkupplung.

Fahrwerk

Doppelschleifen-Rohrrahmen. Hydraulisch gedämpfte, luftunterstützte Telegabel mit Anti Nose Dive-System vorn. Suzuki-Full Floater-Hinterrad-

federung mit Zentralfederbein, in Zug- und Druckstufe je vierfach verstellbar. Radstand 1405 mm. Bodenfreiheit 110 mm. Lenkkopfwinkel 60 Grad, Nachlauf 97,5 mm. Bereifung Dunlop Racing KR 133 300/400—18 vorn, Dunlop Racing KR 133 375/650—18 hinten. Doppelte Scheibenbremse vorn, einfache innenbelüftete Scheibenbremse hinten.

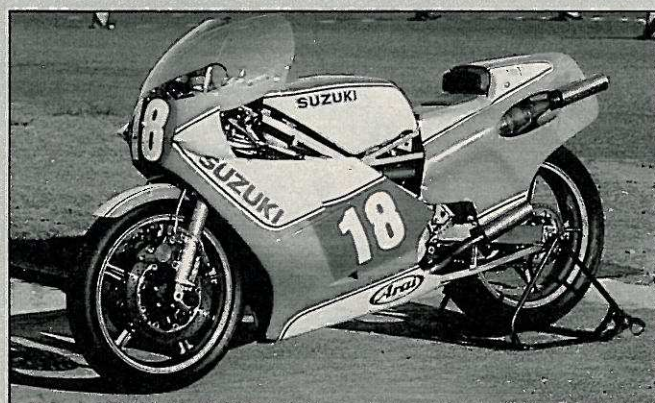
Abmessungen/Gewichte

Länge 2037 mm, Breite 610 mm, Höhe 1195 mm. Trockengewicht 137 kg. Kühlflüssigkeit 3,6 Liter. Getriebeöl 1 Liter. Tankinhalt 31,5 Liter.

Höchstgeschwindigkeit

mindestens 275 km/h

RG 500 Gamma: die Werksmaschine



Aluminium-Vierkantrahmen, die Bremssättel vor die Gleitrohre gerückt: die Suzuki-Werksmaschine 1982

Nur wenige Modifikationen waren laut Suzuki-Chefentwickler Etsuo Yokouchi nötig, um auf der Basis der Weltmeister-Maschine des Jahres 1981 ein konkurrenzfähiges Motorrad für die nächste Saison aufzubauen. „Im Fall RG 500 Gamma“, erläutert Yokouchi, „ging es uns vor allem darum, den Motor standfester zu machen.“

Daß bei der Arbeit an diesem Projekt ganz nebenbei auch das eine oder andere PS Mehrleistung gefunden wurde, streitet Yokouchi nicht ab: Auf die Frage, ob 130 PS jetzt erreicht seien,

schweigt er sich aus. Die GesamtAbstimmung der RG Gamma, Modell 1982, beschreibt Yokouchi als „den bislang glücklichsten Kompromiß aus Handlichkeit und Stabilität“. Auffallend in diesem Zusammenhang, daß die beiden Bremssättel am Vorderrad wieder vor den Gleitrohren platziert wurden.

Daß Weltmeister Marco Lucchinelli sich von Suzuki getrennt hat, ist für Yokouchi kein Problem: „Eine gute Chance, zu beweisen, was unsere Motorräder auch ohne einen Champion taugen.“

SPORT

Vorstellung Suzuki RG 500 B

betrifft, ist die RG 500 B mit zwei hauseigenen Suzuki-Entwicklungen bestens gerüstet. Das Vorderrad wird von einer luftunterstützten Telegabel geführt, deren Qualitäten ein in drei Stufen justierbares Anti Dive-System auch bei extremen Bremsmanövern garantieren soll. Die verrippten Anti Dive-Zylinder am unteren Ende der Gleitrohre entsprechen optisch denen, die Suzuki in Großserie einigen Katana-Modellen spendiert. Die Anti Dive-Einheit der Werksmaschine wirkt dagegen wie aus dem vollen gefräst.

Am Hinterrad müht sich eine Aufhängung nach dem Suzuki-System Full Floater um guten Bodkontakt. Unterstützt wird das Hebelsystem bei dieser Arbeit durch ein üppig mit Verstellmöglichkeiten ausgestattetes Zentralfederbein. So gibt es je vier Möglichkeiten, den Aus- und Einfedervorgang zu beeinflussen.

Rund 80 RG 500 B werden bei Suzuki gebaut und für knapp 25 000 Mark an Importeure hauptsächlich in Europa weitergegeben. Ein Dumping-Preis, mußten doch Rennfahrer als Endverbraucher schon für eine RG 500 Mark VI in Deutschland fast 40 000 Mark berappen.

Allerdings wird sowieso nur eine Handvoll deutscher Piloten 1982 mit derart optimalem Maschinenmaterial ausgerüstet sein. „Wir hoffen, daß wir wie in diesem Jahr fünf oder sechs Maschinen zugeteilt bekommen“, sagt Dieter Phillip, beim deutschen Suzuki-Importeur für den Verkauf der RG zuständig. Festlegen kann er sich nicht: „Nach welchen Gesichtspunkten die Japaner die RG verteilen, ist uns ein Buch mit sieben Siegeln.“ □