

IM BLICKPUNKT  
Test Bimota-Suzuki SB 3D

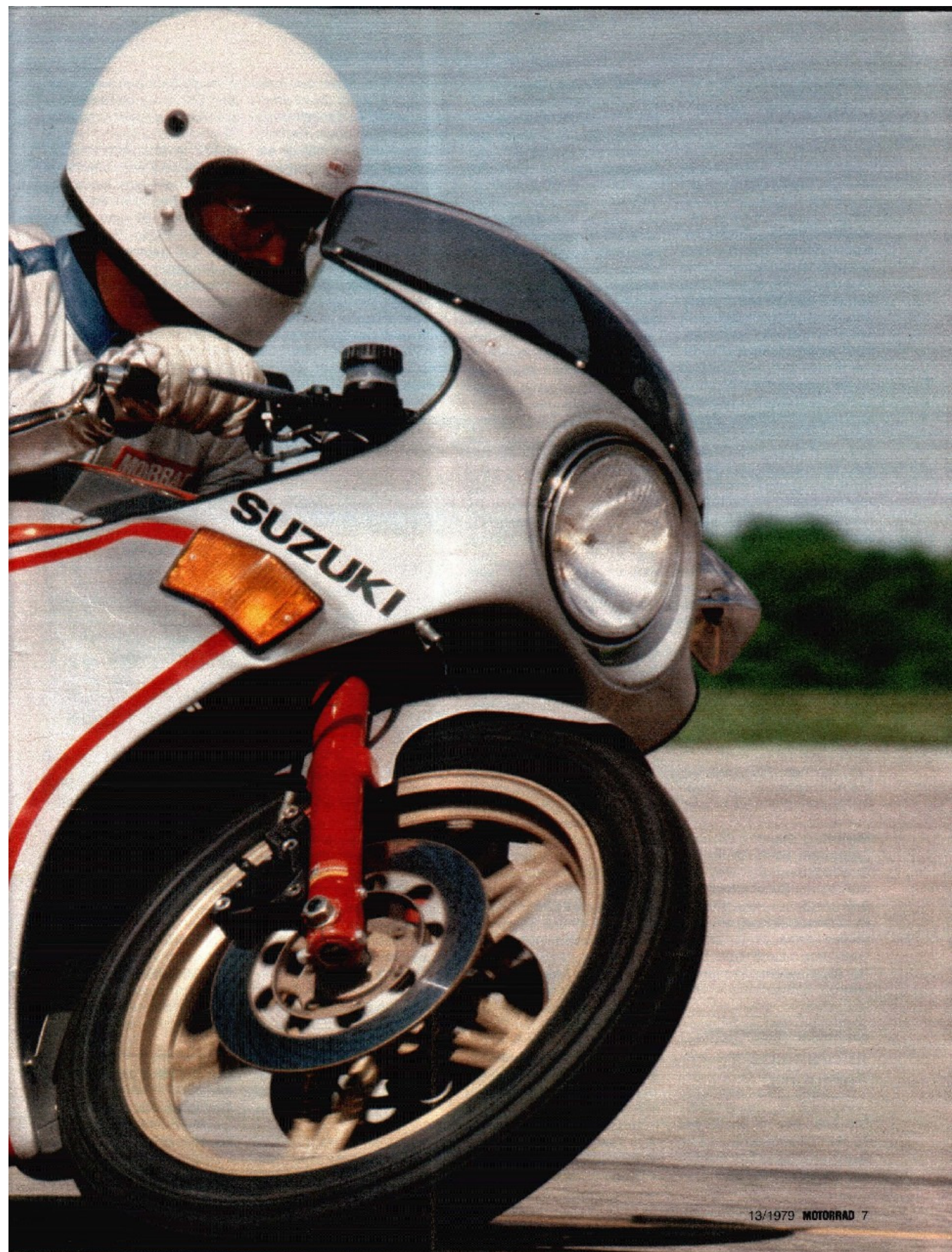
# Haute Couture

Gutbetuchte, auf Exklusivität bedachte Motorradfahrer wollen keine Großserienmaschinen. Um künftig auch diese Kundschaft anzusprechen, produziert der Münchner Suzuki-Importeur die Bimota-Suzuki SB 3D. ▷

Fotos: Schwab









## IM BLICKPUNKT

### Test Bimota-Suzuki SB 3D

**S**eit Mai 1979 gibt es in Deutschland einen Motorrad-Hersteller mehr. Einen, der sich bislang darauf beschränkte, Zweiräder, Bootsmotoren und Automobile der japanischen Marke Suzuki in den bundesdeutschen Raum zu importieren. Die Karriere von Suzuki-D, vom schlichten Vertreiber zum eigenständigen Produzenten, stützt sich freilich nur auf einen Maschinentyp in vergleichsweise bescheidenen Ausstoß-Ziffern.

Die Entwicklung der Bimota SB 3D begann im Herbst 1978, als Suzuki Deutschland Überlegungen anstellte, wie Leute an eine Großserienmarke zu binden seien, deren Sinn und Geld nach Exklusivem trachte. Ein Personenkreis also, der bislang mit renommierten italienischen, englischen oder amerikanischen Marken oder mit teuren Einzelanfertigungen liebäugelte.

Dieser Käuferschicht eine Suzuki anzubieten, war nur mit entsprechend distinktierten Ausstattungsmerkmalen und dem Flair des Unverwechselbaren zu realisieren.

Manfred Kugler, 36 und Techniker beim deutschen Suzuki-Importeur, der im Auftrag der Geschäftsleitung geeignete, renommierte Rahmenschmiedern zu sondieren hatte, riet seinen Dienstherrn zur Bimota SNC im italienischen Prominententreff Rimini.

### Bimota-Rahmen: aufwendige Fertigung

Die zwei Bimota-Bosse des 25 Mann-Betriebs, Guiseppe Morri und Massimo Tamburini, machten vor allen Din-

gen auf Rennstrecken mit ihren unkonventionellen, zweigeteilten Gitterrohr-Rahmen Furore. Straßenableger der Rennversionen folgten, mit Kawasaki-(KB 1) und Suzuki-Motoren (SB 2).

Der gerade neun Kilogramm schwere, zweigeteilte Gitterrohr-Rahmen der SB 3D wird von insgesamt 25 Rohren aus nahtlos gezogenen Chrommolybdän-Stahlrohren gebildet, von denen lediglich acht gerade sind. Ein enormer fertigungstechnischer Aufwand, da die restlichen Rohre auf den Millimeter genau vorgebogen werden müssen.

Außerdem verwenden die Bimota-Leute Rohre mit unterschiedlichem Durchmesser. Der vordere Teil des Chassis, das den Motor als tragendes Teil integriert, also unten offen ist, schlingt sich mit zwölf Rohren hautnah um den Motor hin zum Lenkkopf.

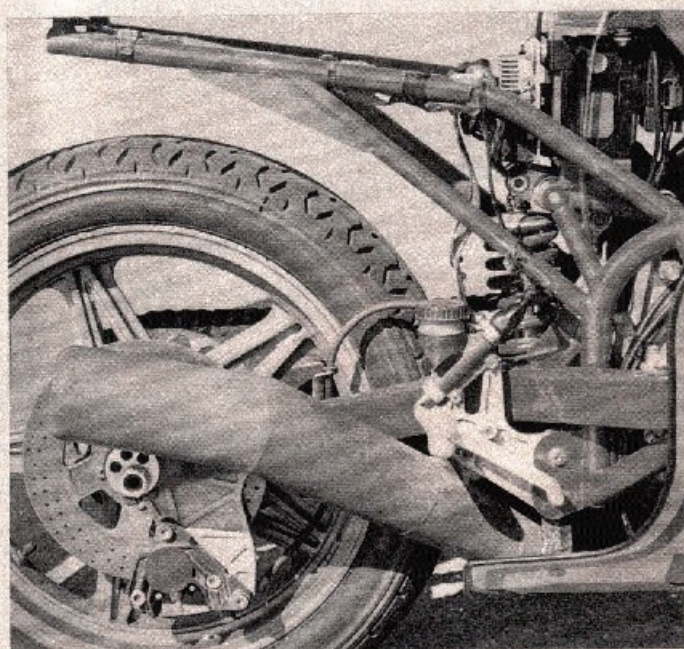
Das hintere Rahmenteil aus 13 Rohren trägt die unheimlich breite, aus rechteckigen Vierkant-Rohren zusammengeschweißte Chrommolybdän-Schwinge. Die Verbindung der beiden Schutzgasgeschweißten Rahmen-Einzelstücke übernehmen – neben den Motorhalterungen – zwei konische Kuppelungsteile, gesichert mit je drei Innensechskant-Schrauben.

Dem 1000er Suzuki-Serienmotor kommt auf diese Weise ein wesentlicher Anteil an der Steifheit des Fahrwerks zu, da hauptsächlich er die Verbindung von Rahmen-Heck und -Front herstellt. Motorenblöcke sind nun mal stabiler als Dutzende von Rahmenrohren.

Vor dem Hinterradreifen stützt ein senkrecht stehendes de Carbon-Federbein mit verstellbaren Zug- und Druckstufen und variabler Federvorspannung die knapp 60 Zentimeter lange, in Kegelrollenlagern geführ-

te Schwinge gegen das Rahmenhinterteil ab. Der Dämpfer ist unten an der Schwinge befestigt, das obere Kolbenstangen-Auge ist mit einem doppelten Aluminium-Kipphebel verbunden.

Dieser Kipphebel wurde von Bimota in einem Rahmenfortsatz gelagert und stellt über eine solide Stahlsange wieder Kontakt zur Schwinge her. Das Bimota-Wippensystem soll das Fahrwerk weitgehend von Stoßbelastungen, die auf das Hinterrad der Bimota wirken, freihalten.



**Bremsanker am Schwingenende, vertikales Solo-Federbein**

Zwei weitere progressive Details fallen an der SB 3D-Schwinge auf. Zum einen die exzentrisch gelagerte Hinterradachse, die das Nachstellen des Kettenspiels absolut spurtreu ermöglicht. Andererseits verändert sich die Kettenspannung während der Fahrt nicht, obwohl der de Carbon-Dämpfer dem Hinterrad immerhin bis zu 120 Millimeter Federweg ermöglicht, da die Schwingenaufnahme exakt auf gleicher Höhe mit dem Motor-Ritzel liegt.

Ähnlich Außergewöhnliches weiß die Bimota auch am Bug zu offerieren. Die Alu-

minium-Gabelbrücken tragen Einsätze, mit denen der Gabelwinkel und somit der Nachlauf wahlweise modifiziert werden können. Suzuki-Deutschland allerdings will sich auf eine Grundeinstellung beschränken: Lenkwinkel 66 und Gabelwinkel 61 Grad. Dieses Konzept soll geometrische Veränderungen beim Eintauchen der Gabel unterbinden.

Auf Serienstand beließ Suzuki-Deutschland die 90 PS-Antriebseinheit der SB 3D. Einlaßseitig erhöhen lediglich vier ungedämpfte Luft-

filter-Elemente den Gasdurchsatz, am Auslaß übernimmt dies eine Vier-in-eins-Auspuffanlage von Bimota. Die Instrumente, das H4-Licht mit 170 Millimetern Scheinwerfer-Durchmesser und die Elektrik sind ebenfalls GS 1000-Standard-Teile und künden von japanischer Problemlösung im Alltagsverkehr.

Aus Italien kommen hingegen fast alle Fahrwerksteile, die die Fahrdynamik erhöhen sollen. Die geschmiedeten Alu-Fußrasten und -Hebel ebenso wie die Brembo-Bremsanlage und die Marzocchi-Gabel. Auf qualitativ



hochwertigen Reifen steht die SB 3D: Vorn auf Michelin M 45 in der Dimension 3.50 V 18 und hinten auf den seltenen Michelin M 48 130/80 V 18, von denen Suzuki Deutschland gleich 100 Stück hortete.

Die Speedline-Gußräder aus Magnesium, mit 2.5 Zoll Breite vorn und 3.00 hinten sehr üppig dimensioniert, sind verantwortlich dafür, daß die MOTORRAD-Testmaschine mit der Rahmennummer 00001, also die erste SB 3D, die überhaupt gebaut wurde, nur mit einer

Sitzposition und der Komfort. Relativ stark angewinkelte Beine erhöhen zwar den Grad der Fahrzeugbeherrschung, häufen aber auf Langstrecken die Rastintervalle ebenso wie die hartgepolsterte Sitzfläche im Kunststoff-Höcker.

Die Aluminium-Rasten ohne Gummiüberzug leiten die feinen Vibrationen des rollengelagerten Vierzylindermotors ungefiltert an des Fahrers Füße weiter.

Dennoch: Die Bimota wiegt all dies durch überragende

schine war vom 20jährigen amerikanischen Grand Prix-Piloten Randy Mamola, der bis vor kurzem eine Bimota chauffierte, auf dem italienischen Rennkurs Misano abgestimmt worden, und er liebt es offenbar knallhart. So schlugen zu dicke Federn am de Carbon-Dämpfer den Fahrern auf schlechten Straßenabschnitten brutal ins Kreuz, und die Marzocchi-Gabel reagierte nur auf sanfte Anregungen mit tolerierbarem Komfort, quitierte aber starke Fahrbahnebenheiten mit groben Stößen in Richtung Fahrer.

Beide Merkmale deuten auf einen zu kurzen Nachlauf, der zwar die Handling-Eigenschaften der Bimota optimiert, im Verein mit dem kurzen Radstand aber die Hochgeschwindigkeits-Qualitäten mindert.

Trotzdem ist die SB 3D eine Wucht. Kaum eine Maschine hat im Fahrbetrieb je soviel Spaß gemacht. Vor allen Dingen bei Leuten, deren Fahrweise noch eindeutig als Sturm- und Drang-Phase zu charakterisieren ist. Das Motorrad giert geradezu nach Kurven jeglicher Art.

## Bimota-Suzuki SB 3D: Technische Daten und Meßwerte

<b>Motor</b> Fahrtwindgeköhlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor. Je zwei Ventile über zwei obenliegende Nockenwellen und Tassenstößel betätigt. Bohrung x Hub: 70 mm x 64,8 mm; Gesamthubraum 997 cm <sup>3</sup> , Verdichtung 9,2; Nennleistung 66 kW (90 PS) bei 9000/min. Vier Mikuni-Vergaser, Ø 26 mm. Kontaktgesteuerte Batterie/Spulenzündung 12 V. Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe. Primär-/Sekundärübersetzung: 1,776/2,667. Gesamtstufen: 11,84/8,417/6,538/5,326/4,552.	mm. Reifen vorn Michelin M 45 3.50 V 18, hinten Michelin M 48 130/80 V 18. Abrollumfang 2,02 mm. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 280 mm. Einzelscheibenbremse hinten, Ø 270 mm. Radstand 1400 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 115 mm.	0—180 km/h . . . . . 12,2 s 0—200 km/h . . . . . 17,5 s 0—400 m . . . . . 12,2 s 0—1000 m . . . . . 23,1 s
	<b>Abmessungen/Gewichte</b> Gesamtlänge 2040 mm, Sitzhöhe 720 mm, Lenkerbreite 660 mm. Gewicht vollgetankt 210 kg. Tankinhalt 15 Liter.	<b>Durchzugsvermögen</b> im 3./4./5. Gang 60—80 km/h . . . . . 1,7/2,7/3,8 s 80—100 km/h . . . . . 1,8/2,3/3,0 s 100—120 km/h . . . . . 1,7/2,7/3,0 s 120—140 km/h . . . . . 2,0/2,8/4,0 s 140—160 km/h . . . . . 2,3/2,7/3,7 s 160—180 km/h . . . . . —/3,8/4,8 s 180—200 km/h . . . . . —/—/6,0 s
<b>Fahrwerk</b> Zweigeteilter Gitterrohrrahmen, unten offen. Hydraulisch gedämpfte Marzocchi-Teleskopgabel vorn, Standrohr-Durchmesser 38 mm. Hinten senkrecht stehendes de Carbon-Federbein mit Kipphebelumlenkung, Federweg 110—120	<b>Beschleunigung</b> Schaltdrehzahl 9500/min 0—40 km/h . . . . . 1,5 s 0—60 km/h . . . . . 2,5 s 0—80 km/h . . . . . 3,2 s 0—100 km/h . . . . . 4,2 s 0—120 km/h . . . . . 5,5 s 0—140 km/h . . . . . 7,2 s 0—160 km/h . . . . . 9,2 s	<b>Höchstgeschwindigkeit</b> solo liegend 225 km/h bei 8450/min
		<b>Verbrauch: Superbenzin</b> Testverbrauch . . . . . 7,4 l/100 km
		<b>Preis: 19 995 Mark</b>

Ausnahmegenehmigung die TÜV-Behörden passierte und zum Straßenverkehr zugelassen wurde.

Die mit fünf Doppelspeichen ausgestaffierten Leichtmetallräder haben noch nicht alle vorgeschriebenen Belastungstests absolviert. Aber Suzuki Deutschland wird diese Hürde mit Sicherheit noch nehmen.

Die Maxime, unter der das SB 3D-Fahrwerk entstand, hieß schlicht und puristisch: schnelle Kurvenhatz. Dieser zweckorientierten Philosophie italienischer Fahrwerksbauer entspricht auch die

Handling-Eigenschaften auf. Die Maschine fällt in und marschiiert aus Kurven, wie es bislang nur Rennmaschinen zu machen imstande waren. Der relativ kurze Radstand und der steile Lenkkopf-Winkel, die von nichts gestörte Bodenfreiheit und die perfekte Gewichtsverteilung wiegen das im Vergleich zu Rennmaschinen höhere Gewicht auf und lassen auch den hohen Schwerpunkt des weit nach oben gerückten Motors vergessen.

Allerdings ging es auf der MOTORRAD-Testmaschine überaus hart her. Die Ma-

Manfred Kugler weiß Rat: „Wir haben für die SB 3D-Kunden ein umfangreiches Paket an Gabel- und Dämpfer-Federn bereitgestellt, so daß jeder Fahrer seine Maschine auf seinen individuellen Geschmack abstimmen kann.“

Ein spezifisches Merkmal der Bimota wird aber auch mit weichen Federn nicht zu beseitigen sein. Bei Geschwindigkeiten jenseits von 190 km/h wandert die Maschine schon bei leichten Fahrbahnebenheiten zum Kurvenaußenrand und versucht, sich beim Bremsen in Schräglage aufzurichten.

Eines wollte die 90 PS-Maschine aber partout nicht: die Höchstgeschwindigkeit von 255 Kilometern pro Stunde erreichen, die der TÜV angeblich mit diesem Motorrad gefahren sein soll. Kann sie auch gar nicht, denn schon eine TZ 750-Rennmaschine von Yamaha mit wesentlich schnittigerer Verkleidung und ohne Blinker, Rückspiegel und Frontscheinwerfer mit günstigeren Luft-Widerstandswerten benötigte für diese Geschwindigkeit 94 Kurbelwellen-PS.

Doch auch der von MOTORRAD per Lichtschranke ge- ➤

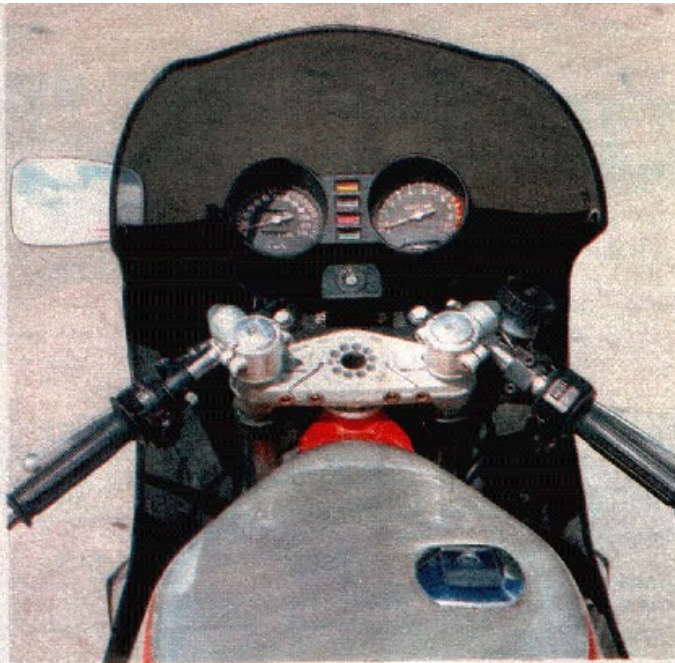


## IM BLICKPUNKT

### Test Bimota-Suzuki SB 3D

gemessene Topspeed von 225 km/h dürfte wohl für die meisten der künftigen SB-Fahrer vollauf genügen. Zumal die Maschine bei den Beschleunigungs- und Elastizitäts-Werten die in sie gesteckten Erwartungen prompt erfüllte.

**Rechts:** Cockpit ist Suzuki-Standard, Gabelbrücken Bimota-Spezial. **Unten:** An drei Schrauben hängt das Monocoque



Wenn ab Juni dieses Jahres bei Suzuki-Deutschland die Produktion von monatlich zehn SB 3D anläuft, wird eine Maschine den deutschen Markt anreichern, die hochkarätige Fahrwerks-Technik mit der Simplizität und Problemlosigkeit eines Serientriebwerks zu einer durchaus exklusiven Mischung vereint. Alles in allem eine Suzuki, die alle Vorzüge der Großserie, wie ein Jahr Garantie, bietet – und eine Bimota, die das repräsentiert, zu dem die Italiener besonders befähigt sind: dem Rahmenbau.

*Hans-Peter Leicht*

