



Wolf im Schafspelz

Erster Fahrbericht Suzuki RM 500 D

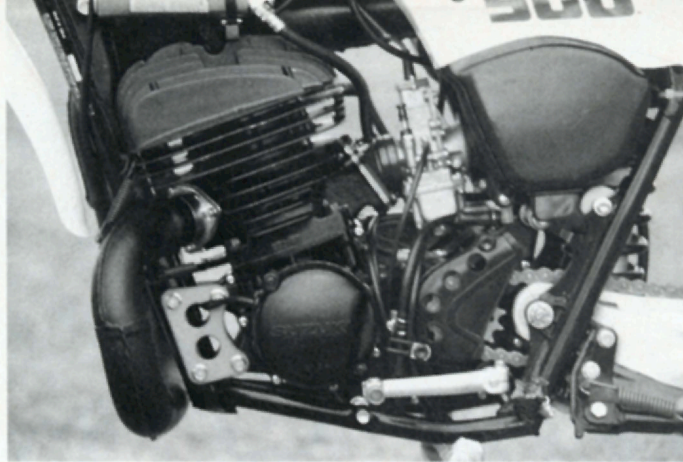
Im Reigen der echten 500er schließt Suzuki mit 492 ccm Hubraum für die RM 500 D den Kreis. Denn im letzten Jahr gehörte das Modell der Königsklasse mit knapp 465 ccm zu den »hubraum-schwächeren« Konkurrenten. Nervöser, bissiger, dafür aber handlicher als die übrigen 500er, das konnten wir im vergangenen Jahr der großen Suzuki RM 465 Z attestieren.

Was Hubraumexpansion und Modellpflege in einem Jahr alles bewirken können, konnten wir in einem ersten Fahrbericht erfahren.

Eine 500er zu fordern, ohne selbst überfordert zu werden, dazu gehört schon einige Kraft, Mut, Kondition und vor allen Dingen Technik, Fahrtechnik versteht sich. Ansonsten stellt man schon nach einigen wenigen kläglichen Runden das Gerät in die nächste Ecke, das ist sicher. Die Zeiten, wo mit ca. 400 Kubik sich jeder Fahrer, gleich welchen Fahrkönnens, wohl fühlte und akzeptable Zeiten aufs Parkett legte, sind nunmehr vorbei. Reinrassige, vor Leistung strotzende, mit aller Kraft vorwärtstreibende Motoren sind an ihre Stelle getreten. Da ist der Durchschnittsfahrer in der Regel überfordert, will man es auch nicht wahrhaben.

Trotz alledem ist es mehr als beeindruckend, ein solches Geschoß zwischen den Beinen zu haben. Die Suzuki RM 500 D macht da keine Ausnahme. Sie genießt vielmehr den Vorteil, gegenüber der bulligen Konkurrenz wesentlich zierlicher zu wirken und auch zu sein, eher ganz wie eine hubraumschwächere Maschine.

Kein Gramm, keine Schraube scheint zuviel, kein Raum unnötig vergeudet oder verschwendet. Gefühlsmäßige Handlichkeit bei der ersten Sitzprobe, eine optimale Sitzposition für einen durchschnittlich gewachsenen Menschen von knapp 1,80 m Stehhöhe, kann die RM 500 D dann auch gleich für sich verbuchen. Der kleine, praktisch geformte Tank, die schmale, straffe Sitzbank, passende Lenkerform und Höhe, die steil stehende Gabel der



500er Suzuki-Motor: Kraftvoll und bissig

500er erinnern ganz an 465er-Zeiten. Kotflügel und Seitendeckel runden das zierliche Gesamtkonzept ab. Die neue Serie wird durch eine blaugefärbte Sitzbank und gelblackierte Tauchrohre unterstrichen.

Wenn auch das Halblitertriebwerk einiges mehr an Hubraum gegenüber seinem Vorgänger aufweist, so wurde doch hauptsächlich Modellpflege betrieben. Die 3 ccm Mehrvolumen rühren lediglich von einer größeren Bohrung her. Die Kurbelwelle ist in ihren Abmessungen geblieben. Angenommen haben sich die Suzuki-Techniker schwerpunktmäßig der Überarbeitung des Getriebes. Denn dies gab im letzten Jahr häufig Anlaß zur Kritik.

Die Verbindung anderer Materialien und ein besseres Härteverfahren in der Herstellung der Getrieberäder, machen das Suzuki-Getriebe unanfälliger. Überaus leichtgängig läßt sich nun auch das 4-Gang-Getriebe schalten. Dafür ist eine jetzt in Kugellagern geführte Schaltwalze verantwortlich. Gewöhnlich wird die Schaltwalze über ein ins Gehäuse geschraubter Federstift arretiert. Diese Aufgabe übernimmt nun eine Hakenlinie zur leichteren Schaltbarkeit.

Abrundenderweise wurde die Getriebeabstufung neu durchdacht und der Leistungscharakteristik des 492er-Motors angeglichen, so daß sich dieses nun in der Abstufung gänzlich vom 82er-Modell unterscheidet.

Kurz den Choke des 38er Mikuni-Flachschiebervergasers

gezogen, ein herzhafter Tritt auf den rechts angebrachten Kickstarter und schon antwortet der Motor mit harten und dumpfen 2-Takt Tönen. Überhaupt, so mußten wir immer wieder feststellen, sprang der Motor im kalten wie warmen Zustand sofort nach dem ersten Tritt an.

Schon nach den ersten zaghaften Runden sehen wir ein, daß die RM 500 D mit der serienmäßigen 300er Hauptdüse zu fett läuft. Wir düsen gleich runter auf 290. Der Motor läuft nun sauberer und dreht schneller hoch. Die mitgelieferten größeren Düsen eignen sich nur für extreme Bedingungen, wie tiefer, bodenloser Sand, wo der Motor seine ganze Kraft voll ausspielen kann.

Anfangs ist das Fahrwerk noch sehr straff, alles neu, schwergängig und noch nicht eingelaufen. Doch nach einigen Betriebsstunden wird das Fahrwerk weicher und komfortabler. Allerdings für einen 68-kg-Mann müssen wir die Vorspannung der Feder des Gasdruck-Federbeines ein wenig zurücknehmen, um mit etwas negativem Federweg arbeiten zu können, und das Hinterrad beim Anbremsen auf den Wellen am Boden bleibt.

Getrennt in Druck- und Zugstufe, läßt sich das Kayaba-Federbein 4fach verstellen. Die wichtigere Verstellung der Zugstufe am oberen Federbeinauge, durch eine Gummimanschette vor eindringendem Schlamm und Schmutz geschützt, ist schwer von außen zugänglich. Einfacher ist es, vorher die Sitzbank zu entfernen, will man eine Änderung

vornehmen. Die Druckstufe, verstellbar an einer Schraube am Ausgleichsbehälter der linken unteren Tankseite, lassen wir auf Stufe I stehen, sonst wird die Wirkung der Feder durch eine zu starke Dämpfung überlagert.

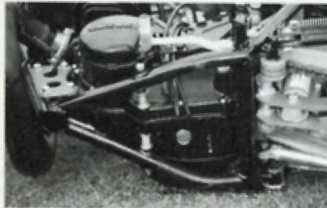
Eingefleischte Suzuki-Fans sehen auch gleich, daß die Stahlschubstangen am Soft-Floating-System durch leichtere Aluminiumstangen ersetzt sind. Auch die Anlenkgeometrie des Federbeines hat sich geändert. Die obere »Wippe« des von beiden zusammendrückbaren Federbeines ist weiter in Richtung Rahmenheck plaziert, der Winkel steiler geworden. Zum ruhigen Geradeauslauf, speziell auf schnelleren Streckenabschnitten, wurde auch gleich die Aluminium-Schwinge um 15 mm verlängert.

Modifiziert ist auch die 43er Kayaba-Gabel. Sinnvoll oder nicht, läßt sich die Dämpfungscharakteristik der Telegabel von außen über eine Justierschraube unten im Gabelholm gleich 8fach verstellen. Beim Verdrehen im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung härter, entgegengesetzt schwächer.

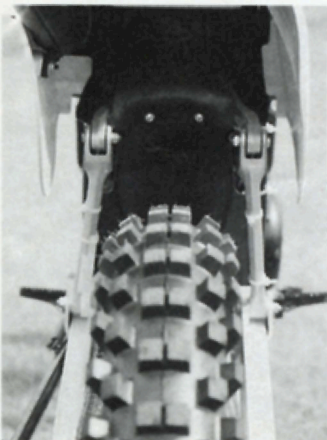
Nach einem ersten Abchecken der Variationsmöglichkeiten, können wir dann auch richtig zur Sache gehen. Unser Kurs ist nicht gerade geeignet für die mächtige Leistung eines 500ers. Trotzdem scheint die Suzuki in ihrem Element zu sein. Wie von selbst rutscht der Pilot mit seinem Gesäß tief in die Sitzmulde zwischen Tank und Sitzbank hinein, zirkelt die RM durch die engen Anlieger, den Lenker fast am Boden. Das Vorderrad bleibt dort, wohin es der Fahrer dirigiert, den Oberkörper weit über den Lenker gebeugt. Im 2. oder 3. Gang voll rausbeschleunigt, treibt die Suzi im Eiltempo über den welligen Boden, um vor weiterem Hochschalten in den 4. Gang noch schnell das Vorderrad vom Boden abheben zu lassen. Der Schub der RM 500 D erfordert eh eine weit nach vorne geneigte Fahrhaltung, die z. B. im krassen Gegensatz zur Haltung eines Yamaha-Piloten steht, um



Straffe Telegabel



V-förmiger Rahmenunterzug



Soft-Floating '83: Alu-Streben

übermäßiges Abheben, das dem mächtigen Schub verlorengelht, zu vermeiden.

Die Fahrwerksgeometrie und daraus resultierende Fahrposition, ist ganz einem Andre Vromans oder Brad Lackey nachempfunden. Im Sprung verhält sich die Suzuki neutral. Ungeachtet der Stärke einer 500er, läßt sich ohne zu zögern

jeder Sprunghügel im Weitflug nehmen. Sanft, fast mit beiden Rädern zugleich, setzt die Suzi wieder zur Landung an.

Der schnelle Start mit einer 500er ist ohne Übung nicht so leicht zu meistern. Starten im 2. oder 3. Gang? Wie läßt sich schneller auf der langen Startgeraden beschleunigen? Der 2. Gang erfordert etwas Feingefühl in der Gashand, soll das Hinterrad nicht den ganzen Boden umpflügen, ohne sich deutlich vorwärts zu bewegen. Nach kurzer feinfühler Beschleunigung im 2. Gang durch leichtes Fußhochziehen in den dritten. Dann geht die Post richtig ab. Noch bevor der 4. Gang voll ausgefahren ist, naht die erste Rechtskurve. Gewöhnungsbedürftig und deshalb mit einigen Bodenberührungen behaftet, ist die bissige Wirkung der Doppelnockenbremse im Vorderrad. Etwas zu kräftig zugepackt, das Vorderrad bricht aus, der Abstieg naht. Die Hinterradbremse ist da einfacher zu kontrollieren. Die Gefahr, den Motor beim schnellen Zusammenbremsen absterben zu lassen, ist auf ein Minimum reduziert.

Ein Serien-Grosser ist und bleibt ein Motorrad von der »Stange« und jeder Fahrer muß sich sein Motorrad ganz speziell abstimmen. Auf Fahrweise, Fahrstil und natürlich Körpergröße. So bietet Suzuki-Kurz in Rosenberg für die RM-Modelle drei verschiedenen hohe und starke Sitzbanktypen, diverse Lenkerhöhen und Klemmfäuste an, um das Motorrad optimal an den Fahrer anzupassen. Nicht der Fahrer muß sich also aufs Motorrad einstellen, sondern das Motorrad auf den Fahrer.

Alles wird teurer. Suzukis Cross-Modelle sind dieses Jahr jedoch billiger geworden. Die Konkurrenz ist groß, da muß

man schon gute Argumente bieten. Inclusive der Nebenkosten ist die RM 500 D um 321,- DM preiswerter als ihr Vorgänger und schlägt nur noch mit 6079,- DM zu Buche.

Vergleicht man nun die RM 500 D mit der RM 465 Z des Vorjahres, hat die 500er viel von ihrer Nervosität und Bisigkeit verloren. Im positiven Sinne versteht sich. Der Motor ist weicher, ruhiger aber auch kräftiger geworden. An Hand-

lichkeit und Wendigkeit hat sie dabei jedoch nicht die Spur eingebüßt.

Die Suzuki RM 500 D ist eine Halblitermaschine, die der Konkurrenz um nichts nachsteht, auf langsamen winkligen Kursen ihre Überlegenheit voll demonstrieren und ausspielen kann.

Doch Kraft und Kondition sollte der Pilot trotzdem mitbringen. Bei einer 500er wird einem nichts geschenkt.



Technische Daten Suzuki RM 500

Motor:	Einzylinder Zweitakt, luftgekühlt, Hauptstrommembrane
Bohrung / Hub:	88,5 mm / 88,0 mm
Hubraum:	492 ccm
Verdichtung:	6,2:1
Leistung:	53 PS / 7000 U/min
Drehmoment:	
Getriebe:	4-Gang, klauengeschaltet (1. Gang = 2,000, 2. Gang = 1,555, 3. Gang = 1,210, 4. Gang = 0,954)
Kupplung:	Mehrscheiben-Naß-Kupplung
Übersetzung:	13/46
Primärübersetzung:	62/26 = 2,384
Vergaser:	Mikuni VU 38 SS, Flachschieber
Zündung:	Suzuki »PEI« nach CDI
Maße und Gewichte	
Steuerwinkel:	60° 20'
Vorlauf:	123 mm
Länge:	2175 mm
Breite:	845 mm
Gesamthöhe:	1265 mm
Radstand:	1475 mm
Bodenfreiheit:	370 mm
Gewicht:	103 kg
Tankinhalt:	9 Liter
Bereifung:	vorne: 3.00-21 hinten: 1.40/80-18 oder 5.10-18
Bremsen:	Trommel vorne: Trommel hinten:



YAMAHA-LINDINGER-TEAM
ST. INGBERT KAISERSTR. 1

YAMAHA HAUPTHÄNDLER MOTO CROSS

Zubehör- und Ersatzteilversand
alle MOTO CROSS MARKETING Artikel
ANSWER Tuning Teile

alle Cross-Modelle 83 ab sofort lieferbar!

YALI-TEAM
TELEFON 0 68 94 / 38 14 06



YAMAHA-LINDINGER-TEAM
ST. INGBERT KAISERSTR. 1