

Gelbe Inva



Suzuki RM 125 X

sion

Gelb, potent und aggressiv, so schmiedeten Suzuki-Techniker die neue Waffe. Die RM 125 steht überall am Start.

Diskutiert man über die Achtelliter-Moto Cross-Klasse, fällt mit Sicherheit früher oder später der Name Suzuki. Einzigartig ist die Erfolgsserie der gelben 125er Rennmaschinen aus Hamamatsu: Seit Einführung der 125er Weltmeisterschaft im Jahre 1975 hat es bislang kein anderer Fahrzeughersteller geschafft, die Siegesserie zu durchbrechen. 1975 bis 77 war es Gaston Rahier, der unschlagbar drei WM-Titel für das japanische Werk herausfuhr. 1978 setzte Watanabe die Serie fort, und schließlich in den letzten beiden Jahren war es Harry Everts, der ganz oben in der Rangliste stand. Die letztjährige Werksrennmaschine als Replika steht nun den Privatfahrern zur Verfügung. Wassergekühlt und mit einem modernen Fahrwerk stehen die Renner bereit.

Die Farbe gelb dominiert schon jetzt zu Beginn der Saison in Starter- und Ergebnislisten. Die RM 125 X, so lautet die offizielle Bezeichnung, ist schon serienmäßig voll konkurrenzfähig; unter den Fahrern hat sich dies schnell herumgesprochen. Das Motorrad ist problemlos zu fahren, die Motorleistung ist ausreichend; ein potentieller Anwärter auf vordere Plätze. Wasserkühlung ist bei den 125er Cross-Modellen heute schon

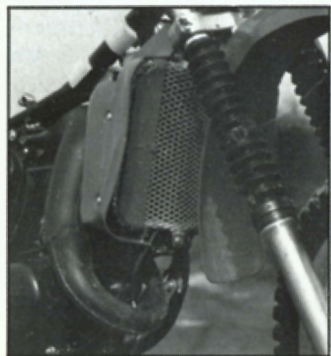
Stand der Technik. Die „großen“ haben eh' genug Leistung, bei den Achtelliter-Maschinen zählt aber jedes PS. Niemand kann es sich leisten, durch einen aufgeheizten Motor eine Verschlechterung des Füllungsgrades hinzunehmen. Eine schlechte Füllung bedeutet Leistungsschwund, in Extremfällen bis zu 20 Prozent!

Der Suzuki-Motor leistet 30 PS bei 10 500 Umdrehungen. Für einen 125er Motor dieses Kalibers ist die Leistungskurve erstaunlich flach. Schon bei mittleren Drehzahlen produziert der Einzylinder fahrbaren Power. Steigt die Drehzahl dann in Richtung 8500, geht die Suzi wacker zur Sache. Schub setzt nun ein. Dampf, wie man ihn aus 125 Kubikzentimeter nicht gewöhnt ist. Das Auspuffgeräusch ändert sich nun schlagartig, der Ton wird schrill und aggressiv.

Die Wasserkühlung der RM 125 arbeitet nach dem Prinzip der Zwangsumwälzung. Die Wasserpumpe, über Stirnräder von der Kurbelwelle angetrieben, fördert das Kühlmedium durch Motor und Kühler. Zylinder und Kopf sind voll umspült, eine Thermostatregelung besitzt der Suzi-Motor nicht.

Der Wasserkühler ist bei Suzuki direkt vor dem Motor am Rahmen montiert.

Eine gewaltige Lufthutze preßt die Kühlluft durch die Aluminiumwaben. Bei kaltem Wetter kann der Radiator mit Kunststoffteilen teilweise abgedeckt werden. Vor vom Vorderrad aufgeschleuderten Steinen schützt ein Steinschlaggitter. Die Vorteile der Kühleranordnung sind offensichtlich. Die Kühlwasserschläuche müssen nicht bewegt werden; zudem sind die Leitungen extrem kurz.



Kühler rahmenfest montiert

Das Testteam hatte anfänglich Bedenken gegen diese Kühleranordnung. Was passiert, wenn richtig dicker Dreck den Radiator zusetzt? Wie merke ich, wenn die Temperatur kritisch wird? Fragen, die den kleinen Rennmotor selbst nach einer brutalen Schlammschlacht buchstäblich kalt ließen.

Große Spitzenleistung und trotzdem ein brauchbares Drehzahlband, dies ist wohl der Traum eines jeden Motoren-Bauers. Dank der Nebenschlußmembran ist den Suzi-Technikern ein guter Kompromiß gelungen. Der Achtelliter-Motor wird von einem 32er Mikuni-Schiebervergaser versorgt. Der Ansaugweg im Zylinder ist gegabelt: Der eine Weg führt direkt über eine Kunststoffplättchen-Membran ins Kurbelgehäuse, der andere etwa doppelt so große Kanal wird konventionell von

der Kolbenunterkante geöffnet und geschlossen. Über sieben Überströmkanäle gelangt das Frischgas in den flachen kalottenförmigen Brennraum. Der geschmiedete Kolben ist mit zwei Ringen bestückt; ein Steg im Auslaßkanal verhindert deren Einfedern.

Kontaktlose Zündanlage ist bei Suzuki nichts neues. Auf der linken Motorseite ist die „PEI“-Anlage montiert. Der Innenläufer sitzt fest auf dem Konus des Kurbelwellenzapfens.

Gerade verzahnte Stirnräder übertragen den Kraftfluß via Mehrscheibenkupplung auf die Hauptwelle des klauengeschalteten Sechsgang-Getriebes. Das Motorgehäuse ist im übrigen vertikal geteilt. Durch geschickte Anordnung der Wellen konnten die japanischen Techniker ein extrem kurzes Aggregat verwirklichen.

Das Suzuki-Getriebe ist sehr kurz gestuft, die Leistung des Motors kann somit optimal genutzt werden. Häufiges Schalten ist nötig, dies jedoch bei Suzuki seit ehedem problemlos. Mit und ohne Kupplung rasten die Gänge sauber ein. Verschalten ist fast ein Fremdwort. Selbst unter Last bleibt das Getriebe voll schaltbar.

„Kupplung, was ist das?“ fragte einmal ein Crosser. „Ist das der Hebel zum Anfahren?“ meinte er mit grinsendem Gesicht. Die Suzuki-Kupplung arbeitet sauber, die Betätigungskräfte sind gering, zudem trennt sie ordentlich. Nur so ist der Primärkickstarter sinnvoll.

Apropos antreten. Chokeknopf beim ersten Start morgens gezogen, zwei-, dreimal getreten und schon heult der kleine Motor auf. Der Zweitakter hängt sofort aggressiv am Gas. Schon nach



Technische Daten

Suzuki RM 125

Motor Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Nebenschlußmembran, Mischungsschmierung 1 : 20
Bohrung/Hub Hubraum Nennleistung Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl Vergaser Zündanlage	54 mm/54 mm 123 cm ³ 22 kW (30 PS) bei 10 500/min 18,9 m/s Mikuni Ø 32 mm Suzuki PEI kontaktlos
Kraftübertragung Primärtrieb Kupplung Getriebe	Gerade verzahnte Räder 3,157 Mehrscheibenkupplung im Ölbad Klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe mit Primärkickstarter, Stufung 2,333; 1,750; 1,411; 1,190; 1,045; 0,956 (relativ: 2,440; 1,830; 1,475; 1,244; 1,093; 1,0) Offenlaufende Rollenkette 4,250 (Z 51/12)
Fahrwerk Rahmen Radaufhängung vorn Radaufhängung hinten Federweg vorn/hinten Radstand Nachlaufwinkel Nachlauf Räder Bremsen vorn/hinten Reifen vorn/hinten	Rohrrahmen mit einfachem Frontrrohr, doppeltem Unterzug und Einfach-Oberzug Luftunterstützte Telegabel; Lenkkopf Kegelrollenlager unten, Axialkugellager oben; Standrohr-Ø 38 mm Nadelgelagerte Leichtmetall-Schwinge mit Suzuki Floating-System, Gasdruckfederbein mit Ausgleichbehälter, Dämpfer vierfach, Federbasis stufenlos verstellbar 300 mm/310 mm 1440 mm 60,5 Grad 121 mm Drahtspeichenräder mit vergüteten Leichtmetallfelgen und konusförmigen Naben Trommelbremse seilzug-/seilzugbetätigt 3,00–21/4,10–18 Bridgestone
Füllmengen Getriebe Gabel Tank	0,8 l SAE 20 430 cm ³ SAE 5 pro Holm 6,5 l
Gewicht Importeur Preis	88 kg Zweiradsport Kurz, Hallerstraße 41, 7091 Rosenberg 4980 Mark plus 150 Mark Nebenkosten

wenigen Sekunden kann der Choke wieder gedrückt werden. Voll losfahren sollte man allerdings noch nicht. Betriebstemperatur ist gefragt, ein Griff an den oberen Kühlwasserschlauch bringt Gewißheit.

Aufsitzen und losfahren. Sofort fällt die ungewohnte Sitzposition auf. Das Motorrad ist relativ niedrig. Knapp 90 Zentimeter Sitzhöhe sind auch für kleine Fahrer akzeptabel. Nach wenigen Metern schon paßt der Kommandostand. Die Sitzbank ist lang und komfortabel,

der Tank schmal und gedrungen. Weites Vorrücken ist gut möglich. Große Kritik an den Lenkerarmaturen! Das Testmotorrad fiel nur im Stand und auf der Wiese um. Schon war einer der Aluflußhebel abgebrochen; auch der Gasgriff führt ein gefährdetes Dasein. Umrüsten auf Zubehörteile ist zwar problemlos, wünschenswert sind die Teile aber schon serienmäßig.

Schon nach wenigen Metern auf der RM bemerkt man die Vorzüge des überarbeiteten Fahrwerks. Full-

Floater hinten und eine kräftige luftunterstützte Telegabel vorn, dazu eine passende Geometrie. Die Maschine läuft angenehm geradeaus, kein Wunder bei einem Radstand von 1 Meter 45 und einem Lenkkopfwinkel von 60,5 Grad. Trotzdem ist die Japanerin ungemein handlich. Der relativ kurze Nachlauf von 120 Millimeter und vor allem das geringe Fahrzeuggewicht lassen die Suzi mühelos durch enge Kehren und Anlieger fliegen.

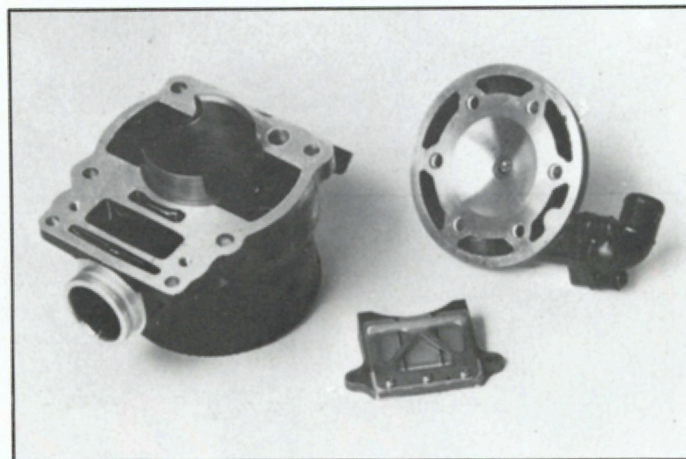
Der RM-Rahmen ist einfach aufgebaut: Suzuki verwendet einen sogenannten Einrohrrahmen. Ein Frontrohr, das sich erst unter dem Motor teilt, und ein kräftiges einzelnes Rohr, das das Rückgrat bildet, sind die simplen Bauprinzipien. Stabil abgestützt ist der Rahmen im Bereich der Schwingenlagerung sowie am Drehpunkt des großen Leichtmetall-Umlenkhebels. Solide und einfach die Konzeption, nichts ist überflüssig.

Die Telegabeln aller neuen Suzukis wurden verstärkt. 38 Millimeter Standrohrdurchmesser, da gibt's nichts mehr zu verbiegen. Mittels Luft kann die Gabel fein abgestimmt werden; eine Verbindung zwischen den beiden Holmen wäre wünschenswert. Neu bei Suzuki ist die Hinterradaufhängung. Auch in Hamamatsu verläßt man nun traditionelle Bahnen und setzt auf ein Federungssystem mit Umlenkhebel. „Full-Floater“ steht mit großen gelben Lettern auf die Leichtmetall-Schwinge geschrieben. „To float“ ist englisch und bedeutet schwimmen. Das Monoshock-Federbein hängt schwimmend zwischen der Umlenkkippe und der Schwinge. Beim Einfedern wird es gleichzeitig von oben



und unten zusammengedrückt. Der Vorteil der Konstruktion ist klar: das Federverhalten wird stark progressiv. Suzukis Full-Floater kann allerdings gewisse Ähnlichkeiten zu Kawasakis Uni-Trak nicht verleugnen. Bei den „Grünen“ stützt sich das Federbein lediglich gegen den Hauptrahmen ab, die Anordnung ist ansonsten ziemlich gleich. Das Monoskokk-Federbein

der Suzuki ist vielfach verstellbar. Die Federbasis kann stufenlos verändert werden, zudem stehen vier Dämpfungsvariationen offen. Die Einstellung und Abstimmung kann bei eingebautem Federbein erfolgen. Das Gasdruckfederbein besitzt einen Ausgleichbehälter, der vorn links unterm Tank montiert ist. Der Druck kann variiert werden, allerdings empfiehlt Suzuki



Wasserkühlung und Membran sind Kennzeichen des RM 125-Motors

Floater heißt das System mit schwimmend gelagertem Federbein

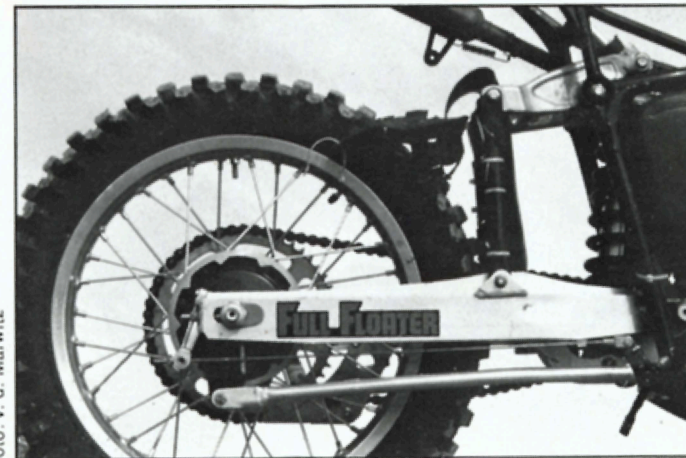


Foto: v. d. Marwitz

Stickstoff-Füllung! „Luft tut's mit Sicherheit auch“, meint dazu Hermann Kurz, seines Zeichens Suzuki-Cross-Importeur. Einen Haken hat die Geschichte aber doch: Man benötigt mindestens einen Fülldruck von 10 bar.

Die Suzuki RM 125 X ist ein ausgereiftes Motorrad. In Details zeigt sich die Erfahrung, gesammelt in sechs errungenen Weltmeisterschaften. Erwähnenswert sind Kleinigkeiten: Zum Beispiel die ungekröpften Speichen oder auch die gegen den Hauptrahmen abgestützte Hinterradbremse.

Die RM 125 X ist eine ausgewogene Maschine, nicht nur gut für die Hand des Profis. Die ENDURO-Testmaschine war in Warching beim OMK-Pokallauf am Start. Karl-Heinz Roith kam im Endlauf damit auf Rang zwei, ein Spitzenresultat für den Piloten wie auch für die Maschine. Das Motorrad blieb annähernd serienmäßig, lediglich die Bridgestone-Reifen konnten Roith nicht begeistern. Sie mußten deshalb Metzeler-Pneus weichen. Die Fahrwerksabstimmung auf die Strecke verlief erstaunlich problemlos. Dämpferstellung 3, der Rest blieb original, und schon war die Maschine startbereit.

Knapp 5000 Mark kostet die Suzuki RM 125 X ab Rosenberg. „Wir haben heuer schon etwa 200 Stück verkauft“, erzählt Hermann Kurz. Kein Wunder, daß es selbst bei den OMK-Pokalläufen immer härter zugeht. Das Material wird immer ausgewogener. Um vorn dabeizusein, muß aber jede Saison neu investiert werden. Dieses Jahr liegt man mit Sicherheit mit der RM 125 nicht schlecht.

Hans-Georg v. d. Marwitz