

# Klein, aber fein

Fahrbericht Suzuki RM 250 D



**B**eruhigt kann gesagt werden, daß Suzuki an dem 250er Cross-Motorrad hauptsächlich Modellpflege betrieben hat. Die RM 250 Z wird 1983 durch die RM 250 D ersetzt. Äußerlich kaum voneinander zu unterscheiden, machen doch einige gravierende Detailänderungen die neue Suzuki erheblich interessanter.

## Zierlich und wendig

Die 250er Suzuki ist nichts für große Leute! Das muß gleich an dieser Stelle gesagt werden. Stünde nicht das Emblem 250 auf dem Seitendeckel und wäre da nicht der feine Unterschied in der Motorleistung, ginge sie glatt als 125er durch. Diverse Lenkergrößen und Sitzbänke sprechen dennoch einen größeren Fahrerkreis an, als zunächst vermuten läßt.

»Serienmäßig werksmäßig«, so steht's im Prospekt über die RM 250 D des Importeurs Kurz aus Rosenberg, der sich für die Motocross-Palette verantwortlich zeigt.

Dabei brauchten die Suzuki-Techniker zumindest äußerlich kaum Hand anzulegen. Genaue betrachtet sieht's dann doch ein bißchen anders aus. Ein paar kleine Änderungen in der Kanalführung des weiterhin vollmembrangesteuerten Motors, hauchen dem 250er Motor noch ein bißchen mehr Leistung ein. Dazu erhielt die D-Version das stärkere und anders abgestufte Getriebe der RH 250. Gespeichert wird der Motor von einem 38er Keihin Plattenschiebervergaser. Als nicht verbesserungswürdig wurde das Kühlsystem der Suzuki empfunden. Die zwei geschützt hinter der Gabelbrücke, rechts und links unterhalb des Tanks montierten Alukühler, die das heiße Wasser über eine mechanische Pumpe zugeführt bekommen, haben bislang keinerlei Kritik über sich ergehen lassen müssen.

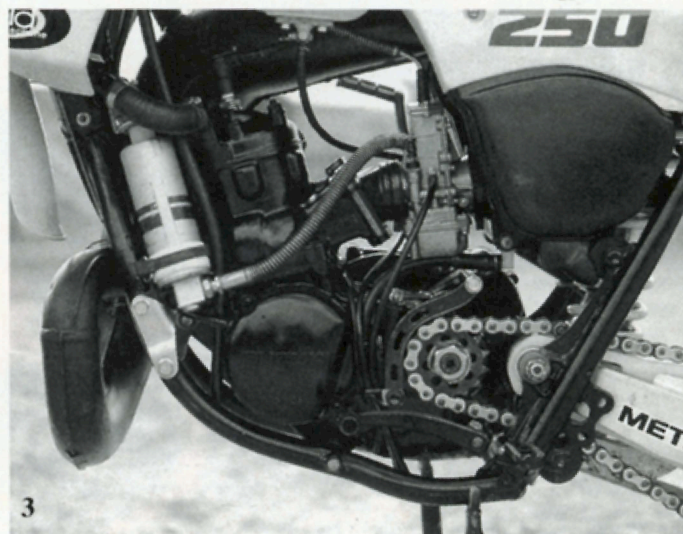
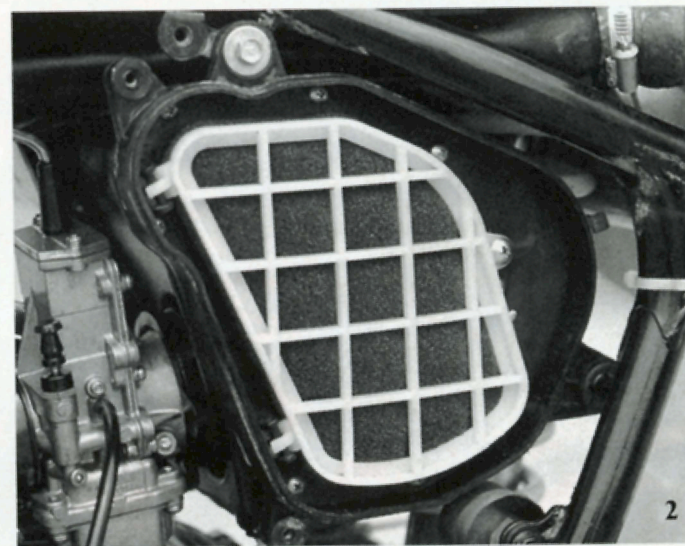
Einigen Änderungen wurde auch das Full-Floating System unterworfen. Neben geometrischen Veränderungen zieren jetzt auch Alu-Schubstangen statt bisher verwendete Stahlstangen das Hebelsystem. Überhaupt wurde durch reichhaltige Verwendung von Aluminium das Trockengewicht der RM 250 D auf 96,5 kg herabgesetzt.

Fahrwerksverbessernd soll sich auch die neue 43 Kaya-Gabel auswirken, die die labil anmutende 38er Gabel für die 250er Modelle aus dem Programm verbannt.

Nichtsdestotrotz, stimmt erst einmal die Sitzposition für den entsprechenden Fahrertyp, bleibt die RM 250 D dennoch zierlich und klein. Die niedrige Bauart überträgt sich auch gleich aufs Fahrverhalten. Überdurchschnittliche Wendigkeit, kurzfristig das Motorrad von einer Links- in eine Rechtskurve umlegen, bereitet dem Piloten überhaupt keine Probleme. Mühelos trifft das Vorderrad jede noch so kleine Rille, um die nächste Ecke mit nach vorne geneigtem Oberkörper auf dem kürzesten Wege zu überwinden. Die Suzuki ist kräfteschonend zu fahren. Äußerst gefühlvoll sprechen sowohl die 43er Kayaba-Gabel als auch das Gasdruckfederbein von Öhlins an. Wie schon hier sofort ersichtlich, wurde uns eine nicht ganz neue 250er zur Verfügung gestellt, sondern sie hatte schon einige Trainingskilometer, sozusagen »eingefahren«, auf dem Buckel. Das nicht ganz zufriedenstellende Kaya-Bein (so auch einige erfahrene Suzuki-Piloten) wurde kurzerhand durch ein teureres, aber auch wesentlich besseres Öhlins-Federbein ersetzt.

Passend zur Telegabel und auf das Gewicht eines 65-68 kg schweren Piloten abgestimmt, machte das Fahrwerk einen sehr weichen, komfortablen Eindruck, ohne in Extremsituationen Schwächen zu zeigen. Leichte Unebenheiten wurden von Vorder- wie Hinterradfederung ebenso geschluckt, wie harte Kanten und tiefe Löcher.

Eine leichte Unart war dennoch zu verzeichnen. Langgezogene Kurven, die mit hoher



**1 Zierlicher Nachschalldämpfer**  
**2 Gut durchkonstruierter Luftfilterkasten**  
**3 Guter Durchzug: Suzuki RM 250 Z-Motor**

Geschwindigkeit genommen wurden, quittierte das Suzuki-Fahrwerk mit gleichzeitig nach außen treibendem Vorder- und Hinterrad. Es blieb aber in kontrollierbaren Bereichen.

Äußerst giftig reagierte sowohl die Doppelnockenbremse im Vorderrad, als auch die mit Seilzug betätigte Hinterradbremse. Ohne Probleme konnten die Räder zum sofortigen Stillstand gezwungen werden, was uns sofort veranlaßte, die Sache ein wenig gefühlvoller anzugehen. Denn schnell hat man sich ausgebremst, oder in Anbremswellen das Hinterrad voll in der Luft. Trotzdem gibt's da keinen Grund zur Aufregung! Auch nicht, wenn im Sprung die Suzi ein wenig allzu quer geht. Spätestens beim Aufsetzen zieht sie sich wieder gerade. Die Suzuki, obwohl recht bissig, verhält sich äußerst gutmütig auf eventuelle Fahrfehler des Piloten.

Turnübungen gehen nur so von der Hand. Die Lufthutzen für die beiden Alu-Kühler behindern die Aktionen des Fahrers nicht. Der Suzuki-Pilot wird zum echten Akrobaten.

### Schönes Design: Tank und Lufthutzen



## Der Motor: japanischer Standard

Wie alle japanischen Cross-Motoren, so auch der Suzuki-Motor, weisen diese eine geringe Schwungmasse auf. Die Folge ist ein schnell hochdrehender, also drehfreudiger Motor, der wohlthuend kontrollierbar am Gasdrehgriff hängt und auf jede noch so kleine Drehgriffbewegung reagiert. Der Vollmembranmotor setzt dabei zunächst weich ein, um dann im mittleren Drehzahlbereich blitzschnell aggressiv zu reagieren, wobei das Vorderrad schnell, aber immer unter Kontrolle, den Bodenkontakt verliert.

Das 5-Gang-Getriebe der RM 250 D tritt dann auch bei dieser Motorcharakteristik häufig in Aktion. Also nichts für schaltfaule Kollegen. Wer schnell vorwärts kommen will, muß kräftig im Getriebe rühren. Allerdings bereitet dies dem Suzuki-Piloten nur wenig Mühe. Ein butterweiches, mit kurzen Schaltwegen versehenes Getriebe, sowie eine sehr leichtgängige Kupplung, machen aus dieser Eigenart keine aufwendige Aktion.

Selbst unter Vollast läßt sich das Getriebe mühelos auch oh-



## Technische Daten Suzuki: RM 250 D

<b>Motor:</b>	Einzylinder 2-Takt, wassergekühlt, vollmembrangesteuert
<b>Hubraum:</b>	247 ccm
<b>Hub + Bohrung:</b>	64 × 70 mm
<b>Leistung:</b>	
<b>Drehmoment:</b>	
<b>Vergaser:</b>	VM 38 SS, Plattenschieber, Suzuki
<b>Zündung:</b>	CDI, kontaktlos
<b>Getriebe:</b>	5-Gang, klauengeschaltet
<b>Fahrwerk:</b>	Semi-Doppelschleifen, Chrommolybdän
<b>Federung vorne:</b>	luftunterstützte Kayabe-Gabel 43 mm Ø 300 mm Federweg
<b>Federweg hinten:</b>	Kayabe-Gasdruck-Federbein, 320 mm Federweg Monochock, System Full-Floating
<b>Bereifung:</b>	Bridgestone 3.00 × 21 vorne 4.25 × 18 hinten
<b>Tank:</b>	7,8 Liter
<b>Radstand:</b>	
<b>Sitzhöhe:</b>	
<b>Bodenfreiheit:</b>	
<b>Gewicht:</b>	96,5 kg trocken
<b>Preis:</b>	
<b>Importeur:</b>	KURZ Zweiradsport GmbH Haller Straße 41, 7091 Rosenberg Telefon (07967) 556

Fortsetzung auf Seite 44