



Martin Wimmer. Der WM-Sechste fährt 1991 die 250er-Werks-Suzuki



Mit der 250er-Werksmaschine bin ich 1991 die Nr. 1 im Suzuki-Team. Mein Ziel im ersten Jahr mit der Suzuki ist ein Platz unter den ersten fünf im WM-Gesamtklassement. Außerdem strebe ich einen GP-Sieg mit der Suzuki an. Das klingt zuerst alles sehr optimistisch, aber ich traue mir diese Ergebnisse aufgrund der gefahrenen Tests zu. Das Gefühl, gut aufgehoben zu sein, habe nicht nur ich, sondern hat auch mein Mechanikerteam. Ich habe jetzt bereits das Gefühl, in die Suzuki-Familie integriert zu sein.

Motor

Typ, Zylinderzahl:	Flüssigkeitsgekühlter 2-Takt, 2-Zylinder, 90°-V-Twin
Hubraum, effektiv:	249 cm ³
Bohrung x Hub:	56,0 x 50,6 mm
Verdichtung:	7,3 : 1
Nennleistung kW/min ⁻¹ :	41,0 kW/56 PS/11 000 min ⁻¹
Max. Drehmoment/min ⁻¹ :	35,2 Nm/11 000 min ⁻¹
Ventil/Gassteuerung:	Membraneinlaß mit Auslaß-Steuerung
Vergasertyp:	2 Mikuni TM 32 SS
Luftfilter:	Schaumstoff-Einsatz
Anlassersystem:	Kickstarter
Schmiersystem:	Last-Drehzahlabhängige Getrenntschmierung

Kraftübertragung

Kupplung:	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Getriebe:	6-Gang-Wechselgetriebe
Primärübersetzung:	2,56
Sekundärübersetzung:	3,07
Getriebeübersetzung:	2,45/1,62/1,23/1,04/0,91/0,84
Antrieb/Kettenart:	Kette, D.I.D.: 520V2, 114 Glieder
Höchstgeschwindigkeit:	195 km/h

Fahrwerk

Rahmenbauart:	Kastenprofil, DC-Alu-Box-Rahmen mit abschraubbaren Vierkant-Unterzügen
Vorderradaufhängung:	Teleskopgabel \varnothing 41 mm

Fahrwerk

Dämpfung:	Hydraulisch
Einstellung:	Federvorspannung, stufenlos
Federweg:	120 mm
Hinterradaufhängung:	Full-Floating-System
Dämpfung:	Hydraulisch, gasunterstützt
Einstellung:	Zugstufe 4fach, Druckstufe 19fach
Federweg:	130 mm
Bremsanlage vorne:	2 Scheiben, schwimmend, 4 Kolben, \varnothing 300 mm
Bremsanlage hinten:	1 Scheibe, \varnothing 210 mm
Räder/Bereifung vorne:	MT 3.00 x 17/110/70R17 54 H
Räder/Bereifung hinten:	MT 4.50 x 17/150/60R17 69 H
Lenkkopfwinkel:	65°
Nachlauf:	94 mm

Elektrik

Zündanlage:	Batterie HKZ, SUZUKI „PEI“
Zündkerzen:	NGK: BR9ECM
Lichtmaschinenart/Leistung:	Drehstromgenerator, 200 W
Batterie/Ah:	12 V/3 Ah

Maße und Gewichte

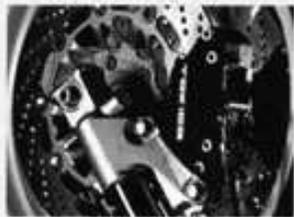
Gesamtlänge:	2 080 mm
Gesamtbreite:	710 mm
Gesamthöhe:	1 080 mm
Radstand:	1 385 mm
Sitzhöhe:	800 mm
Leergewicht, fahrfertig:	166 kg, Einsitzer
Zul. Gesamtgewicht:	355 kg
Tankinhalt/Reserve:	14 l/3,5 l Reserve



SUZUKI Motor GmbH Deutschland · 6148 Heppenheim
Postfach 148 · Tel. (0 62 52) 7 05-0 · Btx * 2 18 53 #



Power



Schwimmend gelagerte 4-Kolben-Doppelscheiben, \varnothing 300 mm.



Der verwendungssteife Delta-Box-Aluminiumrahmen mit abschraubbaren Unterzügen.



Aerodynamische Verkleidung, windkanalgeformt.



Supersportliche Sitzposition.

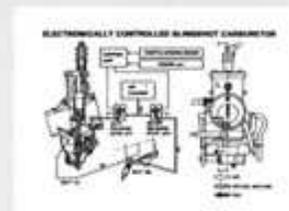
RGV 250 GAMMA

Die wassergekühlte Zweitakt-Rakete. Eine Viertellitermaschine mit V-förmig angeordneten Zylindern im 90-Grad-Winkel, Sechsgang-Kassettengetriebe, Ölbadkupplung, Technik, die aufs Wesentliche konzentriert ist. 41kW/56 PS Spitzenleistung bei 11 000 Umdrehungen. Power, die synchron läuft mit den Wünschen des Fahrers. Ankickern, richtige Gasannahme vom Start an und schnell auf vollen Touren.

Powerpack RGV 250 Gamma. Jedes Teil ist auf Leistung

trainiert. Die drehzahl- und lastabhängig elektronisch geregelten Vergaser. Die drehzahl- und lastabhängig geregelte kontaktlose elektronische Zündanlage. So verändert die Auslaßkanal-Höhenregulierung die Steuerzeiten und die Verdichtung in 3 Stufen. In den durch einen Steg geteilten Auslaßkanälen befinden sich je 2 Schieberpaare, die 3 verschiedene Auslaßsteuerzeiten ermöglichen. Vom Leerlauf bis ca. 8 000 min^{-1} sind alle Schieber in der unteren Position. Das ergibt eine Auslaßsteuer-

-Pack



Das elektronisch geregelte Vergasersystem.



Das V-2-Kraftwerk.



Der Einweg-Katalysator.



Halbrunde Kühlerform für größere Kühlfäche.

zeit, wie sie bei modernen Zweitaktmotoren ohne Auslaßsteuerung in den letzten Jahren üblich war. Bei ca. 8 000 min^{-1} werden in jedem Zylinder die unteren Schieber hochgezogen, worauf die Auslaßsteuerzeit fast rennübliche Werte annimmt. Bei ca. 9 500 min^{-1} werden auch noch die oberen Schieber hochgezogen. Die Auslaßzeit gleicht der von heutigen Rennmotoren, und die Motordrehzahl steigt bis etwa 12 000 min^{-1} .

Der Einweg-Katalysator macht die RGV 250 Gamma zum umweltfreundlichen Renner.

Auf die Dauer hilft nur Power

Auf der Landstraße und auf der Rennstrecke ist die RGV 250 Gamma eine echte Überraschung. Hier zeigt die Kleine ihre volle Kraft. Das Fahrwerk aus Aluminium mit massiver Upside-Down-Telegabel, Bananen-Schwinge und stufenlos einstellbarer Federvorspannung bringt Rennphantasien in Realitätsnähe.