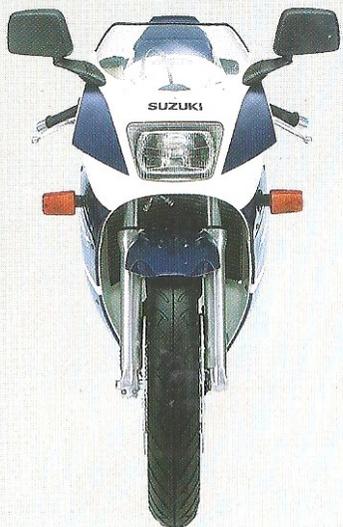


SUZUKI RGV 250



Sprengt alle Grenzen: RGV 250



PS-Fahrbericht 11/88: „Wie bei kaum einem anderen Motorrad zeigt die Vollverkleidung der RGV aerodynamischen Feinschliff.“
Zitat zum Fahrverhalten: „Handlich und zielgenau, ohne sensibel zu wirken, folgt die leichte Maschine dem Willen des Fahrers.“

Wer das traumhaft leichte Zweitakt-Feeling in seiner souveränsten Form erleben will, der ist mit der neuen SUZUKI RGV 250 bestens bedient. Allerbeste Bauteile, viel know-how aus der Werks-GP-Maschine und ein weit über dem Stand liegendes Finish machen aus der neuen RGV 250 ein „zweitaktendes Juwel!“ (PS 11/88) SUZUKI RGV 250: Schnell, leicht und immens stark.

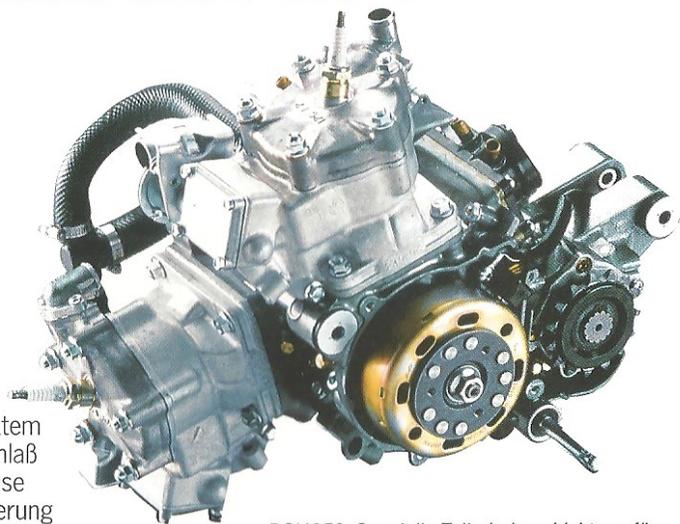
Motor/ Fahrleistung

Mit Slingshot-Vergasern, direktem Vollmembran-Einlaß ins Kurbelgehäuse und Auslaßsteuerung bietet der RGV-90°-V2-Motor eine sensationelle und bislang einzigartige Leistungsexplosion beim Beschleunigen.

Dabei verlangt die RGV 250 keine Gashand à la GP-Star, um die PS souverän auf den Boden zu bringen. Zwischen 7.000 und 11.500 Umdrehungen steht eine rasante, aber dennoch wohl dosierbare Kraft zur Verfügung: „...Hut ab vor den Konstrukteuren, die die 232 PS pro Liter Hubraum so kultivieren konnten und der Wildheit dennoch freien Lauf ließen.“ (Mo-Test 12/88)

Fahrwerk/Handling

„Handling spielerisch, Lenkung exakt direkt, Komfort sportlich-sanft!“ Und weiter: „...die Bremsen ein Gedicht ersten Ranges.“ (MO-Test 12/88)
Um gleich bei den Bremsen zu bleiben: Die RGV 250 ist die erste 250er, die über eine Dreischeiben-Big-Bike-Bremsanlage verfügt, diese allerdings wegen der hohen Fahrleistung auch erstmals benötigt. Die immense Kraft



RGV 250: Spezielle Zylinderbeschichtung für minimale Reibung und hohe Standfestigkeit. 90°-V2-Motorkonzept mit 20° Neigung; niedrige Bauhöhe, tiefer Schwerpunkt, beste Kühlung.

Leckerbissen für Sportfahrer: Das Kassettengetriebe kann bei eingebautem Motor komplett herausgenommen werden.

Aufwendiger Bogenkühler: 20% mehr Kühlfläche bei gleicher Baubreite, d. h. erhöhte Standfestigkeit bei optimaler Aerodynamik.

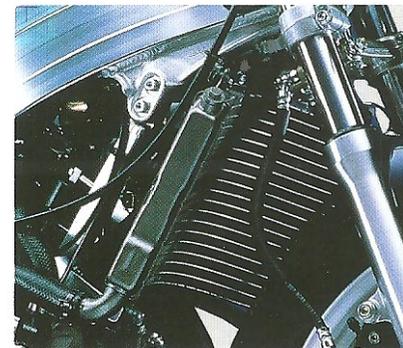
Big-Bike-Bremsanlage: Optimale Bremsleistung und exakter Druckpunkt durch ungleiche Kolbenpaarung. Eine Parallel-Zugstrebe verhindert zudem beim Überbremsen ein Stempeln des Hinterrades.



ist auch Grund für den neuen DC-ALBOX-Alurahmen und die 41er Telegabel – ohne solche Rennsport-Elemente wäre diese „konsequenteste und faszinierendste Zweitakt-Rakete“ (PS 11/88) nur schwer denk- und lenkbar. Kein Wunder also, daß auch die Handling-Faktoren vom Feinsten sind: Progressive Full Floater Hinterradaufhängung und hohlgegossene Dreispeichen-Alufelgen in satter Dimension mit griffigen Niederquerschnittsreifen.

Ausstattung/Komfort

Auch hier darf man von der RGV 250 mehr erwarten. Bereits beim ersten Kontakt, dem Probesitzen, fällt die Ausgewogenheit der Sitzgeometrie auf. Der Stummellenker ist wie er sein soll, ebenso die Sitzbank/Fußrasten-Anordnung. Wichtige Instrumente sind klar im Blickfeld und Bedienelemente lassen sich optimal einstellen. Geht der Blick tiefer ins Detail, erkennt man die Liebe, die darin steckt und vor allem: die überdurchschnittliche Verarbeitungsqualität.



Motor: Wassergekühlter 2-Zylinder 2-Takt, V-Motor (90°), Hubraum: 249 cm³, Bohrung x Hub: 56,0 x 50,6 mm, Nennleistung: 58 PS (42,9 kW) bei 11.000 min⁻¹, max. Drehmoment: 38 Nm/10.800 U/min⁻¹, Gassteuerung: Membrane, 2 Mikuni VM 32SS, Kickstarter, Schmiersystem: CCI-System.

Kraftübertragung: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, 6-Gang-Getriebe, Primärübersetzung: 2.656, Sekundärübersetzung: 3.066 (15/46), Getriebeübersetzung: 2.454/1.625/1.235/1.045/0.916/0.840, Kette, Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h.

Fahrwerk: Doppelschleifen DC-Alu-Box-Rahmen, Teleskopgabel, Federweg: 120 mm, Dämpfung: hydraulisch, Hinterradaufhängung, Full Floater System, 7-fach verstellbar, Federweg: 140 mm, Dämpfung: hydraulisch, Feder 7-fach verstellbar, Bremsanlage vorne: schwimmend gelagerte, hydraulische Doppelscheibenbremsanlage, Bremsanlage hinten: hydraulische Einscheibenbremse, Räder/Bereifung vorne: 110/70 R17, Räder/Bereifung hinten: 140/60 R18, Lenkkopfwinkel: 64° 25', Nachlauf: 98 mm.

Elektrik: Batterie: 12 V/3 Ah, kontaktlose Hochleistungs-Zündanlage.

Maße und Gewichte: Gesamtlänge: 2015 mm, Gesamtbreite: 695 mm, Gesamthöhe: 1065 mm, Radstand: 1375 mm, Sitzhöhe: 755 mm, Leergewicht vollgetankt: 155 kg, Tankinhalt: 17 Liter, Farbe: weiß/blau.

SUZUKI Motor GmbH Deutschland, Postfach 148, 6148 Heppenheim, Telefon (0 62 52) 7 05-0.

Alle SUZUKI laufen bleifrei und am liebsten mit Castrol.



SUZUKI