



**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<sup>3</sup>  
 Bohrung x Hub: 56,0 x 50,6 mm  
 Verdichtung: 7,3 : 1  
 Nennleistung kW/min<sup>-1</sup>: 41,0 kW/56 PS/11 000 min<sup>-1</sup>  
 Max. Drehmoment/min<sup>-1</sup>: 35,2 Nm/11 000 min<sup>-1</sup>  
 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 ø 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, ø 300 mm  
 Bremsanlage hinten: 1 Scheibe, ø 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.

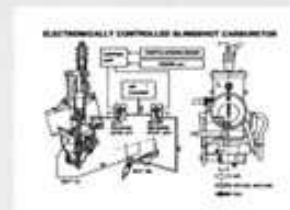
## RGV 250 GAMMA

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  $\text{min}^{-1}$  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  $\text{min}^{-1}$  werden in jedem Zylinder die unteren Schieber hochgezogen, worauf die Auslaßsteuerzeit fast rennübliche Werte annimmt. Bei ca. 9 500  $\text{min}^{-1}$  werden auch noch die oberen Schieber hochgezogen. Die Auslaßzeit gleicht der von heutigen Rennmotoren, und die Motordrehzahl steigt bis etwa 12 000  $\text{min}^{-1}$ .

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.