

Blickfang

Im Angebot der Moped-Mokick-Kategorie ist die Suzuki RV 50 eine Ausnahme. Sie hebt sich nicht nur optisch ab, auch ihr Verwendungsbereich ist vielseitiger, denn sie zählt zu den Enduros.

Die RV 50 ist das kleinste Exemplar der Suzuki-RV-Reihe mit 50, 90 und 125 cm³. Während die beiden größeren nur Führerschein-1-Besitzern vorbehalten sind, kann die RV 50 als Mokick mit dem Führerschein Klasse 5 gefahren werden.

Optisches Merkmal dieser drei Suzuki sind die bulligen Kullerräder und die große komfortable Bank, die für zwei Personen Platz bietet. Alle drei RV-Maschinen gehören zur Kategorie der Enduro-Motorräder, trotz der überdimensionalen Laufräder. Die Details wie großer Lenker, hochgelegter Auspuff und großes Kettenrad deuten schon optisch darauf hin, daß es sich hierbei nicht um eine reine Straßen-

maschine handelt. Nach wenigen Kilometern merkt der RV-Fahrer, daß dieses Motorrad für die Straße allein zu schade ist.

Enduros sind in der Moped-Mokick-Klasse selten. Dabei bieten sich gerade diese Motoren dafür an. Da aus 50 cm³ wesentlich mehr Kraft herauszuholen ist, als bei der Führerschein-5-Klasse in PS umgewandelt werden darf, wurde bei der RV 50 die geschickteste Lösung gefunden. Die Kraft wurde nicht einfach heruntergedrosselt, wie dies bei Mopeds häufig der Fall ist, sondern auf einen breiteren Drehmomentbereich verlagert. In die Fahrpraxis umgesetzt bedeutet dies, daß sich dieser luftgekühlte Zweitaktmotor trotz nur 2,7 PS durch eine angenehme Charakteristik in der Leistungsabgabe auszeichnet. Zum Anfahren wird vergleichsweise wenig Drehzahl benötigt. Auch den Zweipersonenbetrieb bewältigt die RV ohne Probleme. Die 77er-Version wurde für Soziusbetrieb gestaltet. Dazu mußten die Reifen von

4PR auf 8PR erhöht werden. (PR = Ply-rating = Gewebelagen)

Die Zuladung dieses Mokicks beträgt erstaunliche 157 Kilogramm. Der Grund sind die überdimensionalen Reifen der VanVan. Der Name ist abgeleitet von Van (Lastwagen). VanVan ist wohl verniedlichend gemeint.

Da sie sich zum Transport schwerer Gegenstände eignet, wird im Zubehörprogramm auch allerhand Laderaum angeboten: Päcktaschen, Einkaufskorb für vorn und hinten, Gepäckträger (inzwischen serienmäßig) und für Leute mit Ambitionen nach Weltreisen oder Saharadurchquerungen (siehe MOTORRAD 25/1975) eine Frontscheibe. An der Testmaschine war alles montiert. Das hatte zur Folge, daß die kleine Maschine dauernd unterwegs war, weil jeder etwas zu transportieren hatte, und die kleine RV 50 im Stadtverkehr unschlagbar wendig ist. Überall kann sich der Fahrer durchschummeln, findet überall ein Eck-▷

Mit Zubehörteilen wie Einkaufskorb und Päcktaschen läßt sich leicht Picknick machen



TECHNIK UND TEST

Test Suzuki RV 50

chen zum Abstellen. Die Satteltaschen aus Jeansstoff, die über die Bank gelegt werden wie der Sattel auf ein Pferd, erwiesen sich noch praktischer als ein Tankrucksack, weil sie als Einkaufstaschen benutzt werden können und das Befestigen recht einfach ist. Unter der aufklappbaren Sitzbank liegen die Einfüllstutzen für Öl und Benzin. Die RV 50 ist, wie alle Suzuki-Zweitakter, mit einem aufwendigen Getrennt-Schmiersystem ausgerüstet.

Die gesamte Ausstattung liegt qualitativ und quantitativ weit über Mokick-Niveau. Welches Fahrzeug dieser Führerscheingruppe hat schon serienmäßig eine Blinkanlage? Kontrolllampen leuchten für Fernlicht, Fahrtrichtungsanzeige und Leerlauf. Alle vier Gänge werden nach unten geschaltet. Der Leerlauf liegt kurioserweise oben. Die Leerlaufkontrolllampe dient gleichzeitig als Kontrolllampe für die eingeschaltete Zündung, vorausgesetzt, der Schalthebel befindet sich in Neutralstellung.

Gezündet wird noch in konservativer Weise über einen Zündmagneten und

Technische Daten

Motor

Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Einlaß mebrangesteuert. Hubraum 49 cm³, Bohrung x Hub 41 mm; Verdichtung 6,3; Nennleistung 1,98 kW (2,7 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 4,8 Nm (0,49 mkg) bei 4000/min. Ein Mikuni Rundschiebervergaser ϕ 14 mm. Getrenntschmierung mit CCI-System. Klauengeschaltetes Vierganggetriebe mit Kickstarter. Kontaktgesteuerte Schwunglicht-Magnetzündanlage 6 Volt.

Fahrwerk

Rohrrahmen. Vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, hinten hydraulisch gedämpfte, nicht verstellbare Federbeine. Vorn seilzugbetätigte Simplex-Trommelbremse, hinten gestängebetätigte Simplex-Trommelbremse. Bereifung vorn und hinten 5.40-10. Luftdruck je nach Einsatzzweck zwischen 1,5 bar und 0,8 bar vorn und hinten. Tankinhalt 3,5 Liter, Ölinhalt 0,8 Liter. Gewicht 88 kg. Zulässiges Gesamtgewicht 245 kg, Nutzlast 157 kg.

Preis

1980 Mark.

Hersteller

Suzuki Motor Co., Ltd., P. O. Box 116, Hamamatsu 430, Japan.

Importeur

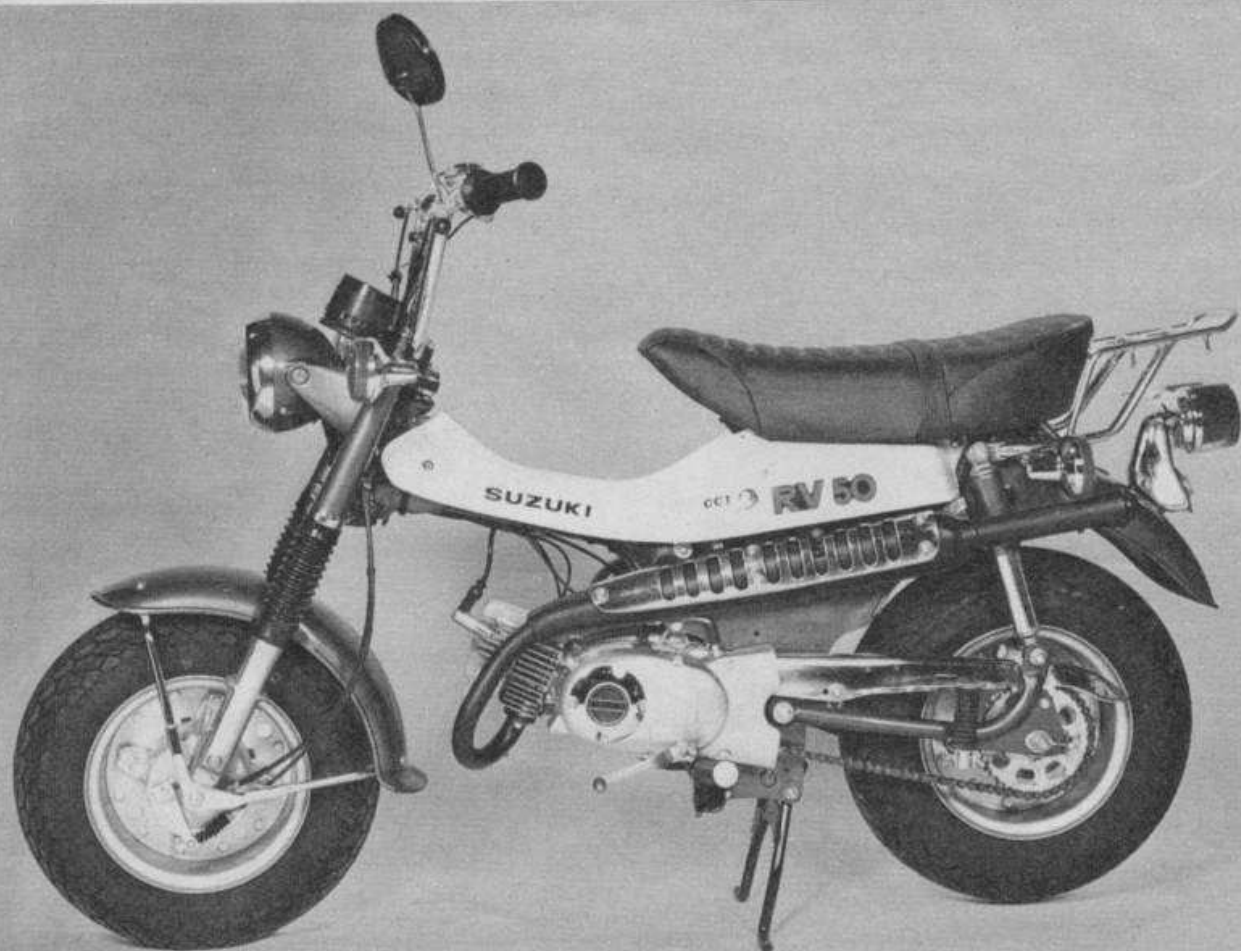
Suzuki Motor GmbH, Darmstädter Straße 26, 6148 Heppenheim.

Unterbrecher, der auf der linken Motorseite unter dem Gehäusedeckel sitzt. Das Starten mit kaltem Motor erleichtert ein Choke, dessen Bedienungselement am Lenker sitzt. Die Bedienungselemente und Knöpfe halten an Qualität mit jedem ausgewachsenen Motorrad mit.

Für die Suzuki-Konstrukteure scheint es selbstverständlich, daß die VanVan am Strand gefahren wird. Im Handbuch wird auf den für solche Gelegenheiten zu mindernden Luftdruck (0,8 bar) hingewiesen und darauf, daß „die Maschine sorgfältig gereinigt werden muß, da sonst ihre Lebensdauer verkürzt wird“. Die breiten Reifen fordern gerade dazu heraus, das Mokick als Strandläufer zu benutzen. Auf nassem wie auf trockenem Sand wälzen sie unbeirrbar vorwärts. Das frühere Trial-Stollenprofil wurde gegen eine neuartige Block-Rillen-Kombination ausgetauscht. Wahrscheinlich spielte dabei die Überlegung eine Rolle, daß die Suzuki RV 50 doch vorwiegend auf der Straße gefahren wird (Luftdruck 1,5 bar).

In extremen Schräglagen und auf nasser Straße rutscht die RV ganz langsam und unter früher Ankündigung der veränderten Straßenlage weg. Solche \triangleright

Die Suzuki RV 50 im Enduro-Look ist auch straßentauglich



TECHNIK UND TEST

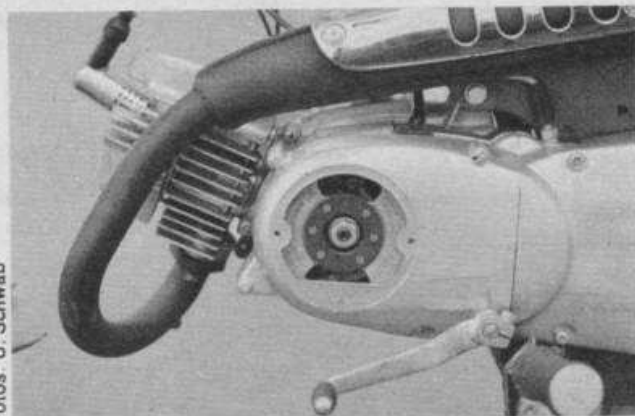
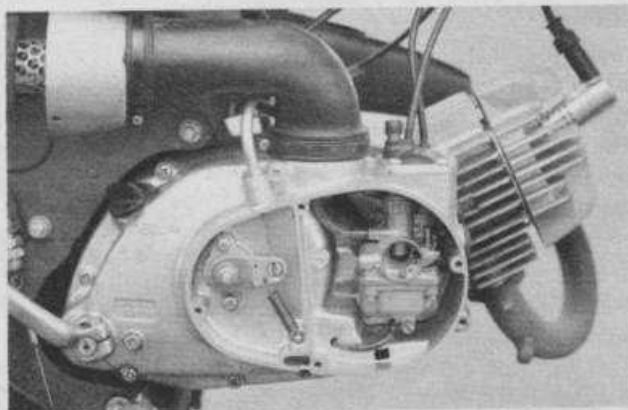
Test Suzuki RV 50

Rutschpartien mit dem breiten Lenker abzufangen ist einfach und macht sogar Spaß.

Die Sicherheit des braven Fahrwerks wird geschmälert, wenn der vordere Gepäckkorb schwer beladen ist. Dann muß der Fahrer beide Hände am Lenker behalten, sonst wirken sich die Kräfte um die Lenkachse auf unebenem Boden durch Querschlagen des Lenkers aus. Unauffällig und funktions-tüchtig versehen die beiden Simplex-Bremsen im Vorder- und Hinterrad ihren Dienst. Bei der RV 50 sind gekonntes Styling, hohes Ausstattungsniveau, praxisgerecht konzipierter Motor und Fahrkomfort zu einem All-round-Motorrad vereint. All diese Eigenschaften können obendrein mit der Führerscheinklasse 5 einem größeren Publikum zugänglich gemacht werden.

Ilse Reuter

Fotos: U. Schwab



Zwischen dem seitlich angeordneten Vergaser und dem Kurbelgehäuse sitzt die Einlaßmembran. Leerlaufgemisch und Leerlaufdrehzahl werden von außen nach Abnehmen von Gummistopfen eingestellt. Die seilzugbetätigte Kupplungsdruckschnecke hat zur besseren Rückstellung ein zusätzliche Hilfsfeder.

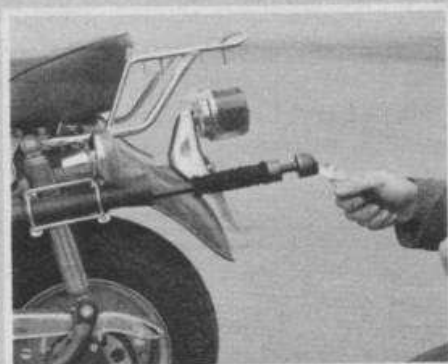
Die hochgezogene Auspuffanlage sorgt bei Geländefahrten für genügend Bodenfreiheit und hat ein verchromtes Formblech, das das Bein vor dem heißen Auspuff schützt. Hinter dem Magnetschwungrad sitzen Unterbrecher, Zünd- und Lichtspule und Kondensator. Der Schalthebel ist auf seiner Welle durch die Kerbverzahnung individuell verstellbar. Der Luftfiltereinsatz ist auszuwechseln.

Der richtige Dreh

Nicht jeder Kniff für das Schrauben an Fünfzigern steht in der Reparaturanleitung. MOTORRAD informiert über spezielle Tricks bei Wartung und Reparaturen. Wir freuen uns auch über Lesertips und honorieren sie bei Veröffentlichung mit 20 Mark.

Auspuffeinsatz reinigen

Nach längerer Betriebszeit kommt es bei Zweitaktern häufig vor, daß sich der Schalldämpfereinsatz mit



Herausnehmen des Einsatzes

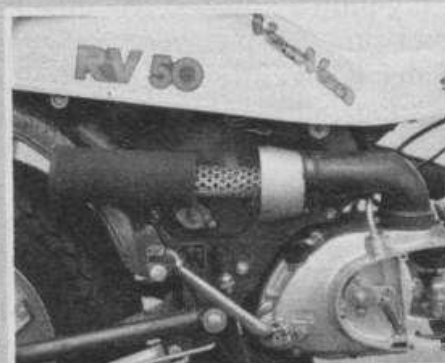
Verbrennungsrückständen zusetzt und die Leistung vermindert. Dann ist eine gründliche Reinigung fällig. Bei der RV 50 wird zu diesem Zweck die Halteschraube des Dämpfereinsatzes an der unteren Seite des Schalldämpferendstückes herausgeschraubt und der Einsatz mit einer Kombizange einfach herausgezogen.

Bei leichter Verschmutzung können die Rückstände mit einer kräftigen Drahtbürste entfernt werden. Reicht diese nicht aus, wird der Einsatz in der Glut eines Feuers oder mit einem Schweißbrenner ausgebrannt. Das Ende des Schalldämpfereinsatzes ist bei der RV 50 mit Steinwolle umwickelt, um die Geräuschentwicklung in Grenzen zu halten. Diese Wolle wird bei starker Verschmutzung ebenfalls ersetzt. Ersatz ist in jedem Bauzubehörgeschäft zu erhalten. Danach Einsatz wieder einfügen und Fixierschraube fest anziehen.

Luftfilter reinigen

Das auswaschbare Luftfilter hat seinen Platz in der langen Röhre, die über ein elastisches Schlauchstück mit dem Motorgehäuse verbunden ist. Es wird zuerst mit einem Zehn-Millimeter-Schraubenschlüssel die

Halteschraube am hinteren Ende der Röhre entfernt. Mit einem kleinen Kreuzschlitzschraubendreher werden anschließend drei Kreuzschlitzschrauben am äußeren Rand herausgedreht und die Röhre abgezogen. Das nun sichtbare Schaumstofffilter wird mit einem Überwurfblech in seiner Lage fixiert. Halteschraube herausdrehen, Filter vom Lochblech abziehen und am besten in einer Benzin-Ölmischung im Verhältnis von 1 : 5 bis 1 : 10 auswaschen. Dabei leicht drücken, bis aller Schmutz entfernt ist. Das Benzin verdunstet, das Öl bleibt zurück. Damit entfällt das nachträgliche Benetzen des Filters mit Öl. Filter wieder einsetzen und alles in umgekehrter Reihenfolge zusammenbauen.



Schaumstoff-Luftfilter auswaschbar