

# DAS **MOTORRAD** testet **SUZUKI RV 90**

Bei den Automobilen ist schon seit mehreren Jahren ein Trend zu beobachten, der sich jetzt auch langsam auf den Motorrad-Sektor auszuweiten scheint: zum Stadtfahrzeug. Nachdem sich die bundesbürgerlichen Geldbeutel ab Mitte der 50er Jahre schnell von den Nachwehen der Kriegsergebnisse erholt hatten, stieg gleichzeitig die Nachfrage nach Autos mit immer größeren Hubräumen.

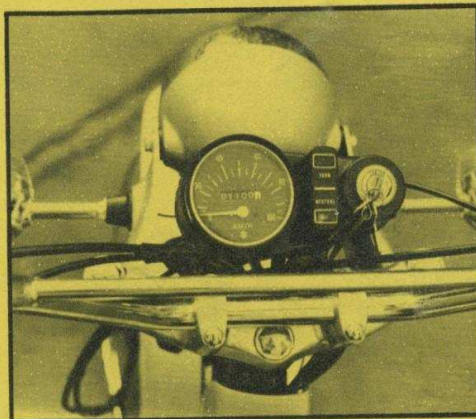
# JUST FOR FUN





**D**er soziale Aufstieg vom Goggomobil bis hin zur 2-I-Familienkutsche dauerte nur wenige Jahre. Als dann plötzlich die Parkplatzsorgen immer dringender wurden, besann man sich und baute wieder kleine, sogenannte Stadtwagen, zumal ein großes Auto als Statussymbol auch nicht mehr zog. Praktischeres Denken und Vernunft setzten sich durch.

Eine ähnliche Entwicklung ist jetzt bei den Zweirädern zu beobachten. Zu Beginn des Booms ließ eine japanische 250er so manchen Max- und Adler-Fahrer vor Neid erblassen, eine 500er BMW war der Begriff eines großen Motorrades, und dann kam Honda mit der 750er – natürlich nur für „starke Männer“. Inzwischen zählt die 750er Klasse zur gehobenen Mittelklasse, und nach oben hin laufen sich die 900er und die 1000er den Rang ab. Was jetzt kommen mußte, liegt klar auf der Hand: nämlich ein „Stadtmotorrad“ (eine Parallel-Entwicklung dazu sind ohne Zweifel auch die Enduro-Maschinen).



*Links: Van Van in Aktion – diese Übung ist noch eine der harmlosesten!  
Oben: Die „Überwachungsorgane“.*

Auf dieser Wellenlänge plätschern z. Z. in der Bundesrepublik vier Motorräder: die Honda Dax, das Hercules Sportbike, die GT 80 von Yamaha und die Suzuki RV 90, genannt „Van Van“, was soviel bedeuten soll wie „Lastwägelchen“ (Van = Lastwagen). Die Begründung für diesen Titel liegt in der hohen Zulademöglichkeit.

Die Van Van ist seit gut eineinhalb Jahren in der Bundesrepublik zu haben (auch als 50er Mokick), es wurden aber nur wenige von der ersten Serie, der unsere Testmaschine entstammt, verkauft, denn kurz nachdem der Import der RV 90 begonnen hatte, kam gleich eine in einigen Details geänderte, verbesserte Version aus Japan, auf die wir aber später in diesem Testbericht eingehen.  
Fangen wir beim Optischen an, denn

das ist zunächst das Auffallendste an der Suzuki. Was man zuerst wahrnimmt, sind Reifen und Sitzbank, beides nach bisherigen Maßstäben für ein Motorrad dieser Hubraumgröße überdimensioniert, als sei hier der Designer einer Dampfwalze am Werk gewesen. Aber vergessen wir mal die bisherigen Maßstäbe, sondern werfen einen Blick in die Fahrzeugpapiere. Reifengröße: 6.7 x 10 für vorn und hinten, Leergewicht 110 kg, zulässiges Gesamtgewicht 275 kg. Das ergibt eine Zulademöglichkeit von 165 kg! Da das Leergewicht aber tatsächlich nur 98 kg beträgt (von uns gewogen, vollgetankt, mit Werkzeug) ergibt sich eine Zulademöglichkeit von 177 kg! (Genau 2 kg mehr als die GT 750, auf die man bei 260 kg Eigengewicht – vollgetankt mit Werkzeug – genau noch 175 kg zuladen darf, bis das zulässige Gesamtgewicht von 435 kg erreicht ist.)

Um dieses mögliche Gesamtgewicht zu erreichen, müssen schon zwei „Pfundskerle“ die Van Van besteigen, doch dazu bietet die Sitzbank nicht genügend Platz. Sie ist zwar breit und lang genug und auch komfortabel gepolstert, aber das vordere Drittel kann nicht genutzt werden, da die Bank insgesamt zu weit vorn angebracht ist. Die verbleibenden zwei Drittel aber reichen gerade für zwei schlanke Personen.

Die RV 90 ist nicht mit üblichen Motorradern der 100er Klasse zu vergleichen, weil man darauf verzichtet hat, aus dem zur Verfügung stehenden Hubraum viele PS und eine möglichst hohe Spitzengeschwindigkeit herauszuholen. (6,3 PS und eine Spitze um die 70 km/h entsprechen ungefähr dem technischen Stand von vor 10 Jahren.) Vielmehr wurde hier Wert auf Zweckmäßigkeit und Vielseitigkeit gelegt. Auf der Straße ist sie das ideale Stadt- und Kurzstreckenmotorrad, für leichtes Gelände ist sie durch den breiten Lenker, genügend Bodenfreiheit und aufgrund der breiten Reifen, die auf Spurrillen und Steine gutmütig reagieren, durchaus brauchbar. Es macht sogar großen Spaß, jenseits von befestigten Straßen durch die freie Natur zu tuckern.

## Motor: Zuverlässig

Der 90 ccm Einzylinder-Zweitakt-Motor ist mit dem gleichen Schmiersystem ausgerüstet, dem alle Suzukimotoren ihre Zuverlässigkeit zu verdanken haben: CCI (Crankshaft Cylinder Injection). Hierbei wird das Öl mittels Ölpumpe durch separate Leitungen direkt an die zu schmierenden Stellen befördert und zusätzlich in den An-

# JUST FOR FUN

saugkanal geführt. Zwischen Motor und dem Vergaser, der auf der rechten Seite vor dem Kurbelgehäuse sitzt, befindet sich eine Membran, durch die das Kraftstoff/Luft-Gemisch zusätzlich gesteuert wird. Im oberen Drehzahlbereich fängt der Motor unserer Test-Maschine an zu stottern (ein Überdrehen ist dadurch nicht möglich), da eine Überfettung auftritt, die durch das für die bundesrepublikanischen TÜV-Bestimmungen erforderlichen Luftfilter, das zwecks Ansauggeräuschkämpfung sehr „zu“ ist, verursacht wird. Im Geländeeinsatz kommt dieses Symptom nicht zum Tragen.

## Getriebe: Geländelike

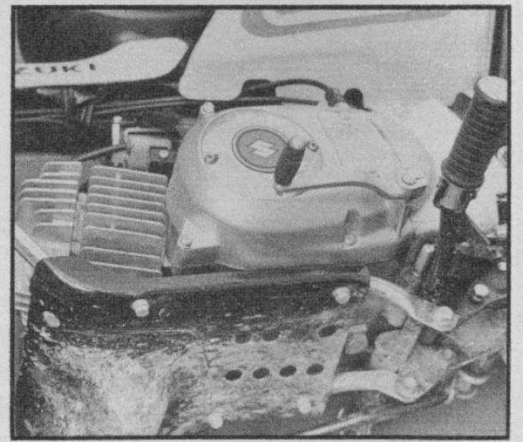
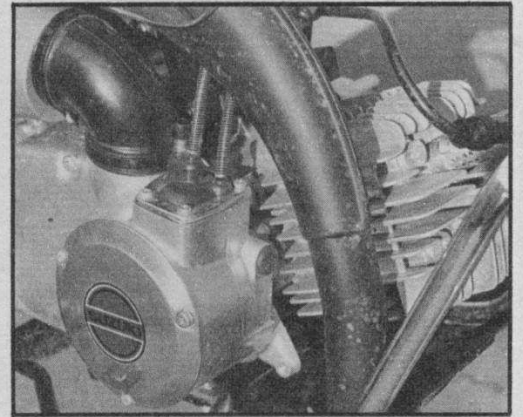
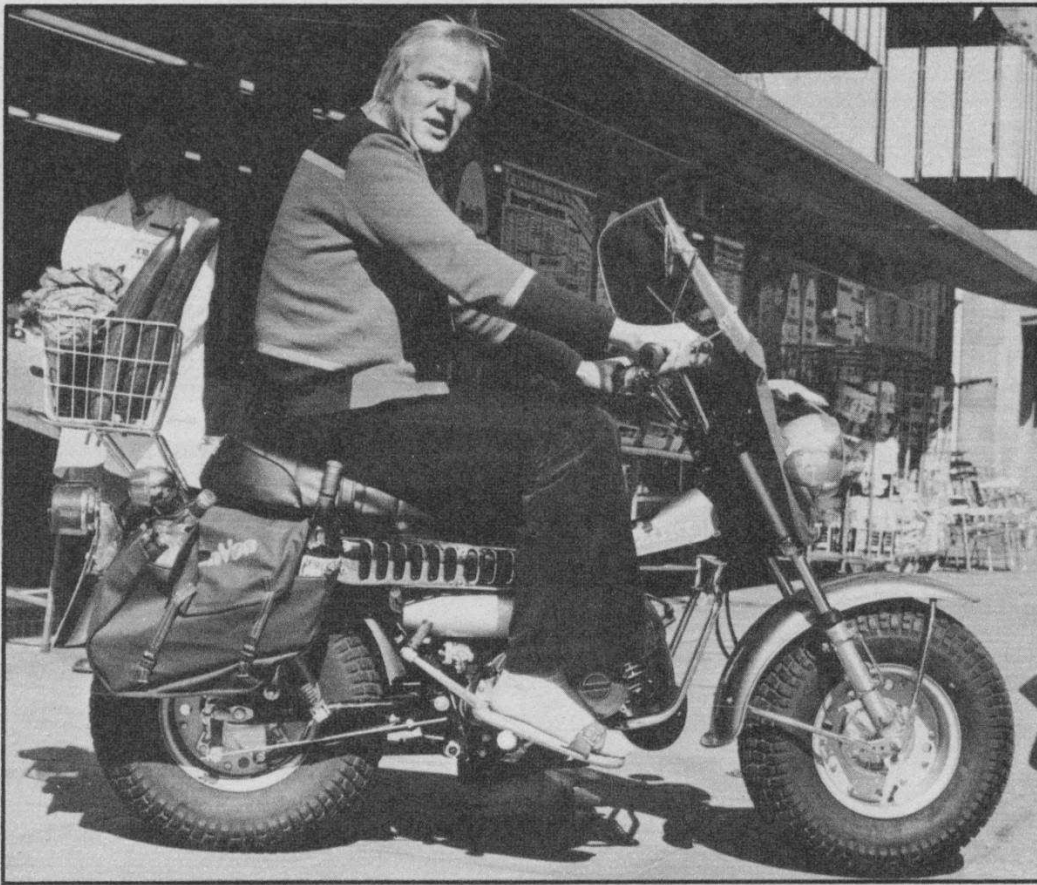
Das Vierganggetriebe wurde in seiner Abstufung bewußt auf hohe Belastung und nicht auf Schnelligkeit ausgelegt. Schon beim Anfahren merkt man, daß die Van Van kräftig loszieht und keinen großen Unterschied zwischen Ein- oder Zweipersonenbetrieb macht, höchstens den einen, daß bei unvorsichtigem Anfahren mit Sozius leicht das Vorderrad in die Luft geht. Der zweite Gang, mit dem auch gut angefahren werden kann (da bricht wieder die „Lastwagen-Abstammung“ durch) wird sofort eingelegt und auch gleich der dritte, da bis jetzt noch keine nen-

nenswerte Geschwindigkeit erreicht wird. Mit dem dritten und vierten Gang bewegt man sich im Stadtverkehr – während die ersten beiden Gänge hauptsächlich im Gelände benutzt werden.

Die RV 90 wird mit dem Geländezahnkranz (47 Zähne) ausgeliefert, mit dem sie mit 68 km/h durch die Lichtschranke walzte. Auf Wunsch gibt es Zahnkränze mit 42 oder 32 Zähnen für Kunden, denen 68 km/h zu wenig sind oder die nur auf der Straße fahren wollen.

## Fahrwerk: Bauchtänzer

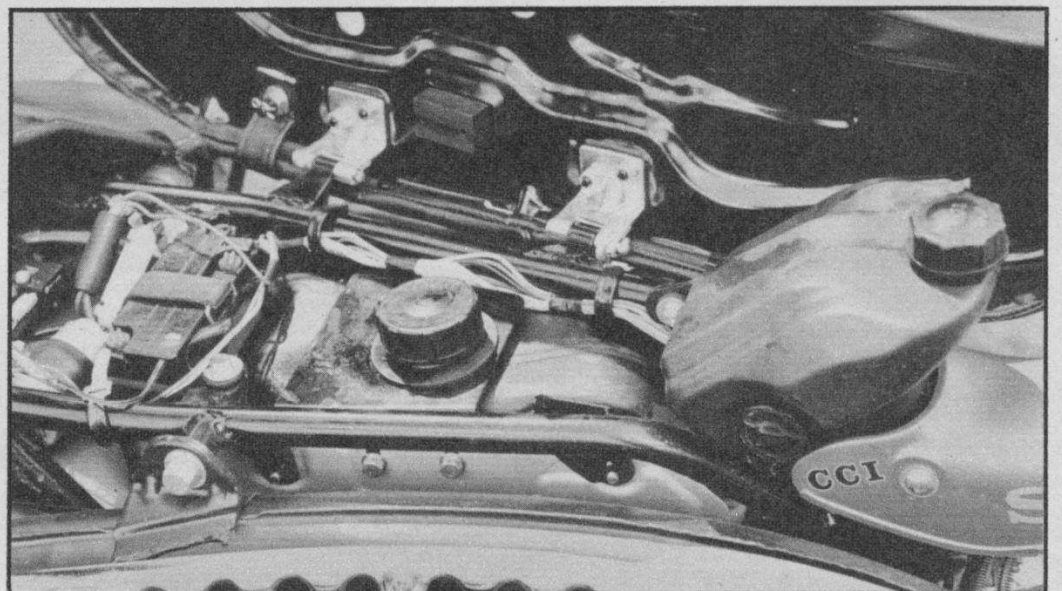
Vom Lenkkopf führt ein dickes Rah-



*Oben: Frei nach dem Slogan: „Unser Einkaufs-Partyservice steht jederzeit zu Ihrer Verfügung“, kann die Van Van mit serienmäßig lieferbarem Sonderzubehör, wie Packtaschen, Einkaufskorb und Windschutzscheibe, ausgestattet werden.*

*Rechts oben: Der Motor hat Membraneinlaß direkt ins Kurbelgehäuse. Darunter: Ein großzügiges Steinschlagblech schützt das Auspuffrohr und die Motorunterseite bei allzu wilden Geländeritten vor Beschädigung.*

*Rechts: Ganz rechts im Bild über der Aufschrift „CCI“, (der Bezeichnung des Suzuki-eigenen Schmiersystems) der Öltank. Zwischen den Rahmenrohren sitzt der eigentliche Kraftstofftank.*



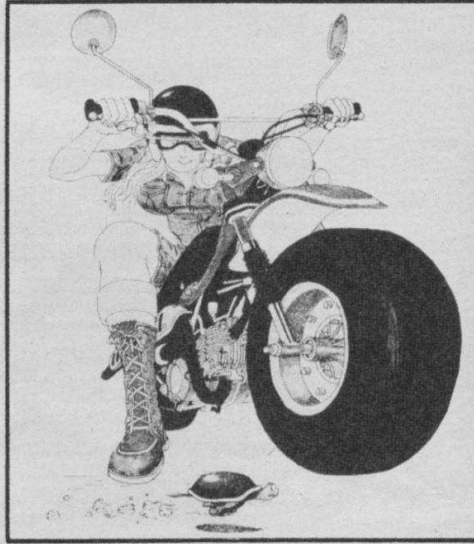
# JUST FOR FUN

menhauptrohr unter einem Zierblech (hier sitzt bei herkömmlichen Motorrädern der Tank – aber bei der Van Van ist eben alles anders) nach hinten, wo es sich in zwei Rohre gabelt, die die Bank tragen und zur Schwinge führen. Der Motor ist von unten angehängt; vom Lenkkopf führen noch zwei „Schmuck“-Rohre unter dem Motor hindurch. Die hinteren Stoßdämpfer und die vordere Gabel entbehren jeglicher Dämpfung, sie sind nur gefedert. Auf kurvigen, schlechten Straßen fängt das Motorrad an, sich zu verwinden, und zwar dermaßen, daß man den großen Lenker zur Beherrschung des Bauchtanzes nur begrüßt und so mancher Testfahrer schon in ein freudiges Kreischen ausbrach.

## Die neue Van Van

Wie eingangs erwähnt, gehört unsere Testmaschine zu den wenigen Exemplaren, die anfangs in die Bundesre-

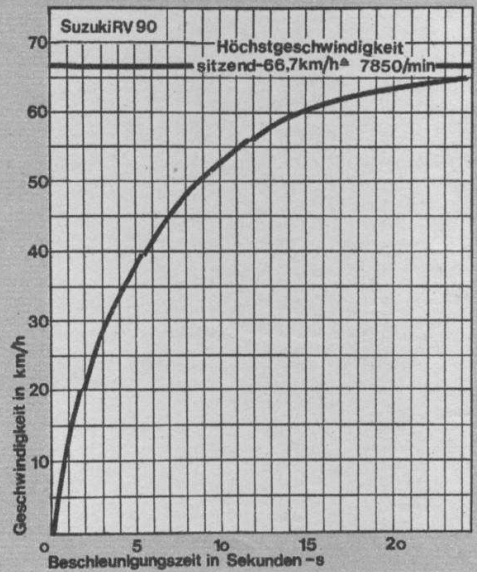
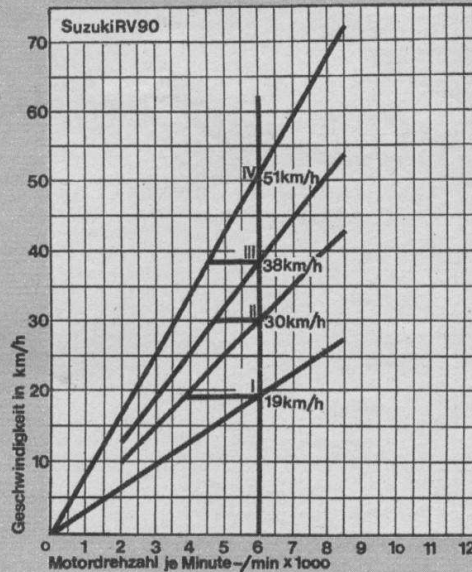
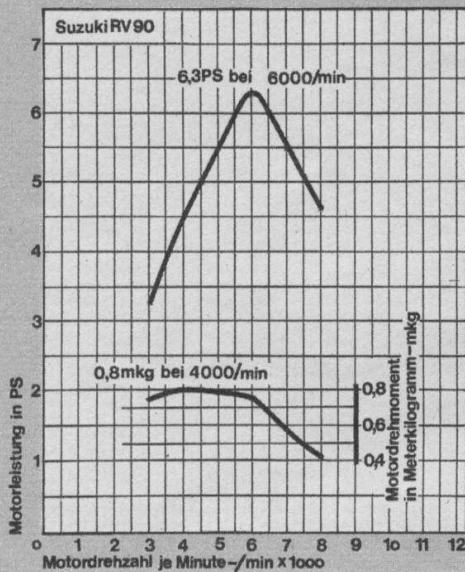
publik importiert wurden, ehe eine in vielen Details geänderte RV 90 in größerer Stückzahl zum Verkauf kam. Zu diesen wesentlichen Änderungen zählt die hydraulische Dämpfung der



hinteren Federbeine und der Teleskopgabel, die dem „Schaukelstuhl-Effekt“ ein Ende bereitet. Der vordere große Kotflügel wurde durch ein trialmäßig hochangesetztes kurzes Schutzblech ersetzt, und der Motor wird von unten durch ein weiteres Schutzblech vor Steinschlag geschützt; das Zündschloß wanderte neben den Tachometer, die Lackierung wechselte vom ansprechenden Knallrot zu Elfenbein und Blau.

## Beurteilung

Schon durch ihr ansprechendes, unorthodoxes Aussehen hat die RV 90 gerade in der ersten Zeit, als sie ihr Debut bei uns gab, schon so manchem großen Renner die Schau gestohlen. Ihre vernünftige Konzeption und ihr Universal-Verwendungsbereich als Feld-, Wald- und Wiesenmotorrad für jedermann und die Fahrfreude, die sie vermittelt, machen sie rundherum sympathisch. Defekte? Gab es keine. *IR*



## Technische Daten Suzuki RV 90

### Motor

Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor. Bohrung 50 mm, Hub 45 mm, Hubraum 88 ccm, Verdichtung 6,2 : 1. Leistung 6,3 PS bei 6000/min. Max. Drehmoment 0,8 mkg bei 4000/min, spezifische Leistung 71,6 PS/Liter, Leistungsgewicht 15,5 kg/PS. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei 6000/min = 9 m/s, pro 1000/min = 1,5 m/s. Getriebe-Ölinhalt 700 ccm SAE 20W40.

### Vergaser

Mikuni, Durchlaß 17 mm, seilzugbetätigt, Naßluftfilter

### Elektrische Anlage

Kontaktgesteuerte Schwunglichtmagnetzündanlage, 6 V, Unterbrecherkontaktabstand 0,4 mm, Zündzeitpunkt 22° v. OT, Zündkerze NGK BP-6HS, Elektrodenabstand 0,6 bis 0,7 mm, Batterie 6 V 15 Ah, Scheinwerferdurchmesser 130 mm.

### Kraftübertragung

Primärtrieb über Zahnräder auf Mehrscheibenkupplung  $i_{prim} = 3,466$ . Sekundärtrieb über Rollenkette 108 Glieder. Zähnezahl 15:47  $i_{sec} = 3,133$ . Klauengeschaltetes Vierganggetriebe mit Kickstarter. Gangstufen: 2,909/1,866/1,47/1,1. Gesamtübersetzungen: 31,59, 20,26 15,96, 11,95. Geschwindigkeit im IV. Gang pro 1000 Kurbelwellenumdr. 8,5 km/h.

### Fahrwerk

Zentralrohrrahmen, ölgedämpfte Teleskopgabel vorn, Hinterradschwinge in Kunststoffbuchsen, hydraulisch gedämpfte Federbeine, Radstand 1200 mm, Lenkwinkel 60°, Nachlauf 112 mm. Bereifung vorn und hinten 6.70-10.

### Abmessungen, Gewichte

Länge 1750 mm, Breite ohne Lenker 550 mm, Höhe bis Oberkante Instrumente 900 mm, Sitzhöhe 770 mm, Bodenfreiheit

240 mm, Lenkerbreite 810 mm, Wendekreis 2100 mm, Gewicht vollgetankt mit Werkzeug 98 kg. Zulässiges Gesamtgewicht 275 kg. Tankinhalt 4,3 Liter, davon 0,5 Liter Reserve, Öltank 0,8 Liter. Verbrauch ca. 3 L Normalbenzin auf 100 km.

### Preis

DM 2 450,-.

### Hersteller

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

### Importeure

Deutschland: Firma Zweirad-Röth, 6949 Hammelbach/Odw.  
Österreich: Teha Wöhrer & Co., 1150 Wien 15, Mariahilfstr. 221.  
Schweiz: Frankonia AG, 8048 Zürich, Hohlstraße 612.