

30 Jahre Suzuki DR BIG

GELIEBTES SCHNABELTIER



Als die DR BIG 1988 auf den Markt kam, hatte sie den weltweit größten Serien-Einzyylinder – und so ist es bis heute geblieben. Stefan Heßler, profunder Kenner dieses Modells und bekannt als „Doktor BIG“, schreibt hier über die Entwicklung dieser außergewöhnlichen Enduro.



Verkaufsförderung: Mit Koffern und Zubehör mehr Schnabelfreunde gewinnen



Es gibt nur einen Desert Express: Den Schriftzug trug nur die DR 750 von 1989 am Schnabel

Als Mitte des Jahres 1979 die Band AC/DC mit Ihrem Song „Highway to Hell“ die Hitparaden stürmte, war der Zieleinlauf der ersten Höllenfahrt von Paris nach Dakar gerade mal sechs Monate vorbei. Zehn Jahre nach dem ersten Start war die Dakar eine Institution, ein Abenteuertraum für viele Fernwehverrückte, Offroader und Sportbegeisterte.

Ur-BIG: Im ersten Baujahr wurde der Schnabel farblich abgesetzt

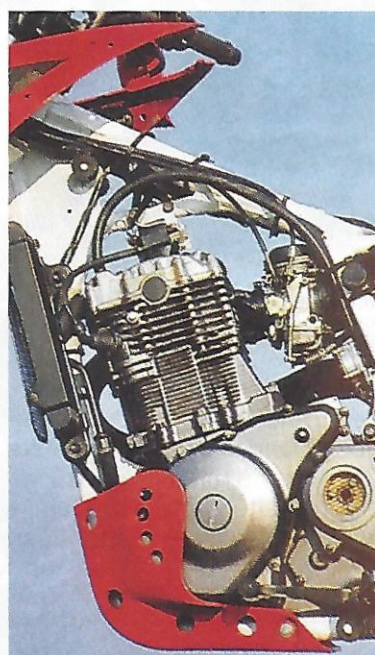


Und die Rallye war der Umsatzbringer für die damals fast übermächtigen japanischen Motorradhersteller. Nach dem Prinzip „Win on Sunday – sell on Monday“ hatte jeder der „großen Japaner“ eine Reiseenduro zu bieten. Nun ja – fast jeder. Honda als Vorreiter hatte mit



Zweieiige Zwillinge: Die DR Zeta und DR 750 wurden 1987 gemeinsam vorgestellt

Offroad-tauglich: Trotz Plastik viel leichter als heutige Reiseenduros



Der mächtigste aller Einzylinder: DR BIG



Langstreckentauglichkeit bescheinigt:
Die BIG ist für große und kleine Touren ideal



Das Cockpit bis 1990: Schlicht, aber informativ und klar ablesbar

der ersten verkleideten Enduro, der Transalp, eine neue Kategorie geschaffen, 1988 setzte der Konzern mit der Africa Twin einen weiteren Meilenstein – angelehnt an die siegreichen NXR-Modelle. Yamaha und BMW hatten zu diesem Zeitpunkt ebenfalls Dakar-Siege vorzuweisen, die verkaufsfördernd vermarktet wurden.



Design-Unglück? Der halbohohe Auspuff wird gern durch sportliches Zubehör ersetzt

Und Suzuki? Der Konzern aus Hamamatsu plante, mit einem leichten, aber starken Einzylinder die Dakar und die Hitparade der Zulassungszahlen zu gewinnen.



1987 up to date: Die 280er Bremsscheibe vorn mit obligatorischer Verkleidung

Dazu wurden alte Kontakte neu geknüpft und der Dakar-Sieger Gaston Rahier, früher bereits Motocross-Weltmeister mit Suzuki, samt Sponsor Marlboro von BMW abgeworben.



Roter Donnerbolzen: Die DR 800 SR42 wurde nur 1990 angeboten

allerdings war den potenziellen Kunden beim Suzuki-Händler ziemlich egal: Dakar hin oder her – der Schnabel war vielen einfach zu hässlich und nicht wenige ließen sich auch durch die extravagante Erscheinung davon abhalten, die wahren Talente dieses mächtigen Einzylinders zu erkunden. Wiederum 30 Jahre später kauft niemand mehr eine Reiseenduro ohne Schnabel und sogar Suzuki bekennt sich endlich mit den neuen gelben V-Strom-Modellen zu seiner Design-Vergangenheit.

Mächtig und Einzylinder, das ist die DR BIG bis heute geblieben. Auch wenn KTM mit der 690 immer näher an den DR-BIG-Hubraum heranrückte – übrigens ähneln sich dabei Kolben- und Pleuelmaße ver-

Gleichzeitig mit dem Dakar-Motorrad wurde Ende 1987 die DR BIG 750 vorgestellt. Sie gleicht der Dakar-Maschine wie ein Ei dem anderen: Ein großer 29 Liter fassender Tank macht klar, wohin die Reise geht – sie muss mindestens nach Dakar! Eine recht schmale Sitzbank, die langhubige Telegabel vorn, hinten die Schwinge mit „Full-Floater“-Hebelsystem und Federwege von 240 und 220 Millimetern signalisieren klar Offroad-Tauglichkeit. Kritiker bemängelten damals die große Menge an Kunststoff und das mit 205 Kilogramm vollgetankt fahrfertige Gewicht. Heute, 30 Jahre später, können wir darüber nur schmunzeln, wenn wir das Bike mit den 280 Kilo schweren „Plastik-Endurobomben“ von 2018 vergleichen. Der Schnabel, an den ersten Modellen noch aus durchgefärbtem weichen PVC wie auch die restlichen Plastikteile, ist sehr robust und erträgt wie diese durchaus auch größere Offroad-Behandlung.

Ach ja, der Schnabel. Der nur 1,64 Meter große Rahier versteckte sich hinter diesem mit einer kleinen Verkleidungsscheibe versehenen Aerodynamik-Bauteil, um bei schnellen Wüstenetappen mit den leistungsstärkeren Zweizylindern mithalten zu können. Das



DR 800 SR43: Die Baureihe ab 1991 mit neuem Design wurde noch reisetauglicher



Cockpit ab 1991: Update auf Höhe der Zeit

Technische Daten	Suzuki DR Big 1988	Suzuki DR 800 S 1995
Motor		
Bauart	Luft-/ölkühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit oben liegender Nockenwelle; vier Ventile, Elektrostarter	
Bohrung/Hub	105mm/84mm	105mm/90mm
Hubraum	727 cm ³	779 cm ³
Nennleistung	36,8kW (50PS) bei 6800/min	36,8kW (50PS) bei 6600/min
Maximales Drehmoment	57,8Nm bei 5500/min	59Nm bei 5400/min
Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl	19,0 m/s	19,8 m/s
Vergaser	2 Mikuni Gleichdruck-Vergaser, Ø 33mm	
Elektrik		
Zündung	PEI kontaktlos	Digitale HKZ, Doppelzündung
Lichtmaschine	Drehstromgenerator 12V/Leistung nicht angegeben	Drehstromgenerator 12V/195W
Batterie	12V/14Ah	
Kraftübertragung		
Primärtrieb	Schräg verzahnte Räder 1,94	Schräg verzahnte Räder 1,84
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	
Getriebe	Klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe ohne Kickstarter, Stufung 2,46; 1,58; 1,2; 0,96; 0,8	
Sekundärtrieb	Offen laufende O-Ring-Kette Kette 3,2 (Z48/15)	Offen laufende O-Ring-Kette Kette 3,13 (Z47/15)
Fahrwerk		
Rahmen	Geschlossener Stahlrohrrahmen mit doppeltem Unterzug	
Radaufhängung vorn	Telegabel, Standrohr-Ø 41mm	Telegabel, Standrohr-Ø 43mm
Radaufhängung hinten	Nadelgelagerte Stahlblech-Profilsschwinge mit Full-Floater-System	
Federweg vorn/hinten	240mm/220mm	
Radstand	1510mm	1520mm
Nachlaufwinkel	60,7 Grad	61 Grad
Nachlauf	136mm	135mm
Räder	Drahtspeichenräder mit Leichtmetall-Felgen	
Bremse vorn/hinten	Scheibenbremse/Trommelbremse	Scheibenbremse/Scheibenbremse
Reifen vorn/hinten	90/90-21 / 130/80-17	
Füllmengen		
Motor	2,6l	
Gabel (pro Holm)	Nicht angegeben	
Kraftstofftank	29l, davon 7,5l Reserve	24l, davon 4l Reserve
Gewicht		
Fahrfertig aufgetankt*	205kg	225kg
Zulässiges Gesamtgewicht	385kg	425kg
Zuladung	180kg	200kg
Importeur	Suzuki Motor GmbH, 64646 Heppenheim	
Garantie	8.999 Mark	11.090 Mark
* gewogen		



Bremskraftverstärkung: 300er Bremsscheibe vorn ab 1991

blüffend – so bleibt die DR BIG bis heute der größte serienmäßige Einzylinder weltweit.

Natürlich gibt es auch eine Story zum Hubraum: Suzuki hatte bereits mit der DR 600 einen für damalige Verhältnisse mächtigen Einzylinder im Programm und man berichtet, dass man in Hamamatsu auch 650 Kubikzentimeter durchaus als herausragend ansah – bis Kawasaki die KLR 650 vorstellte. Schnell war klar, das Suzukis einzigartiges Bike diesen Hubraum übertreffen musste und man legte sich mit einer 750er auf einen guten Sicherheitsabstand fest.

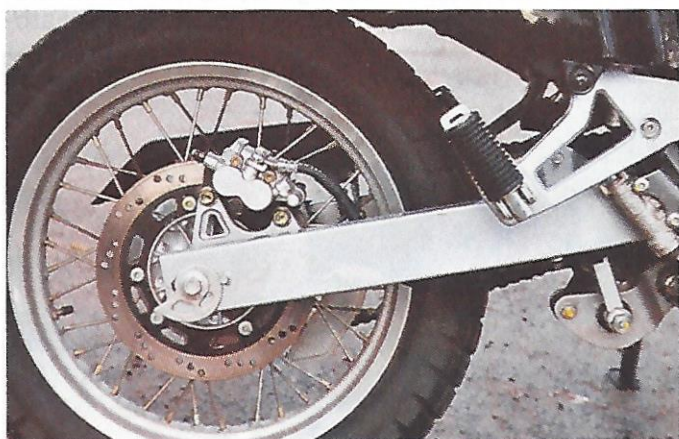
Ehrlicherweise muss dabei erwähnt werden, dass eine DR BIG niemals exakt den Hubraum erreichte, den die Modellangabe suggerierte: Die ersten Modelle mit der Bezeichnung DR 750 hatten genau 727 Kubikzentimeter, die späteren DR 800 besaßen 779 Kubik. Verbürgt sind auch Berichte über Tests mit einem Ovalkolbenmotor mit acht Ventilen, wie ihn zum Beispiel die Honda NR 750 besaß. Dieses Modell setzte Honda bereits beim Langstreckenrennen von Le Mans im Jahr 1987 ein – und das macht diese Berichte durchaus glaubhaft.

Wahrscheinlich kämpfte nicht nur Honda ausichtslos mit der Ovale-Kolben-Technologie. Die DR BIG hatte in der Serie jedenfalls immer einen runden und mit 105 Millimetern Durchmesser ziemlich mächtigen Kolben, über dem vier Ventile mit Hilfe einer oben liegenden Nockenwelle für einen Gasaustausch sorgen und dabei satte 50 PS produzieren. Damit war die BIG die Einzige der einzylindrigen Konkurrenz, welche die 50-PS-Versicherungsklasse voll ausschöpfte und leistungsmäßig sogar mit einer Honda Transalp gleichzog.

Zwei Ausgleichswellen sorgen für sanfte Vibrationen und geben dem Hubraumriesen fast die Qualität eines Zweizylinders. Was auch beim Motorgewicht beinahe zutrifft: Mit etwa 60 Kilogramm ist der Motor wirklich schwer, dafür aber auch extrem stabil. Durch die von Suzuki entwickelte Öl-Luft-Kühlung SACS – Suzuki Advanced Cooling System – konnte die Motortemperatur selbst



Der Schnabel bleibt: Das Design ab 1991 fand mehr Anklang beim Kunden



Scheibe hinten: Serienmäßig ab Baujahr 1989 und auch heute noch Stand der Technik

auf Wüstenetappen stabil gehalten werden. Während Gaston Rahier im Kampf mit den Zweizylindern bei Vollgasetappen in Algerien und Mauretanien trotzdem Motoren verglühte, waren

die Serienmotoren der DR BIG immer extrem standfest. Ohne wirkliche große Schwächen fahren heute noch immer DR BIG – mit bis zu 100.000 Kilometern Fahrleistung. Ein gigan-



Sitzkomfort: Für Fahrer und Sozia bietet die DR800 eine komfortable Sitzfläche

tischer Wert, betrachtet man das Konstruktionsdatum der Maschine.

Zeitgenössische Tests lobten daher neben dem Fahrverhalten auch regelmäßig die Standfestig-

keit. Nur hatten im ersten Verkaufsjahr 1988 wenige Käufer diese Erfahrung gemacht – dank der Schnabel-Optik.

Suzuki blieb jedoch hartnäckig am Thema. Eine

Fotos: Bauer (14), Suzuki (6), Heßler (2)



Flug-Ente: Sportsitze mit der DR BIG vom Amateur bis Profi – bis heute

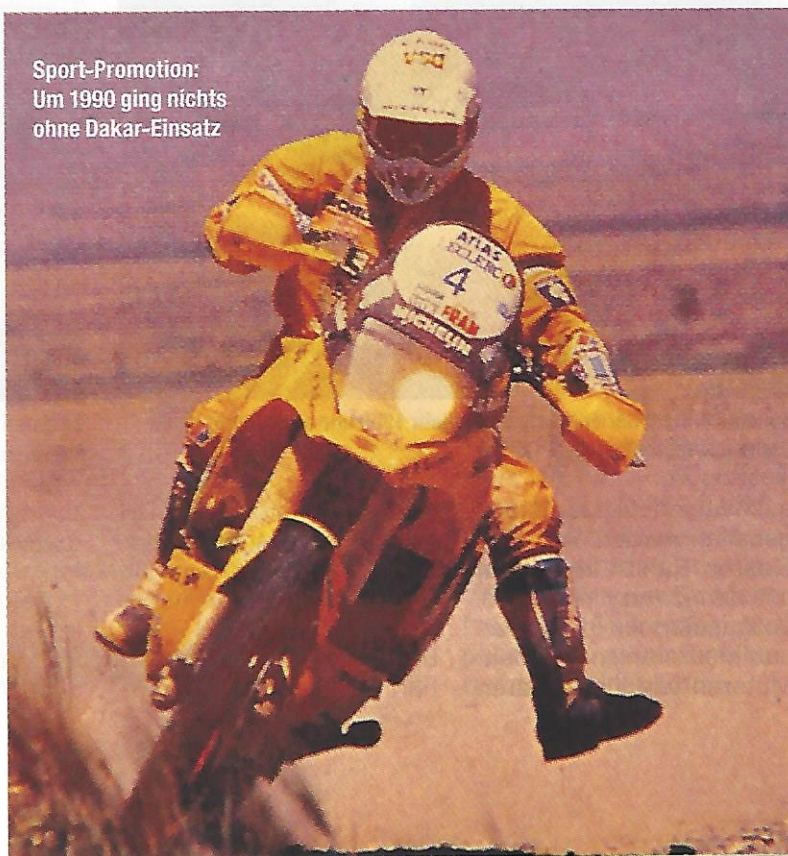
Verkaufsförderung mit „Touring Set“ – Koffer samt Träger, Mittelständer und Sturzbügel gab es für beinahe „lau“ dazu – sollte den Abverkauf des ersten Modelljahrs beflügeln. Das zweite Modelljahr der DR BIG 750 brachte 1989 mit einer Scheiben- statt Trommelbremse am Hinterrad modernere Technik und mit einem komplett in Rot oder Blau lackierten Kleid auch eine dynamischere Optik. Das konnte sich am Ende auch in den Verkaufszahlen niederschlagen.

Vielleicht war es ja auch die Aussicht auf beginnenden Erfolg, die Suzuki dazu veranlasste, die BIG im Jahr 1990 noch einmal fit zu machen für die neuen Geräusch- und Abgasbestimmungen. Um die satten 50 PS zu erhalten, wurde der Hubraum vergrößert. Bei gleichem Durchmesser bewegte sich der Kolben nun auf größerem Weg auf und ab – das bringt mehr Drehmoment und ein wenig geringere Drehfreudigkeit. Jahr für Jahr bekam die BIG auch ein paar Kilo mehr „Speck auf den Rippen“. Die zirka fünf Kilo Zusatzgewicht, bedingt durch die

Scheibenbremse, aber auch durch einen stabileren Rahmen – mehr Knotenbleche, dickere Rohre – waren gut angelegt: Bei 210 Kilogramm fahrfertig darf eine DR BIG 800 des Baujahrs 1990 mit voller Beladung insgesamt 400 Kilo wiegen – also 190 Kilo Zuladung.

Die solide technische Basis – Motor und Rahmen der ersten DR-BIG-Modelle – wurde auch bei der einzigen großen Modellüberarbeitung für das Jahr 1991 beibehalten. Obwohl man der harschen Kritik über die damals gewöhnungsbedürftige Optik schon im Modelljahr 1989 mit neuem Farb-

Sport-Promotion:
Um 1990 ging nichts
ohne Dakar-Einsatz





Finale: Der letzte DR-BIG-Prospekt bis zum Verkaufsende 1999

design begegnete, war der große „Rallye-Schnabel“ noch immer nicht richtig angekommen. So wurden 1991 der Schnabel und leider auch der Tank kleiner, er schrumpfte von 29 auf immer noch stattliche 24 Liter.

Die Optik wurde „weicher“, große lackierte Plastikblenden verkleiden das Spritfass und die Rahmenflanken. Obwohl das Fahrwerk noch immer die langen Federwege hat, wird die nun SR43 genannte Modellreihe der DR 800 sanfter. Eine breitere Sitzbank, eine größere Verkleidungsscheibe und eine breite Gepäckbrücke zeigen das neue Ziel der BIG an: Es muss nicht mehr unbedingt Dakar sein, Venedig reicht auch.

Mit einer doppelflutigen Abgasanlage und einem dicken Vorschalldämpfer wurde der ab 1990 unveränderte Motor wiederholt an die gestiegenen Anforderungen bei Geräusch und Abgas angepasst. Immerhin gab die BIG trotz immer strengerer Auflagen nie Leistung auf. Die SR43-Baureihe ab 1991 glänzte bei Überprüfungen verschiedener Tester immer mit „guten“ 52 bis 53 PS, schöpfte immer noch – im Gegensatz zur Konkurrenz – die Toleranz der 50-PS-Klasse satt aus. Eine stabilere Telegabel mit nun 43 statt vorher 41 Millimetern Durchmesser und der von 280 auf 300 Millimeter gestiegene Bremsscheibendurchmesser vorn waren weitere technische Updates zugunsten der Fahrstabilität und Fahrsicherheit.

als die vorherigen und das über einen langen Zeitraum. Denn obwohl Suzuki bis zum Verkauf der letzten Modelle im Jahr 1999 tatsächlich neun Jahre lang in schöner Regelmäßigkeit nur noch die Farbe von Rahmen und Lackteilen wechselte, brachte die dann nur noch DR 800S genannte DR BIG gute Verkaufszahlen. Es hatte sich dann einfach herumgesprochen, wie standfest und super dieser sanfte Riese seine Passagiere durch die Welt trägt, und wer es möchte – auch auf dem „Highway to Hell“ – bis nach Dakar.



Selbst DR fahren: Der Autor im Rallye-Einsatz

Der dicke Auspuff und das Mehr an Kunststoff brachten leider auch wieder mehr Kilos auf die Waage: Die letzte Evolutionsstufe der DR BIG war mit 225 Kilogramm auch 20 Kilo schwerer als das erste Modell von 1988. Trotzdem traf das Update von 1991 die Kundenerwartungen: Das neue Modell verkaufte sich deutlich besser

Suzukis dicker Einzylinder ist heute mehr denn je ein Geheimgewissnis für alle, die für erschwingliche Kosten eine große Reiseenduro mit Charakter fahren möchten. Denn auch wenn dieser Satz nicht für die DR BIG geschrieben wurde: Sie läuft und läuft und läuft...

Stefan Hefßler