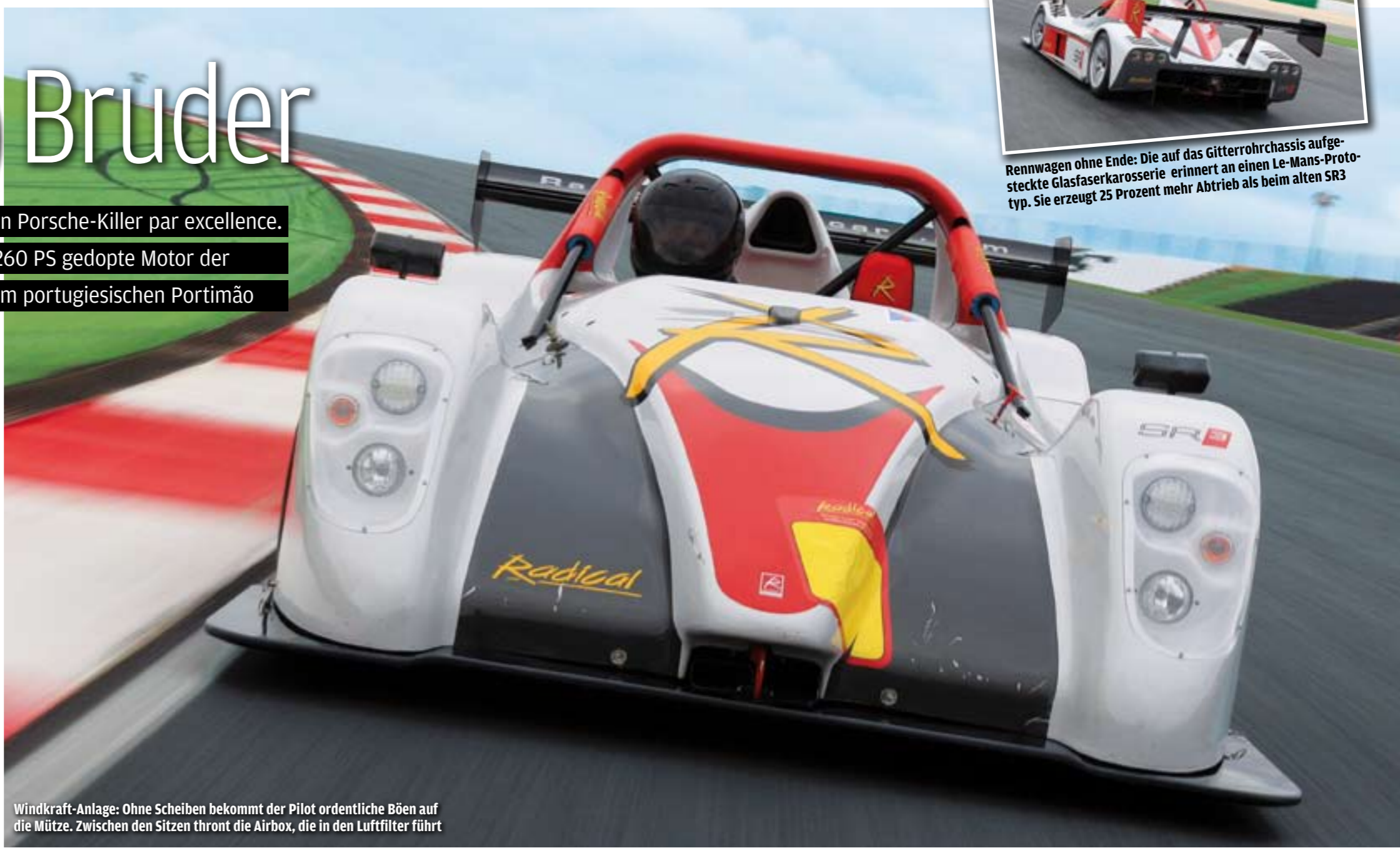


# Suzuki radikaler Bruder

Der neue **Radical SR3** ist durch radikalen Leichtbau ein Porsche-Killer par excellence.

Unter seiner knackigen Kunstfaserhaut wütet der auf 260 PS gedopte Motor der Suzuki Hayabusa. Erste Ausfahrt auf der Rennstrecke im portugiesischen Portimão



Rennwagen ohne Ende: Die auf das Gitterrohrchassis aufgesteckte Glasfaserkarosserie erinnert an einen Le-Mans-Prototyp. Sie erzeugt 25 Prozent mehr Abtrieb als beim alten SR3

Windkraft-Anlage: Ohne Scheiben bekommt der Pilot ordentliche Böen auf die Mütze. Zwischen den Sitzen thront die Airbox, die in den Luftfilter führt

8000 Touren. Der Motor schiebt und schiebt. 9000, 10000 Umdrehungen. Kreischen mischt sich unter den satten Motorrad-sound. Mein Kopf zittert im Fahrtwind. Immer stärker wehen die Böen, die Kopf und Helm nach hinten drücken. 11000 Touren. Schaltalarm! Kurz die metallisch-blanke Schaltwippe rechts hinterm Lenkrad einmal zu mir hinziehen. Bam! Sechster und letzter Gang.

Entspannte Cabrio-Ausfahrten fühlen sich anders an. Weniger radikal. Aber: Beim Radical SR3 ist der Name Programm. Oben offen, zwei knallharte Schalensitze, blankes Metall im Innenraum. Weder Traktionskontrolle noch Ablagen oder Kofferraum. Ein Rennwagen? Bingo! Aber bald mit Zulassung – ein Porsche-Schreck auf Landstraßen.

„Unsere Arbeit an einer Kleinserienzulassung ist bereits sehr weit fortgeschritten“, erklärt Heidrun Hans, Geschäftsführerin von Radical Deutschland. Der bisherige, seit 2002 gebaute SR3 kommt in Deutschland nur per langwieriger Einzelabnahme zu seinen Kennzeichen. Beim neuen soll die Zulassung so einfach werden wie bei einem x-beliebigen Pkw.

Größte Hürde dahin: dem aus der Suzuki Hayabusa entliehenen, auf 260 PS und 1,5 Liter Hubraum getrimmten Motor die Abgasnorm Euro 4 anzutrainieren. Die muss ein Neuwagen derzeit unbedingt erfüllen. Im Motorrad reicht Euro 3. „Über eine aufwendige Neuprogrammierung der Motorsteuerung verbessern wir derzeit das Abgasverhalten im Kaltlauf“, verrät Heidrun Hans.

Zurück auf die Rennstrecke im portugiesischen Portimão. Die profillosen Rennslicks sind warmgefahren, kleben auf dem Asphalt wie ein Kaugummi unterm Schuh. Nach

einem Regenguss ist nur die Ideal-linie trocken gefahren. Verdammst wichtig, sie in engen Kurven optimal zu erwischen. Denn im Nassen kommt sonst beim Rausbeschleunigen das Heck schneller als der Gegenlenkreflex.

In drei Teilen ist die neu gestaltete Fiberglaskarosserie auf das Gitterrohrchassis aufgesteckt. Mit Front- und Heckflügel erzeugt sie 25 Prozent mehr Abtrieb als beim Vorgänger. Das sorgt in schnellen Kurven für höhere Geschwindigkeiten und mehr Ruhe im Fahrwerk. Obwohl der SR3 bereits ein Leistungsgewicht von 2,19 kg/PS hat (ein Porsche 911 Turbo liegt bei 3,30 kg/PS), fühlt er sich an, als könnte er noch etliche Pferdestärken mehr vertragen.

Vor allem beim Verzögern. Denn viele Bauteile, wie etwa die Bremsanlage, sind exakt die gleichen wie im großen Bruder SR8 LM, in dem ein 460 PS starker V8 tobt. Dadurch lässt sich der neue Radical SR3 fast spielerisch schnell bewegen. Fuß vom Gas, aufs Bremspedal. Sofort hänge ich in den Hosenträgergurten wie ein Thunfisch im Schleppnetz. Mit der Linken schalte ich nun an der Schaltwippe Gang für Gang runter. Die 5000 Euro Aufpreis teure Betätigungsautomatik des Hayabusa-Getriebes quittiert jeden Wechsel mit einem herzhaften Gasstoß, damit der Motor so hoch dreht, dass er beim automatischen Einkuppeln die Hinterachse nicht zum Blockieren bringt.

Die Alltagstauglichkeit des SR3 sei dahingestellt. Doch die geplante Zulassung würde Touristenfahrten auf Rennstrecken wie dem Nürburgring ermöglichen. Um dort vielleicht Schwester Suzi zu jagen.

[Martin Westerhoff]

**Kontakt:** Radical Deutschland, Tel. 06 11-9777 4217, [www.radical-deutschland.de](http://www.radical-deutschland.de)



Hart, aber herzlich: Die beiden Rennschalensitze liegen kuschelig nah beieinander. Deutsche Kunden können eine Linkslenkerversion des SR3 ordern



Mehr Hub: Aus 1,5 statt 1,3 Litern schöpft der von Power-tec getunte Hayabusa-Motor 260 PS (Serie: 197 PS)

## TECHNISCHE DATEN \*

### RADICAL SR3 SUPERSPORT

R4, mittig längs • 4 Ventile pro Zylinder • Hubraum 1500 cm<sup>3</sup> • Leistung 191 kW (260 PS) bei 10000/min • Literleistung 173 PS/Liter • max. Drehmoment 217 Nm bei 7000/min • Hinterradantrieb • sequenzielles 6-Gang-Getriebe • innenbel./gerillte Bremscheiben v./h. • Reifen 200/580 R 15 / 265/605 R 16 v./h. (Rennkonf.) • Länge/Breite/Höhe 4300/1800/1060 mm • Radstand 2730 mm • Leergewicht 570 kg • Leistungsgewicht 2,2 kg/PS • Tankvolumen 54 l • Verbrauch 23,0 l Super Plus (Rennbetrieb) • Beschleunigung 0-100 km/h in 3,2 s • Höchstgeschwindigkeit 237 km/h  
\*Herstellerangaben

**PREIS**

**87 941 EURO**



Mit Sicherheit leicht: Dank Knautschzonen (hier die vordere Crashbox) erfüllt der SR3 FIA-Sicherheitsanforderungen