



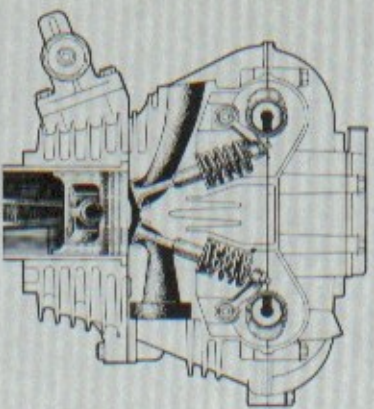
**SUZUKI**

# GSX 400 E



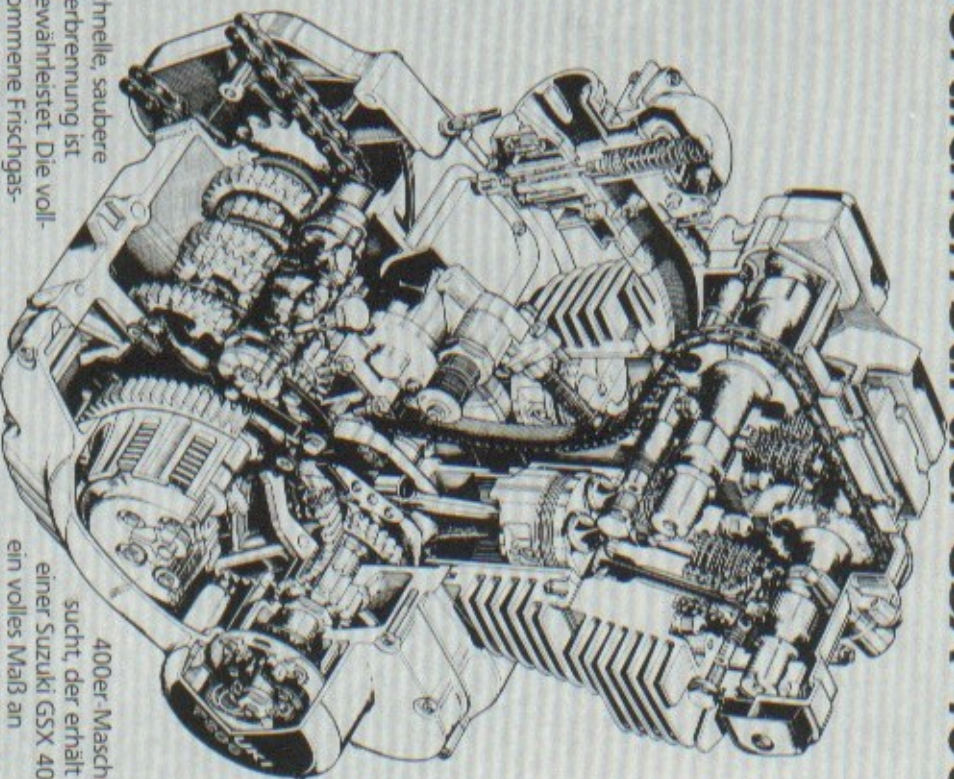


# Rasante Linienführung im Design und ungewöhnliche Leistung prägen den sportlichen Stil der GSX 400 E.



## Der TSCC-Zweizylinder-Motor mit acht Ventilen.

Leistung und Laufruhe waren schon immer hervorstechende Merkmale der Viertaktmotoren von Suzuki. Die besondere Stärke der Suzuki-Viertakter, auch bei der GSX 400 E: Das patentierte TSCC-System, eine spezielle Brennraumform zur Leistungsoptimierung bei gleichzeitig geringerem Kraftstoffverbrauch. Bei TSCC (Twin Swirl Combustion Chamber) wird das in den Brennraum strömende Frischgas durch die besondere Form des Brennraums und des Kolbenbodens in einen Doppelwirbel versetzt. Damit werden die Benzin- und Luftanteile optimal gemixt – eine



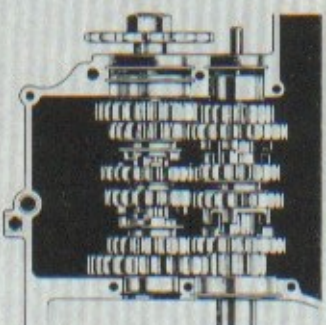
schnelle, saubere Verbrennung ist gewährleistet. Die vollkommene Frischgas-Verbrennung wird noch von der zentralen Lage der Zündkerze unterstützt, die tief in den Brennraum gezogen, die Doppelwirbel exakt im Zentrum zur Verbrennung bringt. So sorgt TSCC dafür, daß die Flammfront gleichmäßig verläuft und die freiwerdende Energie wirkungsvoller auf den Kolben übertragen wird. TSCC: mehr Leistung bei weniger Verbrauch.

Die Krönung aber bildet die Faszination des vibrationsfreien Laufs dank des Einbaus einer Ausgleichswelle, die von der Kurbelwelle angetrieben wird. Wer also eine 400er-Maschine sucht, der erhält mit einer Suzuki GSX 400 E ein volles Maß an Leistung, Wirtschaftlichkeit und überlegener Laufruhe.

## Die Vergaser und die

### Auspuffanlage.

Die zwei Gleichdruck-Vergaser der GSX 400 E reagieren sensibel auf die Forderungen des Motors und liefern immer das optimale Benzin/Luft-Gemisch. Der Kraftstoff-Verbrauch wird auch durch die GSX-Auspuffanlage vor, deren Endschalldämpfer und Vorkammer die Abgase zudem schnell und geräuscharm entlassen. Einen Beitrag zum



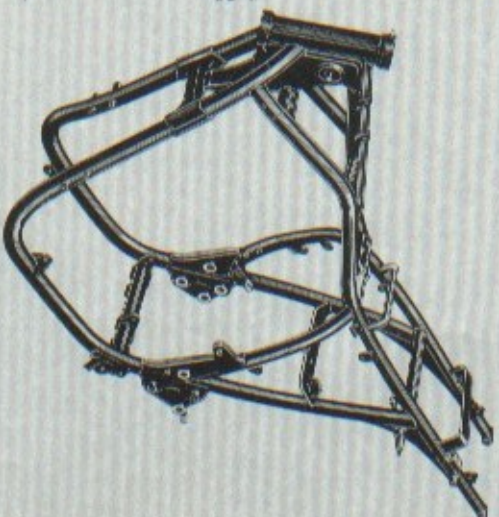
angenehm ruhigen Motorlauf der GSX 400 E leistet auch der große Luftfilter, der das Ansaugergeräusch völlig dämpft.

## Die Kraftübertragung.

Die GSX 400 E bietet Ihnen ein präzises und zuverlässiges Sechsgang-Getriebe, das in jeder Situation leicht und schnell zu schalten ist. Ein Elektrostarter läßt den Kickstarter vergessen. Ein Fortschritt, der durch die besonders kraftvolle Batterie ermöglicht wird.

## Die einfache Wartung.

Alle acht Ventile werden über Schleppebel betätigt, mit denen sich das Ventilspiel einfach per



Schraube einstellen läßt. Zusammen mit dem automatischen Nockenwellen-Kettenspanner bedeutet das eine Wartungsvereinfachung, die auf diese Weise die GSX 400 E ungemein service-freundlich macht.

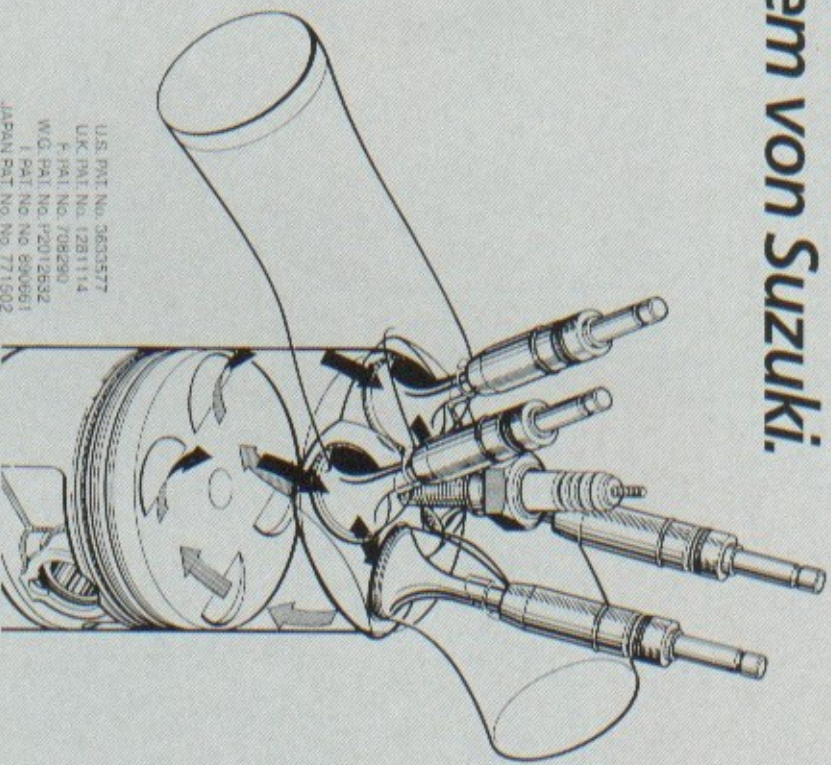
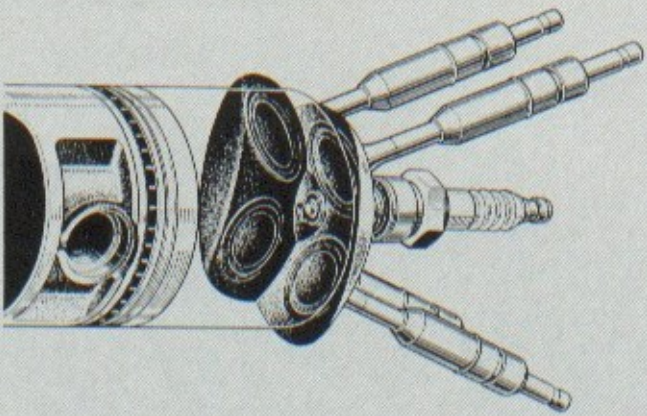
## Der Verwindungsfreie

### Doppelschleifen-Rohrrahmen.

Der Rahmen weist die erprobte Doppelschleifen-Bauart auf. Er ist leicht, aber dennoch so stabil, um hohe Verwindungsfestigkeit auch in Grenzbereichen zu garantieren. Die stabile Schwinge ist mit dem Rahmen durch verschleißfreie Rollenlager verbunden. Ein Beitrag zu mehr Fahrsicherheit, weil dadurch die Fahrstabilität erhöht wird.



# Die Spitze der Technik. Das TSCC-System von Suzuki.



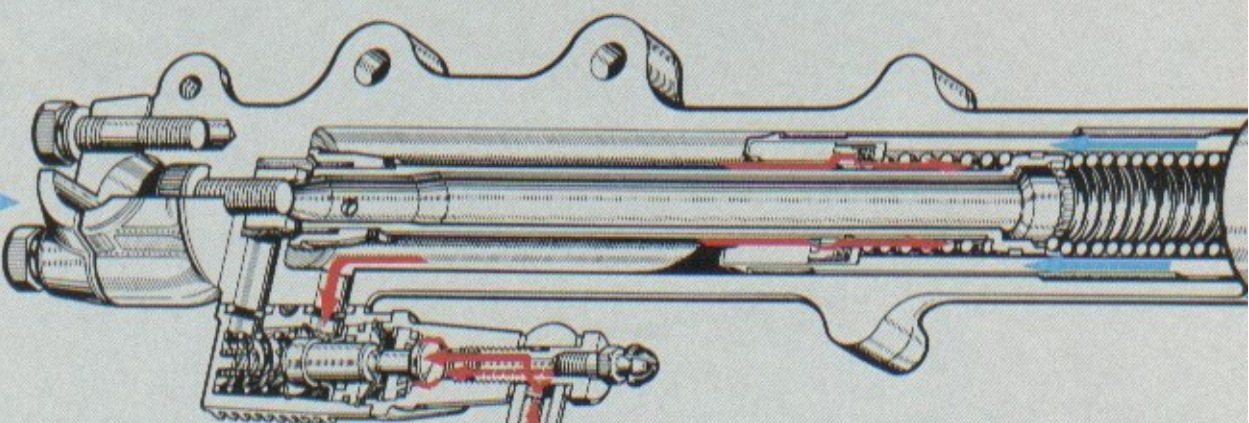
U.S. PAT. No. 3833577  
 U.K. PAT. No. 1281114  
 F. PAT. No. 708280  
 W.G. PAT. No. P2012632  
 I. PAT. No. No. 890661  
 JAPAN PAT. No. No. 771502

TSCC ist die Abkürzung für „Twin Swirl Combustion Chamber“. Es ist die Bezeichnung für das neuartige System des Doppelwirbel-Brennraums. Das ist ein spezielles Konstruktionsprinzip, das die Effizienz der Frischgas-Verbrennung verbessert. Das mehr Energie freisetzt und im Vergleich zu herkömmlichen Motoren den Kraftstoffverbrauch senkt.

Motoren mit zwei oberliegenden Nockenwellen (DOHC) und vier Ventilen pro Zylinder gelten als die leistungsfähigsten Vertreter des Viertakt-Motorenbaus. Dieses Konstruktionsprinzip kommt auch beim Zweizylinder der GSX 400 E zum Einsatz. Mehr noch: Die vier Ventile pro GSX-Zylinderreihe sind sehr klein ausgeführt. Ihre dadurch

geringen Massen sorgen für hohe Drehzahlfestigkeit, der vergleichsweise geringe Ventilhubb läßt keine thermischen Probleme in diesem wichtigen Bereich aufkommen. Trotz des kleinen Ventildurchmessers gewährleistet die Vierer-Anordnung aber reichlich Frischgas-Zufuhr und Abgas-Ausstoß. Um das Vierventil-System weiter zu verbessern, konzentrierte Suzuki die Entwicklungsarbeit auf die Optimierung der Brennraum-Gestaltung. Ziel war, eine höhere Brenneffizienz zu erreichen. Das Ergebnis dieser Forschungsarbeit führte zu TSCC, einer von Suzuki patentierten Brennraumform, die aus zwei nebeneinanderliegenden, halbkugelförmigen Kompressionsräumen besteht. Jeder Brennraum-

Halbte ist ein Ein- und Auslaß-Ventil zugeordnet. Das angesaugte Frischgas rast an den Brennraumwänden entlang und wird so in einen Doppelwirbel gezwungen, der die Benzinhälfte und Luftanteile nochmals verwirbelt. So wird das Gemisch homogener und kann – zur optimalen Verbrennung – höher verdichtet werden. Zudem ist die Zündkerze im Brennraum-Zentrum angeordnet, dem Kolbenboden so nahe wie möglich. Diese Anordnung gewährleistet einen perfekten Zündvorgang und eine kürzere Brenndauer. Die aneinander angrenzenden, semihemisphärischen Brennraumprofile ergeben zusammen mit dem flachen Kolbenboden den idealen Brennraum für eine optimale Verbrennung und dadurch höhere Leistung.

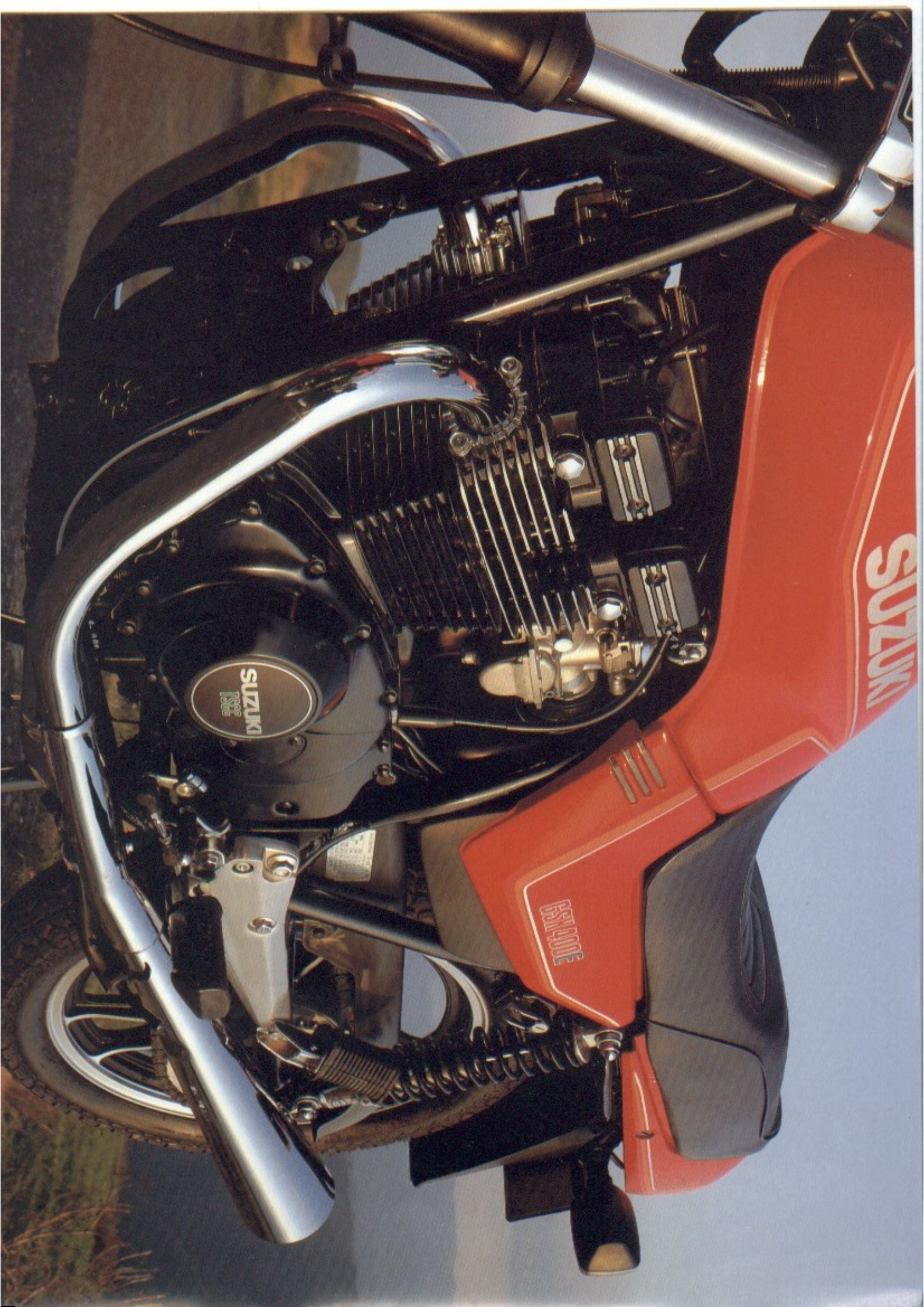


Die hydraulische Anti-Dive-Gabel, Technisches Plus zur sicheren Beherrschung der GSX 400 E.

sich besonders bei scharfen Bremsmanövern stark aufs Vorderrad. Folge: Die Gabel taucht tief ein, zuweilen bis zum Anschlag. Dadurch wird auch die Lenkgeometrie verändert, das Hinterrad entlastet: Die Maschine wird nervös. Um das schnelle Eintauchen der Gabel zu verzögern, hat Suzuki ein hydraulisches Anti-Dive-System entwickelt: Ein Mechanismus, der ebenso einfach wie genial ist. Beim Bremsen wird vom Flüssigkeitsdruck in den Bremsleitungen einiges abgezweigt, um in der Gabel einen Kolben zu aktivieren, der die Gabeldämpfung verhärtet und so den Eintauchvorgang sanft abbremsst. Durch die Dämpfungs-Unterstützung war es zudem erst möglich, die Gabel für den Normalbetrieb sehr weich und komfortabel abzustimmen, ohne daß sie bei brutalen Bremsmanövern durchschlägt.

Die Zweckmäßigkeit einer Anti-Dive-Gabel hat Suzuki schon in Grand Prix-Einsätzen belegt. In den Werksmaschinen vom Typ RG 500 wurde das hydraulische Anti-Dive-System erstmals und mit Erfolg erprobt. Sicherheitsaspekte, die auch der Suzuki GSX 400 E zugute kommen.

Verband Fahrer/Maschine verlagert



# Perfektes Handling durch sichere Funktionen.



## Zuverlässige Bremsen.

Eine hydraulische Scheibenbremse am Vorderrad und eine Trommelbremse am Hinterrad stoppen die Maschine auch aus hohen Geschwindigkeiten sicher und stabil ab.



## Sichere Fußrasten.

Die Fußrasten sind so ausgelegt, daß sie bei Bodenberührung – starke Schräglage in scharfen Kurven – nach innen flexibel abwärtskehren. Außerdem sind sie so konstruiert, daß sie die Motorschwingungen dem Fahrer gegenüber abfangen. Auch dies ist ein Suzuki-Beitrag zu mehr Sicherheit und mehr Komfort.



## Verkehrssichere Beleuchtung.

Ein großer und leistungsstarker H4-Scheinwerfer sorgt für gute Sicht und gutes Gesehenwerden. Auch die Schlußleuchte und die Blinker sind so dimensioniert, daß sie nicht übersehen werden können. Das sind zusätzliche Aspekte für sicheres Fahren.



## Armaturen im Blickfeld.

Die Instrumente der Suzuki GSX 400 E sind leicht ablesbar und übersichtlich arrangiert. Sekundenschnell informiert das GSX 400 E-Instrumentarium durch: Geschwindigkeit- und Drehzahlmesser, Ganganzeige, Anzeige für Blinker, Fernlicht, Öldruck und Leerlaufstellung. Bei Nachtfahrten sind die funktional ausgelegten Instrumente orangefarben beleuchtet.

## Funktionale Schaltergruppen.

Signalschalter, also Abblend-, Blinkerschalter und Hupenknopf, sind am linken Lenker angebracht. Funktionsschalter, wie Motorstoppschalter und Lichtschalter, sitzen am rechten Lenker. Verwechslung ist also ausgeschlossen – Sicherheit hat Vorfahrt.

# Technische Daten GSX 400 E.

Motor typ:	2-Zylinder 4-Takt, DOHC, 8 Ventile
Hubraum:	395 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub:	67 x 56,6 mm
Verdichtung:	10:1
Nennleistung:	20 kW (27 PS) bei 7800 1/min.
Max. Drehmoment:	28 Nm (2,8 mkg) bei 6000 1/min.
Getriebe:	6-Gang
Fahrwerk:	Doppelschleifen-Rohrrahmen
Federwege:	Teleskopgabel 140 mm, Anti-Dive hintere Stoßdämpfer 100 mm, 5-fach verstellbar.
Reifen vorn:	160 x 18/3.00 S 18
Reifen hinten:	185 x 18/3.75 S 18

Änderungen der Spezifikationen und der Ausstattungsmerkmale vorbehalten.

Bremse vorn:	Scheibe
Bremse hinten:	Trommel
Elektrische Anlage:	12 Volt, kontaktlose Transistorzündung, H4 Scheinwerfer
Sitzhöhe:	755 mm
Tankinhalt:	16 l
Gewicht (vollgetankt):	189 kg
Zul. Gesamtgewicht:	380 kg
Höchstgeschwindigkeit:	142 km/h
Farben:	Silber oder Rot

## So urteilen Experten.

mo sagt in der Ausgabe 8/83:

»...kräftiger und bulliger Motor mit gut abgestimmtem Fahrwerk. Ein bißchen Sportler, ein bißchen Tourer.« mo meint weiter: »Wer viel mit Sozius unterwegs ist, sollte zur GSX greifen. Ausreichend lange Sitzbank und nicht zu weiche Federbeine sprechen dafür. Außerdem verfügt die Suzi über das billigste Triebwerk.«

motorrad, reisen & sport 15/83 urteilt so:

»Beste Rennmotortechnik bietet Suzuki mit je vier Ein- und Auslaßventilen.« Und: »Aufwendiger, sportlicher Motor mit zwei oberliegenden Nockenwellen und vier Ventilen je Zylinder.«

motorrad, reisen & sport zieht als Resümee:

»Schon nach den ersten Fahrindrücken entpuppt sich die Suzuki als Favorit im 27-PS-Quartett, zumindest was die Fahrleistungen betrifft. Kein Wunder, ließ sie doch im fünften Gang die drei Kontrahenten glatt stehen, die sich allesamt bereits im sechsten Gang mühten, 140 Sachen zu erreichen. Erst mal in den sechsten Gang geschaltet, legte die Suzuki nochmals 10 km/h zu und fuhr den anderen auf und davon.« Und: »Mit Ihren sportlichen Attributen des leistungsstarken Motors und dem niedrigen Preis findet sie besonders bei den jüngeren Anklänge.«

99011-01041-000-030-1.84



## Zweirad-Center

### Mauer GmbH

0250 LUMBURG - 6252 DIEZ

06432/4097-000

Suzuki Motor Handels GmbH Deutschland, Mittenheimer Str. 60, 8042 Oberschleißheim, Telefon 089/315630



# SUZUKI