

SUZUKI

**Mehr Sport.
Mehr Spaß.
Mehr Sicherheit.**

Von 50 bis 1000 ccm.



Mehr Sport. Mehr Spaß. Mehr

Mit dem noch immer zunehmenden riesigen Angebot von Motorrädern wird es immer schwieriger, sich für eine Marke, eine Gattung, einen Typ zu entscheiden.

Daß der Marktanteil des drittgrößten Motorrad-Herstellers der Welt in Deutschland dennoch ständig wächst, liegt an dem erkennbaren Willen, dem Motorradfreund mit seiner SUZUKI mehr Sport, mehr Spaß, mehr Sicherheit zu bieten.

Als Sammlern von Weltmeisterschafts-Titeln im Straßen- und Gelände-Sport konnte es den SUZUKI-Technikern nicht schwerfallen, sportliche Motoren in sportliche Fahrwerke zu zaubern. Mit leistungsstarken, zuverlässigen Triebwerken mit sorgfältig abgestimmter Federung und Dämpfung, mit praxisgerechten Ausstattungs-Details und nicht zuletzt mit gekonntem Styling den Spaß am Fahren zu geben. Und zu erhalten. Und mit den Ergebnissen der Forschung und der Renn-Erfahrung ein Höchstmaß an Sicherheit für Fahrer und Maschine zu erzielen.

80.000 Motorräder verlassen monatlich das Werk, um in 140 Länder der Erde exportiert zu werden. Den deutschen Markt jedoch nimmt SUZUKI besonders ernst. Bevor die neuesten Modelle in Serie gingen, wurden nicht nur tausende von Kilometern auf dem Ryuro-Testkurs in Japan gefahren, sondern Fahrwerke, Federung und Getriebe-Abstufungen in Deutschland erprobt und auf die Wünsche und Bedürfnisse der deutschen Motorradfahrer abgestimmt.

Ob Sie ein Motorrad als Transportmittel brauchen, ob Sie sich einen Sprinter, eine Langstrecken-Maschine oder eine Enduro wünschen, ob Sie sich für eine 50 ccm Einzylinder-Zweitakter, eine 90 PS starke Viertakt-Tausender oder für eine Wettbewerbsmaschine entscheiden – mit jeder SUZUKI werden Sie mehr Sport, mehr Spaß und mehr Sicherheit erleben!



Das SUZUKI-Werk in Hamamatsu, in dem mit 5500 Mitarbeitern 80.000 Motorräder monatlich produziert werden.

Die SUZUKI-eigene Versuchsstrecke, auf der jedes neue Modell tausende von Test-Kilometern zu absolvieren hat.



Diesen »Trampelpfad« müssen Federung und Dämpfung, Rahmen, Aufhängungen und auch die Spiegel aushalten.



SUZUKI-Testfahrer sind mit viel Liebe, viel Enthusiasmus und viel Fahr-Erfahrung bei ihrem Beruf.

Sicherheit.

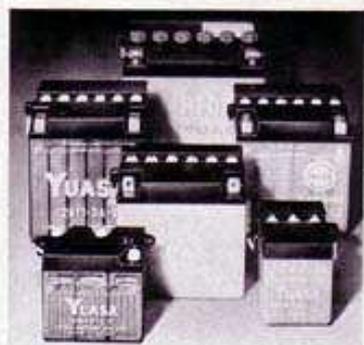


Das ist Barry Sheene, Weltmeister der Klasse 500, in seiner für ihn typischen Haltung auf dem Weg zum Sieg.



Mehr Sicherheit, weniger Kosten für die Maschine.

Hochwertiges Öl für Zweitakter und Viertakter und leistungsstarke Batterien zu attraktiven Preisen gibt es beim SUZUKI-Händler.



Mehr Schick, mehr Sicherheit – für Fahrer.

SUZUKI Deutschland entwickelte für SUZUKI-Fahrer ein- und zweiteilige, hochwertige Lederanzüge mit doppelten und dreifachen Schutzpartien. Dazu einen SUZUKI-Helm, schnallenlose Rindleder-Stiefel mit Kettenverschluß-Deckleiste über dem seitlichen Reißverschluß. Und Handschuhe aus Rindnappaleder. Mit zweifacher Lederpolsterung und Nagelgleitschutz.



Die optimale Tausender

Als die 48 Entwicklungs-Ingenieure von SUZUKI an die Konstruktion ihres Big-Bikes gingen, hatten sie klare Ziele vor Augen:

- Hohe Motor- und Fahrleistungen.
- Gutes Handling.
- Und Fahrkomfort.

Mit dem Ehrgeiz, mehr Sport, mehr Spaß und mehr Sicherheit zu bieten, »begrügte« man sich mit zuverlässig und langlebig produzierbaren 66 kW (90 PS) und sparte dafür an Gewicht: Selbst mit den 7 kg schwereren, vom europäischen Motorradfahrer erwarteten Alu-GuBrädern, ist die Tausender nur 2 kg schwerer als die Dreiviertelliter-Suzuki!

»Sie ist unglaublich schnell für eine Straßenmaschine und läßt sich so spielerisch leicht bewegen wie eine Rennmaschine«, schwärmte der zweifache Motorradweltmeister Barry Sheene.

In der Zeitschrift MOTORRAD Nr. 6/78 kann man nachlesen: »Die Fahrleistungen der SUZUKI GS 1000 sind erste Klasse. Vom Stand bis zur 100 km/h Marke vergingen bei den Meßfahrten gerade 3,4 Sekunden.« Auch in Sachen Höchstgeschwindigkeit gab sich die GS 1000 nicht prude und ließ die Digitalanzeige jedesmal eine Schnapszahl anzeigen:

222 km/h mit liegendem, und 202 km/h mit sitzendem Fahrer sind ein gestandener Wert.« »Die beste Reisegeschwindigkeit dieser Maschine auf der Autobahn liegt bei Tempo 180. Dann steht der Drehgriff auf zwei Drittel Gas und die Uhr zeigt rund 7000¹/min an.«

Der luftgekühlte 997 ccm-Reihen-Vierzylinder leistet 66 kW (90 PS) bei 8200¹/min. Sein Hub-Bohrung-Verhältnis von 64,8 x 70,0 mm ist überquadratisch ausgelegt, um die Kolbengeschwindigkeit und damit den Verschleiß gering zu halten. Die Ventile werden über zwei obenliegende Nockenwellen betätigt, deren Antriebskette automatisch auf korrekte, lafruhige Spannung gehalten wird. Die Kurbelwelle ist kugel- und nadelgelagert, um eine lange Lebensdauer selbst bei extremer Belastung zu gewährleisten. »Seine Lafruhe – mechanisch wie akustisch – ist vorbildlich« urteilte die Zeitschrift MOTORRAD.

Das 5-Ganggetriebe läßt sich mühelos leise und exakt schalten. Die Abstufung ist auf europäische Fahrverhältnisse optimal abgestimmt.



GS 1000 E GS 1000

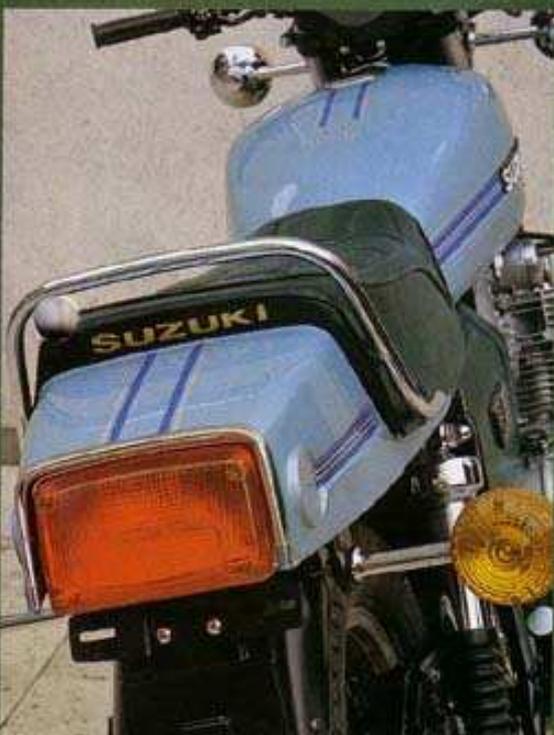


Wie alle GS Modelle besitzt auch die GS 1000 eine nadelgelagerte Schwinge, die von der Zeitschrift PS in ihrem Bericht über die GS 400 bereits als »rare Kostbarkeit« bezeichnet wurde, die den Fahrgeuß erhöht.

Rennenfahrung stand Pate bei der Gabel-Konstruktion. Wie die Weltmeister-SUZUKI aus dem Cross- und Straßensport ist sie auf unterschiedliche Belastung und Bodenbeschaffenheit einstellbar: Über ein Ventil am oberen Gabelende lassen sich Federungskomfort und Straßenlage mit Luftdruck schnell und individuell beeinflussen.



Die Federbeine der GS 1000 E-Type arbeiten nach dem gleichen Prinzip wie die Gabel. Damit wurde der optimale Kompromiß zwischen Sportlichkeit und Fahrkomfort gefunden. Ein Prinzip, das auch die Bremsleistungen positiv beeinflusst.



Klargetzeichnete, genau anzeigende, gut im Blickfeld liegende Instrumente zeichnen alle SUZUKI-Modelle aus. Die der GS 1000 E-Type ist obendrein mit einer Kraftstoff-Anzeige ausgerüstet.

Das relativ geringe Gewicht dieser Tausender, kegelrollen-gelagerte Gabel, nadelgelagerte Schwinge, doppelte Scheibenbremse vorn und Einscheibenbremse hinten, H-4-Scheinwerfer und der für diese Maschine ent-

wickelte Hinterrad-Rennreifen mit der Dimension 4,50 V 17/4 PR vermittelt nicht nur mehr Sport und mehr Spaß. Sondern auch mehr Sicherheit.

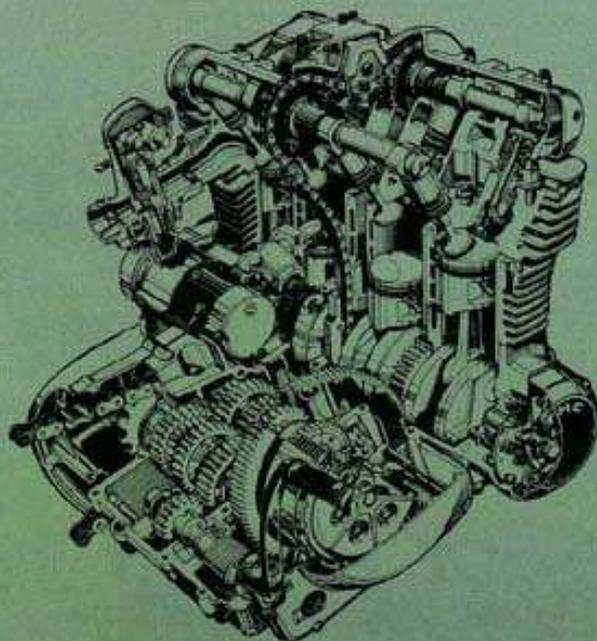
Die Test-Beste

Der hohe Standard der nach den 27 PS-Modellen beliebtesten Klasse wird den »deutschen Lieblingen« allseits bestätigt. In einem harten Vergleichs-Test als die Beste hervorzugehen, heißt deshalb umso mehr.

Die Tester der Zeitschrift MOTORRAD stellten in Heft 22 und 23/77 fest:

»Die SUZUKI GS 750 ist die schnellste der fünf Maschinen. Liegend gefahren erreicht sie eine Spitze von 197,7 (sitzend 185,6) km/h. Sie war in der Beschleunigung die Dynamischste. Die Uhren vermeldeten: 4,5 Sekunden von null auf 100 km/h.« Und: »Auch das Triebwerk mit rollengelagerter Kurbelwelle ist ein Spitzenexemplar an Drehfreudigkeit. Das seidenweiche Ansprechen im Bereich zwischen 6000 und 9500¹/min ist der übrigen Konkurrenz fremd.«

Während hohe Leistung die markeneigenen Wünsche nach mehr Sport und mehr Spaß voll befriedigt, erfüllen Handlichkeit und makellose Geradeauslaufeigenschaften – z. B. durch die nadelgelagerte Schwinge, 160 mm Bodenfreiheit, sehr gut ablesbare Instrumente und drei Scheibenbremsen – die Forderung nach mehr Sicherheit.



Der 4-Zylinder-Reihenmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen leistet 46 kW (63 PS) bei 8.800¹/min. Die Kurbelwelle ist für Drehfreudigkeit und Lebensdauer rollengelagert. Der Primärtrieb erfolgt über Zahnräder. Die Nockenwellen-Antriebskette wird

mit einem »Posi-Spanner« stets automatisch auf korrekte Spannung gehalten. Die Ventilsitze bestehen aus einer Sinterlegierung. Und für die Einstellung der Ventile müssen nicht etwa die Nockenwellen demontiert werden – was keineswegs so selbstverständlich ist!



Über das Styling der testbesten Siebenhundertfünfziger gibt es keinen Streit. Die 4-in-zwei-Auspuffanlage ist jedoch nicht nur ein modischer Aspekt, sondern auch ein Sicherheitsbeitrag. Die enorme Bodenfreiheit läßt eine

Schraglage von 45° zu! An den Schönheitssinn dachten die SUZUKI-Konstrukteure jedoch auch. Die Krümmer sind im »heißen« Bereich doppelwandig. Häßliche blaue Rohre gibt es damit nicht.

Die GS 750 ist mit einer Doppelscheibenbremse vorn und einer Einscheibenbremse hinten ausgerüstet. Die vorderen Bremszylinder sind hinter den Gabelholmen angeordnet, um das Gewicht hinter die Lenkachse zu bringen. Neue Beläge haben die Ansprechbarkeit, Dosierbarkeit und Verzögerung noch einmal verbessert. Vor allem bei Regen.

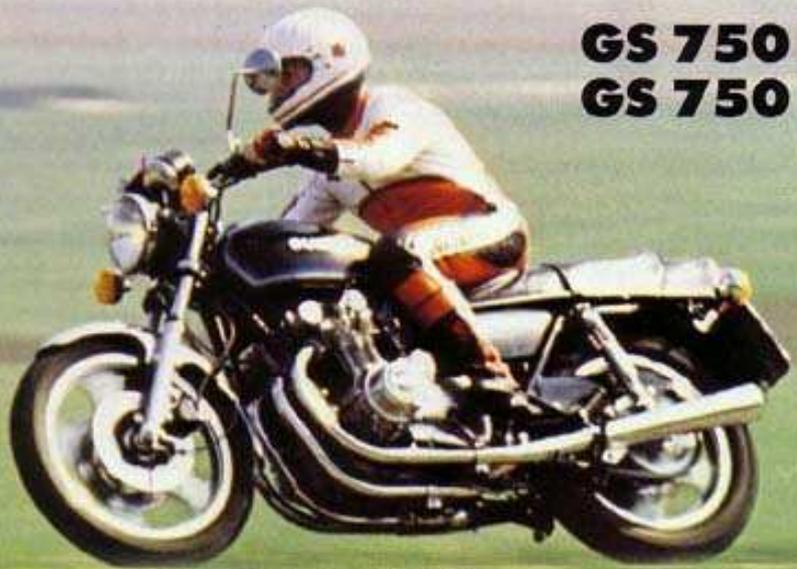


Für die Kühlung der beiden inneren Zylinder sorgen eine Öffnung und ein Verteilungskamin am oberen Mittelteil des Motors.

Das 5-Ganggetriebe ist ideal gestuft und läßt sich leicht und exakt schalten.



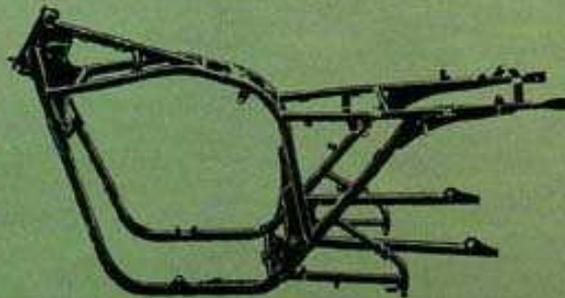
GS 750 E GS 750



Die Instrumente sind übersichtlich angeordnet, schnell ablesbar und vollständig. Alte Hasen wollten zunächst über die Digital-Ganganzeige lächeln. Wer sie jedoch gewohnt ist, mag sie nicht mehr missen!



Die mehr als ausreichend lange und breite, bequeme Sitzbank hat eine Sitzhöhe von nur 800 mm – das heißt, auch kleine Fahrer haben keine Probleme, die Füße beim Halt an der Ampel auf den Boden zu bringen.



Der Doppelschleifen-Rohrrahmen besteht aus nahtlosen, hochlegierten Stahlrohren – er ist leicht und verwindungssteif. Die Gabel ist kegelrollen- und die Schwinge nadelgelagert.

Die aus Sicherheitsgründen ungewöhnlich große Heckleuchte sitzt in einem formschönen »Bürzel«, der neben einem Erste-Hilfe-Päckchen z. B. noch ein zweites Paar Handschuhe aufnimmt.

Die GS 750 E unterscheidet sich von der GS 750 durch die selten schönen 5-Speichen-Alu-Gußräder.

Der Langstrecken-Jet nach Ala

Mit dieser Maschine wurde die landläufige Meinung widerlegt, »Sportmaschinen seien für lange Reisen weniger tauglich«.

Die Zeitschrift MOTORRAD fuhr mit drei GS 550 über 10.000 km von Californien nach Alaska. Durch sengende Wüstenhitze, bei arktischen Temperaturen durch Eis und Schnee und Schlamm. Einziger Kommentar der Fahrer zu den Maschinen:

No Problems!

In ihrem Test (Heft 15/77) schreibt MOTORRAD: »Die Hinterradschwinge mit den komfortablen und gut gedämpften Federbeinen und die technisch aufwendige Lösung der Schwingeführung in Nadellagern gehört mit zu dem Überzeugendsten, was in der letzten Zeit angeboten wurde.«

»Sie erlaubt dem Fahrer, sehr schnell in eine Kurve hereinzufahren, und auch dann noch die Ideallinie plötzlich und sehr spät erfolgreich zu korrigieren.«

»Sie besitzt nahezu die Handlichkeit der Vierhunderter und beinahe die Kraft der 750er.«

Auch die Zeitschrift PS lobt in Heft 2/78: »Das Fahren mit der GS 550 war ein echtes Vergnügen, 185 km/h Spitze ist ein Wert, der von mancher »großen« nur mit Mühe erreicht wird.«

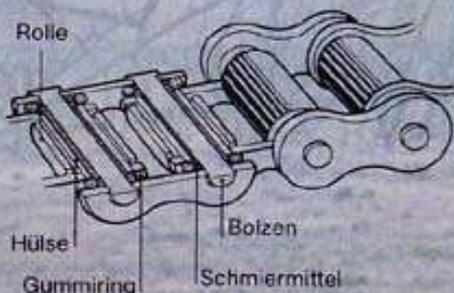
Und »Das Fahrzeug ist überdurchschnittlich leise, 79 dB, gemessen nach TUV-Vorschriften, sind echte Traumwerte.«

Und: »Die Bremsen müssen als überdurchschnittlich gut bezeichnet werden.«

Die GS 550 E unterscheidet sich von der GS 550 durch ihre bildschönen Alu-Gußräder und die Scheibenbremse hinten.

MOTORRAD setzte hinter die Titel-Schlagzeile »SUZUKI GS 550 – der perfekte Vierzylinder« ein Fragezeichen. Es hätte ebensogut ein Ausrufezeichen sein können. Zumal auch diese SUZUKI in einem Vergleichstest als Beste abschneift!

Wie alle SUZUKI-Vierzylinder hat auch die GS 550 als Sekundärtrieb eine Kette mit Dauerschmierung, die durch O-Ringe gegen Staub und Wasser geschützt ist. Auch diese Kette muß zwar gepflegt werden, ihre Lebensdauer ist jedoch ungewöhnlich lang. Wie lang, hängt natürlich von der Fahrweise ab.



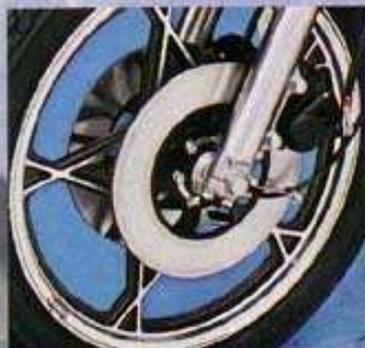
Die GS 550 sieht ihrer größeren Schwester zum Verwechseln ähnlich, ist mit 36 kW (49 PS) kaum leistungsschwächer, dafür ein wenig leichter, preisgünstiger. Die Testbeste unter den Fünfhundertern schließt die Lücke zwischen der Zweizylinder GS 400 und der testbesten Dreiviertelliter-Maschine.

Das Triebwerk ist prinzipiell das gleiche wie das der 750er: Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Mit dem 6-Ganggetriebe kann die Leistung der drehfreudigen Maschine in jedem Fahrbereich, in jeder Situation voll ausgeschöpft werden. Wie die GS 750 besitzt die GS 550 einen E- und Kickstarter.



ska

GS 550 E GS 550



Die GS 550 E unterscheidet sich von der GS 550 durch die formschönen Alu-Gußräder und die Scheibenbremse hinten. Auch hier sorgen neuentwickelte Beläge für eine noch bessere Wirkung der Bremsen vor allem bei Nässe.

Beide Typen, sowohl die GS 550 E als auch die GS 550, sind mit Doppelscheibenbremse vorn ausgerüstet. Die GS 550 E jedoch besitzt auch eine Scheibenbremse hinten.



Erst recht bei einer Maschine mit 6-Ganggetriebe ist der Fahrer für die Digital-Ganganzeige dankbar. Hebel und Armaturen liegen griffgünstig. Und die beiden Spiegel sind – wie bei allen SUZUKI-Viertakt-Modellen – vibrationsarm in Gummi gelagert.

Die Kultur-Revolution

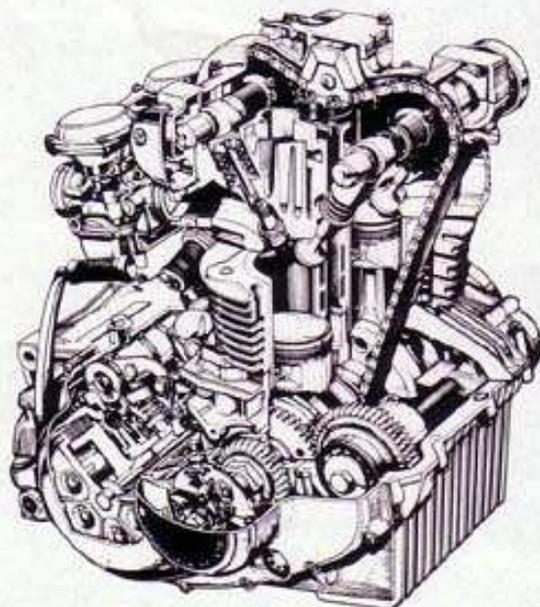
Die GS 400/400 E wurde für die Motorradfreunde entwickelt, die in erster Linie möglichst viel Leistung bei möglichst geringen Unterhaltskosten verlangen. Und für die Ästheten, die ein Höchstmaß an Lauf- und Fahrkultur suchen.

Unerfüllbare Träume?

Mit 20 kW (27 PS) liegt diese Maschine in der günstigen Versicherungs-Klasse. Mit ihrem 400 ccm 2-Zylinder-4-Taktmotor mit 2 obenliegenden Nockenwellen und ihrem geringen Maschinengewicht bietet sie sehr gute Fahrleistungen und hervorragendes Handling. Und ihr technisch aufwendiger Kurbelwellenmassenausgleich über Stirnräder ließ die Tester von MOTORRAD jubeln: »Unschlagbare Laufruhe!« Das Triebwerk läuft ab 2500¹/min so vibrationsarm und mechanisch ruhig wie eine Vierzylinder.

Und die Tester von PS meinten: »Ähnlich wie zur Blütezeit der Zweitakt-SUZUKIs scheinen die Motorenbauer dieses Hauses auch mit ihren Viertakt-Aggregaten der optisch recht ähnlichen Konkurrenz um Nasenlängen voraus zu sein.«

Das Geheimnis des kultivierten Doppelnockenwellen-Zweizylinders: Kurbelwellenmassenausgleich. Und zwar nicht über Kette, sondern über Stirnräder.



Die GS 400 E muß zweifellos zu einer der optisch harmonischsten ihrer Klasse gezählt werden. Und ihre Handlichkeit, ihr Fahrkomfort, ihre Laufkultur und ihre Zuverlässigkeit machen sie mit ihren 20 kW (27 PS) zum idealen Aufsteiger-Motorrad der Anspruchsvollen.



Die große, bequeme Sitzbank läßt nicht nur den Fahrer, sondern auch die zarteste Sozia jede Langstrecke mit ungetrübtem Vergnügen bewältigen. Federung und Dämpfung sind sorgfältig aufeinander abgestimmt. Und der Ausbau des Hinterrades artet nicht zur Arbeit aus.



Auch der Zweizylinder-SUZUKI-Motor hat zwei obenliegende Nockenwellen aufzuweisen. Seine ungewöhnliche Laufruhe bezieht er von dem wendigen Kurbelwellenschwungausgleich über Zahnräder.



Die GS 400 E unterscheidet sich von der GS 400 durch 5-Speichen-Aluflußräder, mit denen auch die größeren Schwästermodelle ausgerüstet sind. Aluräder sind zwangsläufig ein wenig schwerer als Speichenräder, aber sie sind halt schöner. Und lockere Speichen kennen sie nicht.

GS 400 E GS 400



Hauptlicht-Schalter, Abblend-Schalter, Lichtupenkopf, Hupe und Blinker-Schalter sitzen an genau der richtigen Stelle und sind leicht bedienbar.

Beide Spiegel sitzen vibrationsarm auf Gummi-Elementen.



Wie bei allen SUZUKI-Viertakttern muß auch der Benzinahn der Vierhunderter nicht abgesperrt werden. Er besitzt ein pneumatisches Ventil, das sich nur bei laufendem Motor öffnet.

Die Abenteuer-Enduros

»Enduro« ist spanisch und heißt soviel wie »hart-machen«, bezeichnet jedoch nur eine Hälfte des Vergnügens – nämlich das Fahren im unwegsamen Gelände.

In Wahrheit sind Enduros Zwitter. Mehr oder weniger gelungene Kompromisse zwischen Straßen- und Geländemaschine. Denn nicht jeder hat einen für den öffentlichen Verkehr freigegebenen Almenweg vor der Tür. Und nicht jeder will jeden Tag im Gelände herumtoben.

SUZUKI-Enduros sind sehr gelungene Kompromisse. Schon die kleinste, das TS 50 K Mokick, vermittelt Abenteuer für Führerschein-V- und Führerschein-III-Inhaber.

Führerschein-I-Besitzer haben die Wahl zwischen der starken TS 125 (Versicherungsklasse bis 10 PS) und der komfortablen TS 250 (Versicherungsklasse bis 17 PS).

Die Krönung des SUZUKI Enduro-Programms ist die neue SP 370. Ein 20 kW (27 PS) starkes, mit 131 kg extrem leichtes Gerät mit flüsterndem Einzylinder-OHC-Viertaktmotor. Urteil der Fachpresse: Wettbewerbstauglich!



SP 370



Der Einzylinder-Viertaktmotor mit 369 ccm leistet 20 kW (27 PS) bei 7500 /min. Am Leichtgewicht der ganzen Maschine – 131 kg fahrfertig! – hat er seinen Anteil. Er besitzt Naßsumpschmierung – hat also das Öl im Motor – und für das Gehäuse wurde viel Magnesium verwendet.

Schalt- und Bremshebel sitzen dicht am Motor. Das 5-Ganggetriebe ist leicht zu schalten.



Die Gasdruckfederbeine haben einen Federweg von 160 mm, die Telegabel 200 mm – Idealwerte für eine Enduro. Um das gefürchtete Springen der Hinterhand beim Bremsen auszuschließen, ist hier der Zuganker der Hinterradbremse nicht am Schwingerholm, sondern am Rahmenunterzug angeleitet.



Die Tank-Sitzbank-Kombination ist anatomisch günstig gestaltet, der Lenker ideal geformt. Tachometer und Drehzahlmesser sind ebenso vorhanden wie eine Blinkanlage. Brems- und Kupplungshebel sind gegen Schmutz und Wasser geschützt.

**SP 370
TS 250
TS 125
TS 50 K**



TS 250

Die TS 250 will nicht das knallharte, kompromißlose Sportgerät sein, sondern eine echte Enduro: Den verwindungssteifen Rahmen, das geringe Gewicht, die Lenkgeometrie und das Styling hat sie für's Gelände. Und die langen Federwege, den Komfort und die Sparsamkeit des Motors auch für den Weg dorthin.



TS 125



TS 50 K

Der 250 ccm-1-Zylinder-2-Taktmotor mit 13 kW (17 PS) besitzt Doppel-Einlaßsystem, ist also schlit- und membrangesteuert. Das ergibt nicht nur einen gleichmäßigen Drehmomentverlauf, Elastizität und viel Kraft von unten heraus – das spart auch Benzin!



Nirgendwo ist sichereres Fahren sicherer zu erlernen als im Gelände. Darum haben wir die TS 50K, diese kleine 40 km/h Enduro-Suzi, auf den Markt gebracht. Mit ihr kann man wochentags zur Schule fahren und in der Freizeit im Gelände herumtoben. Sie macht alles mit.

Kickstarter, hochgezogene Auspuff-Anlage, Geländefußrasten, Sozius-Fußrasten, Seitenstütze und verschließbare Klappsitzbank! Und, natürlich, besitzt auch dieser Motor SUZUKI CCI-Getrennt-Schmierung.



Die TS 125, ein 100-kg-Maschinen (trocken) mit 7 kW (10 PS) besitzt wie ihre größere Schwester das Doppelinlaßsystem – mit 6 Überströmkanälen! Motor und 6-Ganggetriebe sind exakt aufeinander abgestimmt. Diese Maschine ist wettbewerbstauglich und nimmt dennoch Spazierfahrten nicht übel.

Die Lorbeer-Maschinen

Spektakuläre SUZUKI-Siege im Moto Cross und in anderen Gelände-Wettbewerben sind sicher in erster Linie dem großen Können der Fahrer zu verdanken, das jedoch erst durch Leistung, Handlichkeit und Zuverlässigkeit ihrer Maschinen voll zur Wirkung kommt.

Roger de Coster stand mehrmals als Weltmeister der 500er Klasse auf dem Sieger-Treppchen. Und Gaston Rahier wurde 1977 zum 3. mal weltbesten Moto Cross-Fahrer der 125er Klasse.

Aber auch weniger berühmte Fahrer in weniger bekannten Veranstaltungen sammeln Jahr für Jahr überall auf der Motorradwelt Siegeskränze und Pokale – auf SUZUKIs, bei deren Entwicklung die Weltmeister-Werksmaschinen Pate standen.

SUZUKI baut aber nicht nur Maschinen für Profis. Sondern auch für alle, die es erst werden wollen. Gewiß, die RM 80 C ist ein »Amerika-Modell«. Aber wir bringen es auch nach Deutschland, weil diese »Giftspritze« ein ideales Trainings-Gerät für den Nachwuchs ist.

Und die RM 50 gar ist ein Maschinchen für Jugendliche, die bereits in Vaters Garten risikolos lernen dürfen, ein Motorrad sicher zu beherrschen.



RM 400 C



RM 250 C2



RM 125 C



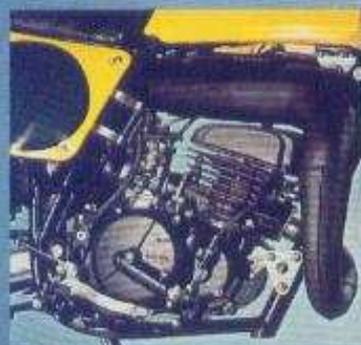
RM 80 C



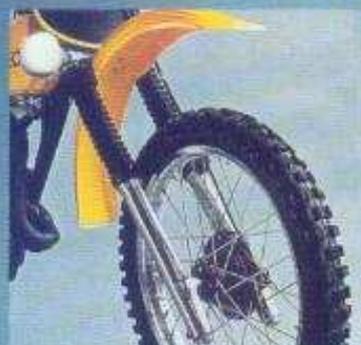
RM 400 C
RM 250 C2
RM 125 C
RM 80 C
RM 50



Die RM 400 C zeichnet sich durch einen bulligen Motor aus, der seine Kraft weich aus dem unteren Drehzahlbereich heraus entfaltet. Das neue, leichte Fahrwerk besitzt eine Alu-Schwinge, luft-öl-gedämpfte Telegabel und Gasdruck-Federbeine mit Ausgleichsbehälter, 260 mm Federweg vorn und hinten.



Die RM 250 C2 ist in der Fahrwerks- und Motor-Konzeption mit ihrer größeren Schwester identisch. Auch ihr Motor wird über Doppelinlaß, also Kolben und Membrane, gesteuert. Aber diesem Triebwerk mit dem klauengeschalteten 5-Ganggetriebe sagt man ganz besondere Kräfte nach.



Die RM 125 C – eine enge Verwandte der Weltmeister-Maschine – ist das Erfolgsmodell schlechthin. Ihre hohe Leistung über den gesamten Drehzahlbereich, ihr unglaublich leichtes Handling, die langen Federwege – 250 mm vorn und hinten – und ihr klauengeschaltetes 6-Ganggetriebe machen sie nahezu konkurrenzlos überlegen.



Die RM 80 C ist eine reinrassige Moto Cross-Maschine. Mit 11 kW (14,5 PS), Doppelinlaß, 6-Ganggetriebe und einem Fahrwerk, das sich eng an die großen SUZUKI's anlehnt, ist sie ein ideales Sportgerät für den Nachwuchs. Wer mit 10 oder 12 Jahren diese Maschine beherrschen gelernt hat, kann mit frisch erworbenem Einser bedenkenlos auf eine Straßenmaschine umsteigen.



RM 50 – sie ist der erfüllbare Traum für Jungs (und Mädchen) ambitionierter Väter. 4 kW (5,4 PS) ermöglichen 75 km/h! Kupplung und Getriebe lassen sich wirklich kinderleicht bedienen. Hochgezogener Auspuff, Kunststoff-Kotflügel und Stollenreifen vervollständigen das Bild einer stiechenden Moto Cross-Maschine.

Technische Daten
 bitte gesondert anfordern.

Die Mehr-Spaß-Maschinen



Die SUZUKI RV-Modelle sind, sowohl in der Moped-Mokick-Kategorie als auch im Führerschein-I-Angebot eine Ausnahme. »Mehr Spaß« heißt nämlich »Spaß in der Stadt«, »Spaß auf der Landstraße«, »Spaß im Gelände«. Man kann sie fast als »Enduros« bezeichnen.

Alle drei Modelle haben bullige Ballonräder, eine breite Sitzbank zum bequemen Zuzweitfahren, die hochgezogene Auspuff-Anlage und einen hohen, bequemen Lenker.

Was die Zeitschrift MOTORRAD in Heft 11/77 über die RV 50 sagte, trifft auch auf die beiden stärkeren Modelle zu: »- gekonntes Styling, hohes Ausstattungsniveau, praxisgerecht konzipierter Motor und Fahrkomfort zu einem Allround-Motorrad vereint.«

Alle Modelle sind auch als »Jeans-Modelle« zu haben, nämlich mit Lenkerkorbchen, Scheibe, Gepäckträger und abnehmbaren Jeans-Packtaschen - eine ideale Ausrüstung für Einkäufe und das Picknick am Strand.



RV 125

Die stärkste der drei RV Modelle holt ihre Leistung aus einem gezähmten 125 ccm-Moto-Cross-Motor. Der Rahmen ist noch stabiler, die Räder ein wenig größer, um den Mehr-Spaß voll genießen zu können.



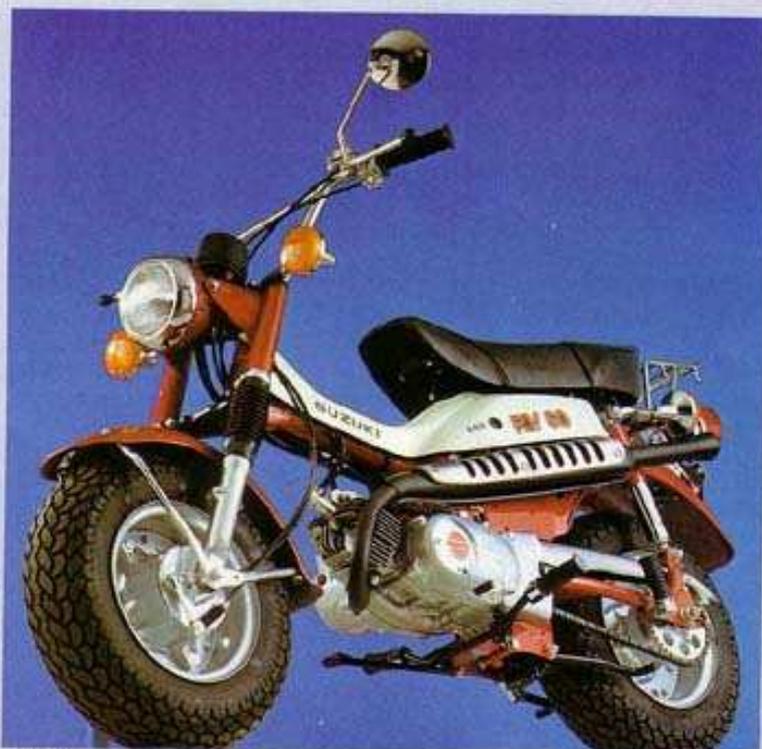
Diese breite bequeme Sitzbank hat vom Boden aus nur knapp 75 cm Höhe. Da braucht auch das zierlichste Mädchen keine Probleme beim Stopp an der Ampel zu befürchten.

Die RV 90 ist die mittelste der drei Mehr-Spaß-Suzis. Sie ist der kleinen RV 50 ähnlicher als der 125er, verlangt aber schon den Führerschein I.

RV 125
RV 90
RV 50



RV 90



RV 50



Die dicken Räder der Mehr-Spaß-Maschinen sind nicht nur mitverantwortlich für den Fahrkomfort, sondern werden auch mit jedem Gelände fertig. Ob Sand, Gras, Geröll oder Schnee!

Für die RV 50 braucht man nur den Autoführerschein oder den Funfer. Ein ideales Kurzstrecken-Maschinen für Schule und Beruf, für den Einkauf und auch den Spaß im Gelände.

Wie alle Zweitakter von SUZUKI hat auch die RV 50 CCI-Getrennt-Schmierung. Man weiß doch nie, wieviel Benzin in den Tank paßt – und wieviel Öl zugemischt werden muß! Das SUZUKI-System kennt diese Rechnerei nicht. Benzin kommt in den Tank. Das Öl in einen anderen Behälter. Gemischt wird's immer richtig. Automatisch.

Der Hecht im Karpfenteich

Der Trend zum Viertakter bei großvolumigen Motorrad-Triebwerken ließ unsere Spezialisten die Freunde der spritzigen Viertelliter-Zweitakter nicht vergessen. Im Gegenteil: Mit der X Seven E präsentiert sich das jüngste Ergebnis der SUZUKI-Forschung:

Doppeleinlaß-System, nahezu wartungsfreie, kontaktlose elektronische Zündung und eine völlig neue Schalldämpferanlage unterscheiden diese Maschine nicht nur von ihrer Vorgängerin. 20 kW (27 PS) sind in diesem neuen Fahrwerk mit steifem Rahmen und nadelgelagerter Schwinge viel. Sehr viel. Denn die ganze Maschine wiegt nur 141 kg trocken! Mit diesem Fliegengewicht, dieser Motorleistung und diesem Handling ist man weit größeren, weit teureren Maschinen haushoch überlegen!



Der Zweizylinder-2-Taktmotor mit 20 kW (27 PS) ist das jüngste Ergebnis der SUZUKI-Forschung. Er ist schlitzmembrangesteuert, hat wartungsfreie, kontaktlose, elektronische Zündung und – bei SUZUKI selbstverständlich – CCI-Getrennt-Schmierung, 6-Gang-Getriebe.



27 PS für 17 PS Kosten!

Die Kärenzeit für die 250er wurde um ein Jahr verlängert. Das heißt, eine 27 PS-Maschine mit 250 ccm kostet bei 100% Versicherung-Prämie ca. DM 350,- im Jahr, während ein 27 PS-Motorrad mit 400 oder 500 ccm mit ca. DM 850,- versichert sein muß!



Diese auffallend schönen Schalldämpfer mit vergrößertem Volumen und größerem Diffusorwinkel steigern die Leistung und senken das Geräusch. Schräggestellte, ölgedämpfte Federbeine mit 5-facher Verstellmöglichkeit stützen die nadelgelagerte Schwinge ab.



Dieser kleinen, feurigen Biene fehlt es an nichts. Sitzposition, Tank, Lenker, Hebele und Armaturen und Instrumente stimmen. Der Sicherheits-Tankverschluß ist versenkt. Und die Sozia hat nicht nur genug Platz - die Fußrasten sitzen an einem eigenen Ausleger.

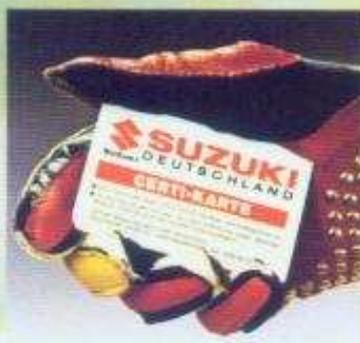


Die bildschönen 5-Speichen-Alu-Gußräder werden vorn mit einer ebenso leichten wie wirksamen Scheibenbremse mit noch besser ansprechenden neuen Belägen und hinten mit einer Trommelbremse verzögert.



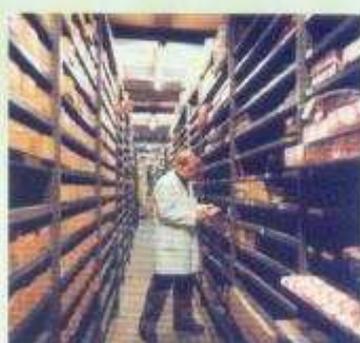
Die Motorrad-Kennkarte.

Jeder SUZUKI-Käufer erhält eine »Certi-Karte« mit den technischen Daten seiner Maschine und den Personalien des Halters. Damit ist nicht nur der Beweis für das Bestehen eines TÜV-Gutachtens und der ABE (Allgemeine Betriebserlaubnis) erbracht, sondern auch, SUZUKI-Kunde zu sein. Das heißt, SUZUKI-Händler übernehmen Pflege, Wartung, Reparatur, Garantie und Teile-Service für Maschinen mit Certi-Karte. Ein Beitrag zu mehr Sicherheit.



Der Teilehaber

Der Computer in München kontrolliert jeden Tag mehr als 42.000 Teile. Er bucht, zählt, trägt aus, wartet, bestellt neu und erfährt die Umschlaghäufigkeit. Mehr als 10.000 Teile sind ständig auf Lager. Ein Tag- und Nacht-Dienst garantiert jedem SUZUKI-Händler 24 Stunden telefonische Auftragsannahme.



Die Zweitakt-Klassiker

SUZUKI-Zweitaktmotoren haben Weltruhm erlangt. Mögen auch Viertakt-Motore heute immer beliebter werden – die Weltmeister im Straßen- und Geländesport siegen auf Zweitaktern – auf SUZUKI zum Beispiel.

Die imponierende Leistungs-Ausbeute, der seidenweiche Lauf und nicht zuletzt die aufwendige Lösung der problemlosen CCI-Getrennt-Schmierung dieser SUZUKI-Klassiker vermögen Zweitaktfreunde immer wieder zu begeistern.

GT 750 –
der »Wasserbüffel«. Wasser-
gekühlter 3-Zylinder 2-Taktmotor
mit 46 kW (63 PS). 5-Gang-
getriebe. E-Starter.

GT 550 –
der sportliche 3-Zylinder-2-Takter
mit 35 kW (47 PS). 5-Ganggetriebe.
E-Starter.

GT 500 –
das »Westerwald-Motorrad«.
2-Zylinder-2-Takter mit 29 oder
20 kW (40 oder 27 PS). 5-Gang-
getriebe. Hydraulische Scheiben-
bremse.



GT 380 –
der schnelle 3-Zylinder-2-Takter
mit 24 oder 20 kW (33 oder
27 PS). 6-Ganggetriebe.



GT 750
GT 550
GT 500
GT 380
GT 250
GT 185
GT 125
GP 125
GT 50
GT 50 K



GT 250 –
 die spritzige Hummel mit 2-Zylinder-2-Taktmotor, 19 oder 13 kW (26 oder 17 PS). 6-Ganggetriebe. Hydraulische Scheibenbremse.



GT 125 –
 die Aufsteigermaschine mit 2-Zylinder-2-Takter, 10 kW (14 PS). 5-Ganggetriebe. RAM-AIR-Kühlung. Scheibenbremse.



GT 50 –
 die bildschöne Führerschein-IV-Maschine. Doppelseinlaß-System. 5-Ganggetriebe. Mechanische Scheibenbremse. Getrennt-Schmierung. Tacho und Drehzahlmesser.

GT 50 K –
 die Führerschein-V-Maschine – von der GT 50 nicht zu unterscheiden. 5-Ganggetriebe. Mechanische Scheibenbremse. Getrennt-Schmierung. Tacho und Drehzahlmesser.



GT 185 –
 die ideale Fahrschulmaschine. 2-Zylinder-2-Takter mit 11 kW (15 PS). 5-Ganggetriebe. E-Starter. Hydraulische Scheibenbremse.



GP 125 –
 die Versicherungsgünstige mit 1-Zylinder-2-Taktmotor, 7 kW (10 PS). 5-Ganggetriebe. Scheibenbremse.

Technische Daten

	GS 1000 GS 1000 E	GS 750 GS 750 E	GS 550 GS 550 E	GS 400 GS 400 E	SP 370
Motortyp	4-Takt, zwei obenliegende Nockenwellen	4-Takt, zwei obenliegende Nockenwellen	4-Takt, zwei obenliegende Nockenwellen	4-Takt, zwei obenliegende Nockenwellen	4-Takt, eine obenliegende Nockenwelle
Zylinderzahl	4	4	4	2	1
Kühlung	Luft	Luft	Luft	Luft	Luft
Hubraum	997 cc	748 cc	549 cc	398 cc	369 cc
Bohrung x Hub	70 x 64,8 mm	65 x 56,4 mm	56 x 55,8 mm	65 x 60 mm	85,0 x 65,2 mm
Verdichtung	9,2 : 1	8,7 : 1	8,6 : 1	8,5 : 1	8,9 : 1
Nennleistung in DIN PS/min	90/8.200	63/8.800	49/9.000	27/7.400	27/7.500
Max. Drehmoment in KgM/min	8,52/6.500	5,3/8.100	4,08/7.500	2,72/6.600	2,85/4.000
Nennleistung in kW/min	66/8.200	46,4/8.800	36/9.000	20/7.400	19,8/7.500
Max. Drehmoment in Nm/min	83,6/6.500	52/8.100	40,02/7.500	26,7/6.600	28/4.000
Vergaser	4 Mikuni VM 26 SS	4 Mikuni VM 26 SS	4 Mikuni VM 22 SS	2 Mikuni BS 34	1 Mikuni VM 32 SS
Gänge	5	5	6	6	5
Anlasser	Elektrisch	Elektrisch und Kick	Kick und Elektrisch	Kick und Elektrisch	Kick
Elektrische Anlage	12 V	12 V	12 V	12 V	6 V
Zündanlage	Batterie/Spulen	Batterie/Spulen	Batterie/Spulen	Batterie/Spulen	Batterie/Spulen
Federung vorn	Teleskopgabel mit Druckluftunterstützung	Teleskopgabel, ölgedämpft	Teleskopgabel, ölgedämpft	Teleskopgabel, ölgedämpft	Teleskopgabel, ölgedämpft
Federung hinten	Schwinge nadelgelagert mit hydraulisch, luftgedämpften u. verstellbaren Federbeinen	Hinterradschwinge in Nadellagern mit hydraulisch gedämpften, verstellbaren Federbeinen	Hinterradschwinge in Nadellagern mit hydraulisch gedämpften, verstellbaren Federbeinen	Hinterradschwinge in Nadellagern mit hydraulisch gedämpften, verstellbaren Federbeinen	hydraulisch gedämpfte verstellbare Federbeine
Bremsanlage vorn	Doppelscheiben	Doppelscheiben	Doppelscheiben	Einscheiben	Trommel
Bremsanlage hinten	Einscheiben	Einscheiben	Trommel/1 Scheibe	Trommel	Trommel
Reifen vorn	3.50 V 19 - 4 PR	3.25 H 19 - 4 PR	3.25 H 19 - 4 PR	3.00 S 18 - 4 PR	3.00 - 21 - 4 PR
Reifen hinten	4.50 V 17 - 4 PR	4.00 H 18 - 4 PR	3.75 H 18 - 4 PR	3.50 S 18 - 4 PR	4.00 - 18 - 4 PR
Gesamtlänge	2.350 mm	2.240 mm	2.190 mm	1.985 mm	2.245 mm
Gesamtbreite	755 mm	735 mm	725 mm	700 mm	845 mm
Gesamthöhe	1.145 mm	1.145 mm	1.120 mm	1.060 mm	1.155 mm
Radstand	1.505 mm	1.490 mm	1.435 mm	1.385 mm	1.420 mm
Bodenhöhe	150 mm	150 mm	150 mm	155 mm	240 mm
Tankinhalt	19 l	18 l	17 l	14 l	8,5 l
Gewicht	252 kg	246 kg	218 kg	185 kg	131 kg
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h	200 km/h	180 km/h	150 km/h	140 km/h

TS 250	TS 125	TS 50 K	RV 125	RV 90	RV 50	X 7 E
2-Takt, kolben- u. membran-gesteuert	2-Takt, kolben- u. membran-gesteuert	2-Takt, kolben-gesteuert	2-Takt, kolben-gesteuert	2-Takt, membran-gesteuert	2-Takt, membran-gesteuert	2-Takt, kolben- u. membran-gesteuert
1	1	1	1	1	1	2
Luft	Luft	Luft	Luft	Luft	Luft	Luft
246 cc	123 cc	49 cc	123 cc	87 cc	49 cc	247 cc
70 x 64 mm	56 x 50 mm	41 x 37,8 mm	56 x 50 mm	50 x 45 mm	41 x 37,8 mm	54 x 54 mm
5,7 : 1	6,7 : 1	7,2 : 1	6,3 : 1	6,2 : 1	6,3 : 1	6,7 : 1
16,5/5.500	9,5/6.600	1,45/3.600	8/6.000	6,3/6.000	1,95/5.000	27/8.000
2,12/5.000	1,08/6.000	0,32/2.500	0,98/5.500	0,98/4.000	0,49/4.000	2,6/7.500
12,1/5.500	7,0/6.600	1/3.600	5,9/6.000	4,64/6.000	1,46/5.000	20/8.000
20,8/5.000	10,6/6.000	3,13/2.500	9,6/5.500	9,6/4.000	4,8/4.000	25,5/7.500
1 Mikuni VM 28 SS	1 Mikuni VM 24 SH	1 Mikuni VM 16 SH	1 Mikuni VM 22 SH	1 Mikuni VM 17 SC	1 Mikuni VM 14 SC	2 Mikuni VM 26 SS
5	6	5	5	4	4	6
Kick	Kick	Kick	Kick	Kick	Kick	Kick
6 V	6 V	6 V	6 V	6 V	6 V	12 V
Elektronisch/ kontaktlos	Schwungmagnet/ Spulen	Schwungmagnet	Schwungmagnet/ Spulen	Schwungmagnet/ Spulen	Schwungmagnet/ Spulen	Elektronisch/ kontaktlos
Teleskopgabel, ölgedämpft	Teleskopgabel, ölgedämpft	Teleskopgabel, ölgedämpft	Teleskopgabel, ölgedämpft	Teleskopgabel, ölgedämpft	Teleskopgabel, ölgedämpft	Teleskopgabel, ölgedämpft
Hinterradschwinge mit verstellbaren Federbeinen mit Gasdruck- stoßdämpfern	Hinterradschwinge mit hydraulisch gedämpften, verstellbaren Federbeinen	hydraulisch gedämpfte und verstellbare Federbeine	Hinterradschwinge mit hydraulisch gedämpften, verstellbaren Federbeinen	Hinterradschwinge mit Federbeinen	Hinterradschwinge mit Federbeinen	hydraulisch gedämpfte und verstellbare Federbeine
Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Einscheiben
Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel
3,00 - 21 - 4 PR	2,75 - 21 - 4 PR	2,50 - 18 - 4 PR	5,4 - 14 - 4 PR	6,7 - 10 - 4 PR	5,4 - 10 - 4 PR	3,00 - S 18 - 4 PR
4,00 - 18 - 4 PR	3,25 - 18 - 4 PR	2,75 - 17 - 4 PR	6,7 - 12 - 4 PR	6,7 - 10 - 4 PR	5,4 - 10 - 4 PR	3,25 - S 18 4 PR
2180 mm	2110 mm	1.885 mm	1.960 mm	1.825 mm	1.625 mm	2.010 mm
855 mm	850 mm	755 mm	835 mm	805 mm	775 mm	685 mm
1.130 mm	1.090 mm	1.010 mm	1.055 mm	1.010 mm	985 mm	1.090 mm
1.400 mm	1.335 mm	1.180 mm	1.305 mm	1.180 mm	1.095 mm	1.310 mm
240 mm	235 mm	170 mm	165 mm	195 mm	125 mm	160 mm
10 l	8 l	4,9 l	4,7 l	4,3 l	3,5 l	15 l
128 kg	100 kg	76 kg	105 kg	107 kg	88 kg	141 kg
120 km/h	105 km/h	40 km/h	90 km/h	75 km/h	40 km/h	160 km/h

 **SUZUKI**
Deutschland
Darmstädter
Straße 26
6148 Heppenheim

 Nie ohne Helm!

Ihr SUZUKI-Händler

Technische Änderungen
vorbehalten!

Hornsch & Partner
SP 078/000
Printed in Austria
by F. Secher, Zell am See