

SUZUKI '85



SUZUKI



Wie wertvoll das im Rennsport gesammelte Know-how für Serienmotorräder sein kann, zeigt die Vielzahl der für Rennmaschinen entwickelten Technologien, ohne die eine moderne Serienmaschine heute fast nicht mehr denkbar ist. Hochleistungs-Scheibenbremsen, Zentralfederbein-Systeme oder Niederquerschnittsreifen mußten im harten Renn-Einsatz ihre Überlegenheit

beweisen, bevor sie in die Serienfertigung übernommen wurden.

Nicht, um in der Freizeit auf zwei Rädern bestimmte Strecken „rennmäßig“, d. h. so schnell wie möglich, zurücklegen zu können. Sondern um die Freude am sportlichen, aber dem Straßenverkehr angemessenen Fahren mit größtmöglicher Sicherheit und Perfektion unbeschwert genießen zu können. „Unbe-

schwert“ übrigens ganz wörtlich: Nicht zuletzt die Verringerung des Gewichts bei gleichzeitiger Verbesserung der Stabilität und der technischen Leistungsmerkmale gibt zeitgemäßen Sport-Motorrädern ihre unvergleichliche Faszination.

Eine Disziplin, in der insbesondere die SUZUKI GSX-R 750 absolute Maßstäbe setzt: 176 kg Trockenge-

wicht (200 kg vollgetankt) in Verbindung mit 100 PS aus dem ölgekühlten Hochleistungstriebwerk erschließen eine Fahrdynamik, die man bislang nur von Wettbewerbsmaschinen kannte. Und eben die Summe der Erfahrungen aus der Langstreckenweltmeisterschaft haben das konkurrenzlose Leistungsgewicht von 1,76 kg/PS ermöglicht. So wiegt der aus 26 Komponenten ge-

**Niemals zuvor wurde das auf
Rennstrecken gesammelte
Know-how so konsequent auf
Straßen-Motorräder übertragen.**



fertigte Aluminium-Vierkant-Rahmen nur 8,1 kg bei vorbildlicher Festigkeit und Verwindungssteifheit. Dann das neue SACS-Triebwerk, dessen Ölkühlung des Zylinderkopfes im Vergleich zu herkömmlichen Wasserkühlungen nicht nur das Gewicht, sondern auch die Öltemperatur in vorbildlicher Weise absenkt. Oder die leistungsoptimierte 4 in 1-Anlage, der Magnesium-Ventildeckel, das wei-

terentwickelte Full-Floater-System und, und, und...

Technische Innovation vom Konzept bis ins Detail. Mit extremer Sorgfalt entwickelt und

gefertigt zu einem einzigen Zweck, SUZUKI-Motorräder zu einem Vorbild an Leistungsfähigkeit,

Sicherheit und Langlebigkeit zu machen. SUZUKI fahren heißt, Profil zeigen durch technisches Urteilsvermögen. In jeder Leistungsklasse. Für Sport, Tour und Offroad.



GSX 1100 EF 4-Zylinder, 4-Takt, 1128 cm³, 100 PS/74 kW bei 8100 min⁻¹, 96,9 Nm bei 6500 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 5 Gänge, über 200 km/h, 3 Scheibenbremsen, kontaktlose Transistorspulen-zündung, O-Ring-Kette, 20-l-Tank. Farben: Rot/Weiß, Blau/Weiß.



NEU

GSX 1100 E 4-Zylinder, 4-Takt, 1128 cm³, 100 PS/74 kW bei 8100 min⁻¹, 96,9 Nm bei 6500 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 5 Gänge, über 200 km/h, 3 Scheibenbremsen, kontaktlose Transistorspulen-zündung, O-Ring-Kette, 20-l-Tank. Farben: Rot/Schwarz, Blau/Weiß.



GR 650 2-Zylinder, 4-Takt, 647 cm³, 50 PS/37 kW bei 7200 min⁻¹, 51 Nm bei 6000 min⁻¹, DOHC, 5 Gänge, O-Ring-Kette, 167 km/h, kontaktlose Transistorspulen-zündung, 12-l-Tank. Farbe: Rot.



GSX 550 EF 4-Zylinder, 4-Takt, 567 cm³, 64 PS/47 kW bei 10000 min⁻¹, 48 Nm bei 8000 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 6 Gänge, O-Ring-Kette, 190 km/h, Anti-Dive, 3 Scheibenbremsen, kontaktlose Transistorzündung, 18-l-Tank. Farbe: Blau/Weiß.



NEU

RG 250 Gamma 2-Zylinder, 2-Takt, flüssigkeitsgekühlt, 247 cm³, 46 PS/34 kW bei 8500 min⁻¹, 39 Nm bei 8000 min⁻¹, 6 Gänge, O-Ring-Kette, 170 km/h, kontaktlose Zündung, Vierkant-Alu-Rahmen, Anti-Dive, 3 Scheibenbremsen, 146 kg fahrbereit, 17-l-Tank. Farbe: Dunkel-Blau/Weiß.



GN 250 E 1-Zylinder, 4-Taktmotor, 246 cm³, 17 PS/13 kW bei 7800 min⁻¹, 17,1 Nm bei 6000 min⁻¹, OHC, 4 Ventile, 5 Gänge, 121 km/h, kontaktlose Zündung, 10-l-Tank. Farbe: Schwarz.

Marken-Profil statt



GS 850 G 4-Zylinder, 4-Takt, 837 cm³, 80 PS/59 kW bei 8500 min⁻¹, 69 Nm bei 7500 min⁻¹, DOHC, 8 Ventile, 5 Gänge, Kardan, 198 km/h, 3 Scheibenbremsen, kontaktlose Transistorspulenzündung, 22-l-Tank. Farbe: Silber.



GSX 750 EF 4-Zylinder, 4-Takt, 742 cm³, 90 PS/66 kW bei 9500 min⁻¹, 67,7 Nm bei 8500 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 5 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Anti-Dive, 3 Scheibenbremsen, kontaktlose Transistorspulenzündung, 20-l-Tank. Farben: Blau/Weiß, Rot/Weiß.



GSX 550 EF 4-Zylinder, 4-Takt, 567 cm³, 68 PS/50 kW bei 10000 min⁻¹, 49,9 Nm bei 8000 min⁻¹, 16 Ventile, 6 Gänge, 193 km/h, Anti-Dive, 3 Scheibenbremsen, kontaktlose Transistorspulenzündung, O-Ring-Kette, 18-l-Tank. Farben: Blau/Weiß, Rot/Weiß.



GSX 550 ES 4-Zylinder, 4-Takt, 567 cm³, 64 PS/47 kW bei 10000 min⁻¹, 48 Nm bei 8000 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 6 Gänge, O-Ring-Kette, 190 km/h, Anti-Dive, 3 Scheibenbremsen, kontaktlose Transistorzündung, 18-l-Tank. Farbe: Blau/Weiß.



NEU

RG 80 Gamma 1-Zylinder, 2-Takt, flüssigkeitsgekühlt, 79 cm³, 9,9 PS/7,28 kW/5900 min⁻¹, 6 Gänge, Vierkant-Rahmen, hydraulische Scheibenbremse, Ø 260 mm, kontaktlose Zündung, 12 V/4 Ah Batterie, 13-l-Tank. Farben: Rot/Weiß, Blau/Weiß.



TS 80 X 1-Zylinder, 2-Takt, flüssigkeitsgekühlt, 79 cm³, 9,5 PS/7 kW bei 5900 min⁻¹, 10,6 Nm bei 5800 min⁻¹, 6 Gänge, 80 km/h, kontaktlose Zündung, 12 V/4 Ah Batterie, 8-l-Tank. Farben: Gelb, Weiß, Rot.

Zk - karlsruhe/ Änderungen in Technik und Ausstattung vorbehalten.



Massen-Ware.



GSX 750 EF 4-Zylinder, 4-Takt, 742 cm³, 86 PS/63 kW bei 9500 min⁻¹, 66,4 Nm bei 8500 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 5 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Anti-Dive, 3 Scheibenbremsen, kontaktlose Transistorzündung, 20-l-Tank. Farbe: Rot/Weiß.



GSX 750 ES 4-Zylinder, 4-Takt, 742 cm³, 86 PS/63 kW bei 9500 min⁻¹, 66,4 Nm bei 8500 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 5 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Anti-Dive, 3 Scheibenbremsen, kontaktlose Transistorzündung, 20-l-Tank. Farbe: Blau/Silber.



NEU

GSX 550 EU 4-Zylinder, 4-Takt, 567 cm³, 50 PS/37 kW bei 9600 min⁻¹, 42,2 Nm bei 7650 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 6 Gänge, 170 km/h, Anti-Dive, 3 Scheibenbremsen, kontaktlose Transistorzündung, O-Ring-Kette, 18-l-Tank. Farben: Blau/Weiß, Rot/Weiß.



GS 450 L 2-Zylinder, 4-Takt, 444 cm³, 27 PS/20 kW bei 7400 min⁻¹, DOHC, 6 Gänge, 130 km/h, Doppelschleifenrohr-rahmen, kontaktlose Transistorzündung, 12 V/12 Ah Batterie, 13-l-Tank. Farben: Schwarz, Rot.



DR 250 S 1-Zylindermotor, 4-Takt, 246 cm³, 17 PS/13 kW bei 7800 min⁻¹, 17,4 Nm bei 4000 min⁻¹, OHC, 4 Ventile, 5 Gänge, 123 km/h, Einrohrrahmen mit geteilten Unterzügen, Schwinge mit Zentralfederbein Full-Floater, vorne hydraulische Scheibenbremse, kontaktlose Zündung, 10-l-Tank. Farben: Schwarz, Weiß, Rot.



NEU

DR 600 S 1-Zylinder, 4-Takt, 585 cm³, 45 PS/33 kW bei 6800 min⁻¹, 27 PS/20 kW bei 6200 min⁻¹, OHC, 4 Ventile, 5 Gänge, O-Ring-Kette, 156 km/h/131 km/h, kontaktlose Doppelzündung, 20-l-Tank. Farben: Weiß, Schwarz, Rot, Blau.

Das SUZUKI Motorrad



NEU

GSX-R 750 4-Zylinder, 4-Takt, luft- und ölgekühlt, 741 cm³, 100 PS/74 kW/10500 min⁻¹, 70,6 Nm 9000/min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 6 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Vierkant-Alu-Rahmen, kontaktlose Transistorzündung, 200 kg fahrbereit, 19-l-Tank. Farben: Blau/Weiß, Rot/Schwarz.



GSX 750 S 4-Zylinder, 4-Takt, 742 cm³, 82 PS/60 kW bei 9200 min⁻¹, 65,2 Nm (6,7 mkg) bei 8200 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 5 Gänge, über 200 km/h, O-Ring-Kette, Anti-Dive, 3 Scheibenbremsen, 21-l-Tank. Farbe: Silber.



GSX 400 S 2-Zylinder, 4-Takt, 395 cm³, 27 PS/20 kW bei 7800 min⁻¹, DOHC, 8 Ventile, 6 Gänge, 142 km/h, 12 V/14 Ah Batterie, Doppel-Schleifen-Rahmen, 16-l-Tank. Farbe: Rot.



GSX 400 E 2-Zylinder, 4-Takt, 395 cm³, 27 PS/20 kW bei 7800 min⁻¹, DOHC, 8 Ventile, 6 Gänge, 142 km/h, 12 V/14 Ah Batterie, Doppel-Schleifen-Rahmen, 16-l-Tank. Farbe: Rot.

AB SOMMER '85 LIEFERBAR

RG 500

Die Maschine, auf die es sich zu warten lohnt: reinrassige Rennsport-Technik plus hohe Zuverlässigkeit und Alltagstauglichkeit. Technische Daten: 4-Zylinder, 2-Takt-Motor, wassergekühlt, 495 cm³, 95 PS/70 kW bei 9500 min⁻¹, 71,3 Nm bei 9000 min⁻¹, 6 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Vierkant-Alu-Rahmen, 3 Scheibenbremsen, kontaktlose Transistorzündung, Leergewicht (fahrbereit), 181 kg, 22-l-Tank.



ad-Programm '85.

SUZUKI.

Perfektion bis ins Detail.



Ihr SUZUKI-Partner.

Ziel von SUZUKI ist es immer, bis ins kleinste Detail die nach dem Stand der Technik beste Lösung zu realisieren. Jüngste Beispiele hierfür bei der GSX-R750. Kein anderer Hersteller hat bis heute die Entwicklungskosten auf sich genommen, komplette Aluminium-Rahmen serienreif zu machen und zu produzieren. An keiner anderen Maschine finden sich teure, aber gewichtssparende

Zylinderkopfdeckel aus Magnesium. Und auch die Ölkühlung des Zylinderkopfes ist ein „Aufwand“, auf den man anderswo verzichtet. Und statt dessen – in der Summe der Maßnahmen – lieber 20 oder 30 Kilo mehr Gewicht in Kauf nimmt. Anders gesagt, Je kritischer ein Käufer technische Details bis hin zur Qualität von Schweißnähten vergleicht, desto mehr Argumente für

SUZUKI wird er finden. Und es ist kein Zufall, daß sich gerade erfahrene Motorradfahrer besonders häufig für SUZUKI entscheiden.

SUZUKI Motor GmbH
Deutschland, Postfach 148
6148 Heppenheim

SUZUKI empfiehlt



SUZUKI