

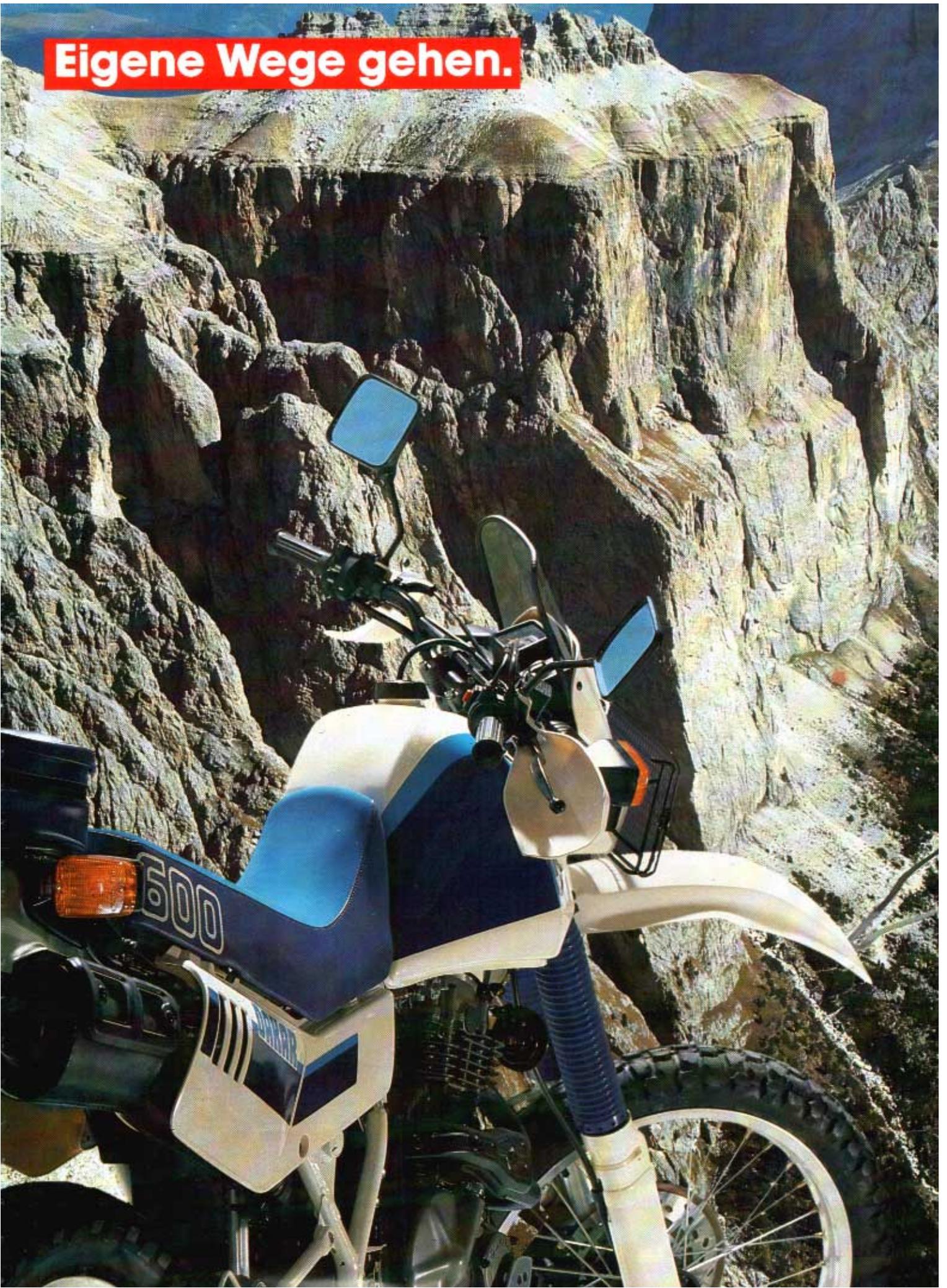


**Schrittmacher.
Die Offroad-Generation '86
von SUZUKI.**



SUZUKI

Eigene Wege gehen.





**Zwischen Urlauber-
Karavanken und faszi-
nierender Einsamkeit
liegen oft nur wenige
Kilometer im Sattel
einer Offroad-SUZUKI.**

Überlassen Sie die Sahara ruhig den Kamelen und der kleinen Schar besonders ausgerüsteter Spezialisten* – auch wenn Ihnen so mancher hier gerne etwas vorgaukeln möchte. Verlassen Sie stattdessen ganz einfach die kanalisiert Ströme des Massentourismus. Faszinierende Offroad-Herausforderungen beginnen oft schon wenige Dutzend Kilometer abseits der Asphalt-Bahnen, die man mit Wohnwagen, Bussen und so manchem zweibeinigen „Kamel“ auf zwei oder vier Rädern teilen muß. Nur, Sie sollten unbedingt eine Maschine wählen, mit der man nicht nur vor dem Straßen-Café eine gute Figur macht. SUZUKI bietet Ihnen mit einem sinnvoll abgestuften Offroad-Programm für jede Einsatz-Art das richtige Modell. Die universelle, problemlos beherrschbare DR 250S, den betont sportlich zu bewegendem neuen Zweitakter TS 250X und die fernreisebewährten 600er. Maschinen, die eines gemeinsam haben, eine Offroad-Tauglichkeit statt vordergründiger Show.

*Falls Sie jedoch wirklich eine Wüsten-Durchquerung oder einen Rallye-Einsatz planen, schreiben Sie uns. Wir informieren Sie, wie Richard Schalber mit einer praktisch serienmäßigen SUZUKI DR 600S die Marathonwertung der Pharaonen-Rallye '85 gewann.

DR 250 S

1-Zyl., 4-Takt, 246 cm³, Bohrung x Hub 72 x 61,2 mm, Verdichtung 9,0:1, 17 PS/13 kW bei 7800 min⁻¹, 17,4 Nm bei 4000 min⁻¹, OHC, 4 Ventile, 1 Mikuni-Vergaser 34 mm Ø, 5 Gänge, 123 km/h, Schwinge mit Zentralfederbein, Teleskopgabel mit Luftunterstützung, Federwege vorn/hinten, 195/190 mm, vorn hydraulische Scheibenbremse 260 mm Ø, hinten Trommelbremse 130 mm Ø, Bereifung vorn/hinten, 3.00 - 21 51 M / 4.00 - 18 64 M, Radstand 1410 mm, kontaktlose Transistorzündung, Drehstromgenerator 130W, Leergewicht vollgetankt 130 kg, zulässiges Gesamtgewicht 330 kg, Tankinhalt/Reserve, 10/2,5 l, Farben, Schwarz, Weiß, Rot.

TS 250 X

1-Zyl., 2-Takt, 249 cm³, Bohrung x Hub 70,4 x 64,8 mm, Verdichtung, 7,4:1, 27 PS/20 kW bei 7300 min⁻¹, Mikuni-Vergaser 34 mm Ø, kontaktlose Zündung, 5 Gänge, 125 km/h, Schwinge mit Zentralfederbein, Federwege vorn/hinten, 250/266 mm, Scheibenbremsen vorn 240 mm Ø, Trommelbremse hinten, 120 mm Ø, Radstand 1430 mm, Bereifung vorn/hinten, 3.00 - 21 / 130/80 - 17, Leergewicht vollgetankt 123 kg, Tankinhalt/Reserve 12/3 l, Farben, Schwarz, Rot, Gelb.

DR 600 S

1-Zyl., 4-Takt, 585 cm³, Bohrung x Hub, 94 x 85 mm, Verdichtung, 9,5:1, 45 PS/33 kW bei 6800 min⁻¹ (27 PS/20 kW bei 6200 min⁻¹), 48,2 Nm bei 5800 min⁻¹ (36,3 Nm bei 4000 min⁻¹), OHC, 4 Ventile, Mikuni-Vergaser 38 mm Ø, 5 Gänge, O-Ring-Kette, 156 km/h (131 km/h), Schwinge mit Zentralfederbein, Teleskopgabel mit Luftunterstützung, Federwege vorn/hinten, 240/222 mm, Radstand 1465 mm, Scheibenbremse vorn 240 mm Ø, Trommelbremse hinten 130 mm Ø, Bereifung vorn/hinten, 100/80 - 21 56 S / 130/80 - 17 65 S, Leergewicht vollgetankt 160 kg, zulässiges Gesamtgewicht 360 kg, Tankinhalt/Reserve 19/4 l, Farben, Weiß, Schwarz, Rot.

DR 600 R Dakar

1-Zyl., 4-Takt, 585 cm³, Bohrung x Hub, 94 x 85 mm, Verdichtung, 9,5:1, 45 PS/33 kW bei 6800 min⁻¹, 48,2 Nm bei 5800 min⁻¹, OHC, 4 Ventile, Mikuni-Vergaser 38 mm Ø, 5 Gänge, O-Ring-Kette, 156 km/h, Schwinge mit Zentralfederbein, Teleskopgabel mit Luftunterstützung, Federwege vorn/hinten, 240/222 mm, Radstand 1465 mm, Scheibenbremse vorn 240 mm Ø, Trommelbremse hinten 130 mm Ø, Bereifung vorn/hinten, 100/80 - 21 56 S / 130/80 - 17 65 S, Leergewicht vollgetankt 161 kg, zulässiges Gesamtgewicht 360 kg, Tankinhalt/Reserve 19/4 l, Farben, Weiß.

Die vollwertige Offroad-Maschine, die man schon mit 16 Jahren fahren kann:
SUZUKI TS 80 X.



Über die TS 80 X und die Straßenmaschine RG 80 Gamma informiert Sie ein spezieller Prospekt, den Ihr SUZUKI-Händler für Sie bereithält.

SUZUKI Motor GmbH
Deutschland, Postfach 148,
D-6148 Heppenheim,
Telefon 06252/70 50

SUZUKI empfiehlt



SUZUKI

DR 250 S

„Standfest bei Sprüngen,
weich ansprechend über
Bodenwellen, läßt das
Fahrwerk auch den
Komfort auf der Straße
nicht zu kurz kommen.
Zum guten Ansprechen
gesellen sich optimal ge-
wählte Dämpfungsstufen.“
MOTORRAD-TEST '85



Die Kunst, auch schwere Strecken leicht zu nehmen.

Ganz gleich, unter welchem Gesichtspunkt man diese 17-PS-Maschine betrachtet, die DR 250 S leistet sich in keiner Disziplin irgendwelche „Ausrutscher“. Sowohl beim Motor als auch bei der Bewertung von Fahrwerk, Fahrleistung und der nicht unwesentlichen Kosten vergibt die

Testredaktion von MOTORRAD gleich fünfmal die tadellose Note 2. So wird der Full-Floater-Schwinge und der Gabel mit 36 mm Standrohren das Prädikat „excellentes Enduro-Geländematerial“ vergeben, und neben dem „kraftvollen Motor“ eine „gut gewählte Getriebeabstufung“

attestiert. Die Scheibenbremse schließlich erhält das schlichte Prädikat „ausgezeichnet“.

Anders gesagt, die DR 250 S ist eine ausgesprochen vielseitige Maschine ohne irgendwelche Schwächen. Ein Motorrad, das sich durch ausgewogene Technik und geringes Gewicht auch auf schwierigen Strecken problemlos handhaben läßt.

Dazu die vorbildliche Straßen-Tauglichkeit: „Auf As-

phalt ist die DR ebenso wie im Gelände handlich und spurstabil.“ Weshalb der Weg zum nächsten Enduro kein mühsamer Anmarsch, sondern ungetrübtes Fahrvergnügen ist.

DR 600 R

Dakar



Globetrotter mit Format: Reise-Extras inklusive.

Als Sonderausführung der DR 600 S ist die „Dakar“ serienmäßig mit einer ganzen Reihe von Extras ausgestattet, die den Gebrauchswert dieser komfortablen 600er für Fernreisen nochmals deutlich steigern. Der vergrößerte, besonders stabile Schutz am Motorgehäuse stellt

sicher, daß selbst ein härteres Aufsetzen in unwegsamem Gelände kein Härtefall wird – fern der nächsten Service-Station. Und weil auch Scherben beim Offroad-Einsatz entgegen dem alten Sprichwort gar kein Glück bringen, ist der Halogen-Scheinwerfer nach bewährter Rallye-Art

mit einem stabilen Gitter geschützt. Dazu ein weiterer Pluspunkt in Sachen Sicherheit, die vordere Scheibenbremse ist vollflächig durch eine Abdeckung aus schlagfestem Kunststoff ummantelt. Und da schließlich auch ein Fernreise-Motorrad für Wochenend-Trips eingesetzt wird, ist die Dakar mit einem praktischen Top-Bag ausgestattet, das bei kürzeren Ausritten Tankrucksack oder Satteltasche

entbehrlich macht, ohne beim Fahren hinderlich zu sein.

DR 600 R Dakar. Die profilierteste und auch optisch reizvollste Art, den kernigen Schlag, das wuchtige Drehmoment und den Fernreise-Komfort einer 600er Offroad-SUZUKI zu genießen.

TS 250 X

111 kg
Trockengewicht

Wenig Gewicht, viel Drehmoment. Das sportliche Offroad-Konzept, mit dem sich auch extreme Passagen meistern lassen.



**Wo die Straße endet, fängt
der Spaß erst richtig an.**

Wer Offroad-Erlebnisse weniger aus der Sicht des Tourers, sondern betont sportlich genießen will, hat klare Vorstellungen von seiner idealen Maschine, so wenig Gewicht wie möglich, dazu so viel Leistung, daß auch bei extremen Passagen genügend Kraft-Reserve vorhanden ist.

Da nur mit einer gewichtsoptimierten Zweitakt-Maschine diese Anforderungen bestmöglich zu realisieren sind, hat SUZUKI für ausgesprochene Sportfahrer die neue TS 250 X entwickelt. Der membrangesteuerte 27-PS-Motor mit breit nutzbarem Drehzahlband sorgt im Zusammen-

spiel mit nur 111 kg Trockengewicht für eine Rasan- die wegen der optimalen Handlichkeit nur selten gezügelt werden muß. Denn die TS verfügt über ein Fahrwerk, das auch professionelle Beanspruchung gelassen hinnimmt. Was natürlich nicht bedeutet, daß man sich auf asphaltierten Wegen mit der neuen TS nicht wohl fühlt. Ganz im Gegenteil. Nur werden hier die Talente dieser reinrassigen Offroad-

Maschine ganz einfach zu wenig gefordert. Weshalb mit der TS 250 X eben der Spaß erst so richtig anfängt, wenn die Straße endet.

DR 600 S

„Das Fahrwerk ist komfortabel. Im Gelände wie auf der Straße zeigt sich die DR 600 S spurstabil, lenkgenau sowie optimal passend gefedert und gedämpft.“
MOTORRAD-TEST '85



Für Fernreisen: Kraft, Komfort, 19 Liter-Tank

Wenn sich die Test-Redaktionen der verschiedenen Motor-Zeitschriften ausnahmsweise einmal völlig einig sind, muß wohl wirklich etwas 'dran sein. Die DR 600 S ist der große Off-road-Tourer schlechthin. „Durch ihre Fahrwerksauslegung und den großen Tank empfiehlt sich die

SUZUKI als das Langstreckenmobil unter den Big-Singles. Mit guter Sitzposition, einer ausreichend breiten und gut gepolsterten Bank reißt es sich auf ihr am besten“ (MOTORRAD Vergleichstest 12/85). Oder: „Auch in der Wartungsfreundlichkeit hat die SUZUKI die Nase vorn, die

zwei Zündkerzen sind ohne Fingerverrenkungen leicht erreichbar, ebenso einfach lassen sich die Ventile hinter den Abdeckkappen per Einstellschrauben und auch die Steuerkette einstellen.“ (Tourenfahrer 3/85). Und mo faßt in Heft 3/85 zusammen. „Die SUZUKI ist mit ihrer komfortablen Sitzposition auf den Reise-Enduristen zugeschnitten, der sich auf staubigen Schotterpisten wohlfühlt.“ Bleibt nur noch hinzuzufü-

gen, daß es nun zu dieser mit H4-Licht, Gepäckträger und Handprotektoren ohnehin gut ausgestatteten Maschine ab 1986 eine exklusive Alternative gibt, die wir Ihnen auf der nächsten Seite vorstellen.