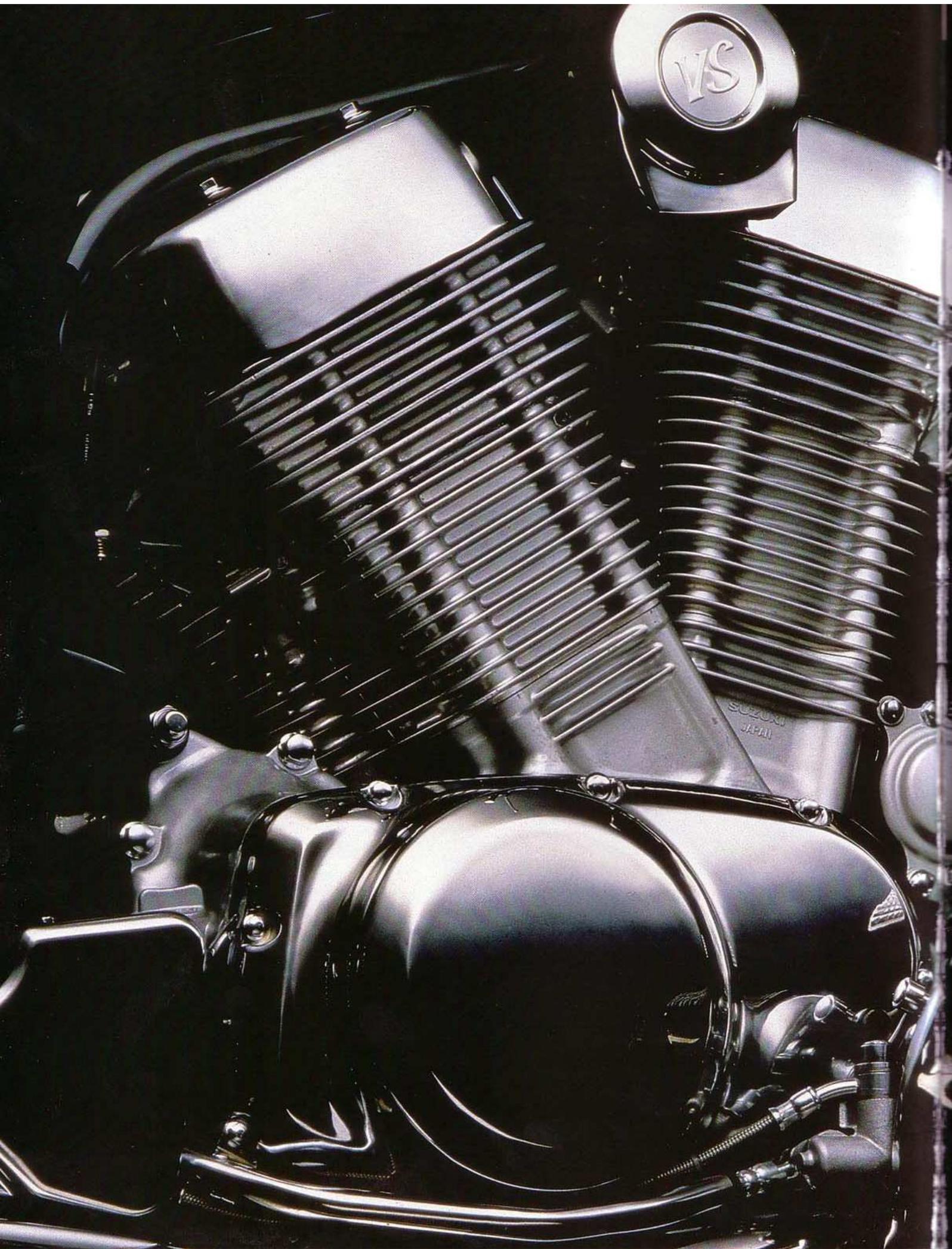


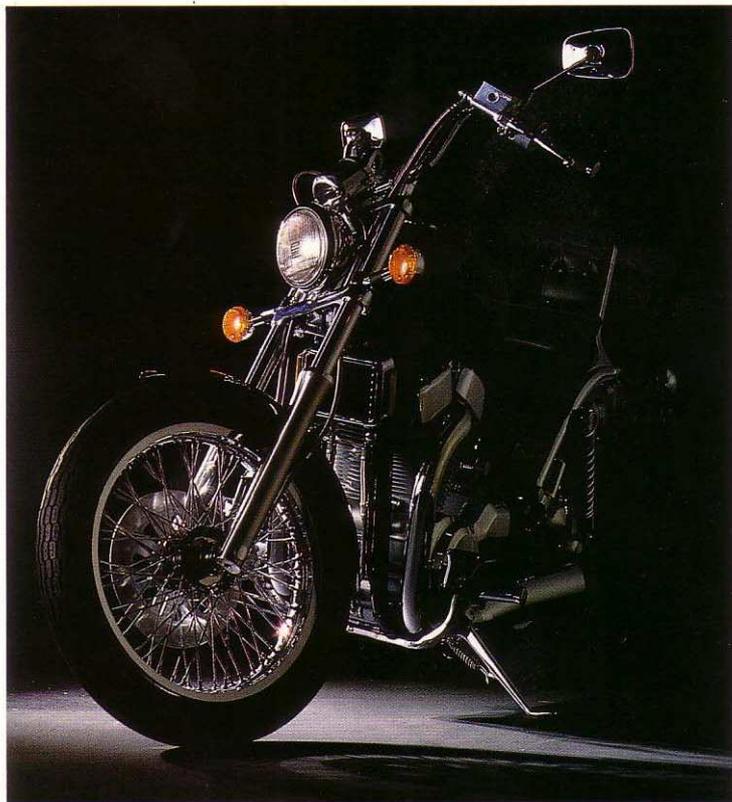
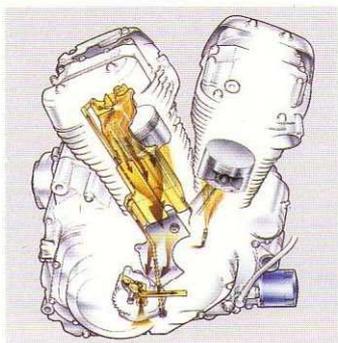
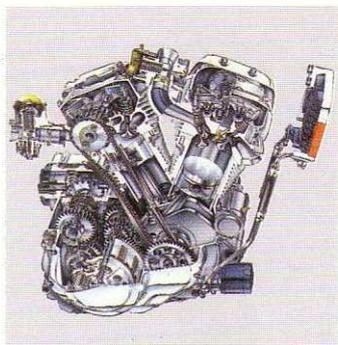
SUZUKI

'87



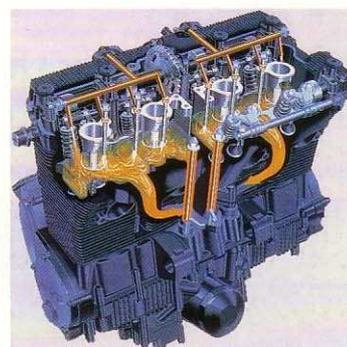
Viele reden von Motorrad-Faszination. SUZUKI hat sie.

SUZUKI bietet wie kein anderer Hersteller die Faszination kompromißloser, konsequenter Motorrad-Technologie. So wurde zum Beispiel mit der VS1400 ein Custom-Bike geschaffen, das in Hubraum, Leistung und Motorcharakteristik alles in den Schatten stellt.



Ein Custom-Bike der absoluten Spitzenklasse, das die Faszination eines riesigen V-Twins erstmals im Zusammenspiel mit den Vorzügen moderner Technologie genießen läßt: Durch die von SUZUKI entwickelte Ölküh-

lung wird auch der hintere Zylinder in optimaler thermischer Kondition gehalten, ohne das klassische Design zu beeinträchtigen. Ein zweites Beispiel. Echte Sportmaschinen. Durch gewichtssparende Ölkühlung



und hochfeste Aluminium-Rahmen hat SUZUKI eine technologische Spitzenposition bei echten Sportmaschinen eingenommen. Zur GSX-R 750 und GSX-R 1100 gibt es bis heute unter dem Aspekt konsequenter Sportlichkeit ganz einfach keine Alternative.

Classik pur.

Echte Custom-Bikes mit Kraft und Charakter.

SUZUKI hat eine komplette, von Grund auf neue Linie richtungsweisender Custom-Bikes entwickelt. Maschinen, die das echte und ursprüngliche Erleben des Motorradfahrens in unser nüchternes Zeitalter zurückholen. Angefangen beim mächtigen Einzylinder LS 650, der eine völlig neue

Kategorie erwachsenen Motorradfahrens in seiner Klasse geschaffen hat. Bis hin zur neuen VS 1400, die nicht nur im Hubraum, sondern vor allem in der uralten Kraft bei niedrigen Drehzahlen jeden anderen Big-Twin hinter sich läßt. Custom-Bikes von SUZUKI. Maschinen mit Stil und Charakter.

Sitzt. Paßt. Macht Spaß: City-Bikes.

17 PS genügen, um mit der GN 250 das Vergnügen eines klassischen Einzylinders zu genießen. Und der kräftige Parallel-Twin der

GS 450 L in Verbindung mit einer bequemen Sitzbank sorgt für Spaß zu zweit auch auf längeren Strecken.



GN 250

1-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, 246 cm³, Verdichtung 9,0:1, 17 PS/13 kW bei 7800 min⁻¹, 17,1 Nm bei 6000 min⁻¹, OHC, 4 Ventile, Mikuni BS 34SS,

E-Starter, 5-Gang, 121 km/h, 1 Scheibenbremse, Sitzhöhe 740 mm, Leergewicht fahrbereit, 140 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 340 kg, Tankinhalt/Reserve: 10,2/2l, kontaktlose Zündung, Farbe: Schwarz.



GS 450 L

2-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, 444 cm³, Verdichtung 8,6:1, 27 PS/20 kW bei 7400 min⁻¹, DOHC, 2 Mikuni BS 34 Vergaser, 6 Gänge, 130 km/h, Federwege vorne/hinten 140 mm/100 mm, Scheibenbremse vorne,

Bereifung vorne/hinten 90/90-1952 S/120/90-1663 S, Radstand 1425 mm, Leergewicht fahrbereit, 185 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 370 kg, Tankinhalt 13 l, Alu-Gußräder, kontaktlose Transistorspulen-zündung, Farbe: Schwarz, Candy Marun.



LS 650: Kraft

aus 94 mm Hub.

Hubraum satt aus einem Zylinder. Mit der LS 650 hat SUZUKI ein einzigartiges und unverwechselbares Custom-Bike in der 27 PS-Klasse geschaffen. Mit

tieferm Sitz und begeistertem tiefem Sound. Mit bulligen 4,8 mkp Drehmoment bei 3000 Umdrehungen pro Minute, weshalb der Motor mit einem klassischen Viergang-Getriebe harmonisiert. Mehr Kraft, Stil und Charakter gibt es in der 27 PS-Klasse nicht zu kaufen.



LS 650 Savage

1-Zylinder, 4-Takt, 647 cm³, 27 PS/20 kW bei 5200 min⁻¹, 45,8 Nm bei 3000 min⁻¹, OHC, Mikuni Vergaser, 4 Gänge, 135 km/h, Federwege vorne/hinten: 140 mm/80 mm, Scheibenbremse vorne, Bereifung vorne/hinten: 100/90-1957 S/140/80-1567 S, Radstand 1480 mm, Sitzhöhe 67 cm, Leergewicht fahrbereit, 171 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 355 kg, Tankinhalt: 11 l, E-Starter, kontaktlose Zündanlage, Zahnriemenantrieb, (Belt Drive), wahlweise mit Flach- oder Hochlenker, Farben: Schwarz, Rot.

NEU VS 1400



VS 1400: Der größte Big-Twin der Welt.

Die VS 1400 Intruder setzt neue Maßstäbe im kleinen Kreis wirklich exklusiver Big-Twins. 1,4 Liter Hubraum, standfeste 68 PS und vor allem die unbändige

Durchzugskraft der 11,7 mkp Drehmoment bei nur 3200 Umdrehungen pro Minute. VS 1400. Die unbeschreibliche Faszination eines mächtigen V-Twins in perfekter Synthese mit zeitgemäßen Ansprüchen an zuverlässige und problemlose Technologie.



VS 1400 Intruder

2-Zylinder-V-Motor 45°, 4-Takt, öl- und luftgekühlt, 1360 cm³, Bohrung x Hub 94 x 98 mm, 68 PS/50 kW bei 4800 min⁻¹, 115 Nm bei 3200 min⁻¹, OHC, 6 Ventile, Mikuni Vergaser, Kardan, 4 Gang, Scheibenbremse vorne und hinten, Bereifung vorne/hinten: 110/90-1962 H/170/80 1577 H, Radstand: 1620 mm, Sitzhöhe, 715 mm, Leergewicht trocken 242 kg, Tankinhalt/Reserve, 13/3 l, kontaktlose Transistor-Spulenzündung, wahlweise mit Flach- oder Hochlenker, Farben, Candy Marun, Blau.

VS 750: Traum aus Stahl und Chrom.

Zurück zum Ursprung. Nach vorn in der Technik. Die VS 750 Intruder ist die Perfektion des „American Dream“ in der 50 PS-Klasse. Mit einem V-Twin, dessen

sonorer Klang und kraftvoller Schlag jeden begeistert. Mit vollendet gestalteten Armaturen. Mit einer klaren, klassischen Linienführung ohne barocken Zierrat und modische Schnörkel. VS 750 Intruder. Ein Traum, den man sich erfüllen kann.



VS 750 Intruder

2-Zylinder-V-Motor 45°, 4-Takt, flüssigkeitsgekühlt, 738 cm³, Bohrung x Hub 80 x 74,4 mm, 50 PS/37 kW bei 6800 min⁻¹, 56,7 Nm bei 5200 min⁻¹, OHC, 2 Mikuni Vergaser, 5 Gänge, Kardan, 175 km/h, Federweg vorn/hinten 130 mm/115 mm, vorne Scheibenbremse, Bereifung vorne/hinten 100/90-19, 140/90-15, Radstand 1560 mm, Sitzhöhe 765 mm, Leergewicht fahrbereit 212 kg, E-Starter, kontaktlose Transistor-Spulenzündung, wahlweise Flach- oder Hochlenker, Farben, Candy Marun, Schwarz.

Kondition pur. Tourensportler mit Reserven.

Spielerisch, ohne jede Anstrengung produziert der Motor der GSX 1100 Kraft im Überfluß. Schon bei niederen Drehzahlen setzt jeder Befehl am Gasgriff üppige Leistung frei. Weshalb keine hektischen Gangwechsel nötig sind, um mit dieser Maschine wirklich schnell zu sein. Kraft, die den Fahrstil souverän und überlegen macht. Weshalb eine GSX 1100 der richtige Partner für schnelles Reisen über lange Strecken ist.



Denn die Reserven der Maschine geben auch dem Fahrer Kondition. Selbst mit zwei Personen und Gepäck verfügt das Flaggschiff der Tourensportler von SUZUKI über eine Fahrdynamik, die nur in extremen Fällen wirklich auszuschöpfen ist.

Und last not least: Auf einer GSX 1100 geht es nicht nur dem Fahrer gut. In entspannter Sitzposition auf der breiten, komfortabel gepolsterten Sitzbank fühlt sich auch der Passagier auf weiten Strecken wohl.

GSX 1100 ES

4-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, 1128 cm³, Verdichtung 9,7 : 1, 100 PS/74 kW bei 8100 min⁻¹, 96,9 Nm bei 6500 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 4 Mikuni Vergaser, über 200 km/h, Federwege vorne/hinten 150 mm/115 mm, 3 Scheibenbremsen, O-Ring-Kette,

Bereifung vorne/hinten, 110/90 V 16/130/90 V 17, Radstand 1550 mm, Leergewicht vollgetankt, 259 kg, zul. Gesamtgewicht, 454 kg, Tankinhalt 20 l, Alu-Gußräder, kontaktl. Transistorzündung, Kofferhalter und 36-Liter-Koffersatz von Krauser als serienmäßige Sonderausstattung, Farben: Rot/Schwarz, Rot/Weiß.



GSX 1100 EF

4-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, 1128 cm³, Verdichtung 9,7 : 1, 100 PS/74 kW bei 8100 min⁻¹, 96,9 Nm bei 6500 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 4 Mikuni Vergaser, über 200 km/h, 3 Scheibenbremsen, O-Ring-Kette, Bereifung

vorne/hinten, 110/90 V 16/130/90 V 17, Leergewicht fahrbereit, 259 kg, zul. Gesamtgewicht 454 kg, Tankinhalt, 20 l, Alu-Gußräder, kontaktl. Transistorzündung, Kofferhalter und 36-Liter-Koffersatz von Krauser als serienmäßige Sonderausstattung, Farben: Rot/Schwarz, Rot/Weiß.



GSX 1100 E

4-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, 1128 cm³, Verdichtung 9,7 : 1, 100 PS/74 kW bei 8100 min⁻¹, 96,9 Nm bei 6500 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 4 Vergaser, über 200 km/h, 3 Scheibenbremsen, O-Ring-Kette, Bereifung vorne/

hinten, 110/90 V 16/130/90 V 17, Leergewicht fahrbereit, 253 kg, zul. Gesamtgewicht 454 kg, Tankinhalt 20 l, Alu-Gußräder, kontaktl. Transistorzündung, Kofferhalter und 36-Liter-Koffersatz von Krauser als serienmäßige Sonderausstattung, Farben: Rot/Schwarz, Rot/Weiß.

Tip für Insider:

GSX 750 EF/ES

Der Insider-Tip für Fahrer, die durch jene unaufdringliche Schnelligkeit auffallen, die sich so wohltuend von spektakulärer Pseudo-Sportlichkeit abhebt. Kräftiges Drehmoment, keinerlei bemerkbare Lastwechselreaktionen, ein Spitzengetriebe und optimale Handling-Eigenschaften machen die GSX 750 dort überlegen, wo es am interessantesten ist: auf ausgesprochenen Motorrad-Strecken mit schnellen Wechselkurven. SUZUKI GSX 750. Der Klassiker in der 750er Klasse.



Serienmäßig mit 36 l-Krauser-Koffersatz

Ab sofort sind alle 1100er und die 750er EF Tourensportler von SUZUKI serienmäßig mit dem kompletten Krauser-Koffersatz zu haben. Zu einem Preis, der das komfortable Reisen mit einer maßgeschneiderten Gepäcklösung noch attraktiver macht! Jeder, der nicht nur kurze Wochenend-Trips vorhat, sollte seinen

SUZUKI Tourensportler daher gleich in „Reiseausführung“ ordern. Koffersatz, fix und fertig montiert als serienmäßiges Sonderzubehör. Stabiler Kofferträger, zwei Krauser-Koffer mit je 36 l Packvolumen, integrierten Griffen und seitlichem Sicherheitsreflektor. Eine runde Sache, auch in der Qualität.

GSX 750 EF

4-Zylinder, 4-Takt, 742 cm³, 90 PS/66 kW bei 9500 min⁻¹, Verdichtung 9,6:1, 67,7 Nm bei 8500 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 4 Vergaser, 5 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Federweg vorn/hinten 150 mm/107 mm, Bereifung vorne/hinten 100/90-16

120/90-17, Radstand 1505 mm, Leergewicht fahrbereit, 236 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 425 kg, Tankinhalt, 20 l, Alu-Gußräder, kontaktlose Transistorspulenzündung, Kofferhalter und 36-Liter-Koffersatz von Krauser als serienmäßige Sonderausstattung, Farben: Rot/Blau, Rot/Grau.



GSX 750 ES

4-Zylinder, 4-Takt, 742 cm³, 90 PS/66 kW bei 9500 min⁻¹, Verdichtung 9,6:1, 67,7 Nm bei 8500 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 4 Vergaser, 5 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Bereifung vorne/hinten 100/90-16

120/90-17, Leergewicht fahrbereit, 236 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 425 kg, Tankinhalt, 20 l, Alu-Gußräder, kontaktlose Transistorspulenzündung, Kofferhalter und 36-Liter-Koffersatz von Krauser als serienmäßige Sonderausstattung, Farben: Rot/Blau, Rot/Grau.

Fahrspaß pur. Das Handling-Plus der Mittelklasse.

Die Gesetze der Physik lassen sich auch mit modernster Motorrad-Technologie nicht überlisten. Je größer und schwerer eine Maschine ist, desto kritischer wird das Thema „Handling“. Eine Disziplin, in der sportliche Mittelklasse-Maschinen daher grundsätzlich mehr zu bieten haben als jedes Big-Bike.

SUZUKI hat deshalb die GSX 550-Reihe konsequent für optimale Handling-Eigenschaften konzipiert. Mit eindeutigem Erfolg. Denn was die Mittelklasse stark macht, ist bei der GSX 550

zu schwingen, ist auf der Suzi am besten aufgehoben. Eindeutig die handlichste Maschine des Vergleichs.“ (motorrad reisen & sport 25/86).

Fahrspaß pur, der auch von den Kosten nicht verdorben wird. Denn immer wieder wird den 550ern von SUZUKI nicht nur ein Spitzenplatz in Fragen der Wirtschaftlichkeit bescheinigt, sondern auch ein optimales Preis/Leistungsverhältnis. Außerdem: kaum eine andere Maschine hat in vergleichbarer Weise eine so konsequente Modellpflege er-



so perfektioniert, daß sie sich an die Spitze ihrer Klasse stellt. Weshalb bei Vergleichstests Begriffe wie „Kurvenstar“ zu lesen sind und eine klare Meinung vorherrscht: „Wer es liebt, auf engen Landstraßen von einer Kurve in die nächste

fahren. Mit ein Grund, warum eine GSX 550 auch in Sachen Zuverlässigkeit zum Besten gehört, was der Markt zu bieten hat. Und um beim Thema Wirtschaftlichkeit zu bleiben: Als GSX 550 EU läßt sich der SUZUKI-Kurvenstar auch in der günstigen 50 PS-Versicherungsklasse fahren.

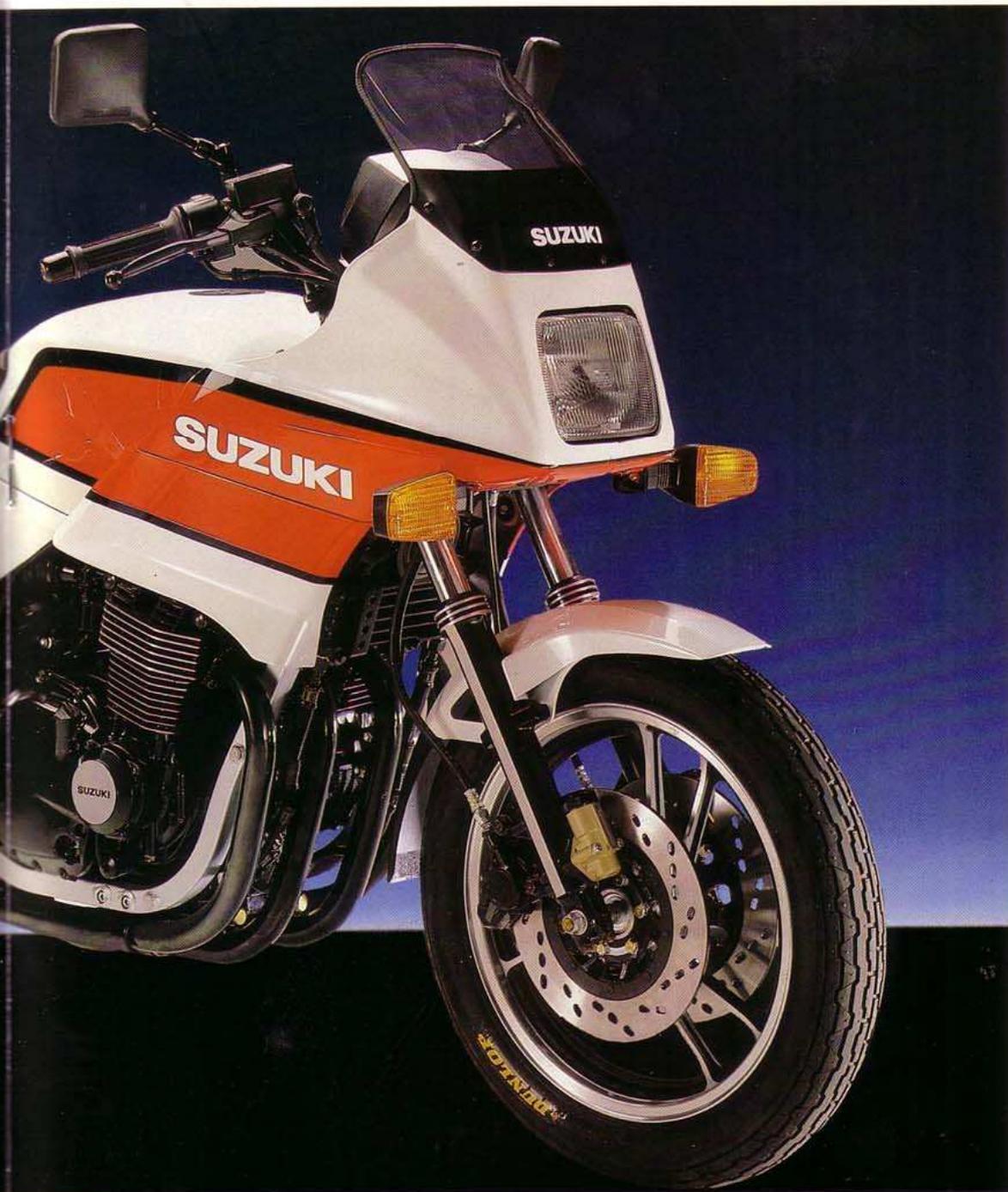
Last not least beweist jede SUZUKI GSX 550, daß ein sportliches Fahrwerk mit überragenden Handling-Eigenschaften nicht eine Sache für Solisten sein muß. Fahrspaß pur - auch für zwei. Auch auf langen Strecken.



GSX 550 EF

4-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, 567 cm³, Verdichtung 9,8 : 1, 68 PS/50 kW bei 10000 min⁻¹, 49,9 Nm bei 8000 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 2 Mikuni Vergaser, 193 km/h, Federwege vorn/hinten: 150 mm/117 mm, 3

Scheibenbremsen, O-Ring-Kette, Bereifung vorn/hinten: 100/90-1654 H/110/90-1861 H, Radstand 1420 mm, Leergewicht fahrbereit: 216 kg, zul. Gesamtgewicht: 405 kg, Tankinhalt: 18 l, Alu-Gußräder, kontaktlose Transistorspulenzündung, Farben: Weiß/Rot, Weiß/Blau.



GSX 550 ES

4-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, 567 cm³, Verdichtung 9,8 : 1, 68 PS/50 kW bei 10000 min⁻¹, 49,9 Nm bei 8000 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 2 Mikuni Vergaser, 193 km/h, Federwege vorn/hinten, 150 mm/117 mm, 3 Scheibenbremsen, O-Ring-Kette, Bereifung vorn/hinten, 100/90-1654 H/110/90-1861 H, Radstand 1420 mm, Leergewicht fahrbereit, 213 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 405 kg, Tankinhalt, 18 l, Alu-Gußräder, kontaktlose Transistorspulenzündung, Farben, Weiß/Rot, Weiß/Blau.

Die hohe aerodynamische Qualität der Verkleidungen an den Modellen ES und EF verbessert das Fahrverhalten und sorgt für vorbildlichen Wind- und Watterschutz. Die Cockpit-Verkleidung beim Modell EU entlastet durch Spoiler-Wirkung den Kopf- und Schulterbereich des Fahrers vom Winddruck.



GSX 550 EU

4-Zylinder, 4-Takt, 567 cm³, Verdichtung 9,8 : 1, 50 PS/37 kW bei 9600 min⁻¹, 42,2 Nm bei 7650 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 2 Mikuni Vergaser, 6 Gänge, 170 km/h, Federwege vorn/hinten, 150 mm/117 mm, 3

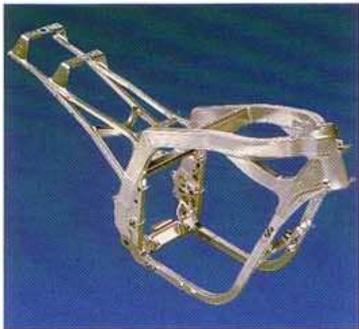
Scheibenbremsen, O-Ring-Kette, Bereifung vorn/hinten, 100/90-1654 H/110/90-1861 H, Radstand, 1420 mm, Leergewicht fahrbereit, 211 kg, zul. Gesamtgewicht, 405 kg, Tankinhalt, 18 l, Alu-Gußräder, kontaktlose Transistorspulenzündung, Farben, Weiß/Rot, Weiß/Blau.



„Trotz des sportlichen Fahrwerks kann die SUZUKI mit dem bequemsten Beifahrersitz glänzen“ (Vergleichstest motorrad reisen & sport 25/86).

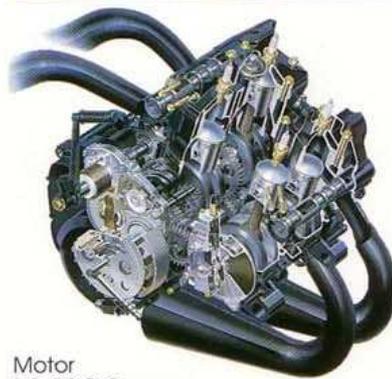
Leistungssport pur. Maximaler Biß. Minimales Gewicht.

Auf die Frage, wo es in den letzten Jahren bei Serienmotorrädern einen echten, meßbaren technologischen Fortschritt gegeben hat, gibt es eine klare Antwort: Bei SUZUKI. Als Pionier hat SUZUKI einen Werkstoff durch konsequente Entwicklungsarbeit für den Rahmenbau erschlossen, aus dem die sportlichsten Motorrad-Träume sind: Aluminium. Auf Basis dieser Entwick-



lungsarbeit ist für engagierte Fahrer eine komplette Modellreihe hochkarätiger, echter Sportmaschinen entstanden, die von der RG 250 Gamma bis zur GSX-R 1100 reicht. All diesen Maschinen ist ein Superlativ gemeinsam: Mit Abstand

bestes Leistungsgewicht in ihrer Klasse, das heißt deutlich geringeres Gewicht als bei allen anderen Maschinen vergleichbarer Leistung und Größe. Wie weit der Technologie-Vorsprung von SUZUKI ausgebaut ist, zeigt sich am deutlichsten bei der GSX-R 1100. Während andere Hersteller ihre liebe Not haben, selbst das Gewicht von 750ern an die magische Traumgrenze von 200 kg zu drücken, unterbietet die GSX 1100 mit bulligem Bigbike-Triebwerk spielend diesen Wert: 197 kg Trockengewicht. Ein Vorsprung, der freilich allein durch den Einsatz der Aluminium-Technologie nicht möglich gewesen wäre. Hinzu kommt die von SUZUKI erstmals bei Serienmaschinen eingesetzte Ölkühlung, die ebenfalls entscheidend zur Gewichtsreduzierung beiträgt. Daneben verbessert dieses fortschrittliche Kühlsystem die thermische Kondition des Motors gegenüber einer Luftkühlung so deutlich, daß extreme Leistungs- ausbeute ohne Einschrän-



Motor
RG 500 Gamma

kung der Zuverlässigkeit und Dauerbelastbarkeit möglich ist.

In gleicher Weise hat SUZUKI neue Wege beschritten, um die Leistungsfähigkeit der Zweitaktmaschinen zu optimieren. Der Square Four-Motor der RG 500 markiert mit 95 PS nicht nur in der Spitzenleistung einen Bestwert, sondern ist auch ein Muster an Kompaktbauweise. Durch die Zylinder-Anordnung „im Quadrat“ baut der Vierzylinder nicht breiter als ein Zweizylinder. Die hieraus resultierende geringere Stirnfläche des Motors ist ein entscheidend-



GSX-R 750 LTD

4-Zylinder, 4-Takt, öl- und luftgekühlt, 741 cm³, Verdichtung 10,6:1, 100 PS/74 kW bei 10500 min⁻¹, 70,6 Nm bei 9000 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 4 Mikuni Vergaser, 6 Gang, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Alu-Vierkant-Rahm-

und -Schwinge, 3 Scheibenbremsen, Trockenkupplung, elektronisch gesteuertes Anti-Dive, Leergewicht trocken: 176 kg, Bereifung 110/80 V 18 V 240/140/70 V 18/V 240, Radstand 1435 mm, Tankinh./Reserve 19/4 l. Farbe: Weiß/Blau/Rot,



RG 500 Gamma

4-Zylinder, Square Four, 2-Takt, flüssigkeitsgekühlt, 495 cm³, Verdichtung 7,0:1, 95 PS/70 kW bei 9500 min⁻¹, 71,3 Nm bei 9000 min⁻¹, 4 Mikuni VM 28 Vergaser, 6 Gänge, über 200 km/h, Federwege vorne/

hinten: 130 mm/115 mm, 3 Scheibenbremsen, O-Ring-Kette, Bereifung vorne/hinten: 110/90 V 16/120/90 V 17, Radstand 1425 mm, Leergewicht fahrbereit: 181 kg, zulässiges Gesamtgewicht: 375 kg, Tankinhalt 22 l, kontaktlose Transistorspulenzündung, Farbe: Blau/Blau.



Beste suchen, was der Markt zu bieten hat. Ein Konzept, das sein Ziel erreicht hat. Denn wo und von wem auch immer eine GSX-R 750, GSX-R 1100 oder RG 500 Gamma im Vergleich zu anderen Maschinen getestet wurde, Platz Nr. 1 in Sachen Sportlichkeit war stets das klare Ergebnis.

Fahrdynamik in neuer Dimension. In einer Faszination und Konsequenz, die noch vor wenigen Jahren bei einer Serienmaschine für unmöglich gehalten wurde.

der zusätzlicher Faktor, um insgesamt die Fahrdynamik dieser Hochleistungs-Sportmaschine deutlich zu steigern. Sportlichkeit pur. Für Fahrer, die ohne Kompromisse das

GSX-R 750

4-Zylinder, 4-Takt, öl- und luftgekühlt, 741 cm³, Verdichtung, 11,1, 100 PS/74 kW bei 10500 min⁻¹, 70,6 Nm bei 9000 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 4 Mikuni Vergaser, Naßsumpfdruckumlaufschmierung mit 2 Ölpumpen, 6 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Alu-Vierkant-Rahmen und -Schwinge, Bereifung vorne/hinten, 110/80 V 18/140/70 V 18, kontaktlose Transistor-spulenzündung, Radstand 1430 mm, Leergewicht fahrbereit, 208 kg, Tankinhalt/Reserve, 21 l/5 l, Farben, Weiß/Blau/Blau, Schwarz/Rot/Weiß.

GSX-R 1100

4-Zylinder, 4-Takt, öl- und luftgekühlt, 1045 cm³, 100 PS/74 kW bei 8700 min⁻¹, 81,6 Nm bei 8300 min⁻¹, DOHC, 16 Ventile, 4 Mikuni Vergaser, 5 Gang, über 200 km/h, Alu-Vierkant-Rahmen und -Schwinge, O-Ring-Kette, 3 Scheibenbremsen, vorn 310 mm Ø, elektronisch gesteuertes Anti Dive, Bereifung vorne/hinten 110/80 VR 18-V 150/70 VR 18-V, Radstand 1460 mm, Leergewicht fahrbereit, 225 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 405 kg, Tankinhalt, 21 l, Alu-Gußräder, kontaktlose Transistor-spulenzündung, Farben, Blau/Weiß, Rot/Schwarz.

1. Platz in der Gruppe Leichtkrafträder bei der Wahl zum „Motorrad des Jahres '87“ der Zeitschrift MOTORRAD.



RG 250 Gamma

2-Zylinder, 2-Takt, flüssigkeitsgekühlt, 247 cm³, 45 PS/33 kW bei 9200 min⁻¹, 36 Nm bei 9000 min⁻¹, Mikuni VM 28 SS Vergaser, 6 Gänge, 170 km/h, Alu-Vierkant-Rahmen und -Schwinge, Scheibenbremse

vorne/hinten, Bereifung vorne/hinten, 100/90-16, 54 H/110/80-18, 58 H, Radstand 1355 mm, Leergewicht, 146 kg, Tankinhalt, 17 l, kontaktlose SUZUKI PEI-Zündanlage, Farben, Rot/Schwarz, Blau/Weiß.



RG 80 Gamma

1-Zylinder, 2-Takt, flüssigkeitsgekühlt, 79 cm³, 9,9 PS/7,28 kW bei 5900 min⁻¹, 11,8 Nm bei 5900 min⁻¹, Mikuni Vergaser VM 20, 6 Gänge, Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Federung vorn/hinten, 130 mm/109 mm,

Bereifung vorne/hinten, 80/100-16/90/90-18, Radstand 1310 mm, Leergewicht fahrbereit, 103 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 300 kg, Tankinhalt/Reserve, 13/4 l, kontaktlose Zündung, Alu-Gußräder, Farben, Rot/Schwarz, Blau/Weiß.

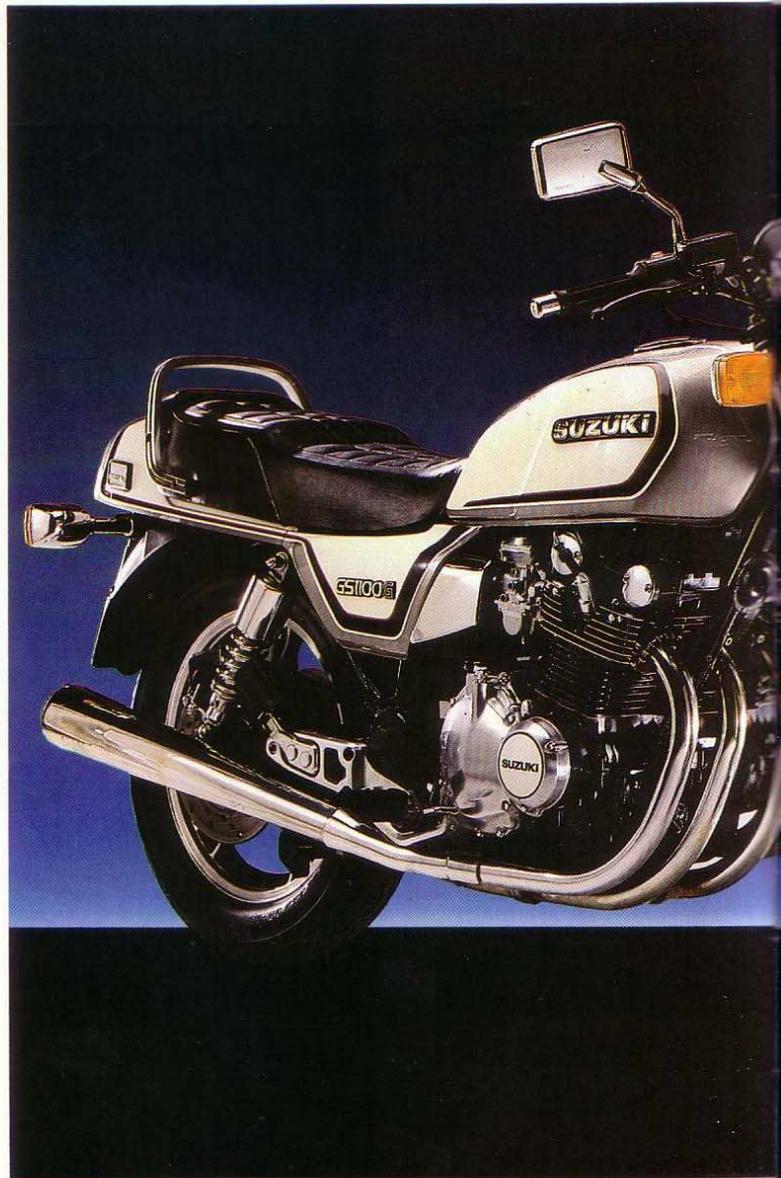
Touring pur. Maschinen für das Reisen zu zweit.

Wenn es sein muß, kann man mit jedem Motorrad auf große Tour gehen. Wenn man jedoch zu zweit und mit Gepäck lange Reisen und große Tagesetappen wirklich genießen will, braucht man eine Maschine, die für diese Aufgabe gebaut ist. Mit einem Konzept, das auf modische Schnörkel genauso verzichtet wie auf High-Tech-Lösungen, die schon für routinemäßige Wartungsarbeiten Spezialwerkzeuge nötig machen. In einem Wort: Bewährte Klassiker.

Mit einer GS von SUZUKI läßt man vieles hinter sich. Vor allem Streß und Hektik. Denn wie kaum eine andere Maschine vermittelt der große Kardan-Tourer Gelassenheit, Ruhe und Komfort. Und hält damit Fahrer plus Passagier über tausende von Kilometern bei guter Kondition und bester Laune. Weshalb man mit einer GS bei weiten Reisen auch viele Maschinen hinter sich läßt, die auf dem Papier schneller und rasanter sind. Das laufruhige, drehmomentstarke Triebwerk und der vorbildlich reaktionsfreie Kardan-Antrieb verrichten

SUZUKI kann man sich sehr viel mehr vornehmen als mit fast allen anderen Maschinen der 27 PS-Klasse. Denn eine GSX-400 ist in keiner Weise durch modische, aber unpraktische Accessoires in ihrer Einsatzfähigkeit für große Touren eingeschränkt. Das heißt im einzelnen: Ausreichend lange und bequeme Sitzbank für zwei. Fußrasten, deren Position nicht nur dem Fahrer, sondern auch dem Passagier die entspannte „englische“ Sitzposition ermöglicht. Ein Tank, der Reichweite garantiert und sich auch nicht gegen einen Tankrucksack sträubt.

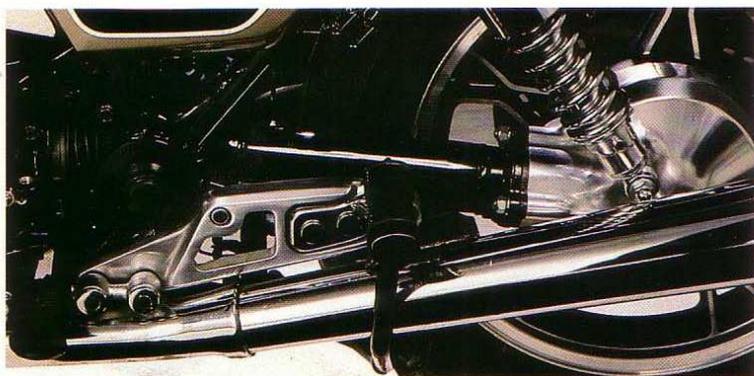
Hubraum und PS sind auf Reisen nicht entscheidend. Sondern das Konzept. Weshalb ein GSX 400-Twin und ein GS-Vierzylinder sehr viele Gemeinsamkeiten haben: Sprichwörtliche Zuverlässigkeit durch bewährte, robuste und ausgereifte Technik. Hohe Wartungsfreundlichkeit. Breit nutzbares Drehzahlband ohne „spitze“ Leistungscharakteristik. Funktionale Armaturen mit praktischer Ganganzeige. Hohe Zuladungs-



GS 1100 G

4-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, 1067 cm³, 94 PS/69 kW bei 8000 min⁻¹, 86,8 Nm bei 7000 min⁻¹, DOHC, 4 Mikuni Vergaser, 5 Gang, über 200 km/h, Kardan, Federwege vorne/hinten 160 mm/109 mm, 3

Scheibenbremsen, Bereifung vorne/hinten, 3,50 V 19 4 PR/ 4,50 V 17 4 PR, Radstand 1500 mm, Leergewicht fahrbereit, 268 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 455 kg, Tankinhalt, 22 l, Alu-Gußräder, kontaktlose Transistorzündung, Farbe: Silber/Weiß.



ihre Arbeit mit einer so auffälligen Perfektion, daß sich die Besatzung voll und ganz den Eindrücken der Reise widmen kann.

Mit einer GSX-400 von

möglichkeit. Und ein Federungskomfort, der auf langen Strecken kein Luxus, sondern unverzichtbar ist.

Die Tourer von SUZUKI: Konsequenz einer Idee.



GS 850 G

4-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, 837 cm³, 80 PS/59 kW bei 8500 min⁻¹, 69 Nm bei 7500 min⁻¹, DOHC, 4 Mikuni Vergaser, 5 Gang, 198 km/h, Kardan, Federwege vorne/hinten 160 mm/105 mm, 3 Scheibenbrem-

sen, Bereifung vorne/hinten, 3,50 V 19 4 PR/4,50 V 17 4 PR, Radstand 1500 mm, Leergewicht fahrbereit, 264 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 455 kg, Tankinhalt, 22 l, Alu-Gußräder, kontaktlose Transistorzündung, Farbe: Silber/Weiß.



Die Tourer von SUZUKI in der Fachpresse. GS 1100 G: „Gute Bremsen und ein ordentlicher Durchzug sind

bei der GS 1100 G für echtes Landstraßen-Fahrvergnügen verantwortlich. Reichlich Gepäck läßt sich auch zuladen. Selbst mit einer umfangreichen Ausstattung an Werkzeug und zu zweit ist das Limit von 455 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht nicht so leicht zu erreichen.“ (MOTORRAD 10/86).

GSX 400 S.

„Mit dem großzügigen Tankvolumen von 16 Litern ergibt sich damit eine Reichweite von 350 Kilometern – ein beruhigendes Polster bei Reisen in Länder mit dünnem Tankstellennetz.“

„Dank der hohen Zuladung von 190 Kilogramm ist die GSX 400 S auch für zwei Personen reisetauglich. Auch bei starker Belastung gerät die Achslastverteilung nicht zu sehr aus dem Gleichgewicht.“ (PS 11/86)

GSX 400 E

2-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, 395 cm³, Verdichtung 10,0 : 1, 27 PS/20 kW bei 7800 min⁻¹, 28 Nm bei 6000 min⁻¹, DOHC, 8 Ventile, 2 Mikuni BS 34 SS/ Gleichdruckvergaser, 6 Gänge, 142 km/h, Federwege vorn/hinten,

140 mm/100 mm, Scheibenbremse vorne, Bereifung vorne/hinten, 300 S 18/375 S 18, Radstand 1420 mm, Leergewicht fahrbereit, 189 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 380 kg, Tankinhalt 16 l, Alu-Gußräder, kontaktlose Transistorspulen-zündung.



GSX 400 S

2-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, 395 cm³, Verdichtung 10,0 : 1, 27 PS/20 kW bei 7800 min⁻¹, 28 Nm bei 6000 min⁻¹, DOHC, 8 Ventile, 2 Mikuni BS 34 SS/ Gleichdruckvergaser, 6 Gänge, 142 km/h, Federwege vorn/hinten,

140 mm/100 mm, Scheibenbremse vorne, Bereifung vorne/hinten, 300 S 18/375 S 18, Radstand 1420 mm, Leergewicht fahrbereit, 189 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 380 kg, Tankinhalt 16 l, Alu-Gußräder, kontaktlose Transistorspulen-zündung.

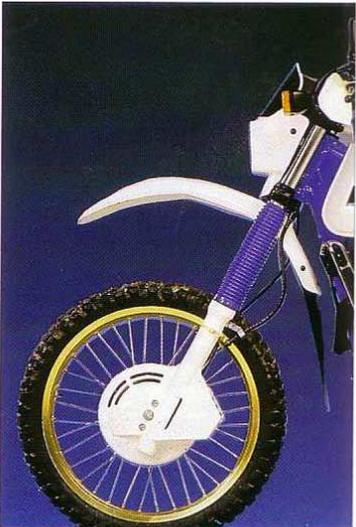
Offroad pur.

Eine Offroad-Maschine fahren heißt, die Freiheit besitzen, eigene Wege zu gehen. SUZUKI hat ein sinnvoll gestuftes Offroad-Programm, das für jede individuelle Art, diese Freiheit zu erleben, das richtige Modell bietet. Maschinen, die trotz aller Unterschiede eine wesentliche Gemeinsamkeit haben: Echte Offroad-Tauglichkeit statt vordergründiger Show. Robust, leistungsfähig und zu wirklich fairen Preisen. Für Fahrer, die statt Mode lieber Kilometer machen.



Übersichtlich und funktionsgerecht gestaltetes Cockpit mit Drehzahlmesser (DR 600 R Dakar).

Vollflächige Abdeckung der Scheibenbremse aus schlagfestem Kunststoff (DR 600 S, DR 600 R Dakar).



DR 600-Motor mit Doppelzündung. Beschleunigte Verbrennung durch zwei Zündkerzen, die den Brennraum-Hemisphären zugeordnet sind.



DR 600

1-Zylinder, 4-Takt, luft- ölgekühlt, 585 cm³, Verdichtung 9,5:1, 45 PS/33 kW bei 6500 min⁻¹, (27 PS/20 kW bei 6200 min⁻¹), 49,9 Nm bei 5000 min⁻¹, (36,3 Nm bei 4000 min⁻¹), Mikuni Vergaser, OHC, 4 Ventile, 5

Gänge, O-Ring-Kette, 155 km/h (131 km/h), Federwege vorn/hinten 240 mm/222 mm, Scheibenbremse vorn, Bereifung vorn/hinten 100/80-2156 S/130/80-1765 S, Radstand, 1465 mm, Leergewicht fahrbereit, 160 kg, Tankinhalt/Reserve 21/4,5 l, Farben, Weiß, Schwarz.

Maschinen für Sportler und Globetrotter.

Für individuelle Fernreisen abseits der kanalisierten Touristenströme gibt es unter den großen Offroad-Singles keine bessere Maschine als die DR 600. Die hohe und daher entspannt-komfortable Sitzposition, der 19 Liter-Tank für große Reichweite und vor allem das wuchtige Drehmoment aus 85 mm Hub machen diese Maschine zum idealen Globetrotter für Männer, die mit einem kernigen Big-Single umzugehen verstehen.

Wer Offroad-Erlebnisse dagegen weniger aus der Sicht des Tourers, sondern betont sportlich genießen

will, findet in der TS 250 X den richtigen Partner. 111 kg Trockengewicht sorgen für eine Rasanz, die wegen der vorbildlichen Handlichkeit nur selten gezügelt werden muß. Denn die TS verfügt über ein Fahrwerk, das auch extreme Beanspruchung durch professionelle Offroad-Spezialisten 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. Vielseitigkeit und Ausgewogenheit sind dagegen die Kennzeichen der DR 250 S. Durchzugsstarke 17 PS, geringes Gewicht und problemlose Fahreigenschaften machen es nicht nur Spezialisten möglich, schwere Strecken leicht zu nehmen.

DR 600 R Dakar

1-Zylinder, 4-Takt, öl-luftgekühlt, 585 cm³, 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, 5 Gang, O-Ring-Kette, 156 km/h, (131 km/h), Federwege vorn/hinten, 240 mm/222 mm, Scheibenbremsen vorne, Radstand 1465 mm, Leergewicht fahrbereit, 160 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 360 kg, Tankinhalt/Reserve, 20/4 l, kontaktlose Doppelzündanlage, Farben: Weiß, Blau.



TS 250 X

1-Zylinder, 2-Takt, flüssigkeitsgekühlt, 246 cm³, 27 PS/20 kW bei 8200 min⁻¹, 26,5 Nm bei 6500 min⁻¹, 5 Gänge, Höchstgeschwindigkeit 125 km/h, Federweg vorn/hinten,

250/266 mm, Scheibenbremse, vorne, 240 mm, Radstand 1430 mm, Leergewicht fahrbereit, 123 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 330 kg, Tankinhalt, 12 l, kontaktlose Zündung, Farben: Schwarz, Weiß, Gelb.



DR 250 S

1-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, 246 cm³, Verdichtung: 9,0 : 1, 17 PS/13 kW bei 7800 min⁻¹, 17,4 Nm bei 4000 min⁻¹, OHC, 4 Ventile, Mikuni BS 34 SS Vergaser Ø 34, 5 Gänge, 123 km/h, Federwege vorn/hinten 195 mm/

190 mm, Scheibenbremse vorne, Bereifung vorne/hinten 3,00-2151 M/4,00-1864 M, Radstand 1410 mm, Leergewicht fahrbereit, 130 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 330 kg, Tankinhalt/Reserve, 10/2,5 l, kontaktlose Zündung, Farben: Schwarz, Weiß.

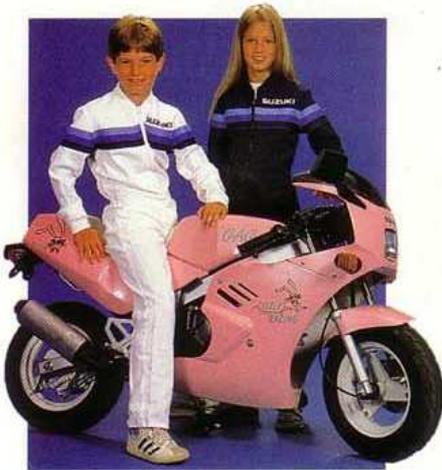


TS 80 X

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, Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Federung vorn/hinten, 200 mm/190 mm, Bereifung vorn/hinten, 2,75/

21/3,25/18, Radstand 1340 mm, Leergewicht fahrbereit, 100 kg, zulässiges Gesamtgewicht, 290 kg, Tankinhalt, 8 l, kontaktlose Zündung, 12 V/4 AH-Batterie, Farben Weiß, Schwarz.

SUZUKI Sportswear.



Die Palette der Kombi-Mode im aktuellen SUZUKI-Design reicht von sitzgerechten, teilbaren Lederkombis über sportliche Jogginganzüge, lässige Overalls und Latzhosen, flotte Blusen, Pullis und Pullunder bis zur wetterfesten Windjacke mit herausnehmbaren Ärmeln. Lieferbare Größen XS/S/M/L/XL und XXL.

Fragen Sie Ihren SUZUKI-Händler nach der SUZUKI-SPORTSWEAR.

Dumke & Lütt
Nedderfeld 32, 2 Hamburg 54
Tel. 040 / 553 12 54



Alle SUZUKI laufen bleifrei und am liebsten mit Castrol.

SUZUKI MOTOR GmbH
Deutschland, Postfach 148,
D-6148 Heppenheim,
Telefon 0 62 52/70 50



SUZUKI