

**SUZUKI:**

# Das Top-Programm '88

Alle Neuheiten.  
Alle Modelle. Alle Daten.



Die „Highlights in allen Klassen“ machen deutlich, wie weit bei SUZUKI die Motorrad-Technologie inzwischen gereift ist. Das umfassende Know-how ist das Ergebnis der beispielhaften Konsequenz, mit der SUZUKI die Entwicklung neuer Techniken vorantreibt und der Grund, daß SUZUKI heute in allen Motorrad-Klassen Spitzenplätze belegt.

So zum Beispiel die SUZUKI-Supersportler. Als erster Hersteller setzte SUZUKI auf den richtungsweisenden Aluminium-Leichtbau und entwickelte diesen zur Serienreife. Gleichzeitig wurde die R-Motorentechnologie zu einer Perfektion optimiert, die gegenwärtig als Maßstab für den modernen Motorenbau gilt. Der wegweisende Leichtbau und die überlegene Motorenkraft haben eine neue Motorrad-Klasse geschaffen, Sportlichkeit pur ohne Kompromisse.

Ein anderes Beispiel sind die SUZUKI Custom-Bikes. Mit Stil und Charakter verbinden sie die Faszination ursprünglicher Kraft aus drehmomentstarken Motoren mit den Vorzügen fortschrittlicher Technik. Zurück zum Ursprung. Nach vorn in der Technik.

Einen gewaltigen Schritt nach vorn kennzeichnen auch die neuen Sport-Tourer von SUZUKI. Schnell durch die R-Motorentechnologie, komfortabel durch viel Drehmoment und das tourenfreundliche Fahrwerk-Konzept. So eröffnen sie eine neue Dimension im Tourensport, Kraft und Komfort in einer einzigartigen Synthese.

Einzigartig ist auch SUZUKIS neueste Entwicklung: Der 750er Einzylinder. Dieser gewaltige Single beschleunigt das brandneue Offroad-Modell DR Big. Und auch hier zeigt sich beispielhafte Konsequenz nicht nur in der Technik. Ganz auf die Anforderungen der hubraumstarken Fernreise-Maschinen ausgelegt, ist es bislang nur SUZUKI gelungen, den Grundgedanken aller Enduros auch in dieser Hubraum-Klasse beizubehalten. Die unverwechselbare Kraftentfaltung eines mächtigen Einzylinders.

# HIGHLIGHTS IN

## SUZUKI '88



### SPORT PUR.

Supersportliche Fahr-  
dynamik durch R-Motoren-  
technik und Aluminium-  
Technologie.

Konkurrenzlos:  
GSX-R 1100 und die  
neue GSX-R 750.  
Die Beschreibung dieser  
Motorräder finden sie  
auf den Seiten 4 und 5.

### CLASSIC PUR.

Echte Custom-Bikes mit  
Charakter.

Unverkennbar:  
VS 1400 Intruder und  
LS 650 Savage. VS 750  
Intruder jetzt mit 21"  
Vorderrad.  
Mehr darüber auf den  
Seiten 10 und 11.

# ALLEN KLASSEN



## KONDITION PUR.

Synthese aus Sport und Komfort.

Beispiellos:  
Die neuen Sport-Tourer  
GSX 1100 (F) und  
GSX 600 F. Was sie alles  
bieten, erfahren Sie auf  
den Seiten 6 und 7.

## OFFROAD PUR.

Konsequent robuste  
Einzyylinder.

Einmalig: die neue  
DR Big mit dem 750 cm<sup>3</sup>  
Einzyylinder-Motor. Aus-  
führliche Beschreibung  
dazu auf den Seiten 12  
und 13.

## Inhaltsverzeichnis

### Supersportler

GSX-R 1100  
GSX-750  
RG 500 Gamma  
RG 250 Gamma

### Sport-Tourer

GSX 1100 F  
GSX 1100  
GSX 600 F

### Tourer

GS 1100 G  
GS 850 G  
GR 650  
GS 450 S  
GSX 400 E

### Custom-Bikes

VS 1400 Intruder  
VS 750 Intruder  
LS 650  
GS 450 L  
GN 250

### Offroad-Bikes

DR Big  
DR 600 R Dakar  
DR 600 S  
DR 250  
TS 250 X

### Techn. Daten

### 80er und Roller

#### bis 17 PS:

DR 250, GN 250.

#### bis 27 PS:

TS 250 X, GSX 400 E, GS 450 S, GS 450 L, DR 600 S, DR 600 R Dakar, GSX 600 F, LS 650 Savage, DR Big.

#### bis 50 PS:

RG 250 Gamma, GS 450 S, DR 600 S, DR 600 R Dakar, GSX 600 F, GR 650, VS 750 Intruder, DR Big.

#### über 50 PS:

RG 500 Gamma, GSX 600 F, GSX-R 750, GS 850 G, GS 1100 G, GSX-R 1100, GSX 1100 F, VS 1400 Intruder.

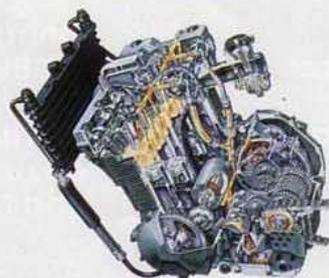
**Sport pur von SUZUKI.**



**Geballte Kraft souverän beherrschen. In einer Faszination und Konsequenz, die noch vor wenigen Jahren unmöglich war. Als Pionier bei der Entwicklung neuer Technologien hat SUZUKI mit einem modernen Motoren-Konzept und dem konsequenten Aluminium-Leichtbau konkurrenzlose Supersportler geschaffen, deren Leistungsgewichte für souveräne Fahr- und Handlungseigenschaften sorgen.**

**Die Spitze  
des Machbaren.  
GSX-R 1100.**

Seit es die GSX-R 1100 gibt, gibt es auch Unterschiede unter den Sportmaschinen der Big-Bike-Klasse. Mit ihrem beispielhaften Konzept war sie von Anfang an das Maß der Dinge für echte Sportlichkeit in der Big-Bike-Klasse. Kein Wunder also, daß sie selbst im 3. Modelljahr noch immer unangefochten an der Spitze steht.



GSX-R 750 und GSX-R 1100: Richtungweisende R-Motorentechologie mit SACS-Öl/Luftkühlung. Beispiellos an Kraft, Beschleunigung und Belastbarkeit.

**Die neue GSX-R 750.  
Kompromißlos besser.**

Konkurrenzloser als je zuvor, so präsentiert sich die neue GSX-R 750. Mit größeren Ventilen, noch kürzeren Kolbenhub, der 4 in 2 Auspuffanlage und den neuen Slingshot-Unterdruckvergäsern läuft der Motor erheblich elastischer, drehfreudiger und ist in der Leistungsentfaltung spürbar fülliger. Modifiziert wurde auch das Outfit. Supersport-Verkleidung mit Lufteinlässen, geän-

**Überlegenheit durch hochkarätige Technik.**



derte Sitzposition, tieferes Fahrwerk mit weiter verbessertem Alu-Rahmen. Überlegenheit bei einer forcierten Fahrweise sichern zudem die Nissin-Bremsanlage und die Showa-Gabel mit 43 mm Standrohr-Durchmesser, beide Produkte gelten unter Profis als die besten der Welt. GSX-R 750 Modell '88. Überzeugender kann man den Abstand zu herkömmlicher Motorrad-Technik nicht demonstrieren.

**45 PS, 128 kg, 250 cm?**

**RG 250 Gamma.**

Spielerisch und zielgenau läßt sich die RG 250 Gamma selbst bei schwierigster Streckenführung bewegen. Ein Muster an Handlichkeit, angetrieben von einem Hochleistungs-Zweitakt-Triebwerk mit „Intake-Power-Chamber-System“. Literleistung dieses Triebwerks. 180 PS. Und das ohne den üblichen Zweitakter-Knick im unteren Teil der Leistungskurve.

**Das beste Leistungs-**

**gewicht überhaupt!**

**RG 500 Gamma.**

1,9 kg/PS. Kein anderes Motorrad unterbietet dieses Leistungsgewicht und damit ist die RG 500 Gamma die stärkste Möglichkeit, sich mit einem halben Liter Hubraum fortzubewegen. Perfekt in Handling und Fahrwerk kann man diese Überlegenheit auch jederzeit ausspielen.



RG 500 Gamma, Square Four-Motor mit Drehschieber-Einlaß und Auslaßsteuerung. Breites Drehzahlband, hohe Spitzenleistung gewichtssparende Bauweise.

# Eine für beides: Sport-Tourer von SUZUKI.

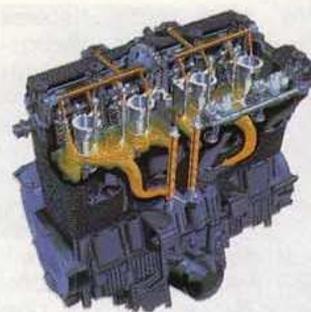


Die Technologie der SUZUKI-Supersportler integriert in ein tourenfreundliches Fahrwerkskonzept. Für Fahrer, denen das eine oder andere ganz einfach zu wenig ist. Faszination von Kraft und Handling gepaart mit Komfort und Tourentauglichkeit, so sehen die Sport-Tourer von SUZUKI aus.

**Neu:  
Die sportliche  
Antwort auf den  
Durchschnitt.  
GSX 600 F.**

Die neue 600er von SUZUKI ist der stärkste Grund, wieder zur Mittelklasse zurückzukehren, aber auch die beste Gelegenheit, sportlich einzusteigen. In drei Leistungsklassen mit 27, 50 und 86 PS bietet sie alle Möglichkeiten. Sie über-

zeugt nicht nur mit Fahrleistungen, sondern glänzt auch mit Handlingseigenschaften, die sogar das bisherige, hohe Niveau der Mittelklasse in den Schatten stellt. Die bequeme Sitzposition für zwei Personen und eine praxisorientierte Verkleidung und Ausstattung machen sie zu dem leichten Sport-Tourer, den sich viele schon seit langem gewünscht haben.



GSX 600 F/GSX 1100 F, R-Motoren-Technologie mit SACS-Öl/Luftkühlung. Spurtschnell und drehfreudig.



**Neu: GSX 1100 F.**

**Wetterschutz auf Knopfdruck.**

Das Touren-Plus von SUZUKI. Zum einen die sekunden-schnelle elektrische Höhen-verstellung der Verkleidungs-scheibe während der Fahrt. Zum anderen das Triebwerk, das auf Basis des GSX-R 1100 Motors entwickelt wurde. Abgestimmt auf den enormen Drehmoment des Motors durch mehr Hubraum und die

4 in 2 Auspuffanlage präsentiert sich auch ein sportlich-tourentaugliches Fahrwerks-Konzept. Vierkant-Rohrrahmen mit einer direkten Verbindung von Steuerkopf und Schwingenlagerung und niedrigem Schwerpunkt. Für die sichere Gepäckbefestigung sorgen ausziehbare Befestigungshaken, für noch mehr Gepäck schaffen die serienmäßigen, gegen Aufpreis lieferbaren Koffer ausreichend Platz. Stauvolumen 2 x 30 oder 2 x 42 Liter.



GSX 1100 F/GSX 1100. Perfekter Wind- und Wetterschutz durch elektrisch verstellbare Höhe der Verkleidungsscheibe während der Fahrt.

**Neu:**

**GSX 1100.**

Die GSX 1100 bietet dieselben Vorteile und Möglichkeiten wie die neue GSX 1100 F. Nur zeigt sie aufgrund der Halbverkleidung etwas mehr von dem optisch eindrucksvollen Triebwerk. Technik pur, aber mit Komfort.

## Klassiker mit Zukunft:



Für Motorradfahrer, die statt Mode lieber Kilometer machen. Klassisches Design, zuverlässige Technik und eine bequeme, „englische“ Sitzposition für Fahrer und Beifahrer. Von 400 cm<sup>3</sup> bis 1100 cm<sup>3</sup> Hubraum bietet hier SUZUKI für jeden etwas.

### Profil statt

### Einheitsstil.

### GR 650.

Der sonore Schlag des klassischen Twins, seine sanfte aber nachdrückliche Kraftentfaltung, der hohe Sitz- und Federungskomfort und nicht zuletzt die gutmütigen Fahreigenschaften machen diesen Klassiker zu der idealen Maschine für intensive Erlebnistouren. Technik-Trick der GR 650: Ab 3.000 Umdrehungen kop-

pelt sich ein Teil der Motorschwungmasse ab. Das ergibt bei niedrigen Drehzahlen einen satten Durchzug (viel Schwungmasse), im höheren Drehzahlbereich ein spontanes Ansprechen auf jede Bewegung des Gasgriffes (wenig Trägheitsmoment).

### Begehrte

### Kardan-Tourer.

### GS 1100 G und

### GS 850 G.

**GS 1100 G:** Große Touren, viel Gepäck und zwei Personen. Wer zudem noch weite Tagesetappen bei bester Laune hinter sich bringen will, ist mit der GS 1100 G bestens bedient. Das lauffruhige, drehmomentstarke Triebwerk, der vorbildlich reaktionsfreie Kardan-Antrieb und die ermü-

# Die SUZUKI-Tourer für das Reisen zu zweit.



dungsfreie Sitzposition lassen der Besatzung neben der Motorrad-Faszination auch noch Zeit für das, was sich neben der Straße abspielt.

**GS 850 G** (ohne Abb.). Etwas kleiner, aber keineswegs schlechter stellt sich die GS 850 G dar. Um etliches günstiger als ihre große Schwester bietet sie jedoch dieselbe Zuverlässigkeit und annähernd dieselben Fahrleistungen.

## Wirtschaftswunder.

### GS 450 S.

Die GS 450 S gehört zu den wenigen klassischen Motorrädern, die erst im Betrieb durch Fahr- und in diesem Fall auch durch Spar-Werte glänzen. Tausendfach bewährte Motortechnik, einfach, robust, aber nicht weniger kraftvoll als komplizierte Konstruktionen, kombiniert mit einem modernen Fahrwerkskonzept sind bei der GS 450 S die Garantien für Zuverlässigkeit,

günstigen Unterhalt und ungetrübten Fahrspaß. Zudem, Ob in der offenen Version mit 42 PS oder als nicht weniger interessantes Einstelgermodell mit versicherungsgünstigen 27 PS – der robuste Parallel-Twin bietet auch für 2 Personen ausreichend Leistung und einen hohen Sitzkomfort. Erfahren Sie Ihr persönliches Wirtschaftswunder. GS 450 S.

## Vernunft,

### die Spaß macht.

### GSX 400 E.

Daß Touren-Komfort nicht allein von Größe abhängt, beweist die GSX 400 E durch eine Ausstattung, die größere Motorräder oft vermissen lassen. Bequeme Sitzbank, entspannte Sitzhaltung für Fahrer und Beifahrer, hervorragende Verarbeitung und ausgezeichnetes Handling.

# Dreams for sale: SUZUKI Custom-Bikes.



Gelassenheit statt Leistungsdruck. Dazu das ruhige, aber erregend intensive Erleben, das ein Custom-Bike seinem Fahrer vermittelt. SUZUKI ist es als erstem Hersteller gelungen, die Faszination dieser Motorradgattung mit den Vorzügen moderner Technologien zu vereinen, ohne daß dabei die klassische Ausstrahlung der Custom-Bikes gelitten hat.

## Satter Schub durch langen Hub. LS 650.

Stolze 94 mm Hub verhelfen dem unverwechselbaren Einzylinder zu bulligen 46 Nm Drehmoment bei nur 3.000 Umdrehungen. Tiefer Sound, mächtig viel Dampf und Durchzug von ganz unten. Klar, daß hier ein klassisches 4 Gang-Getriebe ausreicht, dieses stillechte Custom-Bike ohne Hektik zu bewegen. Gelassenheit selbst beim Starten; ein Knopfdruck genügt.

## Kilowatt satt. VS 1400 Intruder.

Die VS 1400 Intruder mit irgendeinem anderen Motorrad zu vergleichen wäre äußerst ungerecht. Stellt sie doch einen materiellen und ideellen Wert dar, der weit über dem üblichen Niveau liegt. Materiell heißt bei der Intruder zum einen das durchdachte Konzept, die konsequente Realisation und die exzellente Verarbeitung. Zum anderen die perfekte Synthe-

se von Klassik und zeitgemäßer Technik. So erlebt man mit der Intruder das Motorradfahren in seiner ursprünglichsten Form. Ein Grund dafür. Der 1,4 Liter V-Motor mit gewaltigen 108 Nm Drehmoment. Klassisch durch die Form und Größe, standfest durch das zeitgemäße Innenleben und die SACS-Öl/Luftkühlung.



**Neu: Classic Style.**

**Die neue VS 750**

**Intruder.**

Zurück zum Ursprung. Nach vorn in der Technik. Die Philosophie der VS 750 Intruder wurde im neuen Modelljahr konsequent weitergeführt. Gestreckte Gabel plus 21" Vorderrad. War die erste 750er schon ein Traum aus Chrom und Stahl, so deckt sich die 88er Intruder vollkommen mit der Idealvorstellung der klassi-

schen Linienführung. Geblieben ist allerdings die zeitgemäße Motorrad-Technologie, die alle Ansprüche nach Zuverlässigkeit und Leistung befriedigt.



VS 750 mit Flachlenker

**Tausendfach**

**bewährt. GS 450 L.**

Ein 27 PS-Motorrad mit bewährter Technik ist heute schon eine Rarität. Will man jetzt noch die Kraft eines Parallel-Twins mit einem 2-Personen-Komfort vereinen, so kommt man bei Custom-Bikes an der GS 450 L nicht vorbei. Vielseitigkeit fängt schon beim Konzept an und das stimmt bei diesem Twin.

**Platz nehmen**

**und lossparen.**

**GN 250.**

Egal wie groß ein Einzylinder ist. Mit vier Takten stimmen Ton, Leistung und Feeling. Dazu die niedere, auch für zwei Personen bequeme Sitzbank, das geringe Gewicht und der problemlose Elektrostarter. Was will man mehr.

# Sport, Reise, Abenteuer: SUZUKI Offroad-Bikes.



Abseits der kanalisierten Touristenströme die Freiheit zu besitzen, eigene Wege zu gehen. Keine andere Motorradgattung bietet mehr Unabhängigkeit als Offroad-Bikes. Ob problemlos als günstige All-round-Maschine, bewußt robust für echten Offroad-Einsatz oder hubraumstark für Fernreisen - SUZUKI garantiert immer für echte Enduros.

**Neu:**

**Der größte Einzylinder.**

**DR Big.**

Urwüchsige Kraftentfaltung aus einem Zylinder plus Fernreise-Kondition durch 750 cm<sup>3</sup> Hubraum. Die DR Big eröffnet damit eine neue Klasse der Offroad-Bikes. Kernstück ist der 750er-Motor, der die Handlings-Eigenschaften von Einzylinder-Motorrädern mit den Fahrleistungen hubraumstarker Maschinen vereint.

Auch dieses Triebwerk profitiert von der R-Motorentechologie. Die kombinierte SACS Öl/Luftkühlung garantiert für höchste Belastbarkeit des gewaltigen Singles. Zu einem einmaligen Motor gehört eine einmalige Ausstattung. 29 Liter-Tank, effektive Verkleidung, dazu das ausgewogene Fahrwerk und die perfekte Federungs-Abstimmung. Wer bei Offroad-Bikes das Absolute will, DR Big.



Motor DR Big



#### **Hart im Nehmen.**

#### **DR 600 S.**

Klarer Aufbau, klare Technik. Der Dampfhammer mit dem Offroad-Fahrwerk. Wo für andere Motorräder Endstation ist, legt die DR erst richtig los. Aber auch auf der Straße zeigt sie was Sache ist. Spurstabiles Fahrwerk, feinfühliges Dämpfung und Kraft aus dem Keller, damit meistert die DR 600 S jede Situation souverän. Nicht umsonst ist sie eine der beliebtesten Enduros.

#### **Exklusives inklusive.**

#### **DR 600 R Dakar.**

Überzeugt schon die DR 600 S durch eine professionelle Ausführung bis ins kleinste Detail, so begeistert die Dakar-Ausführung alle, die sich vorwiegend im Gelände aufhalten. Vergrößerter Motorschutz, Drehzahlmesser und größere Handprotektoren.

#### **Mehr Sein als Schein.**

#### **DR 250.**

Technik der Großen, Kosten der Kleinen und ausreichend Leistung. In ihrer soliden Verarbeitung überzeugt sie vor allem in den Disziplinen Motor, Fahrwerk, Fahrleistung und Unterhalt. Ob zum Lernen, Crossen oder Touren – die DR 250 macht alles mit.

#### **Zwei Takte,**

#### **zwei Welten.**

#### **TS 250 X.**

Ob auf Asphalt oder Schotter, mit der TS 250 X liegt man immer richtig. 27 Zweitakt-PS, nutzbar über ein breites Drehzahlband, erlauben viel. Ob von Kurve zu Kurve oder Sprung zu Sprung, Was die Gashand befiehlt, führt das Hinterrad spontan aus. Überboten wird die Fahrleistung nur durch das Fahrwerk selbst.

# Technische Daten

Motor		Kraftübertragung														Fahrwerk				
Leistung (kW/ps bei min <sup>-1</sup> )	Drehmoment (Nm bei min <sup>-1</sup> )	Baureihe/Zylinderzahl <sup>1)</sup>	4-Takt / 2-Takt	Kühlung <sup>2)</sup>	Hubraum (cm <sup>3</sup> )	Bohrung x Hub (mm)	Ventil-/Gassteuerung <sup>3)</sup>	Ventile pro Zylinder	Verdichtung	Vergaser-Anz. und Durchm. (mm)	Anlassersystem <sup>4)</sup>	Schmieröl-Luffilter <sup>5)</sup>	Schmieröl-System <sup>6)</sup>	Zahl der Gänge	Kupplung <sup>7)</sup>	Getriebeübersetzung	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Rahmenbauart <sup>8)</sup> / Material	Federweg (mm)	
																				Primär-/Sekundär-Übersetzung
<b>VS 1400 Intruder</b>	49/67-5000	108-3400	V 2	4	SACS	1360	94x98	9,3:1	OHC	3	2/36	T	E	D	M	4	1,64/2,27	3,00/1,82/ 1,33/1,04	Ka	17
<b>GSX 1100 (F)</b>	74/100-8000	96-6500	R 4	4	SACS	1127	78x59	10,0:1	DOHC	4	4/ 32,5	T	E	D	M	5	1,52/3,46	2,38/1,63/ 1,25/1,04/0,91	O	16
<b>GS 1100 G</b>	69/92-8000	87-7000	R 4	4	L	1075	72x66	8,8:1	DOHC	2	4/34	T	E	D	M	5	1,77/2,73	2,50/1,77/ 1,38/1,12/0,96	Ka	17
<b>GSX-R 1100</b>	74/100-8700	82-8300	R 4	4	SACS	1052	76x58	9,7:1	DOHC	4	4/34	T	E	D	M	5	1,62/3,21	2,38/1,63/ 1,25/1,04/0,91	O	16
<b>GS 850 G</b>	59/80-8500	69-7500	R 4	4	L	844	69x56,4	8,8:1	DOHC	2	4/32	T	E	D	M	5	1,77/3,28	2,50/1,77/ 1,38/1,12/0,96	Ka	19
<b>GSX-R 750</b>	74/100-10200	70,3-9800	R 4	4	SACS	739	73x44,72	10,9:1	DOHC	4	4/36	T	E	D	M	6	1,68/2,93	2,76/2,06/ 1,64/1,40/ 1,22/1,09	O	16
<b>VS 750 Intruder</b>	37/50-6800	56,7-5200	V 2	4	W	738	80x74,4	10,0:1	OHC	4	2/34	T	E	D	M	5	1,69/3,50	2,28/1,63/ 1,22/1,00/0,85	Ka	17
<b>DR Big</b>	37/50-6800 20/27-6000	55-5500 45-2500	E	4	SACS	727	105x84	9,5:1	OHC	4	2/33	T	E	D	M	5	1,93/3,20	2,46/1,57/ 1,20/0,95/0,80	O	16
<b>GR 650</b>	37/50-7200	51-6000	R 2	4	L	650	77x70	8,7:1	DOHC	2	2/36	S	E	D	M	5	2,25/2,53	2,84/1,81/ 1,36/1,14/1,00	O	16
<b>LS 650 Savage</b>	20/27-5200	45,8-3000	E	4	L	647	94x94	8,5:1	OHC	4	1/40	T	E	D	M	4	1,88/2,95	2,21/1,50/ 1,09/0,87	Z	13
<b>GSX 600 F</b>	20/27 37/50 63/86-11000	58,5-9600	R 4	4	SACS	591	62,6x48,7	11,3:1	DOHC	4	4/31	T	E	D	M	6	1,72/3,28	3,08/2,06/ 1,64/1,40/ 1,22/1,09	O	16
<b>DR 600 S/R Dakar</b>	33/45-6800 20/27-6200	48,2-5800 36,3-4000	E	4	L	585	94x85	8,5:1	OHC	4	1/38	T	K	D	M	5	2,31/2,62	2,41/1,62/ 1,26/1,00/0,82	O	15
<b>RG 500 Gamma</b>	70/95-9500	71,3-9000	SF 4	2	W	498	56x50,6	7,0:1	D	-	4/28	T	K	F	M	6	2,23/2,50	2,63/1,75/ 1,38/1,17/ 1,04/0,95	O	16
<b>GS 450 E/S</b>	31/42-8800 20/27-7600	36,5-7000 31,2-3000	R 2	4	L	448	71x56,6	9,0:1	DOHC	2	2/34	T	E	D	M	6	2,71/2,81	2,46/1,77/ 1,38/1,12/ 0,96/0,85	K	16
<b>GS 450 L</b>	20/27-7400	29,5-5500	R 2	4	L	448	71x56,6	8,6:1	DOHC	2	2/34	T	E	D	M	6	2,71/2,62	2,46/1,77/ 1,38/1,12/ 0,96/0,85	K	13
<b>GSX 400 E/S</b>	20/27-7800	28-6000	R 2	4	L	399	67x56,6	10,0:1	DOHC	4	2/34	S	E	D	M	6	2,71/2,81	2,46/1,77/ 1,38/1,12/ 0,96/0,85	K	14
<b>TS 250 X</b>	20/27-8200	27-6500	E	2	W	249	70x64,8	7,4:1	M	-	1/32	T	K	F	M	5	2,70/3,69	2,38/1,50/ 1,10/0,86/0,70	O	12
<b>DR 250 S</b>	13/17-7800	17,4-4000	E	4	L	249	72x61,2	9,0:1	OHC	4	1/34	S	K	D	M	5	3,23/3,00	2,63/1,68/ 1,26/1,00/0,81	O	12
<b>GN 250</b>	13/17-7800	17,1-6000	E	4	L	249	72x61,2	9,0:1	OHC	4	1/34	S	E	D	M	5	3,23/2,73	2,63/1,68/ 1,26/1,00/0,81	O	12
<b>RG 250 Gamma</b>	33/45-10.000	31,8-10.000	R 2	2	W	247	54x54	7,0:1	M	-	2/28	T	K	F	M	6	3,00/2,78	2,23/1,56/ 1,21/1,00/ 0,86/0,78	K	18
<b>RG 80 Gamma</b>	7/9,5-5900	12-5900	E	2	W	80	47x46	8,4:1	M	-	1/20	T	K	F	M	6	3,84/3,26	3,08/2,00/ 1,50/1,21/ 1,04/0,92	K	8
<b>TS 80 X</b>	7/9,5-5900	11-5800	E	2	W	80	47x46	8,5:1	M	-	1/20	S	K	F	M	6	3,84/3,00	3,08/2,00/ 1,50/1,21/ 1,04/0,92	K	8
<b>GAG / RB 50</b>	3,8/5,2-7000	5,7-6000	E	4	L	50	39x41,8	10,3:1	OHC	2	1/13	T	K	D	M	4	3,84/2,64	3,40/1,93/ 1,31/1,09	K	5
<b>CP 50</b>	2,5/3,4-6000	4,46-5250	E	2	L	48	41x37,4	7,8:1	M	-	1/14	T	E	F	A	stu- fen- los	-/10,6	2,75 bis 1,07	R	5

2k - karlsruhe / Änderungen in Technik und Ausstattung vorbehalten.

<sup>1)</sup> R = Reihenmotor, V = V-Motor, E = Einzylinder; <sup>2)</sup> SACS = kombinierte Öl/Luftkühlung, L = Luftkühlung, W = Wasserkühlung; <sup>3)</sup> DOHC = zwei obenliegende Nockenwellen-einsatz (trocken); <sup>4)</sup> E = Elektrostarter, K = Kickstarter; <sup>5)</sup> D = Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, F = Frischölschmierung (Getrenntschmierung); <sup>6)</sup> M = Mehrscheiben-R = Keilriemen; <sup>7)</sup> E = Einrohrrahmen, D = Doppelschleifenrahmen, K = Kastenprofilrahmen mit Unter- und Hinterzügen; <sup>8)</sup> A = Aluminium, S = Stahl; <sup>9)</sup> S = Scheibenbremse; <sup>10)</sup> S = Scheibenbremse; <sup>11)</sup> MHKZ = Hochspannungs-Magnet-Kondensatorzündung; <sup>12)</sup> L = Lade- und Lichtspule, W = Wechselstromgenerator, D = Drehstromgenerator.



Elektrik		Maße und Gewichte										Sonstiges							
Bremsen (hinten/vorn) (mm)	Reifen vorn/hinten <sup>1)</sup>	Lenkstock (mm)	Nachlauf (°)	Zündung <sup>2)</sup>	Zündkerzen	Generator <sup>3)</sup> / Leistung (V/W)	Batterie (V/Ah)	Gesamtlänge (mm)	Gesamtbreite (mm)	Gesamthöhe (mm)	Leergewicht (vollgetankt) kg	Tankinhalt (l) / inkl. Reserve (l)	zul. Gesamtgewicht (kg)	Sitzhöhe (mm)	Farben	Besonderheiten			
D/S	160/80	S/S	110/90-19 170/80-15	1620	54	166	HKZ	NGK DPR 8 EA-9	D/12/200	12/14	2335	770	1220	725	260	460	13/3	schwarz, maroon	wartungsfreie Hydrostößel
K/S	140/125	2 S/S	120/80 V 16 150/80 V 16	1490	62	112	elektronisch	NGK JR 9 B	D/12/420	12/14	2270	765	1200/ 1290	795	263 (266)	455	21/7	GSX 1100 F: blau, blau/rot, weiß/silber GSX 1100: blau	elektrisch verstellbare Verkleidungsscheibe
D/S	160/109	2 S/S	3.50 V 19 4.50 V 17	1500	62 10'	116	TSZ	NGK BR 8 ES	D/12/250	12/14	2240	770	1150	800	268	455	22/4,2	silber/weiß	
K/A	130/135	2 S/S	110/80 VR 18 160/60 VR 18	1460	63,5	116	elektronisch	NGK JR 9 A-JR 10 A	D/12/420	12/14	2170	755	1225	800	230	405	21/4,5	schwarz/rot, weiß/blau	
D/S	160/105	2 S/S	3.50 H 19 4.50 H 17	1500	62 10'	116	TSZ	NGK B 8 ES	D/12/250	12/14	2240	755	1150	795	264	455	22/4	silber/weiß	
D/A	120/136	2 S/S	120/70 VR 17 160/60 VR 17	1410	65	99	TSZ	NGK JR 9 C	D/12/420	12/14	2110	770	1130	785	222	402	21/4,5	weiß/rot, weiß/blau	Nissin-Bremsanlage, Showa-Gabel, Slingshot-Vergaser
D/S	230/70	S/T	80/90-21 140/90-15	1560	56	152	TSZ	NGK DPR 9 EA-9 / ND X 27 EPR-U9	D/12/200	12/16	2270	750/ 710	1200/ 1115	765	215/ 214	410	12/3	schwarz, maroon	2 Ausführungen: Hoch- oder Flachlenker
D/S	240/220	S/T	90/90-21 130/80-17	1510	61 40'	136	elektronische Doppel-TSZ	DPR 9 EA-9	D/12/195	12/14	2290	945	1295	890	205	385	29/7	weiß/blau, weiß/orange	kontaktlose, elektronisch gesteuerte Transistor-Doppelzündung
D/S	140/110	S/T	100/90-19 130/90-16	1430	62,5	111	TSZ	NGK DR 8 ES-L/DR 8 ES/DR 7 ES ND X 22 ESR-U/X 24 ESR-U/X 27 ESR-U	D/12/200	12/12	2170	850	1180	770	198	410	12/2,5	weiß	ab 3000 min <sup>-1</sup> koppelt sich ein Teil der Motorschwungmasse ab
E/S	140/80	S/T	100/90-19 140/80-15	1480	55	147	HKZ	NGK DPR 8 EA ND X 24 EPR-U9	D/12/200	12/14	2190	775/ 690	1150/ 1080	700	171	355	11/2	blau, maroon	2 Ausführungen: Hoch- oder Flachlenker
D/S	130/135	2 S/S	110/80 V 17 140/80 V 17	1430	65	99,4	TSZ	NGK DR 8 ES	D/12/	12/10	2220	700	1145	780	218	405	20/5	weiß/rot, weiß/blau	3 Leistungsvarianten: 27, 50 und 86 PS
D/S	240/222	S/T	100/80-21 130/80-17	1465	60	125	Doppel-MHKZ	NGK DPR 9 EA-9 / ND X 27 EPR-U9	D/12/195	12/5	2260	875/ 930 (Dakar)	1235/ 1335 (Dakar)	925	160	360	20/4,5	DR 600 S: weiß, blau, schwarz; DR 600 R Dakar: weiß/blau	Lenkerbreite 800 mm
D/A	130/115	2 S/S	110/90 V 16 120/90 V 17	1426	64,5	111	TSZ	NGK BR 9 ES	D/12/200	12/4	2165	695	1185	800	181	375	22/5	rot/schwarz, blau/blau	Drehschieber-einlaß, Auslaßsteuerung
D/S	140/100	S/T	3.00 S 18 3.75 S 18	1420	62 10'	102	HKZ	NGK B 8 ES	D/12/225	12/12	2105	715	1060	785	186	380	16/3,5	schwarz, weiß/blau	S = mit Cockpit-Verkleidung
D/S	140/100	S/T	90/90-19 120/90-16	1425	60	124	TSZ	NGK DR 8 ES	D/12/200	12/12	2125	855	1150	750	185	370	13/3	schwarz, maroon	
D/S	140/100	S/T	3.00 S 18 3.75 S 18	1420	62	102	TSZ	NGK DR 8 ES-L ND X 24 ESR-U	D/12/250	12/14	2105	715	1095/ 1180	755	189/ 190	380	16/3,5	rot, weiß/blau	S = mit Cockpit-Verkleidung
E/S	250/266	S/T	3.00-21 130/80-17	1430	60,75	112	HKZ	NGK BR 9 ES / ND W 24 ESR	D/12/150	12/4	2230	835	1230	905	123	330	12/2,5	weiß, gelb	
E/S	195/190	S/T	3.00-21 4.00-18	1410	62	113	MHKZ	NGK DR 8 ES-L	D/12/130	12/4	2150	880	1210	830	130	330	10/2,5	schwarz, blau	
E/S	140/98	S/T	3.00-18 120/90-16	1360	59,75	105	MHKZ	NGK DR 8 ES-L	D/12/205	12/12	2040	835	1135	740	140	340	10/2,2	schwarz, rot	
D/A	130/110	2 S/S	100/90-16 110/80-18	1355	64,5	103	P.E.I. Elektronik	NGK BR 9 ES	D/12/200	12/5	2095	675	1170	775	147	330	17/4,7	weiß/blau, rot/schwarz	Auslaß-Steuerung mit SAEC (SUZUKI Automatik Exhaust Control)
D/S	130/109	S/T	80/100-16 90/90-18	1305	63 40'	81	MHKZ	NGK BP 7 ES	W/12/90	12/4	2030	655	1165	755	105	300	13/4	weiß/rot	
E/S	200/190	T/T	2.75-21 3.25-18	1340	61,5	117	MHKZ	NGK BP 7 ES	W/12/90	12/4	2120	820	1165	860	100	290	8/1,6	weiß, schwarz	
D/S	-	S/T	3.50-10 3.50-10	1080	26	80	HKZ	NGK CR 6 HS	W/6/	6/4	1540	610	870	-	70	125	7/1,6	weiß/blau	ohne Straßenzulassung
E/S	70/70	T/T	3.00-10 3.00-10	1160	25	-	HKZ	NGK BPR 6 HS	L/12/90	12/4	1660	675	1145	700	76	270	5,5/ Anzeige	blau, rot	versicherungsgünstig in der neuen Mokick-Klasse

OHC = eine obenliegende Nockenwelle, M = Membransteuerung, D = Drehschiebersteuerung; <sup>4)</sup>T = Trockenluftfilter, S = Schaumstoffkupplung im Ölbad, T = Trockenkupplung, A = Automatikkupplung; <sup>5)</sup>K = Kette, O = O-Ringkette, Ka = Kardan, Z = Zahnriemen, T = Trommelbremse; <sup>6)</sup>TSZ = kontaktlose Transistor-Spulenzündung, HKZ = kontaktlose Hochspannungs-Kondensatorzündung.

**Alle SUZUKI laufen bleifrei und am liebsten mit Castrol.**



**Vom Start weg  
was Starkes.**



**Spritzig-witzig.**

**RB 50 GAG.**

5,2 PS aus 50 cm<sup>3</sup> für unten-  
drunter, zwischendurch und  
überhaupt. Der kleine Sportler  
zum Erlernen mit solider Basis,  
Einzylinder-Viertakt-Motor,  
4-Gang-Schaltgetriebe und  
Scheibenbremse. (Ohne Stra-  
benzulassung)

**Professioneller Sportler.**

**RG 80 Gamma.**

Nicht nur das markante De-  
sign hat die Gamma von den  
großen SUZUKI-Sportsport-  
lern. Mit Vierkantröhrrahmen,  
aerodynamischer Verklei-  
dung, Sportfahrwerk und dem  
kräftigen Motor steht auch sie  
in ihrer Klasse an der Spitze.

**Professioneller**

**Ableger. TS 80 X.**

Die TS 80 X kommt nicht von  
schlechten Eltern. Genauer,  
Von der Wettbewerbsmaschi-  
ne RM 80 HF der Deutschen  
Moto-Cross-Meisterschaft.  
Robustes Fahrwerk, robuste  
Ausrüstung – für echten Off-  
road-Einsatz.

**Versicherungsgünstig**

**in der neuen**

**Mokick-Klasse:**

**SUZUKI CP 50.**

Problemlöser Roller mit Flieh-  
kraftkupplung und stufen-  
losem Automatik-Getriebe.  
Die leichteste Art, sich auf zwei  
Rädern zu bewegen.



**SUZUKI**

SUZUKI MOTOR GmbH Deutschland · Postfach 148 · D-6148 Heppenheim · Telefon (06252) 70 50