

# SUZUKI

ALLE MODELLE  
1989

HYPER  
SPORTS

SACS  
SUZUKI ADVANCED  
COOLING SYSTEM

SUZ



## Technik, die überlegen macht.

Wenn im Rennsport eine völlig neu entwickelte Maschinen-Technologie gegen etablierte Konkurrenz antritt, ist in der 1. und 2. Saison in der Regel kein „Blumentopf“ zu gewinnen. Mit der überlegenen R-Technologie von SUZUKI gelang die sprichwörtliche Ausnahme dieser Regel:

Vom Start weg konnte das SUZUKI Deutschland Racing-Team schon 1985 und 1986 die Superbike-Vize-Meisterschaft erkämpfen. Dieser ungewöhnliche Anfangs-Erfolg wurde durch die Superbike-Meistertitel sowohl in 1987 als auch in 1988 zu einer Erfolgs-Serie fortgesetzt,

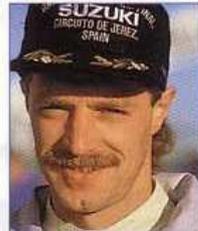
die ohne Beispiel ist. Ernst Gschwender und die SUZUKI GSX-R 750 Racing: Symbol jener Spitzenleistung, die nur durch die Verbindung überlegener Renn-Technologie mit exzellentem fahrerischen Können möglich ist.



Ernst Gschwender, die Nummer 1 unter den Superbike-Fahrern: Vize-Meister '85 und '86, Deutscher-Meister '87 und '88.



Sven Seidel, Superbike-OMK-Pokalsieger 1987, ist neuer Team-Kollege von Ernst Gschwender.



Klaus Liegibel, OMK-Serienmaschinen-Pokalsieger '88, startet für SUZUKI bei der ersten Deutschen Serienmaschinen-Meisterschaft.



## Sportswear: Sicherheit und Chic.



Vom robusten, praktischen Werkstatt-Overall über die schicke Leder-Kombi bis zum flotten T-Shirt: Rund ums Motorrad hat SUZUKI alles, was das Leben in Sachen Kleidung attraktiver, sicherer und angenehmer macht.

Fragen Sie Ihren SUZUKI-Händler.



# SUZUKI Saison '8

**NEU**



**GSX-R 1100** Konkurrenzlos: Der Sport-Champion der Big Bike-Klasse. 4-Zyl., 4-Takt, Reihen-Motor, SACS-Kühlung, 1127 cm<sup>3</sup>, 100 PS bei 8500 min<sup>-1</sup>, 94 Nm bei 7000 min<sup>-1</sup>, DOHC, 4-Ventiler, 5 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Alu-Rahmen, 239 kg vollgetankt, 21-l-Tank, Farben: weiß/blau, rot/schwarz, schwarz/silber.

**NEU**



**RGV 250** Zweitakt-Feuer für echte Spezialisten. 2-Zyl., 2-Takt, 90°-V-Motor, wassergekühlt 249 cm<sup>3</sup>, 58 PS bei 11000 min<sup>-1</sup>, 38 Nm bei 10800 min<sup>-1</sup>.

Membran-Einlaß, CCI-Schmierung, 6 Gänge, Kette, 190 km/h, Alu-Rahmen, 155 kg vollgetankt, 17-l-Tank, Farben: weiß/blau.

**NEU**



**GSX 750 F** R-Technologie mit Reise-Komfort. 4-Zyl., 4-Takt, Reihen-Motor, SACS-Kühlung, 749 cm<sup>3</sup>, 100 PS bei 10400 min<sup>-1</sup>, 70,6 Nm bei 9800 min<sup>-1</sup>, DOHC, 4-Ventiler, 6 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Vierkantrrohr-Rahmen, 231 kg vollgetankt, 20-l-Tank, Farben: silber, blau.

**NEU**



**GS 500 E** Der Allrounder, der wirklich alles kann. 2-Zyl., 4-Takt, Reihen-Motor, luftgekühlt, 487 cm<sup>3</sup>, wahlweise 46 oder 27 PS, DOHC, Elektro-Starter, 6 Gänge, Kette, 175 (135) km/h, Doppelschleifen-Rohrrahmen, Full Floater-Hinterradschwinge, 183 kg vollgetankt, 17-l-Tank, Cockpit-Verkl. als Zubehör, Farben: schwarz, weiß.

# 9: Mehr können.

**GSX-R 750 R** „Special Edition“ 4-Zyl., 4-Takt, SACS-Kühlung mit Bogen- und Sub-Ölkühler, Zylinderkopf, Ventile und Felgen baugleich mit Werksrennmaschine, Magnesium-Zylinderkopfdeckel, M 10x1 Rennzündkerzen, Bohrung x Hub: 70x48,7 mm, 40er-Vergaser, 4 in 1 aus rostfreiem Stahl, Full Floater mit einstellbarer Zug- und Druckstufe, spezieller Alu-Rahmen für Solobetrieb, Lenkungsämpfer, verstärkte Schwinge, Alu-Tank, Fiberglas-verstärkte Verkleidung.

**NEU**



**GSX-R 750** Überlegenheit durch hochkarätige Technik. 4-Zyl., 4-Takt, Reihen-Motor, SACS-Kühlung, 749 cm<sup>3</sup>, 100 PS bei 10200 min<sup>-1</sup>, 70,3 Nm bei 9800 min<sup>-1</sup>, DOHC, 4-Ventiler, 6 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Alu-Rahmen, 222 kg vollgetankt, 21-l-Tank, Farben: rot/weiß, weiß/blau.

**GSX 1100 F TOURING** Der Hochleistungs-Tourer mit perfekter Ausstattung. 4-Zyl., 4-Takt, Reihen-Motor, SACS-Kühlung, 1127 cm<sup>3</sup>, 100 PS bei 8000 min<sup>-1</sup>, 96 Nm bei 6500 min<sup>-1</sup>, DOHC, 4-Ventiler, 5 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Kastenprofil-Rahmen, 263 kg vollgetankt, 21-l-Tank, Touren-Koffer mit Spoiler-Träger, Farben: schwarz, blau/silber.





**GSX 1100 F** Perfekte Synthese von Leistung und Komfort. 4-Zyl., 4-Takt, Reihen-Motor, SACS-Kühlung, 1127 cm<sup>3</sup>, 100 PS bei 8000 min<sup>-1</sup>, 96 Nm bei 6500 min<sup>-1</sup>, DOHC, 4-Ventiler, 5 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h, Kastenprofilrahmen, 263 kg vollgetankt, 21-l-Tank, Farben: schwarz, blau/silber.



**GR 650** Der klassische Twin. Charaktervoll, zeitlos und unverwechselbar. 2-Zyl., 4-Takt, Reihen-Motor mit automatischem Schwungmassen-Angleich, 650 cm<sup>3</sup>, 50 PS bei 7200 min<sup>-1</sup>, 51 Nm bei 6000 min<sup>-1</sup>, DOHC, 5 Gänge, O-Ring-Kette, 167 km/h, 198 kg vollgetankt, 12-l-Tank, Farben: weiß, schwarz.



**GSX 600 F** Sprinter mit Langstrecken-Kondition. 4-Zyl., 4-Takt, Reihen-Motor, SACS-Kühlung, 599 cm<sup>3</sup>, wahlweise 86, 50 oder 27 PS, entsprechend 58,5, 40,7 oder 36,5 Nm, DOHC, 4-Ventiler 6 Gänge, O-Ring-Kette, über 200 km/h (bzw. 180 oder 150 km/h), Profilstahlrohr-Rahmen, 222 kg vollgetankt, 20-l-Tank, Farben: blau, rot.



**RG 80** Gamma-Überlegenheit beginnt mit 16. 1-Zyl., 2-Takt, wassergekühlt, 80 cm<sup>3</sup>, 9,9 PS bei 5900 min<sup>-1</sup>, 12 Nm bei 5900 min<sup>-1</sup>, Membran-Einlaß, 6 Gänge, 80 km/h, 105 kg vollgetankt, 13-l-Tank, Farbe: rot, blau.



**CP 50** Starkes Outfit, starkes Herz. 1-Zyl., 2-Takt, gebläsegekühlt, 49 cm<sup>3</sup>, 4 PS bei 6000 min<sup>-1</sup>, 4,46 Nm bei 5250 min<sup>-1</sup>, stufenloses Automatik-Getriebe mit Fliehkraft-Kupplung, 50 km/h, 76 kg vollgetankt, 5,5-l-Tank, Farben: rot, blau.



**LT 50** Kraftmaschine für kleine „Zupacker“. Einzylinder-Zweitaktmotor, 49 cm<sup>3</sup>, 1,4 PS, 2,5 Nm, Eingang-Automatikgetriebe, Hinterrad-Antrieb, Farbe: gelb/blau.

**RB 50** Zwerg mit Big Bike-Technik. 1-Zyl., 4-Takt, luftgekühlt, 50 cm<sup>3</sup>, 5,2 PS bei 7000 min<sup>-1</sup>, 5,7 Nm bei 6000 min<sup>-1</sup>, OHC, 4 Gänge, 50 km/h, Vierkantrohr-Rahmen, 70 kg vollgetankt, 7-l-Tank, Farben: weiß/blau.

# Mehr erleben.

**DR BIG** Der Big-Single, der alle schlägt: Sieger im MOTORRAD-Vergleichstest 16/88. 1 Zyl., 4-Takt, SACS-Kühlung, 727 cm<sup>3</sup>, wahlweise 50 oder 27 PS, entsprechend 55 oder 45 Nm, OHC, 4-Ventiler, E-Starter, 5 Gänge, O-Ring-Kette, 160 (130) km/h, Zentralrohr-Rahmen, vorn und hinten Scheibenbremsen, 205 kg vollgetankt, 29-l-Tank, Farben: rot, blau.



**DR BIG TOURING** Der Offroad-Tourer für Fernreisen und Abenteuer. 1-Zyl., 4-Takt, SACS-Kühlung, 727 cm<sup>3</sup>, wahlweise 50 oder 27 PS, entsprechend 55 oder 45 Nm, OHC, 4-Ventiler, Elektro-Starter, 5 Gänge, O-Ring-Kette, 160 (130) km/h, Hauptständer, Tankbügel, Koffer und Topcase, 205 kg vollgetankt, 29-l-Tank, Farben: weiß/rot, weiß/blau.



**DR 600 R DAKAR** Der Big-Single für Globetrotter. 1-Zyl., 4-Takt, luftgekühlt, 590 cm<sup>3</sup>, wahlweise 45 oder 27 PS, entsprechend 48,2 oder 36,3 Nm, OHC, 4-Ventiler, Beschleuniger-Pumpe, 5 Gänge, O-Ring-Kette, 156 (131) km/h, vorn und hinten Scheibenbremsen, 160 kg vollgetankt, 20-l-Tank, Farbe: weiß/blau.



**DR 600 S** Kernig, urig, stark. Der Einzylinder für Einzelgänger. 1-Zyl., 4-Takt, luftgekühlt, 590 cm<sup>3</sup>, wahlweise 45 oder 27 PS, entsprechend 48,2 oder 36,3 Nm, OHC, 4-Ventiler, Beschleuniger-Pumpe, 5 Gänge, O-Ring-Kette,



**TS 250 X** Leicht. Stark. Und professionell. 1-Zyl., 2-Takt, wassergekühlt, 249 cm<sup>3</sup>, 27 PS bei 8200 min<sup>-1</sup>, 27 Nm bei 6500 min<sup>-1</sup>, Membran-Einlaß, Frischölschmierung, 5 Gänge, O-Ring-Kette, 125 km/h, Einrohrrahmen

100 (107) km/h, Zentralrohr-Fahrer, 100 kg vollgetankt, 20-l-Tank, Farben: weiß, schwarz, blau.

mit Unterzügen, 120 kg vollgetankt, 12-l-Tank, Farben: schwarz, gelb.



**LS 650** Kraft, die aus dem Keller kommt. 1-Zyl., 4-Takt, luftgekühlt, 652 cm<sup>3</sup>, 27 PS bei 5200 min<sup>-1</sup>, 45,8 Nm bei 3000 min<sup>-1</sup>, OHC, 4-Ventiler, 4 Gänge, Zahnriemen-Antrieb, 135 km/h 171 kg vollgetankt, 11-l-Tank, Farben: blau, maroon.



**VS 1400** „Motorrad des Jahres '88 unter den Custom-Bikes. 2-Zyl., 4-Takt, SACS-Kühlung, 45°-V-Motor, 1360 cm<sup>3</sup>, Langhuber, 67 PS bei 5000 min<sup>-1</sup>, 108 Nm bei 3400 min<sup>-1</sup>, OHC, 3-Ventiler mit Hydro-Stößeln, 4 Gänge, Kardan, 175 km/h, 260 kg vollgetankt, 13-l-Tank, Farben: silbergrau, maroon, blau.

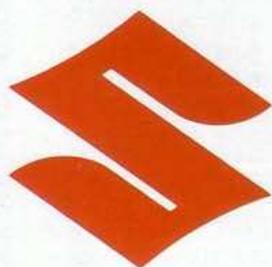


**GN 250** Alles drin, alles dran. Motorrad-Spaß muß nicht viel kosten. 1-Zyl., 4-Takt, luftgekühlt, 249 cm<sup>3</sup>, 17 PS bei 7800 min<sup>-1</sup>, 17,1 Nm bei 6000 min<sup>-1</sup>, OHC, 4-Ventiler, 5 Gänge, O-Ring-Kette, 121 km/h, Einrohrrahmen, 140 kg vollgetankt, 10,2-l-Tank, Farbe: rot.



**VS 750** Zurück zum Ursprung. Nach vorn in der Technik. 2-Zyl., 4-Takt, 45°-V-Motor, wassergekühlt, 748 cm<sup>3</sup>, 50 PS bei 6800 min<sup>-1</sup>, 56,7 Nm bei 5200 min<sup>-1</sup>, OHC, 4-Ventiler, 5 Gänge, Kardan, 175 km/h, 21"-Vorderrad, 215 kg vollgetankt, 12-l-Tank, Farben: schwarz, maroon.

SUZUKI Motor GmbH Deutschland · Postfach 148 · D-6148 Heppenheim · Telefon (06252) 705-0



**SUZUKI**



## Perfektion des Machbaren.



Creative, innovative Ideen sind wichtig, aber nur der erste Schritt zum besseren Motorrad. Design-Studien aus Holz und Pappe gibt es genug. Entscheidend bleibt, das Machbare in jener Perfektion zu realisieren, die dem Motorradfahrer in der Praxis das spürbare Plus an Sicherheit, Dynamik und Faszination vermittelt.

Perfektion des Machbaren: Die im Bild gezeigte SUZUKI-Nuda überraschte als 100%-fahrfähiger Prototyp die Fachwelt mit einem revolutionären Allrad-Antrieb. Ein Beweis dafür, daß SUZUKI auch morgen dynamische Alternativen zu Allerwelts-Motorrädern bieten wird. Ebenso wie die richtungweisenden GSX-R-Modelle, die VS1400 oder die 750 ccm Einzylinder DR-Big zum Maßstab für das heute Machbare geworden sind.