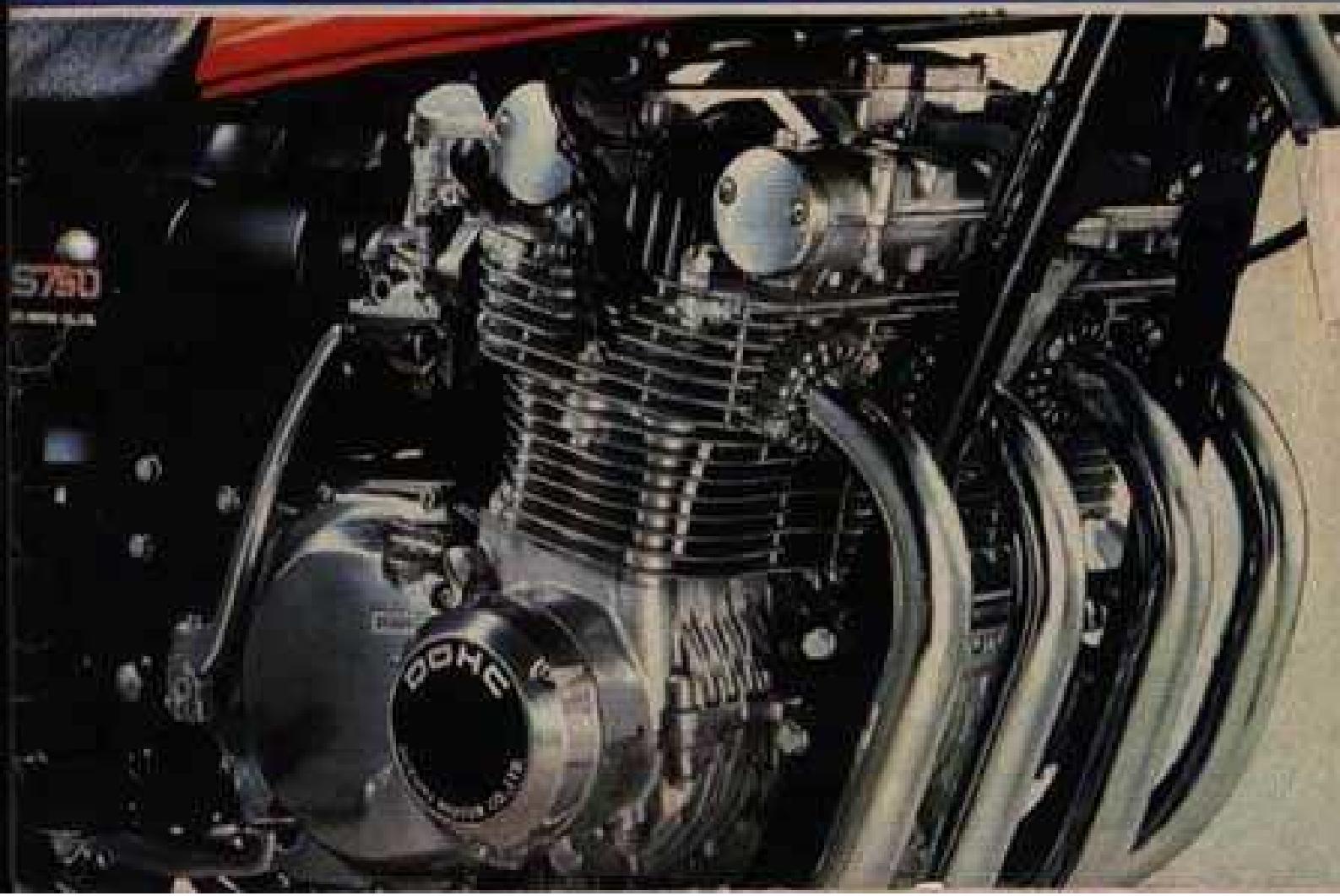




SUZUKI





Wir von SUZUKI können stolz sein auf unsere Firmen-Geschichte. Seit 1952 bauen wir Motorräder und haben den Ehrgeiz, leistungsstarke, zuverlässige und wirtschaftliche Maschinen zu produzieren.

Dabei haben wir uns immer bemüht, bewährte Technologien auszubauen, zu verfeinern, zu perfektionieren. Darüberhinaus haben wir uns aber auch nicht gescheut, nach neuen Wegen zu suchen, um die immer höher werdenden Leistungen sicher beherrschbar zu machen. Denn an erster Stelle unserer Firmen-Philosophie steht immer die Sicherheit des Fahrers.

Sicherheit, Zuverlässigkeit und Komfort im höchsten Maße demonstriert z.B. das SUZUKI-CCI System – die Getrennschmierung für Zweitaktmotoren, die das Tanken und die Vorrats-Kontrolle erleichtert, die Schmierung der gleitenden Teile sicherstellt, dabei aber den leistungsabhängigen Ölverbrauch und die damit verbundene Abgasentwicklung auf ein Minimum reduziert.

Als Beispiel unseres Wollens und Könnens mag auch die Entwicklung der SUZUKI RE 5 Rotary mit Wankelmotor gelten, die ein Optimum an Vibrationsarmut und Laufkultur darstellt.

Unsere Anstrengungen auf dem Wettbewerbs-Sektor haben uns nicht nur viele wichtige Erkenntnisse für die Entwicklung gebracht, sondern auch die **Straßenweltmeisterschaft in der 500er Solo-Klasse und die Weltmeisterschaften in der 125er und 500er Klasse im Moto Cross-Sport**.

Wir sind aber nicht nur Experten auf dem Zweitaktmotoren-Gebiet. Wir haben schon in den 50er Jahren Viertaktmotoren gebaut.

Heute können wir Maschinen mit Viertaktmotoren anbieten, die sowohl in der Technik als auch in der Leistung etwas ganz Besonderes zu bieten vermögen.

Bevor diese Maschinen in die Serie gingen, nahmen sich unsere Techniker viel Zeit zur Erprobung und Ausreifung. Dabei wurden nicht nur tausende von Kilometern auf dem 6,5 km langen Ryuryo-Testkurs in Japan gefahren, sondern auch ausgiebige Versuche in Deutschland

gemacht, um die für die Bundesrepublik bestimmten Motorräder auf die Bedürfnisse der deutschen Fahrer und die deutschen Straßenverhältnisse abzustimmen.

80.000 Motorräder verlassen monatlich das Werk, um in 140 Länder der Erde exportiert zu werden.

Wir und unsere 5500 Mitarbeiter, unsere Importeure, die SUZUKI-Händler und ihre Mechaniker werden weiterhin bemüht sein, jedem SUZUKI-Fahrer eine Maschine in die Hand zu geben, an der er unter allen Bedingungen und auf allen Straßen eine ungetrübte Freude erlebt.

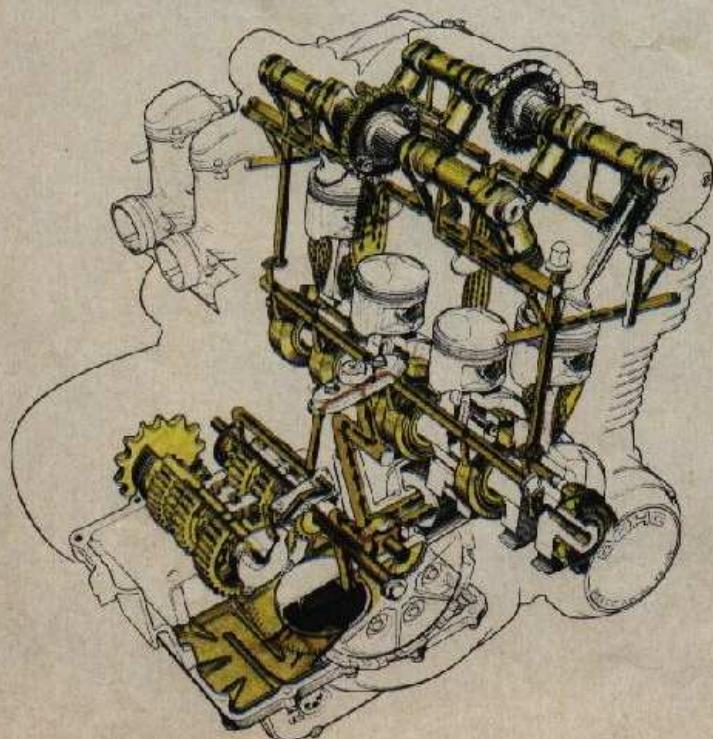
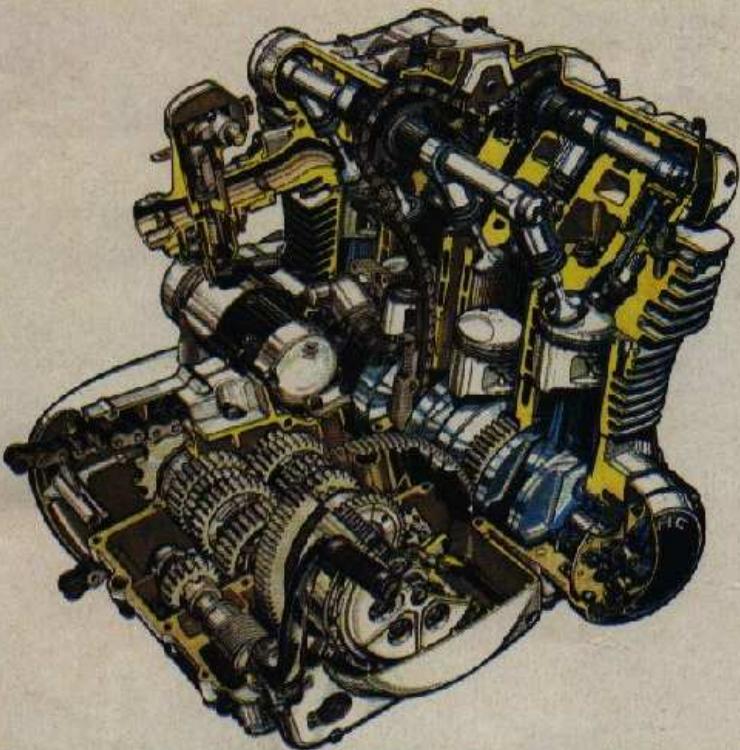


SUZUKI

DOHC



FOUR STROKE



SUZUKI ist als Hersteller leistungsstarker und zuverlässiger Zweitaktmotoren berühmt.

Noch bevor sich ein weltweiter Trend zum Viertakter ankündigte, entwickelte SUZUKI in einem Forschungs-Programm Motorräder mit Viertaktmotoren, die in ihrer Technologie, in ihrer Leistung, in ihrem Standvermögen und in ihrem Aussehen etwas Besonderes bieten sollten.

Was die SUZUKI-Techniker – übrigens die gleichen, die auch für die Entwicklung der Rennmaschinen verantwortlich zeichnen – auf die Räder gestellt haben, läßt sich sehen, hören und fahren!

Daß sie ein wenig länger dazu gebraucht haben, liegt an der übertrieben großen Gründlichkeit, die sich jetzt in der Serie in jedem Detail wiederspiegelt.

Hier ist nicht etwa ein für den US-Markt entwickeltes Motorrad auch nach Deutschland gekommen. Sondern Motoren, Getriebe und Fahrwerke wurden im Odenwald ausgiebigst getestet und auf europäische Straßenverhältnisse und die Anforderungen europäischer Motorradfreunde abgestimmt.

Und das spürt jeder Kenner.

In jeder Kurve.

Auf jedem Buckelbelag.

Bei jedem Überholvorgang.

Und bei jedem Bremsmanöver.

Schnitzzeichnungen Motoren

Die neuen Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotoren mit Leichtmetallzylinder und Guß-Laufbuchsen sind kurzhubige Motoren. Das hält die Kolbengeschwindigkeiten und damit den Verschleiß in Grenzen.

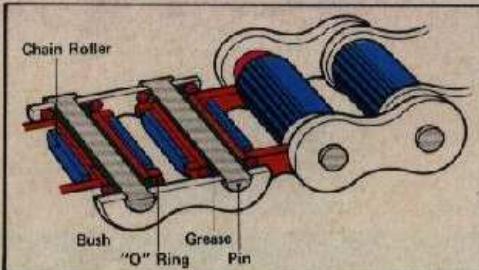
Gespeist werden die Vierzylinder durch vier Mikuni-Rundschieber-Zentralschwimmer-Vergaser mit desmodromischer Schieberbetätigung über Seilzug und Gestänge.

Die beiden obenliegenden Nockenwellen sind Rennmotoren-Merkmale. (DOHC = double-overhead-camshaft.) Sie werden von einer Präzisionskette angetrieben, die mit einem Posi-Tensioner, der nur in SUZUKI Viertaktmotoren zu finden ist, automatisch auf stets korrekte Spannung gehalten.

Die Ventile werden über Tassenstößel betätigt. Eine Sinterlegierung der Ventilsetze und die Oberflächenhärtung der Auslaßventile lassen die Verwendung von Normalbenzin zu.



GS 750



Die Sportskanone, Kaliber GS 750, hat nicht nur einen sportlichen Motor mit 63 PS bei 8800 1/min, sondern auch das Zeug dazu, diese Leistung auf die Straße zu bringen.

Der Doppelschleifenrohrrahmen besteht aus nahtlosen Hochspannungs-Stahlrohren – er ist ebenso leicht wie

verwindungssteif. Und die Hinterradschwinge ist nadelgelagert, um eine absolut einwandfreie, spielfreie Führung sicherzustellen.

Die Teleskopgabel spricht bei allen Temperaturen auf jede Bodeneunebenheit an. Federung und Dämpfung sind sorgfältig aufeinander abgestimmt. Die Feder-

beine können 5fach auf jede Belastung eingestellt werden. Vorn ist eine Doppelscheibenbremse und hinten eine Einscheibenbremse eingebaut, deren Beläge bei Hitze wie bei Nässe ohne Verzug ansprechen.

Der Sekundärartrieb erfolgt über abgedeckte verschleißarme Kette mit





Gummiringen zwischen den Laschen. So bleibt das Schmiermittel in der Kette und Staub und Nässe bleiben draußen. Die Intervalle zum Nachspannen liegen, je nach Fahrweise, bei 1500 km und mehr.

Die 4-in-2-Auspuffanlage entsprang nicht nur dem Schönheitssinn des Designers. Sie ist auch leichter, lässt der Sozia Platz für die Füße und der Maschine Raum für extreme Schräglagen. Die Krümmer sind doppelwandig, um das Blauwerden zu verhindern.

Die Instrumente wurden besonders groß und übersichtlich gestaltet – Geschwindigkeit, Drehzahl, Kontrolllampen und eingelegter Gang werden buchstäblich mit einem Blick erfasst. Eine Digital-Ganganzeige lässt den Fahrer nie im Zweifel. Nachts sind die Instrumente in angenehmes, gut ablesbares Rotbraun getaucht.

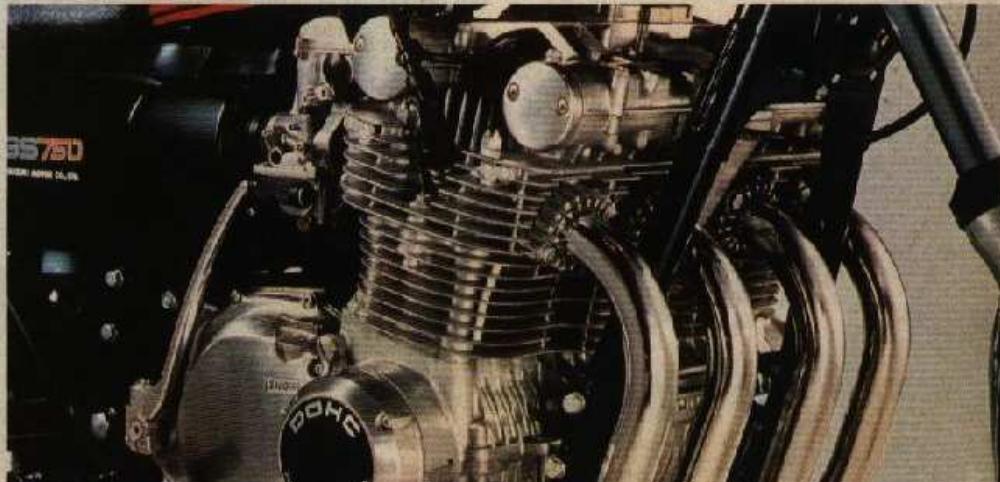
Natürlich kann die GS 750 nicht nur elektrisch, sondern im Notfall auch mit einem Kickstarter angeworfen werden.

Jeder Bedienungshebel liegt an der richtigen Stelle. Man sitzt entspannt, fährt ermüdungsfrei sicher. Und die in Gummimetallelementen aufgehängten beiden großen Rückspiegel geben immer ein klares Bild von der Situation hinter sich.

Der 18-Liter-Tank besitzt einen absperrbaren Deckel, der auch nicht versehentlich vom Tankrucksack geöffnet werden kann. Der Vakuum-Benzinhahn lässt auch in der Position „auf“ keinen Kraftstoff durch, solange der Motor steht.

Das „schnelle“ Heck mit der großen Rückleuchte ist ein kleiner Kofferraum, der das Regenzeug oder andere Klein-Utensilien aufnimmt.

Für den kultivierten Motorlauf ist unter anderem auch der automatische Nockenwellen verantwortlich, der den Nockenwellenantrieb nahezu unhörbar macht.



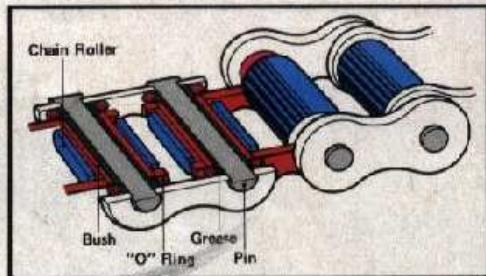


GS 550

Die Sportskanone GS 550 wurde entwickelt, um die Lücke zwischen GS 400 und der GS 750 zu schließen. Damit steht den deutschen Motorradfreunden eine ebenso schöne wie leistungsstarke Maschine zur Verfügung, die nicht nur vom Anschaffungspreis interessant ist, sondern mit 49 PS auch in der günstigen Versicherungsklasse liegt.

Auch dieser drehfreudige, mit 56 mm Bohrung und 55,8 mm Hub fast quadratisch ausgelegte Motor ist ein DOHC Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, deren Antriebskette durch einen Posispanner automatisch stets exakt eingestellt bleibt.





Auch dieser Motor ist mit Normalbenzin zufrieden. Er kann mit einem E-Starter, aber auch mit dem Kickstarter zum Leben erweckt werden. Seine Laufruhe bezeichnet die Zeitschrift MOTORRAD in ihrem ersten Fahrtbericht als beeindruckend. Und seine Elastizität drückt sich z.B. in seiner Fähigkeit aus, mit 60 km/h im großen Gang ruckfrei durch die Stadt zu summeln.

In Verbindung mit einem 6-Ganggetriebe steht für jede Fahrsituation immer die volle Leistung zur Verfügung. Und ihr niedriges Gewicht von nur 196 kg machen sie zu einem extrem handlichen Motorrad, das für die kurvige Landstraße reines Fahrvergnügen bedeutet!

Auch die Ausstattung kann sich sehen lassen. Die Sekundärkette ist eine verschleißarme, mit Gummiringen zwischen den Laschen ausgestattete Kette, die lange Nachstell-Intervalle und lange Lebensdauer verspricht.

Die 4-in-2-Auspuffanlage bleibt durch die Doppelwandigkeit der Krümmer blank und schön. Das Auspuffgeräusch ist ein „ziviler Ohrenschmaus“!

Die schräggestellten Instrumente weisen eine digitale Ganganzeige auf, die bei 6 Gängen als besonders angenehm empfunden werden muß.

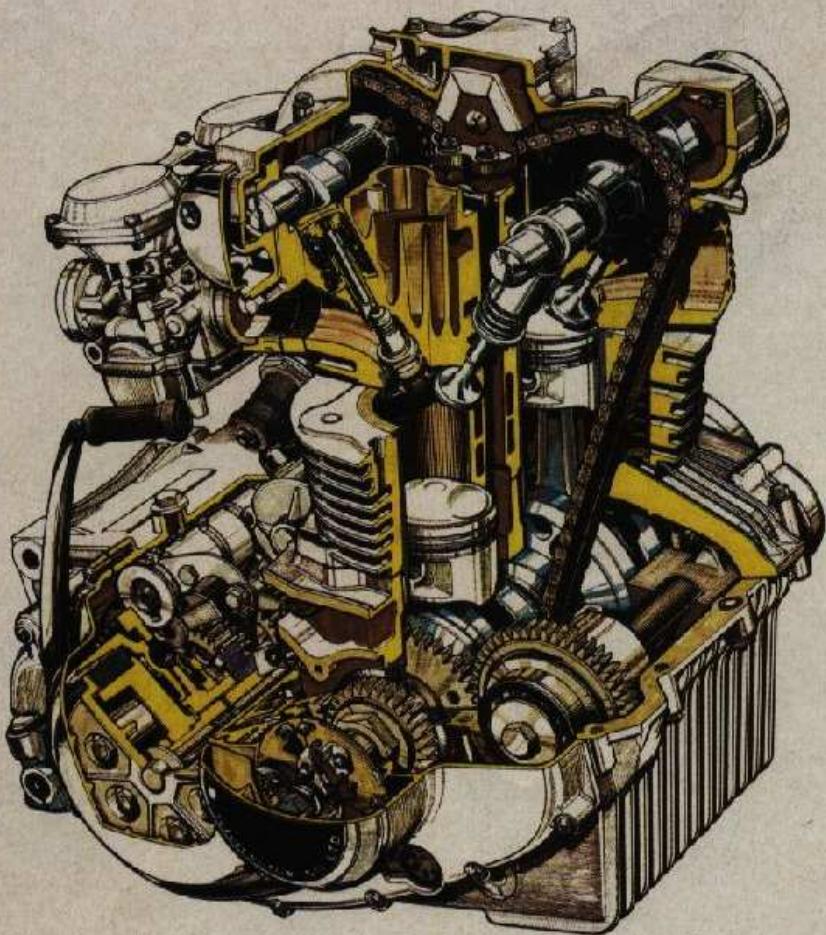
Wegen der hohen Leistung gab man dieser Maschine eine Doppelscheibenbremse vorn, während eine Trommelbremse im Hinterrad für wirkungsvolle Verzögerung sorgt.

Nach Leistung, Aussehen und Preis kann man wirklich die Qual der Wahl empfinden zwischen der ganz großen GS 750. Und der großen GS 550!





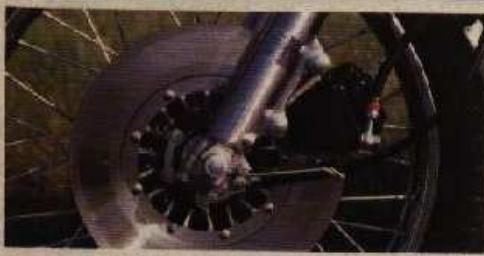
GS 400



Die GS 400 ist die Sportskanone für alle Viertaktfreunde, die Freude an excellenter Technik und hoher Leistung zu kleineren Preisen haben wollen.

Deshalb gibt es diese Vierhunderter in einer 34 und in einer 27 PS Version. Unterschied liegt in der Nockenwelle. Während aber die stärkere Maschine natürlich etwas mehr Spitzenleistung abgibt, glänzt die 27 PS Version durch ein nutzbares breites Drehzahlband.

Der drehfreudige DOHC Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und einer Ausgleichswelle mit 65 mm Bohrung und 60 mm Hub ist geradezu ein Musterbeispiel für leisen, vibrationsarmen, kultivier-





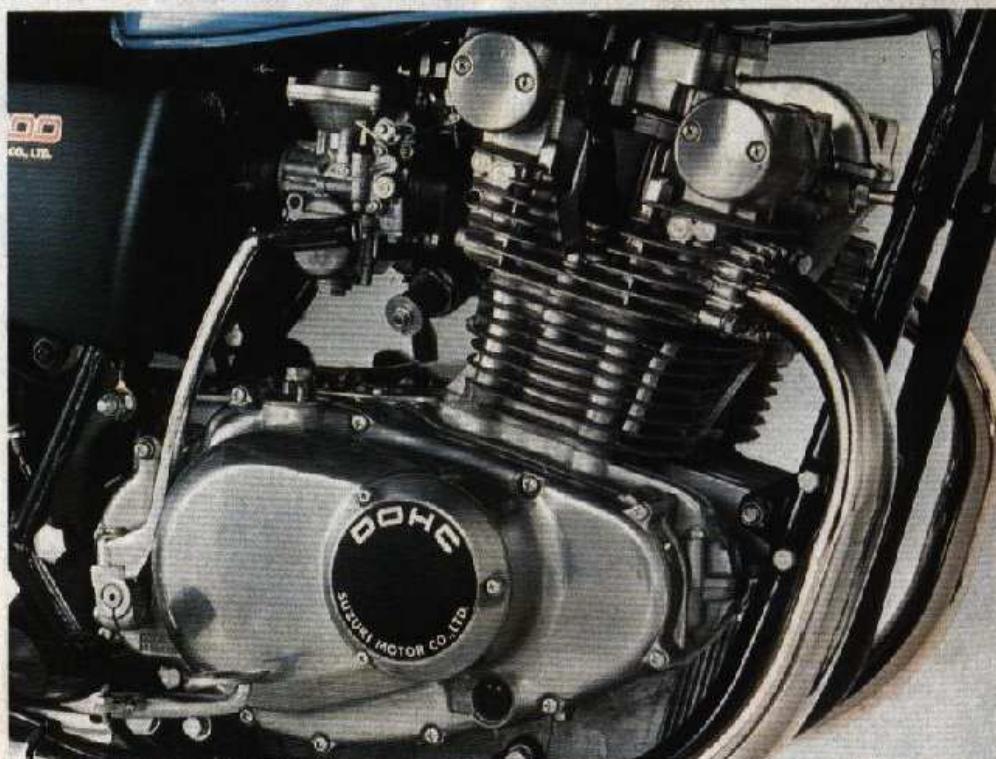
ten Motorlauf. Auch er ist ein Kurzhuber, dessen Kolbengeschwindigkeit für lange Lebensdauer sorgt.

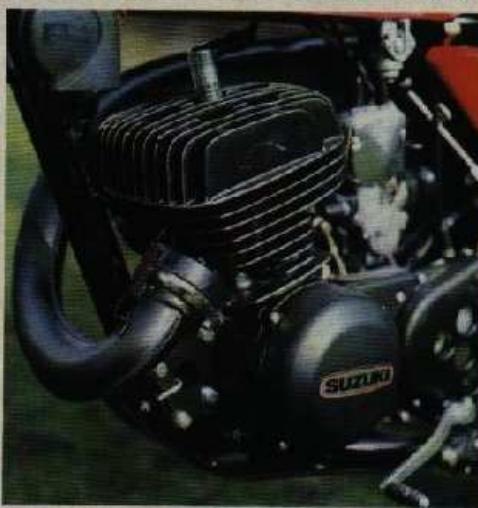
Die Zeitschrift PS lobt in ihrem ersten Fahrbericht die Elastizität und das lochfreie Durchzugsvermögen.

Auch das Fahrwerk mit der für japanische Motorräder ungewöhnlich aufwendigen Nadellagerung der Hinterradschwinge entspricht der Motorleistung. Federung und Dämpfung sind sportlich, aber nicht hart. Spurhaltung und Handling geben dieser Maschine ihre saubere Straßenlage.

Auch die Qualität der Verarbeitung und die Ausstattung sind einen Blick, wenn nicht einen Vergleich wert.

Scheibenbremse vorn, E- und Kickstarter, 6-Ganggetriebe, ein Rennheck mit großer Rückleuchte und kleinem Kofferraum, bequeme Sitzbank, gutliegende Hebel und ein formal besonders glücklich gelungenes Instrumenten-Board mit digitaler Ganganzeige vervollständigen ein Motorrad, das auf kurzen wie auf lange Strecken problemloses, reines Fahrvergnügen verspricht.





TS 250

Diese „Enduro“ ist ein glücklicher Kompromiß zwischen Straßen-, Gelän- und Trial-Motorrad – eine Maschine, die sich ebenso gut und gern über die Autobahn jagen läßt, wie durch schweres Gelände.

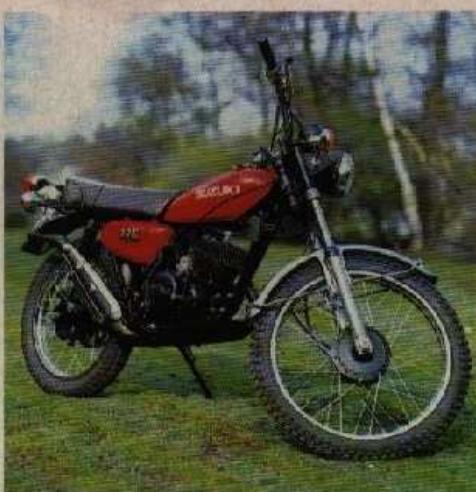
Mit ihren 111 kg Leergewicht ist die TS 250 extrem leicht, mit dem SUZUKI Moto Cross-verwandten Rahmen extrem stabil und mit ihrem schlitzgesteuerten, kurzubigen 17 PS Einzylindermotor extrem leistungsstark.

Dabei sind Motor-Charakteristik und Fahreigenschaften so gutmütig, daß auch ein Anfänger schon risikolos große Sprünge wagen kann. Die Telegabel gehört zu den Besten. Das 5-Gang-Klauengetriebe läßt sich auch nach Meinung kritischer Tester ebenso weich wie exakt schalten. Die kontaktlose Elektronik-Zündung, die CCI Getrennt-Schmierung und z.B. auch der dicht über dem 21" Vorderrad montierte Kotflügel ersparen dem Fahrer viel Arger.

Dies also ist eine Enduro, mit der man nicht nur beim Parken Eindruck machen kann. Sondern vor allem beim Fahren.



SUZUKI



TS 125

Dieses Maschinchen ist ein Musterbeispiel für die Eigenständigkeit der Enduro-Klasse. Mit einem vernünftigen Scheinwerfer, Tacho mit Tageskilometerzähler, absperrbarem Tankverschluß und dicht über dem Reifen sitzenden Vorderkotflügel steht sie einer Straßenmaschine ausrüstungsmäßig in nichts nach. Auf der anderen Seite macht sie die Bodenfreiheit von 260 mm, die Auspuffverlegung, der „Primärrückstarter“, mit dem man den Motor mit gezogener Kupplung starten kann, Hebel, Motorleistung und Getriebeabstufung zu einem perfekten Geländemotorrad ihrer Klasse.



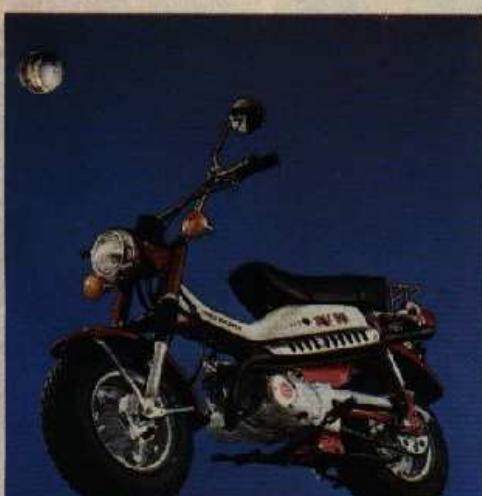
RM 125



RM 250



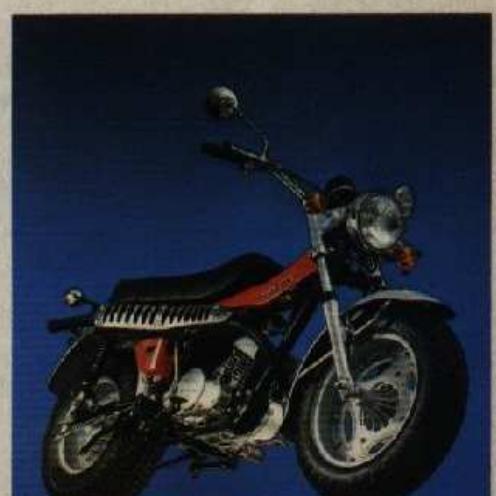
RM 370



RV 50



RV 90



RV 125

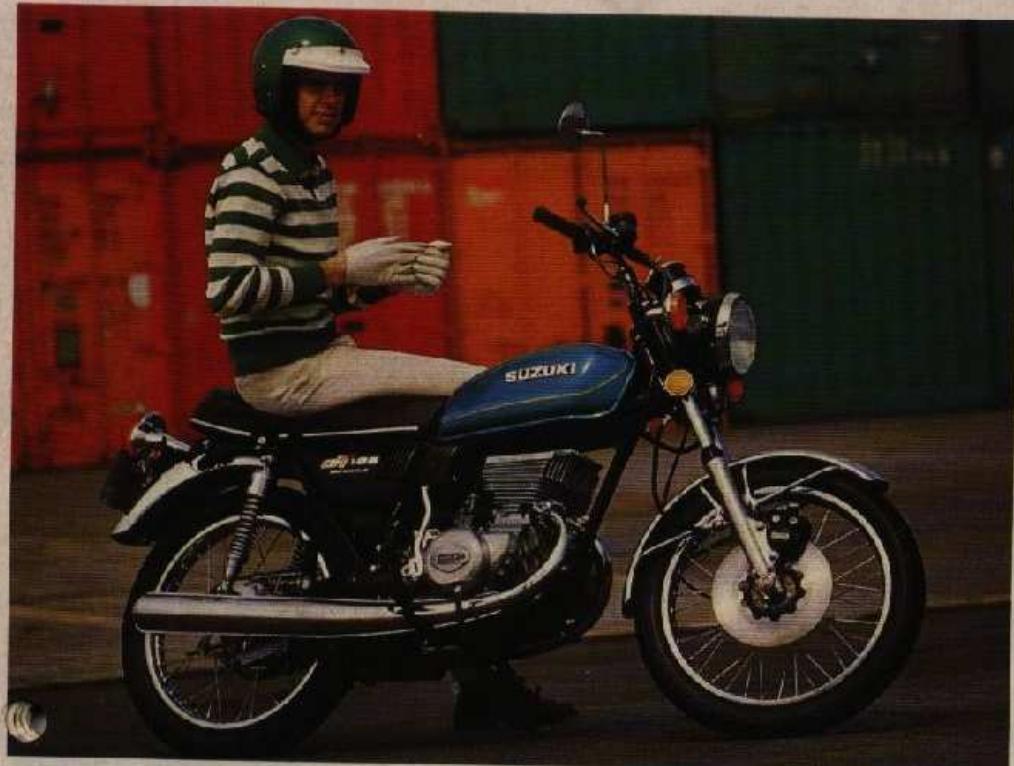
RV 50

RV 50, RV 90, RV 125

Die SUZUKI RV-Modelle sind die Sportskanönchen mit denen man nicht nur gemütlich über Asphaltstraßen rollen, sondern auch durch's Gelände „reiten“ kann. Ihre dicken Reifen werden mit Gras, Sandstrand und sogar mit Schnee spielend fertig.

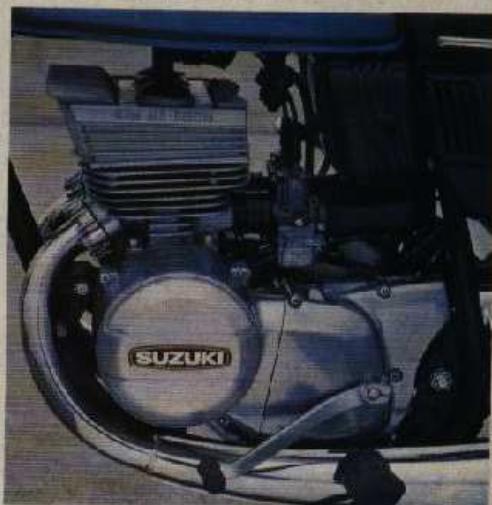
Die RV 50, die Zierlichste, ist das Maschinchen für Führerschein-Klasse III, IV und V-Fahrer – und Fahrerinnent – während die RV 90 und die RV 125 mit ihrer Leistung schon den Motorradführerschein der Klasse I erforderlich machen.





**SUZUKI
CCI
2
TWO STROKE**

**GT
185**



Das ist das Sportskanönen, das weniger durch seine herkömmliche Technik als durch die erzielte Vollkommenheit des Normalen beeindruckt.

In einem leichten, in Federung und Dämpfung wohlabgestimmten Fahrwerk sitzt der ungewöhnlich temperamentvolle,

elastische Zweizylinder-Zweitaktmotor mit 15 PS. Mit CCI Getrennt-Schmierung, elektrischem Anlasser und Scheibenbremse vorn ein gutaussehendes und gut ausgestattetes Motorrad für die anspruchsvollen Jungen!



**SUZUKI
CCI
2
TWO STROKE**

**GT
125**



Mit dieser „Hornisse“, wie MOTORRAD sie in ihrem Testbericht nannte, bestätigt SUZUKI seinen Ruf, die kultiviertesten Zweitaktmotoren zu bauen.

Dieser Zweizylinder Zweitakter mit 14,2 PS, 5-Ganggetriebe, Oldruckscheibenbremse vorn und CCI Getrennt-Schmierung ist der rechte Start für alle

Führerschein-Klasse 1 Absolventen, die mehr fahren wollen als zahlen. Denn diese Versicherungsklasse ist akzeptabel.



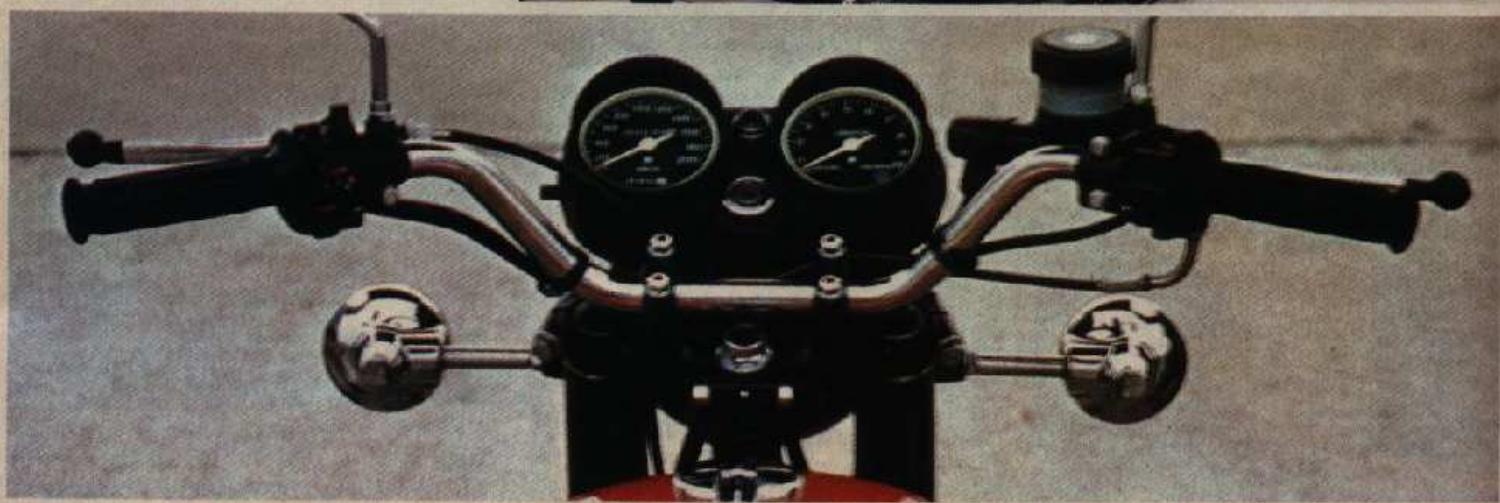
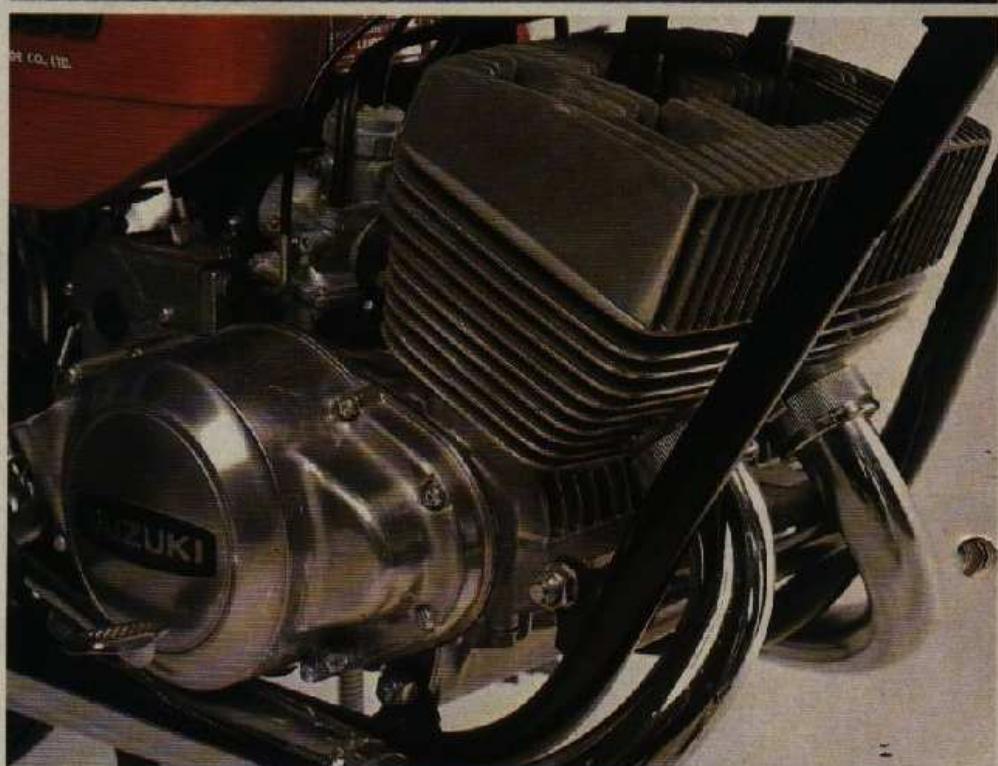
GT 250

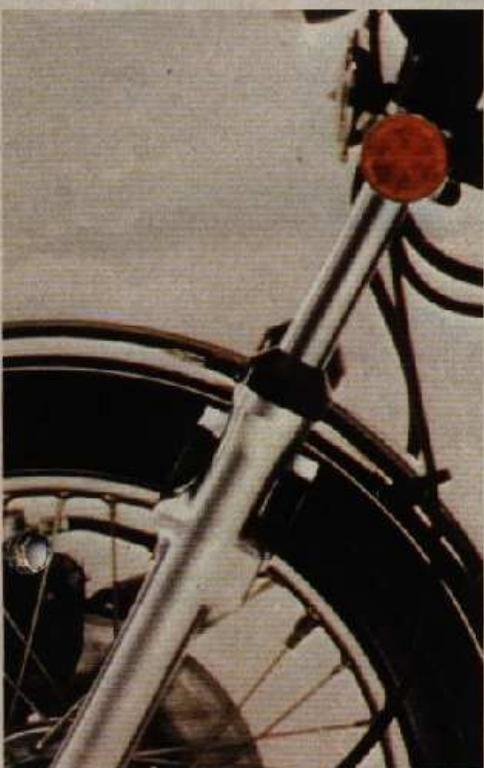
Die GT 250 demonstriert überzeugend, wieviel Fahrspaß diese Versicherungsklasse bietet.

Denn dieser Hochleistungs-Zweitakter mit zwei Zylindern und 27 PS hat nicht nur hervorragende Beschleunigungszeiten und Endgeschwindigkeitswerte zu bieten, sondern glänzt mit einem Maß an Elastizität und Laufkultur an Zuverlässigkeit und Haltbarkeit, die vor einigen Jahren noch für undenkbar gehalten wurden.

Lassen Sie sich einmal vormachen, wie eine GT 250 im ersten, im zweiten, im dritten, im vierten, im fünften – und auch im sechsten Gang aus einem Bummeltempo ruckfrei, seidenweich beschleunigt werden kann!

Erleben Sie einmal den Leistungsunterschied zwischen einer SUZUKI mit einem Mann allein und einer SUZUKI mit Sozia: Sie werden es nicht glauben, aber es gibt keinen nennenswerten Leistungsabfall!





ist als der Motor. Das heißt, er sorgt für Fahrwerkstabilität, Straßenlage und Komfort.

Immer wieder gelobt wird an SUZUKI-Motorrädern das Handling durch eine besonders gekonnte Lenkgeometrie. Sie gewährleistet sowohl einwandfreie Geradeauslaufegenschaften als auch eine Kurvenwilligkeit, die den SUZUKI-Fahrer verführen kann, auch enge Runden frecher zu nehmen als andere Motorradfreunde.

Der Fahrleistung entsprechend gibt sich die hydraulische Scheibenbremse. Sie ist eine „Zweifingerbremse“, die selbst auf nasser Fahrbahn noch fein zu dosieren ist.

Die Teleskopgabel spricht auf Bodenunebenheiten leicht an. Und auch die verstellbaren Federbeine sind für komfortables Fahren auf langen Strecken optimal ausgelegt.

Ausstattung und Verarbeitungs-Qualität der GT 250 sind Beispiele für den hohen SUZUKI-Fertigungsstandard. Wer sich in dieser Leistungs Preis und Versicherungs-Klasse für die GT 250 entscheidet, wird einfach nicht enttäuscht.

Sie geht selbst mit Sozia noch ihre 130 km/h!

Die sprichwörtlich gewordene Narrensicherheit der SUZUKI-Zweitakter kommt aber auch nicht von ungefähr. Sondern zum Beispiel von dem aufwendigen SUZUKI-CCI-System, einer Getrenntschmierung, die in jedem Betriebsbereich die genau erforderliche Dosis Öl liefert, die Umwelt jedoch vor blauen, übelriechenden Qualmwolken verschont. Der Fahrer hat weder Mühe beim Tanken noch bei der Olkontrolle. Ein Schaluch signalisiert die vorhandene Menge.

Dieser wunderschöne Motor sitzt in einem verwindungssteifen Doppelschleifen-Rohrrahmen, der eher noch schneller



GT 550



Diese Sportskanone ist ein Leckerbissen für alle Freunde feuriger Zweitakter. Ihr Dreizylindermotor leistet 47 PS, die bereits ab 4500 /m einen atemberaubenden Schub produzieren.

Die Zylinderlaufbahnen sind nach dem sogenannten SCM-Verfahren beschichtet, wodurch eine extrem magere Einstellung der Ölspülung möglich wurde. Das bedeutet: An den Auspuffenden findet sich nicht die Spur öliger Feuchtigkeit.

Sportlich wie der Motor ist auch das Fahrwerk. Ein ideal geformter Lenker, richtig liegende Hebel und eine ermüdungsfreie Sitzposition lassen auch lange Strecken auf dieser Maschine zu einem ungetrübten Fahrvergnügen werden.





GT 380



Sie ist die kleinste „dreiläufige“, sprich dreizylindrische Sportskanone. Aber selbst unter Großen noch stark.

Ihr fehlen Vibratoren und Nervosität, denn sie besitzt Laufkultur und Elastizität in höchstem Maße. 6-Ganggetriebe, drehzahlabhängige Getrenntschröpfung (CCI System), Ram Air-Kühlung, digitale Ganganzeige und desmodromische Schiebergestänge-Betätigung der drei Mikuni-Vergaser sind nicht nur imponierende Finessen für das Stammtischgespräch, sondern technische Details mit hohem praktischen Nutzen. Diese Maschine gibt es in einer 34 und in einer 27 PS-Version.



SUZUKI
CCI
2
TWO STROKE
GT
750

Der „Wasserbüffel“ ist die letzte lebende 750er Zweitaktmaschine. Und wie sie lebt!

Drei Zylinder und Wasserkühlung machen sie zum leisesten, kultiviertesten, sanftesten und gleichzeitig kraftvollsten Tourenmotorrad, das man sich denken kann.

Dieser Motor kennt einfach keine Probleme. Ob kalt oder heiß, ob Stadtverkehr oder Weltreise, ob solo oder mit Sozia und allem Urlaubsgapäck – starten, Gas aufziehen und Leistung abrufen – das ist alles eins.

Vielleicht liegt es an der unglaublich großen Zuverlässigkeit, daß dies eine der am häufigsten getesteten Motorräder ist. Ihre urgewaltige Kraft, die sie auch noch respektable Steigungen im 5. Gang ungezügelt nehmen läßt, und ihr laufruhiger Motor heben sie aus dem übrigen Angebot großer Motorräder weit heraus.

Selbstverständlich besitzt auch diese SUZUKI Getrennschmierung, die die Kurbelwellenlager und die Zylinderwände mit Frischöl versorgt, den Ölverbrauch in

Grenzen hält und die Umwelt unbelästigt läßt. Denn blaue Fahne und Gestank sind ihr fremd.

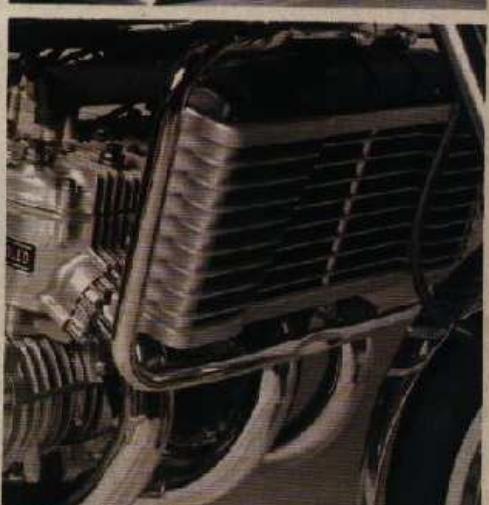
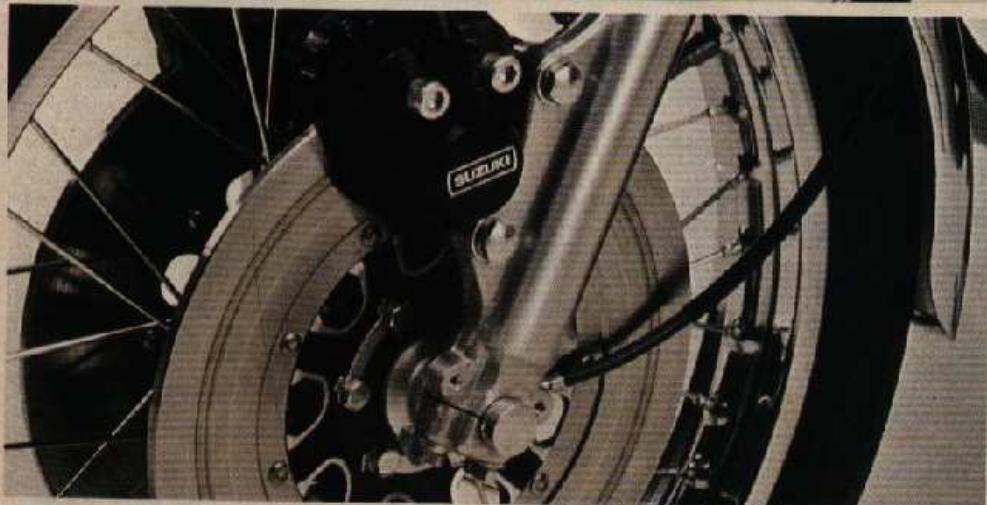
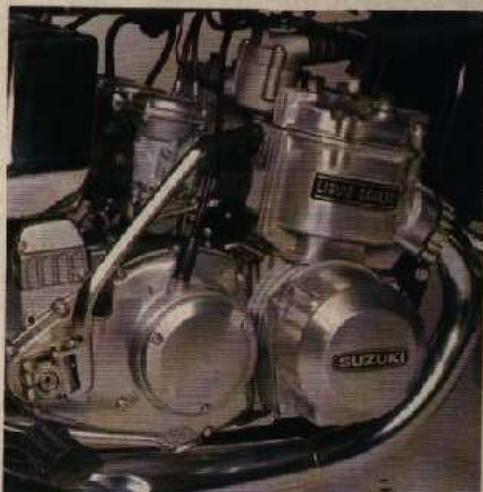
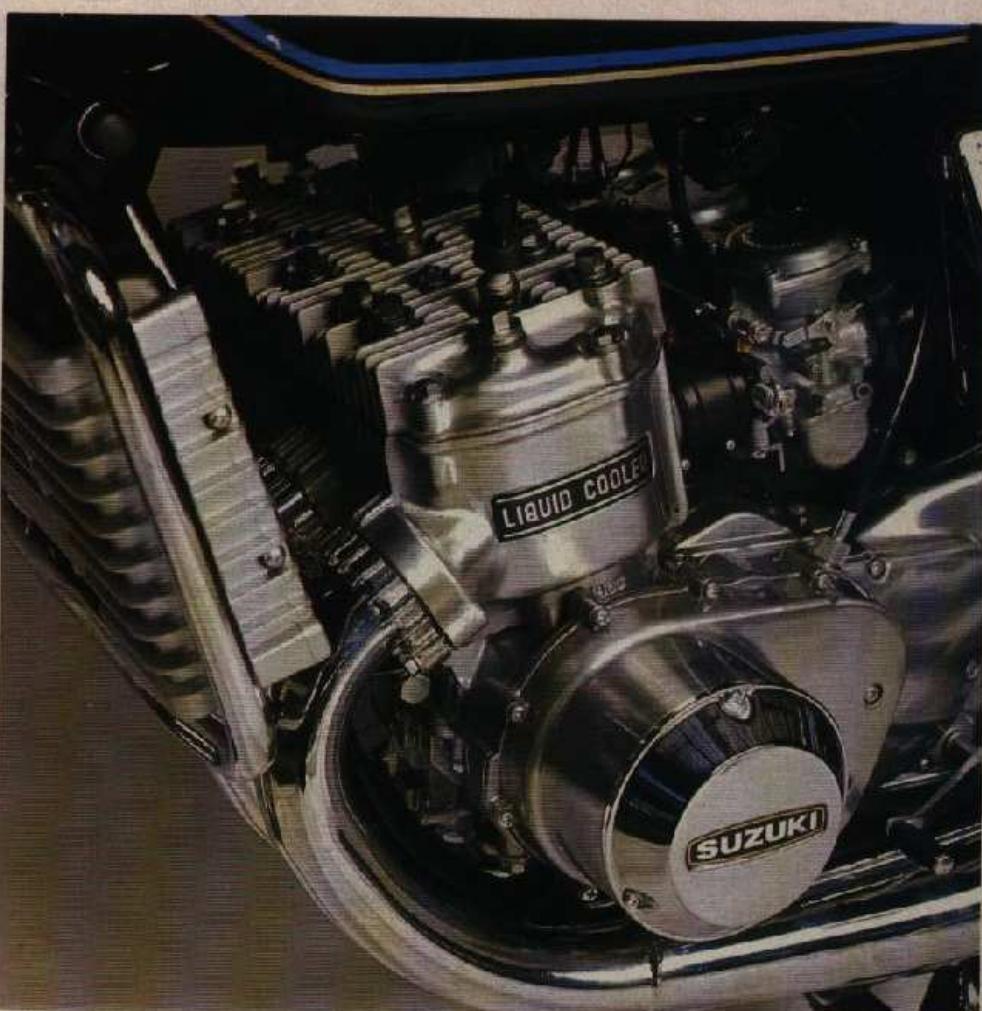
Selbstverständlich wird auch der doppelten Scheibenbremse vorn sowohl bei Hitze wie bei Nässe eine fadingfreie, fein dosierbare Verzögerung bescheinigt.

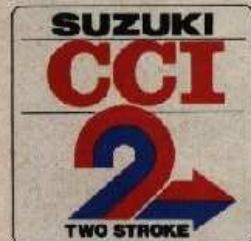
Selbstverständlich ist auch die bei SUZUKI gewohnte Präzision der Instrumente, die Drehzahl und km/h ruhig und genau anzeigen.

Selbstverständlich sind auch die tadellose Straßenlage und der Fahrkomfort, der lange Distanzen ermüdungsfrei und sicher möglich macht.

Selbstverständlich ist die hohe Fertigungs-Qualität, Schweißnähte, Lack und Chrom ein überzeugender, äußerlich sichtbarer Beweis.

Die GT 750 ist ein Motorrad, das einen ganzen Mann verlangt. Einen Mann, der mit dieser Leistung, dieser Laufkultur und dieser Zuverlässigkeit glücklich wird.





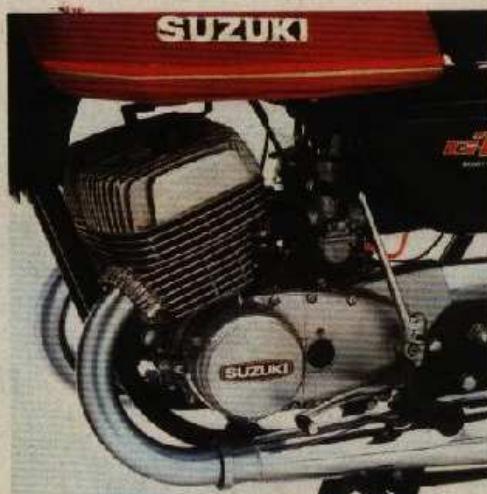
GT 500

Die GT 500 ist die Sportskanone der Leistung, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit in Person. Ihr Zweizylinder-Zweitaktmotor hat 40 PS, die kaum preiswerter zu haben sind. 40 PS, die eine raketenhafte Beschleunigung und ein hohes Dauertempo garantieren.

Die auf alle Bodenwellen fein ansprechende teleskopgabel, die fünffach verstellbaren Federbeine und der verwindungssteife Rahmen geben dieser Fünfhunderter eine optimale Straßenlage und den notwendigen Komfort.

Das SUZUKI CCI Getrennt-Schmier-System macht hohes Dauertempo risikolos, senkt den Ölverbrauch und lässt die Zweitakt-Olauchwolke früherer Zeiten in Vergessenheit geraten.

Wenn es jemals die Erfüllung des Wunschtraums vom absolut problemlosen „Westerwald-Motorrad“ gegeben hat – die GT 500 hätte sich diesen Titel wohl verdient.





RE 5

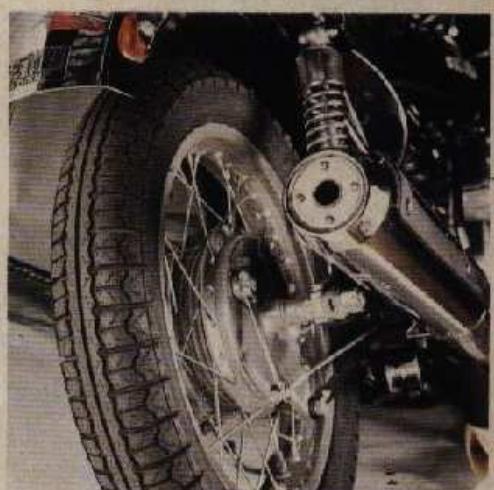
Wer ein Motorrad fahren will, das ihm nicht an jeder Straßenecke begegnet, findet in der Wankel-SUZUKI die gesuchte Exklusivität – ohne Sorge um die Handlichkeit, Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Teileversorgung.

Der flüssigkeitsgekühlte Einkammer-Kreiskolbenmotor, Bauart NSU Wankel, mit 497 ccm Kamervolumen, leistet 62,8 PS bei 6500 1/min, entwickelt aber schon bei niedrigeren Drehzahlen ein imponierendes Durchzugsvermögen. Dabei begeistern die Vibrationsarmut und die Laufkultur den verwöhntesten Fahrer.

Das aufwendige Zündsystem mit zwei Unterbrechern, die Register-Vergaseranlage mit Beschleunigerpumpe, die zweifache Kühlung durch Wasser und das Motorenöl und die ausgetüftelte Auspuffanlage mit dem sonoren Ton tragen zur Gebrauchstüchtigkeit und Zuverlässigkeit dieser Tourenmaschine bei.

Mit einer Doppelscheibenbremse vorn, der verschleißarmen Sekundärkette mit eingeschlossenem Hochleistungsschmierfett und das reichhaltige Instrumenten-Board mit digitaler Ganganzeige vervollständigen die Ausstattung.

Die RE 5 Rotary ist kein Motorrad für jedermann.

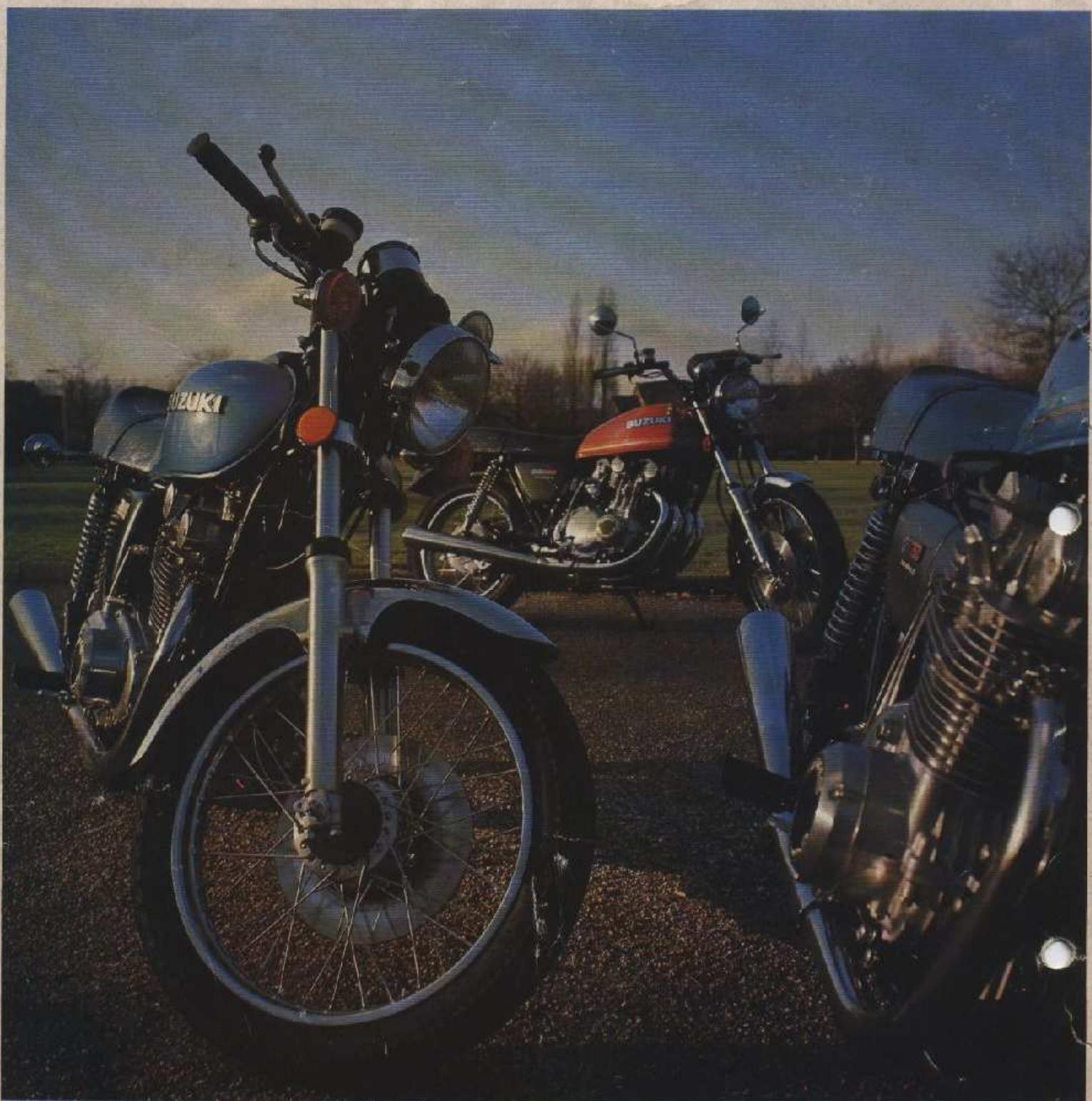




| TECHNISCHE DATEN | GS 750 | GS 550 | GS 400 | TS 125 | TS 250 | RM 370 | RM 250 | RM 125 | RV 50 |
|----------------------------|--|--|--|---|---|---|---|---|---|
| Motortyp | 4-takt, zwei obenliegende Nockenwellen | 4-takt, zwei obenliegende Nockenwellen | 4-takt, zwei obenliegende Nockenwellen | 2-takt, Kolben gesteuert | 2-takt, Kolben und Membran gesteuert | 2-takt, Kolben und Membran gesteuert | 2-takt, Kolben und Membran gesteuert | 2-takt, Kolben und Membran gesteuert | 2-takt, Membran gesteuert |
| Zylinderzahl | 4 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Kühlung | Luft | Luft | Luft | Luft | Luft | Luft | Luft | Luft | Luft |
| Hubraum | 748 cc | 549 cc | 398 cc | 123 cc | 246 cc | 372 cc | 246 cc | 123 cc | 49 cc |
| Bohrung x Hub | 65 x 56,4 mm | 56 x 55,8 mm | 65 x 60 mm | 56 x 50 mm | 70 x 64 mm | 77 x 80 mm | 67 x 70 mm | 54 x 54 mm | 41 x 37,8 mm |
| Verdichtung | 8,7 : 1 | 8,6 : 1 | 8,5 : 1 | 6,7 : 1 | 7,0 : 1 | 7,6 : 1 | 7,8 : 1 | 8,0 : 1 | 6,3 : 1 |
| Nennleistung in DIN ps/min | 63/8800 | 49/9000 | 27/7400 | 10/7500 | 16,86/5500 | 43/7000(SAE) | 37/8000(SAE) | 26,5/10.750 (SAE) | 1,95/5000 |
| Max. Drehmoment in KgM/min | 5,3/8100 | 4,06/7500 | 2,72/6600 | 1,2/6500 | 2,38/5000 | 4,63/6500 (SAE) | 3,55/6500 (SAE) | 1,82/9500 (SAE) | 0,49/4000 |
| Nennleistung in kW/min | 46,4/8800 | 36,2/9000 | 19,9/7400 | 7,35/7500 | 12,1/5500 | 31,6/7000 (SAE) | 27,2/8000 (SAE) | 19,5/10.750 (SAE) | 1,46/5000 |
| Max. Drehmoment in Nm/min | 52/8100 | 40,2/7500 | 26,7/6600 | 11,8/6500 | 24/5000 | 45,4/6500 (SAE) | 34,8/6500 (SAE) | 17,9/9500 (SAE) | 4,8/4000 |
| Vergaser | 4 Mikuni VM 26 SS | 4 Mikuni VM 22 SS | 2 Mikuni BS 34 | 1 Mikuni VM 24 SH | 1 Mikuni VM 28 SS | 1 Mikuni VM 36 SS | 1 Mikuni VM 36 SS | 1 Mikuni VM 32 SS | 1 Mikuni VM 14 SC |
| Gänge | 5 | 6 | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 4 |
| Anlasser | Elektrisch und Kick | Kick und Elektrisch | Kick und Elektrisch | Kick | Kick | Kick | Kick | Kick | Kick |
| Elektrische Anlage | 12 V | 12 V | 12 V | 6 V | 6 V | | | | 6 V |
| Zündanlage | Batterie/Spulen | Batterie/Spulen | Batterie/Spulen | Schwungmagnet/Spulen | Elektronisch/Kontaktlos | Elektronisch/Kontaktlos | Elektronisch/Kontaktlos | Elektronisch/Kontaktlos | Schwungmagnet/Spulen |
| Federung vorn | Teleskopgabel Ölgedämpft | Teleskopgabel Ölgedämpft | Teleskopgabel Ölgedämpft | Teleskopgabel Ölgedämpft | Teleskopgabel Ölgedämpft | Teleskopgabel Ölgedämpft | Teleskopgabel Ölgedämpft | Teleskopgabel mit Luftdruckfederung Ölgedämpft | Teleskopgabel Ölgedämpft |
| Federung hinten | Hinterachschnüre in Nadellagern mit hydraulisch gedämpften verstellbaren Federbeinen | Hinterachschnüre in Nadellagern mit hydraulisch gedämpften verstellbaren Federbeinen | Hinterachschnüre in Nadellagern mit hydraulisch gedämpften verstellbaren Federbeinen | Hinterachschnüre mit hydraulisch gedämpften verstellbaren Federbeinen |
| Bremsanlage vorn | Doppelscheiben | Doppelscheiben | Einscheiben | Trommel | Trommel | Trommel | Trommel | Trommel | Trommel |
| Bremsanlage hinten | Einscheiben | Trommel | Trommel | Trommel | Trommel | Trommel | Trommel | Trommel | Trommel |
| Reifen vorn | 3,25 H 19 - 4 PR | 3,25 H 19 - 4 PR | 3,00 S 18 - 4 PR | 2,75 - 21 - 4 PR | 3,00 - 21 - 4 PR | 5,4 - 10 - 4 PR |
| Reifen hinten | 4,00 H 18 - 4 PR | 3,75 H 18 - 4 PR | 3,50 S 18 - 4 PR | 3,25 - 18 - 4 PR | 4,00 - 18 - 4 PR | 4,60 - 18 - 4 PR | 4,60 - 18 - 4 PR | 4,10 - 18 - 4 PR | 5,4 - 10 - 4 PR |
| Gesamtlänge | 2240 mm | 2190 mm | 1985 mm | 2050 mm | 2180 mm | 2140 mm | 2140 mm | 2060 mm | 1625 mm |
| Gesamtbreite | 735 mm | 725 mm | 700 mm | 770 mm | 855 mm | 840 mm | 840 mm | 840 mm | 775 mm |
| Gesamthöhe | 1145 mm | 1120 mm | 1060 mm | 1155 mm | 1130 mm | 1200 mm | 1200 mm | 1120 mm | 985 mm |
| Radstand | 1490 mm | 1435 mm | 1385 mm | 1310 mm | 1405 mm | 1440 mm | 1440 mm | 1405 mm | 1095 mm |
| Bodenfreiheit | 150 mm | 150 mm | 155 mm | 235 mm | 240 mm | 265 mm | 265 mm | 300 mm | 125 mm |
| Tankinhalt | 18 L | 17 L | 14 L | 7 L | 10 L | 8 L | 8 L | 6 L | 3,5 L |
| Gewicht | 246 kg | 218 kg | 185 kg | 105 kg | 128 kg | 102 kg | 97 kg | 88 kg | 88 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 200 km/h | 180 km/h | 150 km/h | 105 km/h | 120 km/h | - | - | - | 40 km/h |



| RV 90 | RV 125 | GT 125 | GT 185 | GT 250 | GT 380 | GT 500 | GT 550 | GT 750 | RE 5 |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2-takt, Membran gesteuert | 2-takt, Kolben gesteuert | NSU/Winkel |
| 1 Luft | 1 Luft | 2 Luft | 2 Luft | 2 Luft | 3 Luft | 2 Luft | 3 Luft | 3 Kühl- flüssigkeit | 1 rotor Kühl- flüssigkeit |
| 87 cc 50 x 45 mm 8,2 : 1 6,3/6000 | 123 cc 56 x 50 mm 6,3 : 1 8/6000 | 124 cc 43 x 43 mm 6,8 : 1 14,2/9500 | 184 cc 49 x 49 mm 7,0 : 1 15/7500 | 247 cc 54 x 54 mm 7,3 : 1 26/7500 | 371 cc 70 x 64 mm 7,0 : 1 27/6500 | 492 cc 61 x 62 mm 6,6 : 1 38/6000 | 543 cc 70 x 64 mm 6,8 : 1 48/7500 | 738 cc 70 x 64 mm 6,9 : 1 63/6500 | 497 cc — 8,6 : 1 63/6500 |
| 0,98/4000 | 0,98/5500 | 1,3/9000 | 2,1/6000 | 2,5/7000 | 3,0/6000 | 5,3/6000 | 5,35/6000 | 7,7/5500 | 7,6/3500 |
| 4 4/3000 | 5,9/6000 | 10,4/9500 | 11/7500 | 19,1/7500 | 19,9/6500 | 28/6000 | 35,4/7500 | 46,4/6500 | 46,4/6500 |
| 9,6/4000 | 9,6/5500 | 12,8/9000 | 20,3/6000 | 24,5/7000 | 29,4/6000 | 52/6000 | 52,5/6000 | 75,5/5500 | 74,5/3500 |
| 1 Mikuni VM 17 SC | 1 Mikuni VM 22 SH | 2 Mikuni VM 18 SC | 2 Mikuni VM 20 SC | 3 Mikuni VM 28 SS | 2 Mikuni VM 24 SC | 3 Mikuni VM 32 SC | 3 Mikuni BS 40 | 1 Mikuni 18 - 32 HHD | |
| 4 Kick | 5 Kick | 5 Kick | 5 Kick und Elektrisch | 6 Kick | 6 Kick | 5 Kick | 5 Kick und Elektrisch | 5 Kick und Elektrisch | 5 Kick und Elektrisch |
| 6 V | 6 V | 12 V | 12 V | 12 V | 12 V | 12 V | 12 V | 12 V | 12 V |
| Schwung- magnet/ Spulen | Schwung- magnet/ Spulen | Batterie/ Spulen | Batterie/ Spulen | Batterie/ Spulen | Elektronisch Kontaktlos | Batterie/ Spulen | Batterie/ Spulen | Kontakt- gesteuerte Thyristor- zündung | |
| Teleskop- gabel Ölgedämpft | Teleskop- gabel, Ölgedämpft |
| Hinterrad- schwinge mit Federbeinen | Hinterrad- schwinge mit hydraulisch gedämpften verstellbaren Federbeinen |
| Trommel | Trommel | Einscheiben | Einscheiben | Einscheiben | Einscheiben | Einscheiben | Einscheiben | Doppel- scheiben | Doppel- scheiben |
| Trommel 6,7 - 10 - 4 PR | Trommel 5,4 - 14 - 4 PR | Trommel 2,75 - 18 - 4 PR | Trommel 2,75 - 18 - 4 PR | Trommel 3,00 S 18 - 4 PR | Trommel 3,00 S 19 - 4 PR | Trommel 3,25 S 19 - 4 PR | Trommel 3,25 H 19 - 4 PR | Trommel 3,25 H 19 - 4 PR | Trommel 3,25 H 19 - 4 PR |
| 6,7 - 10 - 4 PR | 6,7 - 12 - 4 PR | 3,00 - 18 - 4 PR | 3,00 - 18 - 4 PR | 3,50 S 18 - 4 PR | 3,50 S 18 - 4 PR | 4,00 S 18 - 4 PR | 4,00 H 18 - 4 PR | 4,00 H 18 - 4 PR | 4,00 H 18 - 4 PR |
| 1825 mm | 1960 mm | 1910 mm | 1980 mm | 2045 mm | 2090 mm | 2205 mm | 2195 mm | 2205 mm | 2200 mm |
| 805 mm | 835 mm | 770 mm | 760 mm | 815 mm | 815 mm | 880 mm | 815 mm | 880 mm | 870 mm |
| 1010 mm | 1055 mm | 1065 mm | 1010 mm | 1130 mm | 1125 mm | 1135 mm | 1180 mm | 1125 mm | 1170 mm |
| 1180 mm | 1305 mm | 1230 mm | 1285 mm | 1310 mm | 1380 mm | 1466 mm | 1465 mm | 1460 mm | 1500 mm |
| 195 mm | 165 mm | 140 mm | 165 mm | 160 mm | 145 mm | 160 mm | 145 mm | 140 mm | 170 mm |
| 4,3 L | 4,7 L | 10 L | 10 L | 15 L | 15 L | 17 L | 15 L | 17 L | 17 L |
| 107 kg | 105 kg | 125 kg | 131 kg | 159 kg | 187 kg | 194 kg | 214 kg | 253 kg | 260 kg |
| 75 km/h | 90 km/h | 120 km/h | 152 km/h | 152 - km/h | 150 km/h | 170 km/h | 182 km/h | 190 km/h | 166 km/h |



 **SUZUKI**
Die Sportskanone!



SUZUKI
Deutschland
Darmstädter
Straße 26
6148 Heppenheim

GRATZER SPORT
5 KÖLN 1 (Am Barbarossaplatz)
Luxemburger Straße 41-43
Tel. (0221) 231776 u. 241364