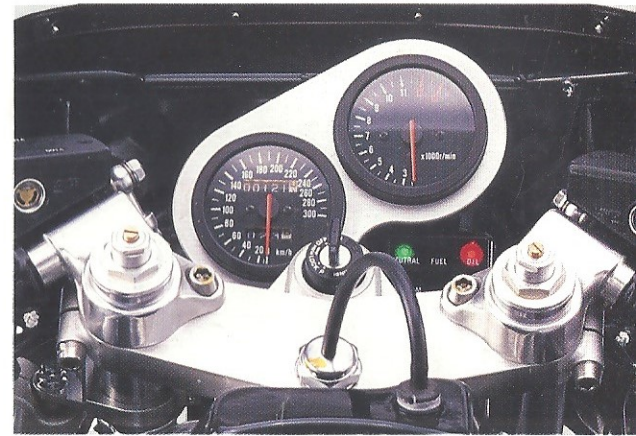
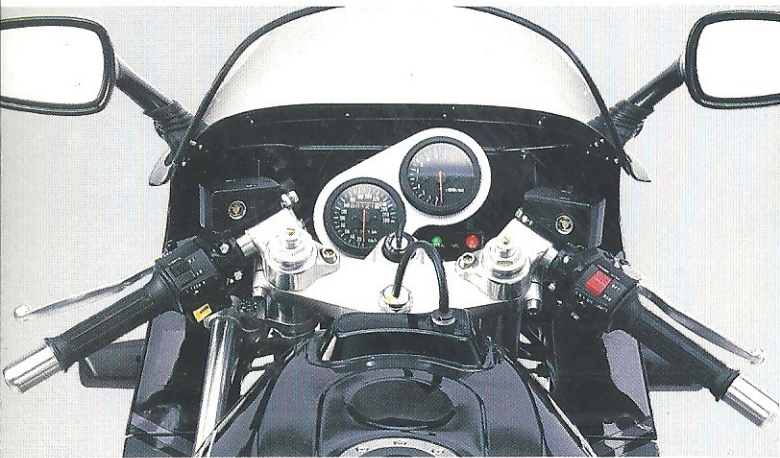


SUZUKI GSX-R 1100



Professionalität in ihrer stärksten Form: GSX-R 1100



Noch lässiger als je zuvor läßt jetzt die neue GSX-R 1100 das Feld der supersportlichen Big Bike-Konkurrenz hinter sich. Allerdings nicht ohne Wermuts-Tropfen: auch die Anforderung an den Besitzer einer GSX-R 1100 ist höher geworden. Klare Warnung: diese 1100er ist nichts für Anfänger. Im „richtigen Moment“, so die Zeitschrift MOTORRAD (1/89), zeigt die GSX-R 1100 zwar ihr „ganzes Können“, aber dennoch: wer das ungeheure Leistungs-Potential der neuen GSX-R 1100 echt genießen möchte, benötigt selbst eine ordentliche Portion Professionalität.

GSX-R 1100 Modell '89: nur für Profis.

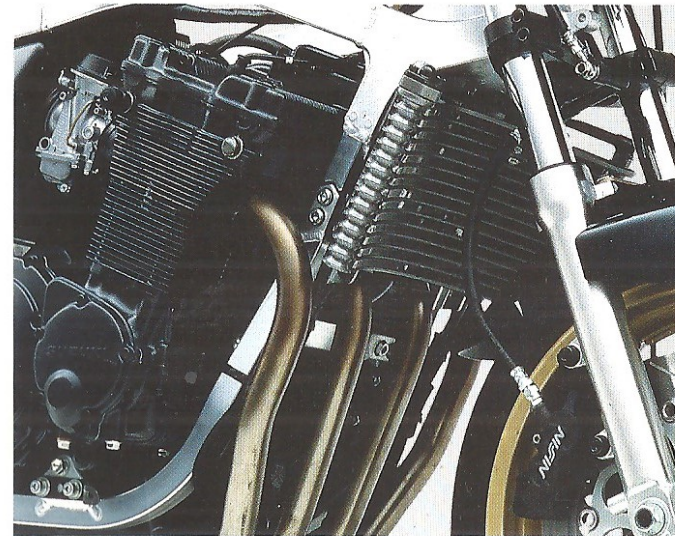




Motor/Fahrleistung:

Ging der alte R-Motor schon ab „wie eine Rakete“ (MOTOR-RAD TEST '88), so sprengt der neue GSX-R1100 Motor die Grenzen des bisher Möglichen. Mit satten 1127 ccm Hubraum, Slingshot-Vergasern und neuer Technik läßt dieses 1100er-Triebwerk im wahrsten Sinne des Wortes alles hinter sich. Bereits im Standgas zieht der Motor los, um dann in einer brachialen Leistungs-Explosion voll zu beschleunigen. Seine Spitzen-Leistung gibt er dabei

schon bei einer niedrigeren Drehzahl als der alte Motor ab. Direkt von zwei Luftkanälen gekühlt und mit Sauerstoff versorgt begeistern die vier-Slingshot-Vergaser vor allem durch ein sagenhaftes



Mehr Hubraum, mehr Drehmoment, brachialer Durchzug: das neue 1100er Triebwerk hält den Piloten bei Laune. Aufwendiger Bogen-Ölkühler mit 20% mehr Kühlfläche bei gleicher Breite.

Ansprechverhalten und eine leichtgängige Betätigung. Entsorgt wird durch eine 4 in 2 Auspuffanlage, die nicht nur das Drehmoment anhebt sondern auch der Optik zugute kommt: das Material ist nichts anderes als rostfreier Stahl.

Fahrwerk/Handling:

Kompromißlos auf Sport konzipiert, zeigt das Fahrwerk der GSX-R1100 erst bei einer forcierten Gangart seine ganze Stärke. Abbremsen, einlenken,

beschleunigen – so fühlt sich die GSX-R1100 am wohlsten. Und nur für diesen Einsatzzweck wurde sie weiter verbessert.

Tief geduckt steht und geht jetzt die neue SUZUKI vorn und hinten auf 17"-Rädern. Ebenso ist der Rahmen optimiert: weniger Nachlauf, kürzerer Radstand und 25% mehr Stabilität sind die wichtigsten Eckdaten. In festeren Händen befindet sich auch das Vorderrad: Die 43er-Telegabel gibt nur dem Fahrer nach. Selbst der enor-

men Verzögerungskraft der neuen Nissin-Bremsen hält sie verwindungsfrei stand. Um gleich bei den Bremsen zu bleiben: unter Profis zählt eine Nissin-Anlage zu den besten der Welt.

Alles vom Feinsten: rostfreier Auspuff, hohlgegossene, superbreite Dreispeichen-Leichtmetallräder, Scheiben-Bremse mit Parallel-Zuganker und nadelgelagerte Kasten-schwinge System Full Floater.



Für Profis die beste der Welt: Nissin-Bremsanlage mit Vierkolben-Bremszangen und schwimmend gelagerten Bremsscheiben.

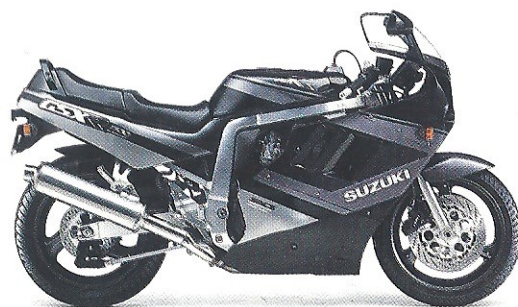
Ausstattung/Komfort:

Wo man auch hinsieht, die GSX-R1100 glänzt und begeistert mit jedem Detail das Liebhaberherz. Schon die Verarbeitung und Politur des Rahmens setzt Maßstäbe, die selbst von manchen Werksrennern nicht gehalten werden. Diese Liebe zum Detail setzt sich auch in der Auspuffanlage fort, die mit ihrem rostfreien Stahl herausfordernd funkelt.



Supersport-Verkleidung mit Luftkanälen neben den Scheinwerfern zur Beatmung und Kühlung der Slingshot-Vergaser.

Aber nicht nur das Auge, auch der Pilot selbst wird verwöhnt: der vierfach einstellbare Handbremshebel und die hydraulisch betätigte Kupplung gehören hier ebenso dazu wie die Supersport-Verkleidung oder die sportliche Sitzhaltung mit Stummel-Lenker, Sitzmulde und zurückgelegten Fußrasten. Fahrleistung und Material machen deshalb die GSX-R1100 Baujahr '89 zu dem Big Bike schlechthin.



Motor: Luft-Öl-gekühlter 4-Takt, 4-Zylinder-Motor in Reihe, Hubraum: 1.127 cm³, Bohrung x Hub: 78 mm x 59 mm, 100 PS (74 kW) bei 8.500 min.⁻¹, max. Drehmoment: 94 Nm/7.000 min.⁻¹, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder, 4 Mikuni BST 36 Vergaser, Ø 36 mm, Elektrostarter, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung.

Kraftübertragung: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, 5-Gang-Getriebe, Primärübersetzung: 1.56, Sekundärübersetzung: 3.2, Getriebeübersetzung: 2.38/1.63/1.25/1.04/0.91, O-Ring-Kette, über 200 km/h.

Fahrwerk: Kastenprofil-Alu-Rahmen mit Vierkant-Unter- und Hinterzügen, Teleskopgabel, Federweg: 120 mm, Dämpfung: hydraulisch, Zugstufe 8fach, Druckstufe 10fach verstellbar, LM-Kastenprofil-schwinge mit stehendem Federbein, Federweg: 140 mm, Dämpfung: hydraulisch mit Druckreservoir, Bremsanlage vorne: hydraulisch Vierkolben-Doppelscheibenbremse gelocht Ø 310 mm, hinten: hydraulisch Einscheibenbremse gelocht Ø 240 mm, Räder/Bereifung vorne: 120/70 ZR17, Räder/Bereifung hinten: MT 4.50 x 17/160/60 ZR17.

Elektrik: elektronische Zündanlage, Drehstrom-generator 420 W, Batterie: 12 V/14 Ah.

Maße und Gewichte: Gesamtlänge: 2.180 mm, Gesamtbreite: 755 mm, Gesamthöhe: 1.150 mm, Radstand: 1.440 mm, Sitzhöhe: 815 mm, Leergewicht vollgetankt: 239 kg, zul. Gesamtgewicht: 430 kg, Tankinhalt: 21 Liter/4,5 Liter Reserve, Farben: weiß/blau, rot/schwarz, schwarz/silber.

