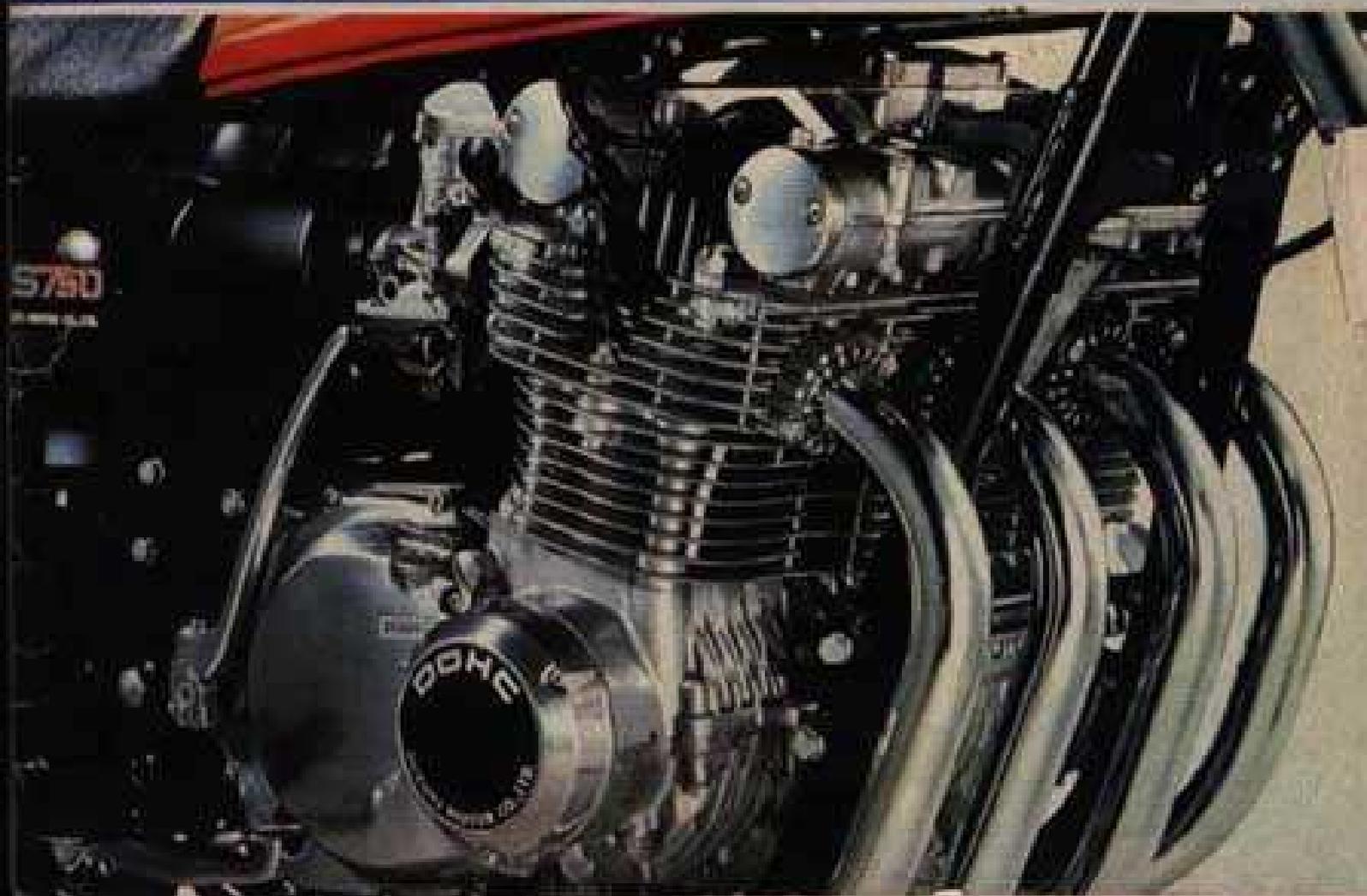
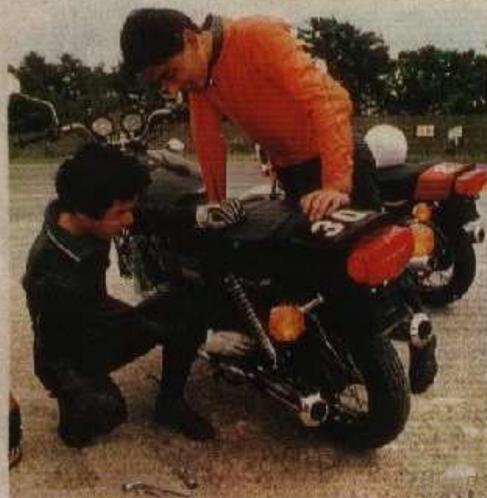




SUZUKI





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 Getrenntschmierung 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.

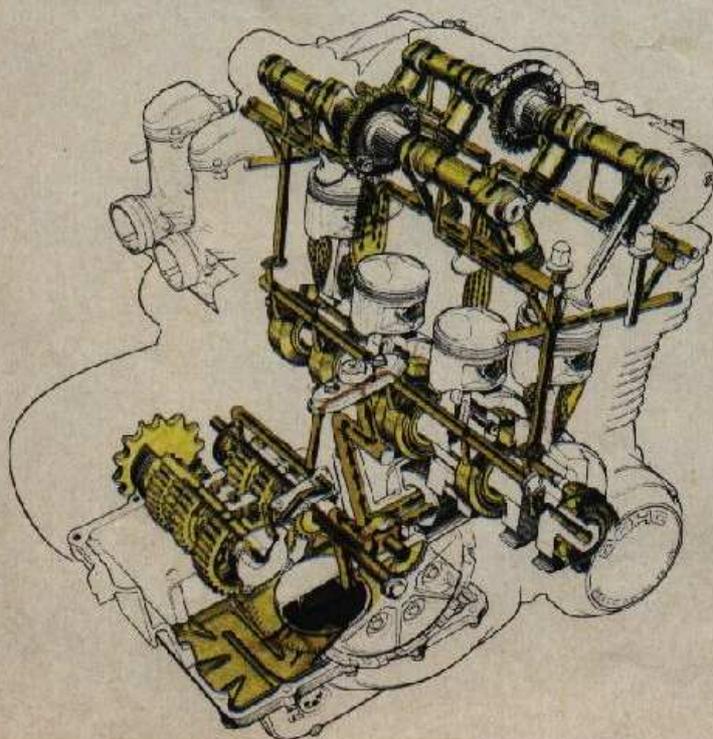
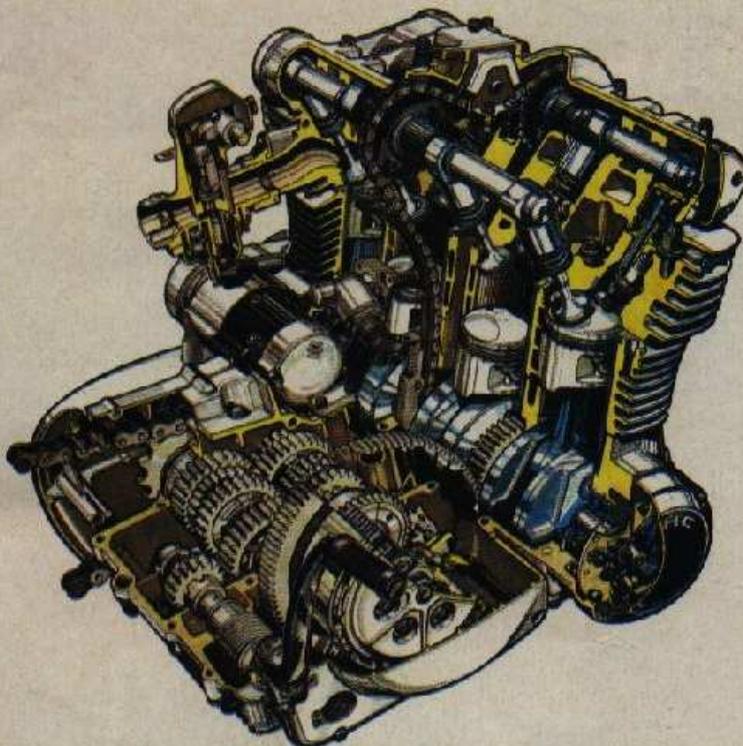
Wir und unsere 5500 Mitarbeiter, unsere Importeure, die SUZUKI-Händler und ihre Mechaniker werden weiterhin bemüht sein, jedem SUZUKI-Fahrer eine Maschine in die Hand zu geben, an der er unter allen Bedingungen und auf allen Straßen eine ungetrübte Freude erlebt.



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 widerspiegelt.

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.

Schnittzeichnungen Motoren

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

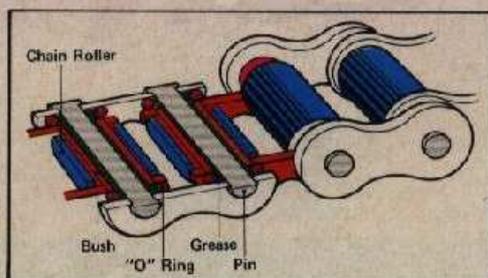
Gespeist werden die Vierzylinder durch vier Mikuni-Rundschieber-Zentralschwimmer-Vergaser mit desmodromischer Schieberbetätigung über Seilzug und Gestänge.

Die beiden oberliegenden 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 Ventilsitze 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

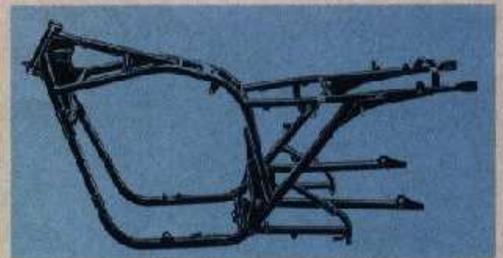
verwindungssteif. Und die Hinterradschwinge ist nadelgelagert, um eine absolut einwandfreie, spielfreie Führung sicherzustellen.

Die Teleskopgabel spricht bei allen Temperaturen auf jede Bodenunebenheit 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 Einzelscheibenbremse eingebaut, deren Beläge bei Hitze wie bei Nässe ohne Verzug ansprechen.

Der Sekundärantrieb erfolgt über eine 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 Sozja 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.

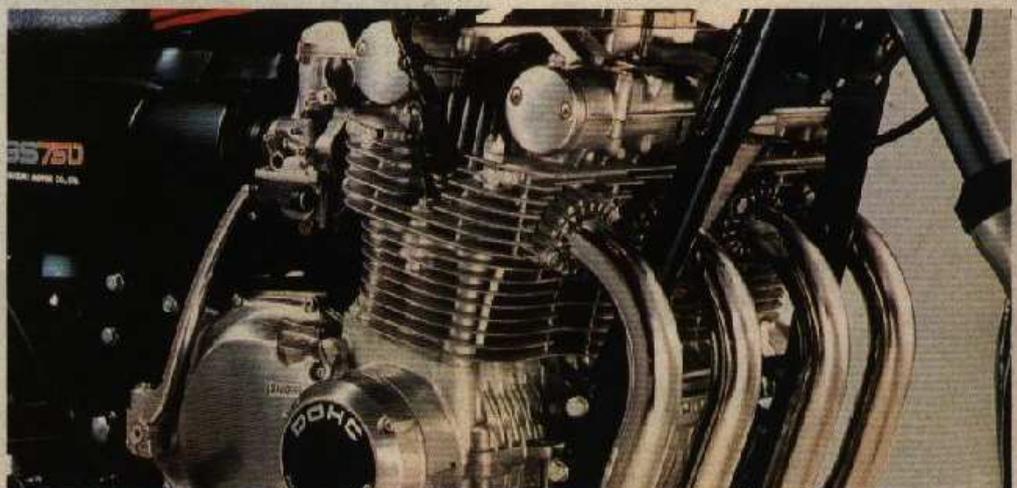
Natürlich kann die GS 750 nicht nur elektrisch, sondern im Notfall auch mit einem Kickstarter angeworfen werden.

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-Utilensilien aufnimmt.

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



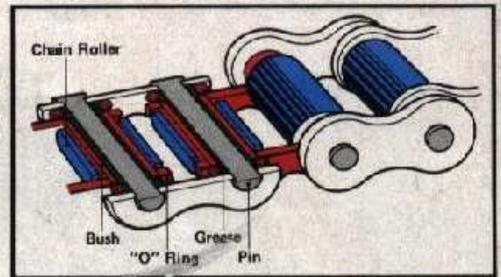


GS 550

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 Posspanner 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 bummeln.

In Verbindung mit einem 6-Ganggetriebe steht für jede Fahr-situation 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!

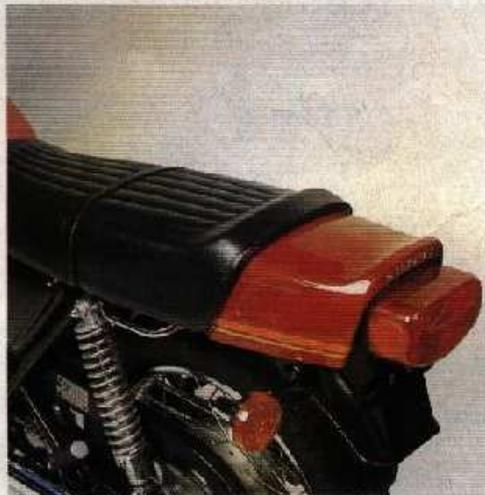
Auch die Ausstattung kann sich sehen lassen. Die Sekundärkette ist eine verschleißarme, mit Gummiringen zwischen den Laschen ausgestattete Kette, die lange Nachstell-Intervalle und lange Lebensdauer verspricht.

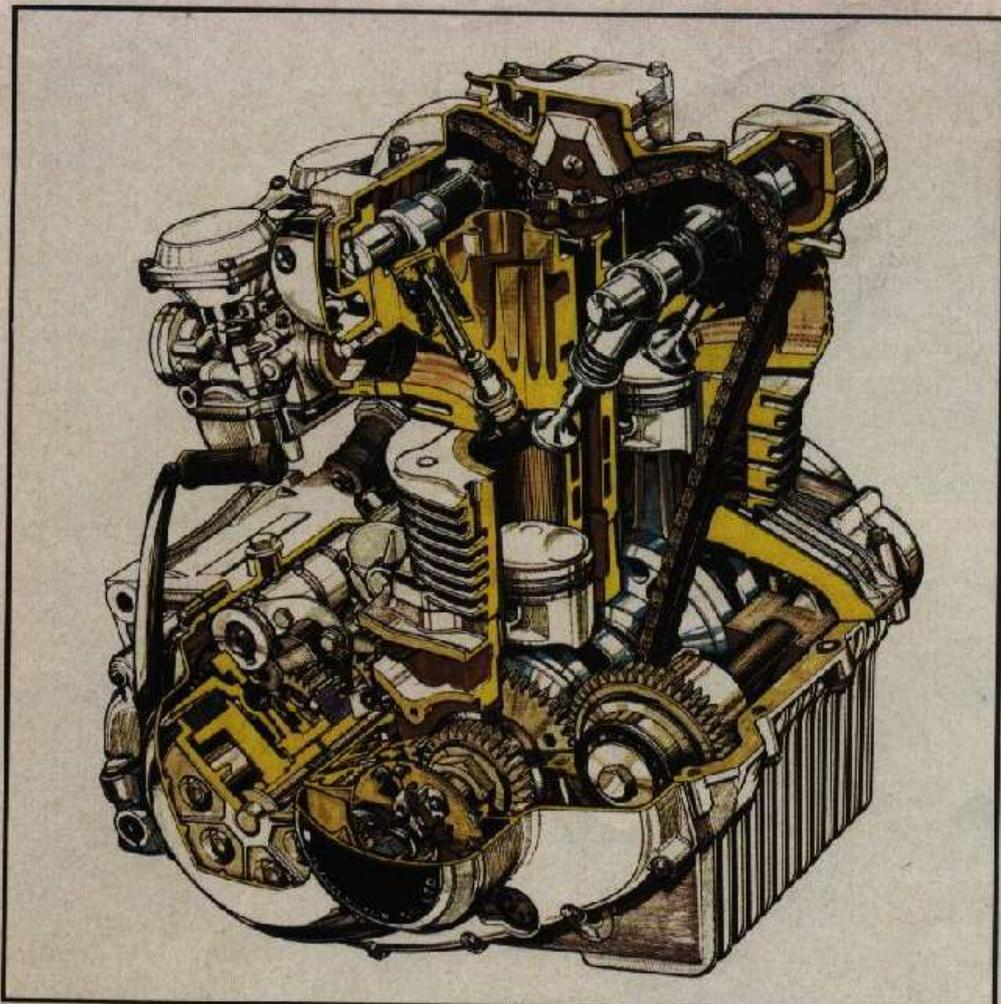
Die 4-in-2-Auspuffanlage bleibt durch die Doppelwandigkeit der Krümmer blank und schön. Das Auspuffgeräusch ist ein „ziviler Ohrenschmaus“!

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





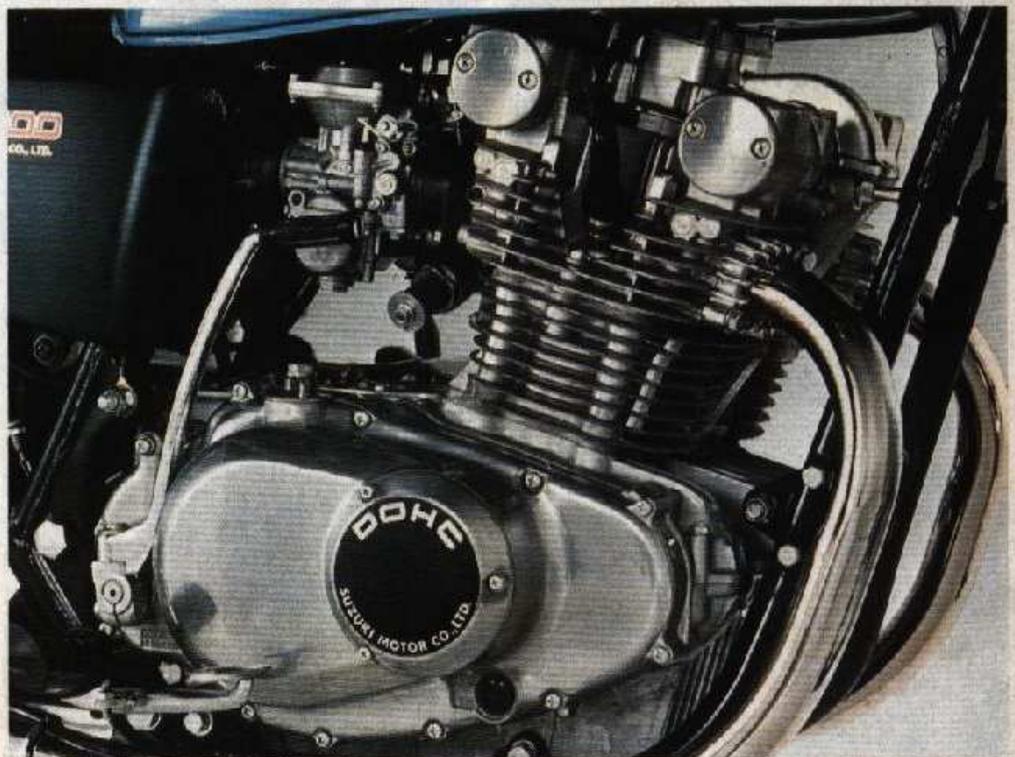
ten Motorlauf. Auch er ist ein Kurzhuber, dessen Kolbengeschwindigkeit für lange Lebensdauer sorgt.

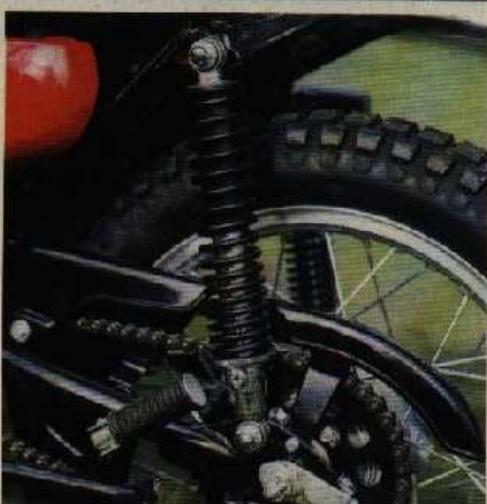
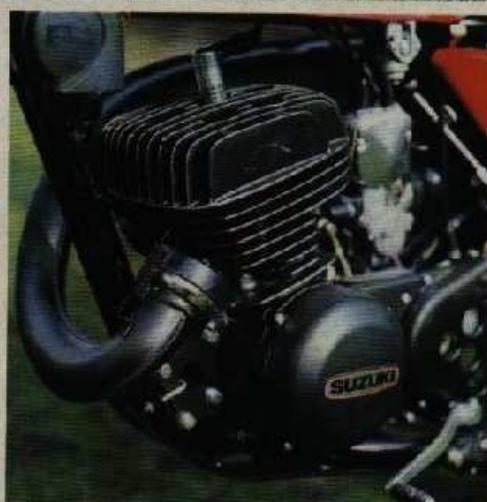
Die Zeitschrift PS lobt in ihrem ersten Fahrbericht die Elastizität und das lochfreie Durchzugsvermögen.

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-, Gelände- 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-varianten Rahmen extrem stabil und mit ihrem schlitzgesteuerten, kurzhubigen 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-Klauengertriebe läßt sich auch nach Meinung kritischer Tester ebenso weich wie exakt schalten. Die kontaktlose Elektronik-Zündung, die CCI Getrenntschmierung 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.



TS 125

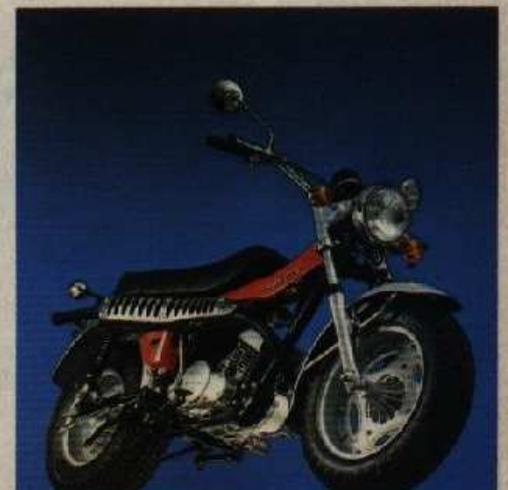
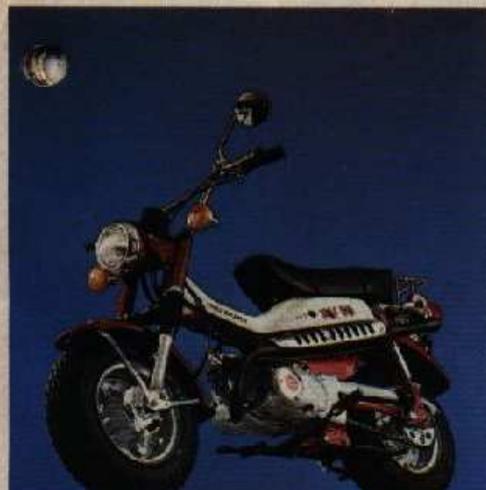
Dieses Maschinchen ist ein Musterbeispiel für die Eigenständigkeit der Enduro-Klasse. Mit einem vernünftigen Scheinwerfer, Tacho mit Tageskilometerzähler, absperrbarem Tankverschluß und dicht über dem Reifen sitzenden Vorderkotflügel steht sie einer Straßenmaschine ausrüstungsmäßig in nichts nach. Auf der anderen Seite macht sie die Bodenfreiheit von 260 mm, die Auspuffverlegung, der „Primärkickstarter“, 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

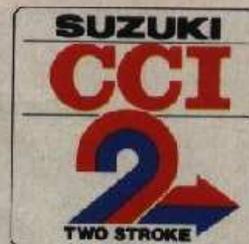
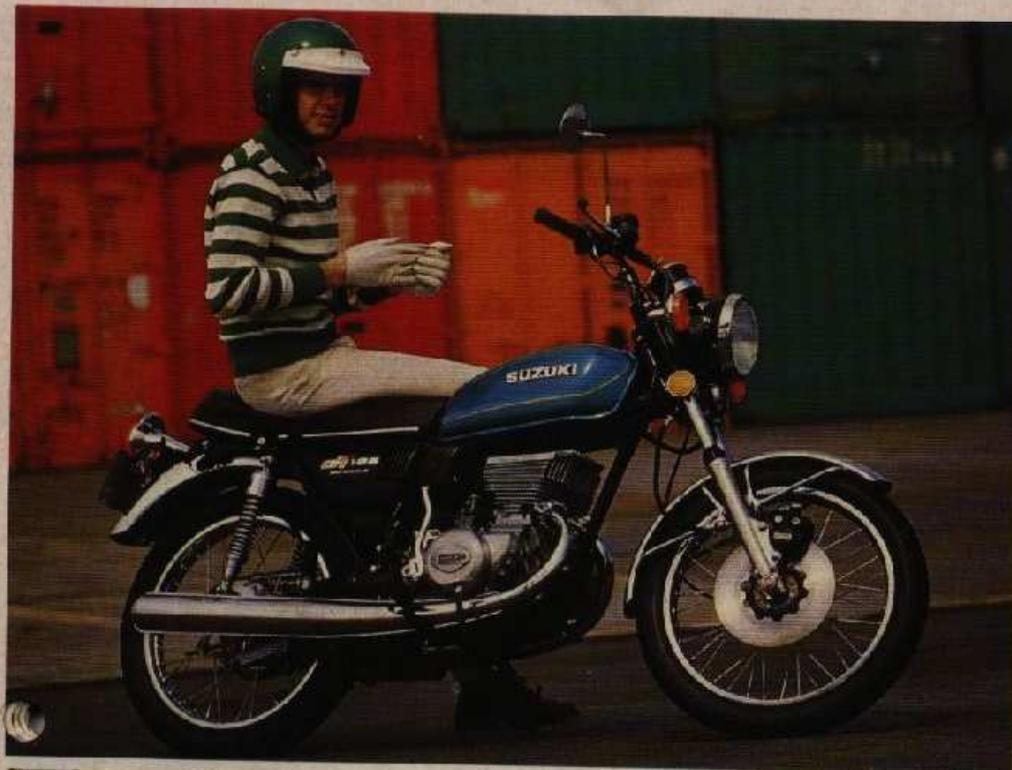
RV 50

RV 50, RV 90, RV 125

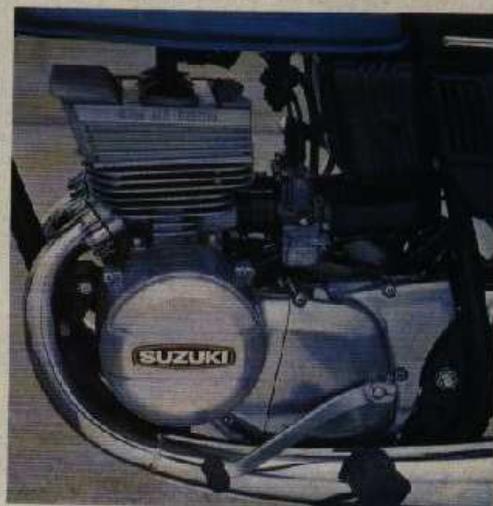
Die SUZUKI RV-Modelle sind die Sportkanönchen mit denen man nicht nur gemütlich über Asphaltstraßen rollen, sondern auch durch's Gelände „reiten“ kann. Ihre dicken Reifen werden mit Gras, Sandstrand und sogar mit Schnee spielend fertig.

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





**GT
185**



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

In einem leichten, in Federung und Dämpfung wohlhabend abgestimmten 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!



**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

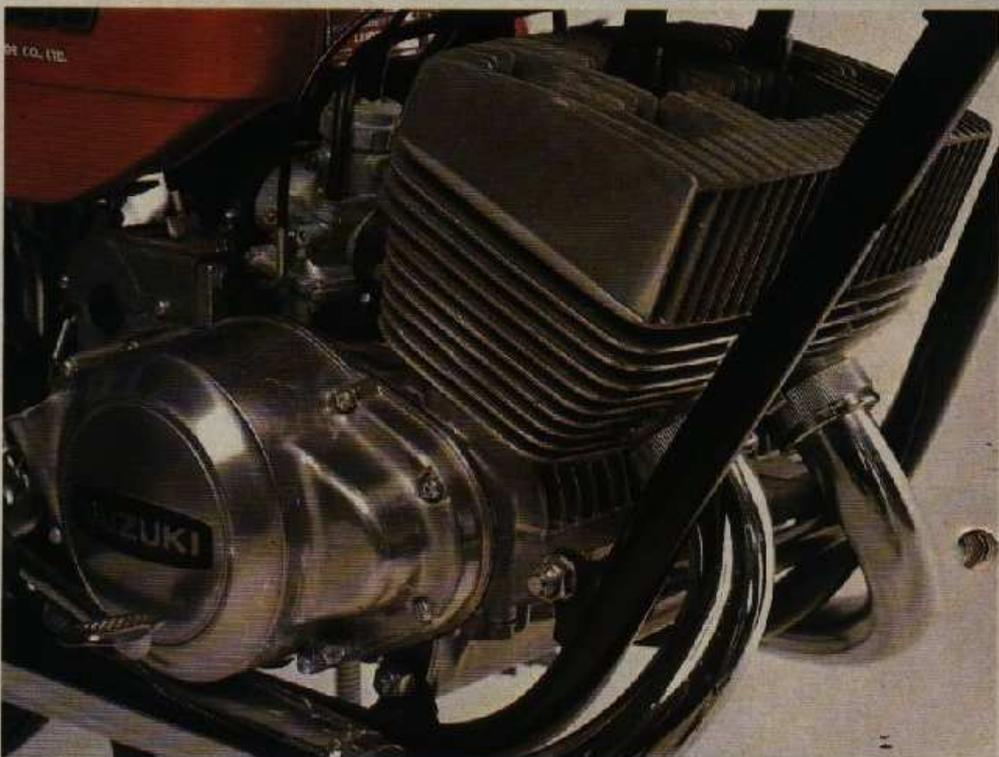


Die GT 250 demonstriert überzeugend, wieviel Fahrspaß diese Versicherungs-kategorie bietet.

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 Geradeauslaufeigenschaften als auch eine Kurvenwilligkeit, die den SUZUKI-Fahrer verführen kann, auch enge Radien 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 Verarbeitungsqualität 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 Ölkontrolle. Ein Schauloch 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 1/m einen atemberaubenden Schub produzieren.

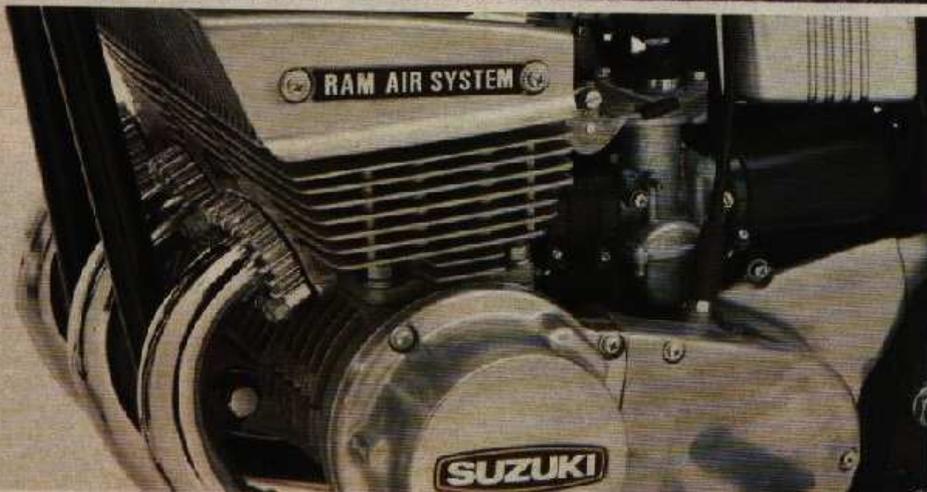
Die Zylinderlaufbahnen sind nach dem sogenannten SCM-Verfahren beschichtet, wodurch eine extrem magere Einstellung der Ölpumpe möglich wurde. Das bedeutet: An den Auspuffenden findet sich nicht die Spur öligter Feuchtigkeit.

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.



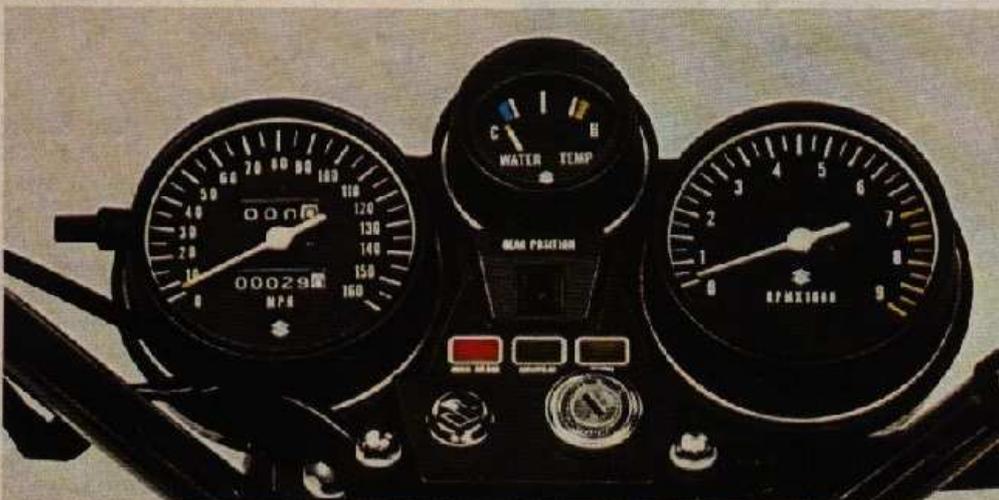


GT 380



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

Ihr fehlen Vibrationen und Nervosität, denn sie besitzt Laufkultur und Elastizität in höchstem Maße. 6-Ganggetriebe, drehzahlabhängige Getrennschmierung (CCI System), Ram Air-Kühlung, digitale Ganganzeige und desmodromische Schiebergestänge-Betätigung der drei Mikuni-Vergaser sind nicht nur imponierende Feinassen 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
GT
750
TWO STROKE

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

Drei Zylinder und Wasserkühlung machen sie zum leistungsfähigsten, 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 ungerührt nehmen läßt, und ihr laufiger Motor heben sie aus dem übrigen Angebot großer Motorräder weit heraus.

Selbstverständlich besitzt auch diese SUZUKI Getrenntschmierung, 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.

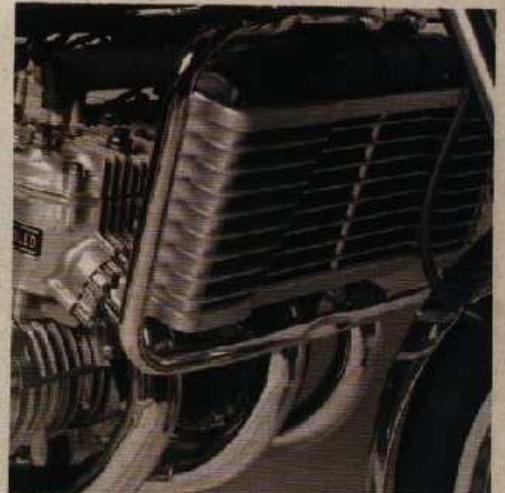
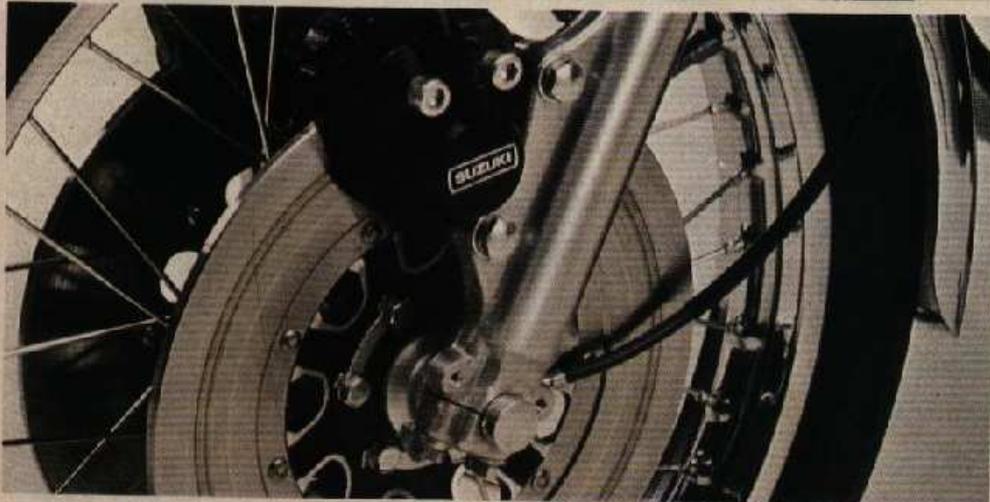
Selbstverständlich wird auch der doppelten Scheibenbremse vorn sowohl bei Hitze wie bei Nässe eine fadingfreie, fein dosierbare Verzögerung bescheinigt.

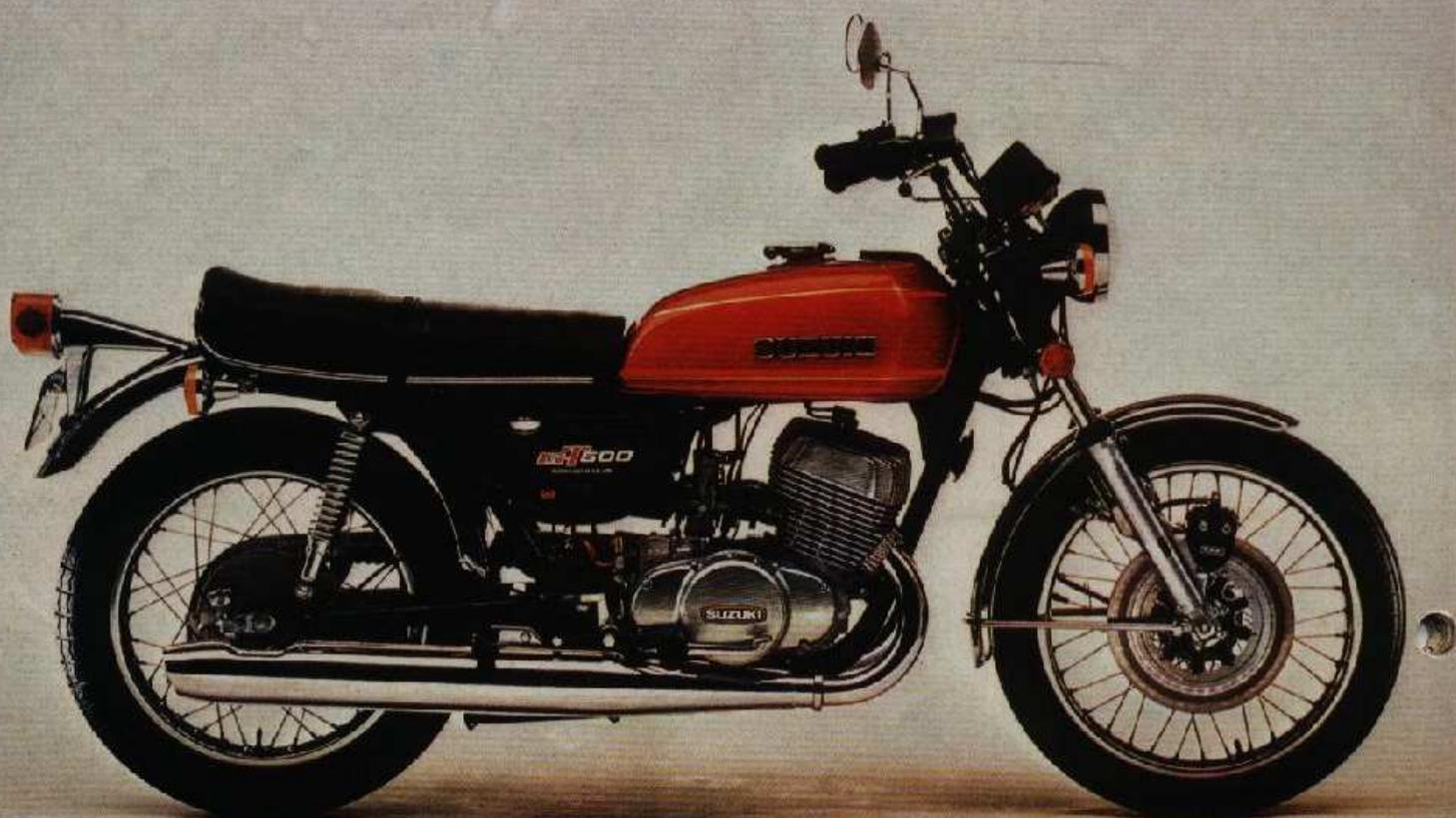
Selbstverständlich ist auch die bei SUZUKI gewohnte Präzision der Instrumente, die Drehzahl und km/h ruhig und genau anzeigen.

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.





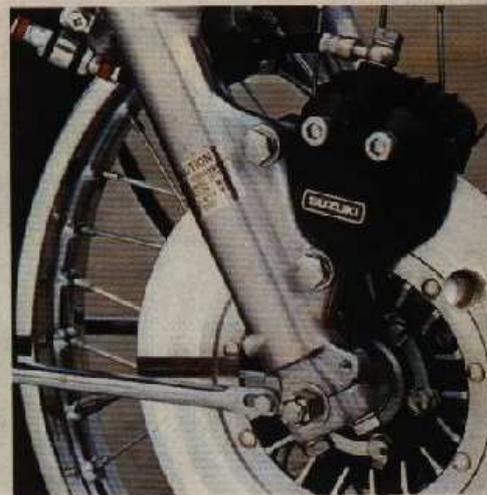
GT 500

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-Ölrauchwolke 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 Kammervolumen, 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, 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	18,66/5500	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	62/8100	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	Hinterradschwinge in Nadellagern mit hydraulisch gedämpften verstellbaren Federbeinen	Hinterradschwinge in Nadellagern mit hydraulisch gedämpften verstellbaren Federbeinen	Hinterradschwinge in Nadellagern mit hydraulisch gedämpften verstellbaren Federbeinen	Hinterradschwinge mit hydraulisch gedämpften verstellbaren Federbeinen	Hinterradschwinge mit verstellbaren Federbeinen mit Gasdruckstoszdämpfern	Hinterradschwinge mit 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	3.00 - 21 - 4 PR	3.00 - 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	1055 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	6 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	2-takt, Kolben gesteuert	2-takt, Kolben gesteuert	2-takt, Kolben gesteuert	2-takt, Kolben gesteuert	2-takt, Kolben gesteuert	2-takt, Kolben gesteuert	2-takt, Kolben gesteuert	NSU/Wankel
1	1	2	2	2	3	2	3	3	1 rotor
Luft	Luft	Luft	Luft	Luft	Luft	Luft	Luft	Kühlflüssigkeit	Kühlflüssigkeit
87 cc	123 cc	124 cc	184 cc	247 cc	371 cc	492 cc	543 cc	738 cc	497 cc
50 x 45 mm	58 x 50 mm	43 x 43 mm	49 x 49 mm	54 x 54 mm	54 x 54 mm	70 x 64 mm	61 x 62 mm	70 x 64 mm	—
6,2 : 1	6,3 : 1	6,8 : 1	7,0 : 1	7,3 : 1	7,0 : 1	6,6 : 1	6,8 : 1	6,9 : 1	8,6 : 1
6,3/6000	8/6000	14,2/9500	15/7500	26/7500	27/6500	38/6000	48/7500	63/6500	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
4,1/6000	5,9/6000	10,4/9500	11,7/7500	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	2 Mikuni VM 28 SS	3 Mikuni VM 24 SC	2 Mikuni VM 32 SC	3 Mikuni VM 28 SC	3 Mikuni BS 40	1 Mikuni 18 - 32 HHD
4	5	5	5	6	6	5	5	5	5
Kick	Kick	Kick	Kick und Elektrisch	Kick	Kick	Kick	Kick und Elektrisch	Kick und Elektrisch	Kick und Elektrisch
6 V	6 V	12 V	12 V	12 V	12 V	12 V	12 V	12 V	12 V
Schwungmagnet/Spulen	Schwungmagnet/Spulen	Batterie/Spulen	Batterie/Spulen	Batterie/Spulen	Batterie/Spulen	Elektronisch Kontaktlos	Batterie/Spulen	Batterie/Spulen	Kontaktgesteuerte Thyristorzündung
Teleskopgabel Ölgedämpft	Teleskopgabel Ölgedämpft	Teleskopgabel Ölgedämpft	Teleskopgabel Ölgedämpft	Teleskopgabel Ölgedämpft	Teleskopgabel Ölgedämpft	Teleskopgabel Ölgedämpft	Teleskopgabel Ölgedämpft	Teleskopgabel Ölgedämpft	Teleskopgabel Ölgedämpft
Hinterradschwinge mit Federbeinen	Hinterradschwinge mit hydraulisch gedämpften verstellbaren Federbeinen								
Trommel	Trommel	Einscheiben	Einscheiben	Einscheiben	Einscheiben	Einscheiben	Einscheiben	Doppelscheiben	Doppelscheiben
Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel
6.7 - 10 - 4 PR	5.4 - 14 - 4 PR	2.75 - 18 - 4 PR	2.75 - 18 - 4 PR	3.00 S 18 - 4 PR	3.00 S 19 - 4 PR	3.25 S 19 - 4 PR	3.25 H 19 - 4 PR	3.25 H 19 - 4 PR	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