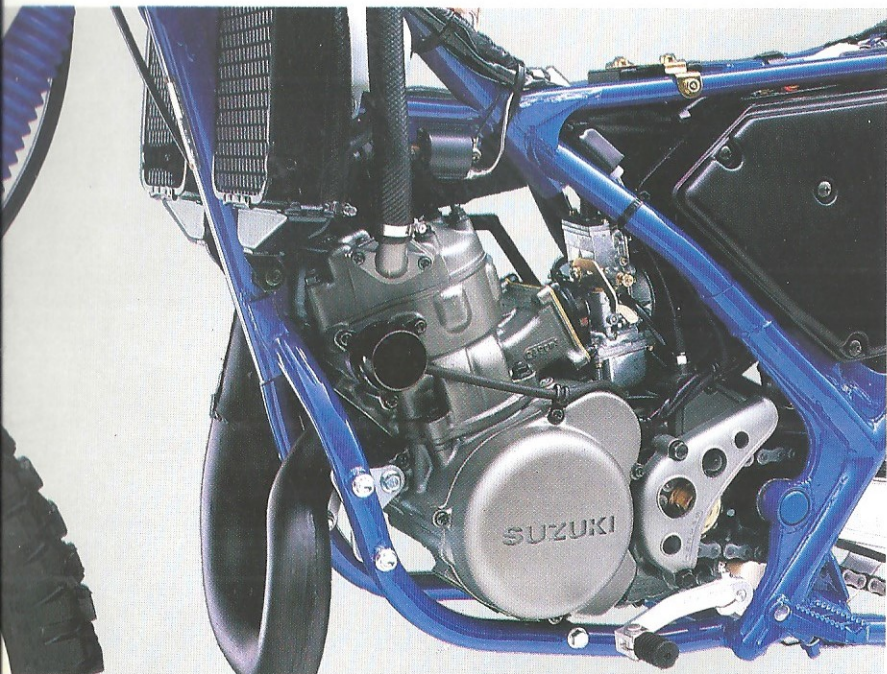


SUZUKI TS 250 X



Über Stock und Bordstein: TS 250 X



Flachschieber-Vergaser, Membran-Einlaß und Auslaß-Steuerung: bissig, elastisch und durchzugsstark. „Der Dampf der TS 250 X läßt Cross-Pisten mit Freude meistern, und für die Straße reichen Beschleunigung und Spitze allemal.“ (MOTORRAD TEST/88)

Wer Schotter liebt, Landstraßen schätzt und den City-Straßendschungel langen Autobahn-Schlangen vorzieht, der sollte mal einen Probetrip mit der TS 250 X auskosten. Flotter und reaktionsschneller bietet dieser Zweitakter mehr Enduro-Charakter als so mancher Viertakt-Brummer. Logisch, denn seine Konzeption ist klar definiert: viel Federweg, viel Biß, viel Handling.

TS 250 X: für Arbeit, Sport und Spiel.



Alles auf einen Blick: klar, übersichtlich, robust.

Motor/Fahrleistung

Drehmoment 27 Nm, Leistung 27 PS, voll nutzbares Drehzahlband von 4.000 Umdrehungen. Diese drei Eckwerke kennzeichnen das TS 250 X-Triebwerk, und nicht nur Kenner können das deuten: Durchzug und Leistung sind selbst für Enduro-Wettbewerbe ausreichend und für das breite Drehzahlband ist nicht nur der Anfänger dankbar – in Schlammphasen, auf nassen Wiesen und bei so manchem Skijöring kommt man damit einfach besser zurecht. Der Motor arbeitet nach einem bewährten Prinzip: Membraneinlaß für flexible Steuerzeiten, Auslaß-Steuerung zur Drehmoment-Erhöhung, Wasserkühlung für die Standfestigkeit – auch in „festgefahrenen“ Situationen – und Vibrations-Ausgleich durch zahnradgetriebene Wellen für die nötige Laufruhe.

Fahrwerk/Handling

Unbeschwert – das ist wohl die beste Beschreibung für den Fahrgeuß mit der TS 250 X. Grund Nr. 1: Der Moto Cross-Rahmen. Grund Nr. 2: 38 mm-Telegabel und Full Floater Hinterradaufhängung mit Zentralfederbein. Und Grund Nr. 3: Federwege 250/266 mm und damit absolute Spitzenwerte. So ist die SUZUKI unabhängig vom Untergrund weder auf der Geraden noch in der Kurve noch bei

bedenklichen Sprüngen irgendwie überfordert. Überfordert wird auch die Bremsanlage nie: Die stammt ebenfalls von der Cross-Maschine und verzögert deshalb auch bei Schlamm- und Wasserdurchfahrten wie bei Sonnenschein: weich und kraftvoll.

Ausstattung/Komfort

Hier freut sich der Gelände-Freak: Gezackte Fußrasten, elastische Blinkerbefestigung, Heck-Tasche und ideale Sitzposition mit Prallschutz am Tank. Selbst Flächen für die Startnummern sind vorhanden – weniger als Gag, sondern als echte Aufforderung, das Potential dieser bissigen Zweitakt-Enduro voll auszuschöpfen.



„Die von der Cross-Maschine stammende Scheibenbremse steht dem Fahrwerk in nichts nach.“ (MOTORRAD TEST/88)



Motor: Flüssigkeitsgekühlter 2-Takt, 1-Zylinder, Hubraum: 249 cm³, Bohrung x Hub: 70 x 64,8, Verdichtung: 7,4:1, 27 PS (20 kW) bei 8.200 min⁻¹, max. Drehmoment: 27 Nm/3.500 min⁻¹, Gassteuerung: Membrane, Mikuni VM 32 Vergaser, Kickstarter, Frischölschmierung.
Kraftübertragung: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, 5-Ganggetriebe, Primärübersetzung: 2,70, Sekundärübersetzung: 3,69 (13/48), Getriebeübersetzung: 2,38/1,50/1,10/0,86/0,70, O-Ring-Kette, Höchstgeschwindigkeit: 125 km/h.
Fahrwerk: Einrohrrahmen mit geteilten Unterzügen, Teleskopgabel mit Luftunterstützung Ø 38 mm, Federweg: 250 mm, Dämpfung: hydraulisch, Schwinge mit Zentralfederbein, Full Floater, Federweg: 266 mm, Dämpfung: hydraulisch, Bremsanlage vorne: Einzelscheibenbremse, hydraulisch, Ø 240 mm, Bremsanlage hinten: Trommelbremse, Ø 120 mm, Räder/Bereifung vorne: 1,60 x 21/3,00–21, Räder/Bereifung hinten: 2,15 x 17/130/80–17, Lenkkopfwinkel: 60° 45', Nachlauf: 112 mm.
Elektrik: kontaktlose Zündanlage HKZ, Zündkerzen: NGK BR 9 ES, Drehstromgenerator 12 V/150 W, Batterie: 12 V/4 Ah.
Maße und Gewichte: Gesamtlänge: 2230 mm, Gesamtbreite: 835 mm, Gesamthöhe: 1230 mm, Radstand: 1430 mm, Sitzhöhe: 905 mm, Leergewicht vollgetankt: 123 kg, zul. Gesamtgewicht: 330 kg, Tankinhalt: 12 Liter/ 2,5 Liter Reserve, Farben: schwarz, gelb.

SUZUKI Motor GmbH Deutschland, Postfach 148, 6148 Heppenheim, Telefon (06252) 7 05-0.



Alle SUZUKI laufen bleifrei und am liebsten mit Castrol.

