

VS750 Intruder



Dumke & Lütt
Nedderfeld 32, 2 Hamburg 54
Tel. 040 / 553 12 54

SUZUKI

Zurück zum Ursprung.

Nach vorn

in der Technik.



Bitte fragen Sie den Fahrer einer Intruder nie: „Was läuft die Spitze?“ oder „Wieviel Sekunden von 0 auf 100?“. Wenn er Ihnen überhaupt antworten sollte, dann nur aus Mitleid. Aber vielleicht startet er stattdessen wortlos die Maschine und läßt das sonore, dumpfe Atmen und den satten Schlag des V-Twins zu Ihnen sprechen. Dann wird er in Ihren Augen lesen, daß Sie begonnen haben, zu verstehen.

Klassischer V-Twin mit zeitgemäßer Technologie

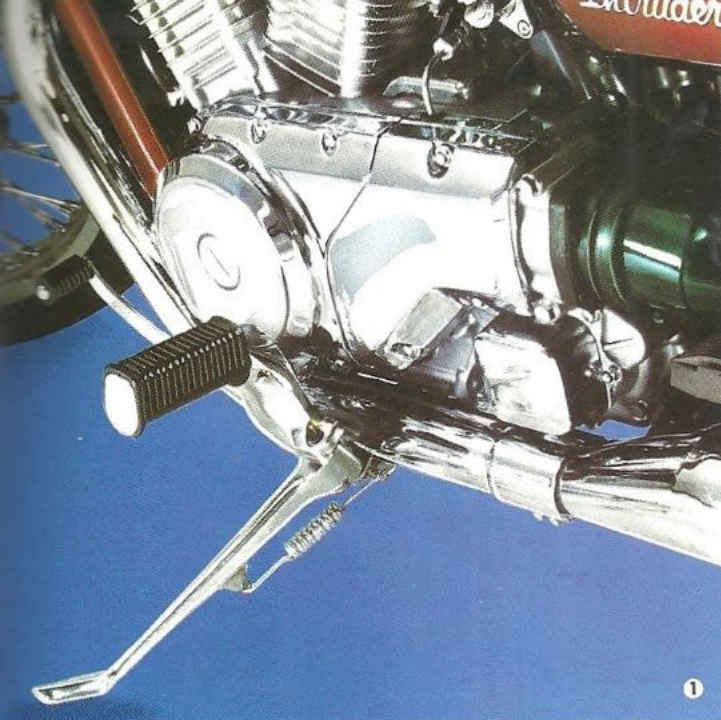
Klassisch heißt beim Motor-Konzept der Intruder: es wurde nicht etwa ein gängiges Triebwerk aus einer Straßenmaschine äußerlich mit etwas Zierat versehen und in ein „gechoppertes“ Fahrwerk verpflanzt, sondern SUZUKI hat ein Motor-Konzept entwickelt, das von grundauf den Anforderungen an ein Custom-Bike entspricht. Schlank, mit engem, auch optisch reizvollem 45°-Winkel der Zylinder, bulliger Kraft aus

niedersten Drehzahlen und last not least mit jenem tiefen, unaufdringlichen Sound, der sich so schwer in Worte fassen läßt. Der einzige, jedoch entscheidende Unterschied zu den klassischen Vorbildern aus der Frühzeit der Motorrad-Geschichte: Die Schönheit, Ästhetik und Faszination dieser Maschine wird nicht durch Zugeständnisse an Komfort und Lebensdauer, die man bei „Oldtimern“ nun einmal machen muß, geschmälert. So zeigt der V-Twin der Intruder zwar die reizvolle 45°-Optik, durch gegeneinander versetzte Hubzapfen der Kurbelwelle beträgt die Zündfolge jedoch 90°. Was die durchaus angenehmen „Good Vibrations“ zwar erhält, das derbe, materialermüdende Schütteln jedoch beseitigt. Oder das Thema Kühlung: Bei einem längs eingebauten 45°-V-Twin mit Luftkühlung läßt sich das Naturgesetz nicht überlisten, daß der hintere Zylinder beträchtlich heißer wird, als es für Lebensdauer und Belastbarkeit

nun einmal gut ist. Der V-Twin der Intruder ist standfest und zuverlässig durch eine Wasserkühlung, die freilich so dezent gestaltet wurde, daß sie das klassische Design nicht stört.

Custom-Bike pur. Chrom und Stahl ohne schwülstigen Zierat.

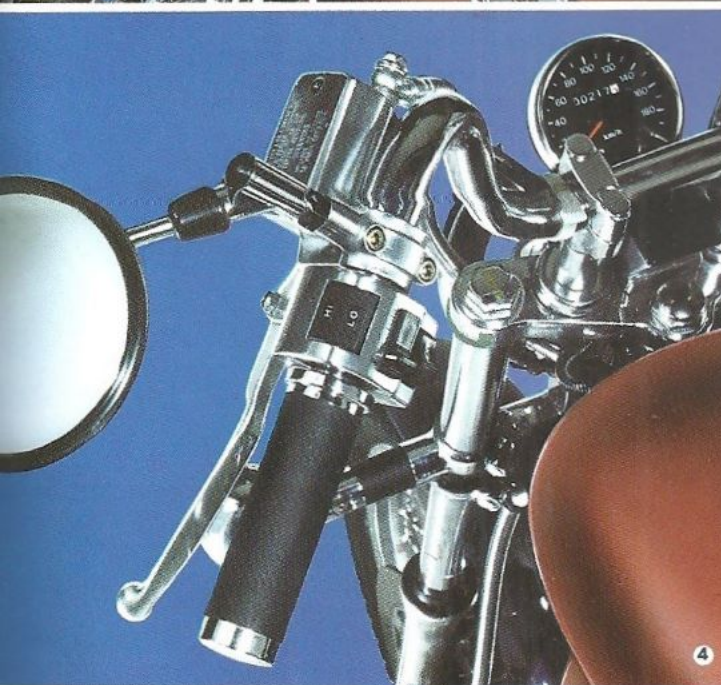
Liebhaber echter Custom-Bikes konnten sich noch nie mit jenen Motorrädern anfreunden, die erst mit barockem Zierat überladen werden mußten, um zumindest ein wenig vom sogenannten Chopper-Flair zu gewinnen. Die VS 750 Intruder von SUZUKI dagegen ist im gesamten Gestaltungs-Konzept von grundauf der Inbegriff dessen, was den Reiz eines echten Custom-Bikes ausmacht. Klare, klassische Linienführung ohne modische Schnörkel. Harmonisch ergänzt durch stilsicher gestaltete und besonders hochwertig gearbeitete Details. So genügt z.B. ein einziger Blick auf die schweren, massiven Arma-



1



3



4



turen, um zu erkennen, daß die Intruder nicht mit herkömmlichen "Choppern" verglichen werden kann. Das stilgerecht unter der Sitzbank platzierte Zündschloß, das aufwendig gefertigte Vorderrad mit 60(!) Speichen, Oberflächengüte und Design des Scheinwerfers etc. etc. Die VS 750 Intruder ist das Custom-Bike schlechthin.

Ein Fahrwerk, das nicht nur auf dem Highway Freude macht.

Eines läßt das klassische Fahrwerk mit der tief in die Maschine integrierten Sitzposition nicht erkennen. Die Handlichkeit der VS 750 Intruder muß man erfahren. Mit einem Leergewicht von nur 205 kg (vollgetankt) bringt die Intruder rund 30 Kilo weniger auf die Waage als andere Maschinen dieser Bauart. Ein Pluspunkt, der sich nicht nur auf reizvollen europäischen Paßstraßen positiv bemerkbar macht. Dazu der wartungsfreie, langstreckenfreundliche Kardantrieb, der unauffällig seinen Dienst verrichtet. Lästige Kardanreaktionen sind für die Intruder kein Thema. So kann sich der Fahrer einer VS 750 Intruder ganz dem hingeben, wofür diese Maschine gebaut ist. Entspannt, souverän das Motorradfahren in seiner ursprünglichsten Form genießen.

Technische Daten

Motor:

2-Zyl.-4-Takt-V-Motor, 747 ccm, Bohrung x Hub 80 x 74,4 mm, Verdichtung 10:1, 50 PS/37 kW bei 6800 min⁻¹; Wasserkühlung, 2 Mikuni-Vergaser 34 mm Ø, Elektro-Starter, kontaktlose Transistoren-Zündung.

Kraftübertragung:

5-Gang-Getriebe, hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Kardantrieb.

Fahrwerk/Bremsen:

Ölgedämpfte Teleskopgabel mit progressiver Federrung, Hinterradschwinge 5fach einstellbar, hydraulische Scheibenbremse am Vorderrad, Trommelbremse am Hinterrad. Bereifung vorn 100/90-19, hinten 140/90-15.

Abmessungen/ Gewichte:

Länge 2225 mm, Höhe 1085 mm, Radstand 1545 mm, Trockengewicht 186 kg, Tankinhalt 12 l.

Farbe: Candy Marun.

1. Klassisch bis ins Detail. Der weit ausladende Seitenständer, vorverlegte Fußrasten auf Höhe der Kurbelwelle, hochglanzverchromtes Motorgehäuse. Und auch das Zündschloß ist da, wo es bei einem Custom-Bike hingehört: unter der Sitzbank.

2. Auch die "Sissy-Bar" fügt sich harmonisch und ohne plumpe Übertreibung in das Gesamt-Design.

3. Der verchromte, klar gestaltete und gut ablesbare Tachometer ist das zentrale und schmückende Instrument. Die Kontrolleuchten jedoch wur-

den unterhalb des Lenkers platziert. Damit sie nur dann ins Auge fallen, wenn sie eine Information zu geben haben.

4. Hochwertiges Material, massive, handwerklich perfekte Ausführung. Die Armaturen der VS 750 Intruder gehören nicht nur aus optischen Gründen zum besten, was sich kaufen läßt.

5. Der breite, hochgezogene und an den Enden stark abgewinkelte Lenker ermöglicht im Zusammenspiel mit der niedrigen Sitzhöhe und den vorverlegten Fußrasten eine entspannte Sitzposition.



2K-Karosserie / Änderungen in Technik und Ausstattung vorbehalten.



SUZUKI

SUZUKI Motor GmbH
Deutschland, Postfach 148,
D-6148 Heppenheim,
Telefon 06252/70 50



SUZUKI empfiehlt