



**Faszination Motorrad:  
GSX 1400, GSX 750F, SV 650/S, GS 500/F**





# Der Weg ist das Ziel

Start, Entfernung und Ziel sind die nüchternen Daten einer Tour. Was dazwischen liegt, ist das eigentliche Erlebnis. Mobilität, die Umwege gerne in Kauf nimmt. „Unterwegssein“ auf seine schönste Art und Weise. Wie schön, zeigen die Street-Bikes von SUZUKI. GSX 1400 – der Gigant unter den Big-Bikes hat eine eigene Klasse hubraumstarker Motorräder geschaffen. GSX 750F – der preiswerte Sport-Tourer für den grenzenlosen Fahrspaß. SV 650/S – das außergewöhnliche Bike, das fast jeden Test der Fachpresse für sich entscheidet. Und die GS 500/F – der dynamische Allrounder, vor der auch viele stärkere Motorräder den Hut ziehen.

**GS 500F**



„Derart weich und geschmeidig, derart kultiviert und nonchalant liefert kein anderer Motor derart viel Leistung ans Hinterrad.“ Ein Bild von den gewaltigen Maßen des Hubraum-Giganten vermitteln die Triebwerksdaten: vier Zylinder in Reihe mit je 350 cm<sup>3</sup>, 81 mm Bohrung, 68 mm Hub, zwei obenliegende Nockenwellen, dicke geschmiedete Kolben. Dazu die SDTV Einspritzanlage mit zwei Drosselklappen pro Zylinder. Damit wird die GSX 1400 zu „einem Kraftwerk, bei dem die Verbrennungsvorgänge mehr erahnt als wahrgenommen werden und das scheinbar aus jeder Drehzahl gleichermaßen nachdrücklich anschiebt.“



Schon die Optik des Kraftwerks gebietet Ehrfurcht: „Ein Motor wie ein Monument“ für grandiose Kraftentfaltung in souveränster Manier. Auch deshalb, weil er sich ganz easy schalten lässt. Der sechste Gang mit Overdrive Funktion spart Sprit und garantiert entspanntes Feeling. Cool bleibt der Hubraum-Gigant dank SACS Luft-Ölkühlung mit großem Ölkühler und Lüftermotor. Komfortplus beim Start: die elektronische Warmlaufsteuerung AFIS. Und danach sorgen der Katalysator und das SUZUKI PAIR-System dafür, dass Sie auch in Sachen Abgasemissionen sauber unterwegs sind.



Watch out, Mr. Big Foot ist coming! Mit dem voluminösen 190er-Hinterreifen zeigt die GSX 1400 gerne ihr beeindruckendes Heck. Genauso gigantisch: die Bremsanlage. 320 mm Doppelscheibe mit Sechskolbensätteln vorne und 260 mm-Scheibe plus Zweikolbensattel hinten. So sind die Bremsen nicht nur stark, sondern auch fein dosierbar. Doch beim „Lord“ und unter den Big-Bikes stimmen auch die restlichen Details: von den digitalen und analogen Anzeigen im Cockpit bis hin zum 10,8-Liter Staufach unter dem Sitz. Dank der bequemen Sitzbank kann die Tour da ruhig etwas länger werden – auch zu zweit.



## GSX 1400: Lord of the Bikes

1402 cm<sup>3</sup> verteilt auf vier mächtige Zylinder: Die GSX 1400 spielt in ihrer eigenen Liga und lässt andere Big-Bikes klein aussehen. Sie ist ein Kraftprotz, der eine sagenhafte Beschleunigung und ein sattes Drehmoment entwickelt. „Purer Überfluss, mit Anflügen von Dekadenz.“\* Dabei ist der „Big-Boss“ aber gleichzeitig ein echter Kumpel, auf den man sich in jeder Situation verlassen kann.

\* MOTORRAD 23/04

# GSX 1400



Die GSX 1400 muss ihre Stärke nicht demonstrieren. Sie hat sie einfach. Ruhe und Gelassenheit sind angesagt. Stabiler Geradeauslauf, absolute Spurtreue. Dafür sorgen der Doppelschleifen-Rohrrahmen, die 46 mm-Teleskopgabel, die Alu-Kastenschwinge mit zwei Federbeinen und edlen Federelementen. Leckerbissen fürs Fahrgefühl: Das Fahrwerk ist voll einstellbar – die Federvorspannung hinten sogar ganz bequem per Handrad. Kein Wunder also, dass die GSX 1400 trotz ihrer enormen Größe spielerisch leicht zu handeln ist. Wendig und agil zaubert sie sich durch die Kurven, satt liegt sie auf der Straße.



# GSX 750F: „F“ – wie Funbike der Extraklasse



Ab in die Berge oder rauf auf die Autobahn: Die GSX 750F bietet Allround-Qualitäten auf höchstem Niveau. Sportlich, kraftvoll und absolut touren-tauglich beweist sie bei jeder Fahrt, dass das „F“ im Namen ganz klar für „Fun“ steht. Spaß macht vor allem das ausgereifte 4-Zylinder-Triebwerk mit seiner üppigen Leistungsentfaltung. Dazu kommt das dynamische Fahrverhalten mit satten Kraftreserven auch bei voller Beladung. Das ist Leistung, die Spaß macht. Egal, ob Sie alleine oder zu zweit auf Tour sind.

# GSX 750F

Power, Kraftentfaltung, Fahrverhalten: Bei der GSX 750F stimmt alles. Für überzeugende Leistung, egal ob bei sportlichen Kurztrips oder auf langen Strecken. Dabei hält die SACS Luft-/Ölkühlung, die Motortemperatur immer im grünen Bereich. Und für sauberen Atem sorgen der Katalysator und das SUZUKI PAIR-System für optimale Nachverbrennung der Abgase durch Zuleitung von Frischluft. Gut also, dass die Frontverkleidung auch bei Top-Speed ideale Aerodynamik und perfekten Windschutz gewährleistet. Denn mit der GSX 750F gibt man gerne mal Gas.



Anspruchsvolle Kurvenstrecken? Immer her damit! Fun-Faktor Nr. 1 ist bei der GSX 750F ganz klar ihre Handlichkeit. Die stellt sie immer dann unter Beweis, wenn es mal enger zugeht. Bei der Tour in die Berge, genauso wie in der Stadt. Denn sie lässt sich ganz locker auch durch die engsten Kurven dirigieren. Verantwortlich dafür sind das agile und gleichzeitig extrem stabile Fahrwerk sowie die 41-mm-Teleskopgabel. Sicherheit bringt dabei die starke Bremsanlage. Die Bremswirkung lässt sich mit zwei 290 mm-Scheibenbremsen vorne und der 240 mm-Scheibe hinten präzise dosieren.



Alles drin, alles dran: Bei der GSX 750F stimmt auch in Sachen Ausstattung jedes Detail. Zum Beispiel im Cockpit. Hier informieren neben Tacho und Drehzahlmesser die digitale Zeituhr, die Tankanzeige und alle relevanten Kontrollleuchten ganz übersichtlich über den Stand der Dinge. Die bequeme Sitzbank bietet genügend Platz für zwei, damit sich auch der Beifahrer auf längeren Touren wohl fühlt. Und darunter gibt's genug Platz, zum Beispiel für eine Regenkombi. Übrigens: Das alles gibt es zu einem unschlagbar günstigen Preis-Leistungs-Verhältnis.



Bügelverschluss nicht im Lieferumfang enthalten

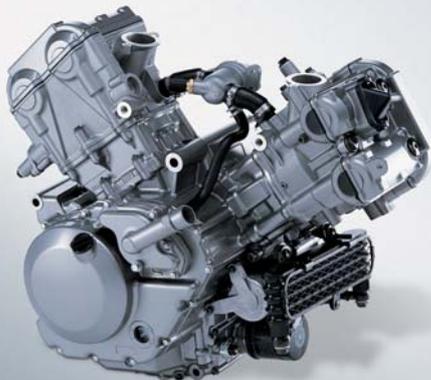
# SV 650S / SV 650: V-Twin-Spaß pur

Superhandliches Fahrwerk und „ein Motor wie Samt und Seide.“\* Mit dem unvergleichlichen Feeling eines klassischen V-Twins, starker Performance und überragendem Drehmoment ist die SV 650/S ein echter Star. Dass sie darüber hinaus mit einem exzellenten Preis-Leistungs-Verhältnis glänzt, gehört bei ihr einfach mit zum guten Stil.

\* MOTORRAD 21/05

SV 650S SV 650





„Kein Motor dieser Klasse hat einen derart fülligen Drehmomentverlauf, schüttelt seine Leistung so lässig aus dem Ärmel!“ Das gewährleisten leichte Aluminium-Kolben, zwei leichte, kettengetriebene, obenliegende Nockenwellen und vier Ventile pro Zylinder. Die digitale Zündung berechnet den Zündzeitpunkt für jeden Zylinder separat. Den finalen Kick aber erhält der V-Twin durch das SDTV-Einspritzsystem mit zwei 39 mm-Drosselklappen. Damit reagiert er spontan auf die Gaspedale, bietet weiche Kraftentfaltung, satten Durchzug und Kraftreserven in jeder Fahrsituation. Kurz: „Suzukis 90-Grad-V2 segelt in einer anderen Dimension. Bullig und dabei samtig.“

„Der prachtvolle V2 ist einer der besten Motorradmotoren überhaupt.“ Aber nur dank der perfekten Abstimmung des Fahrwerks besticht die SV mit überragender Handlichkeit, verlässlicher Stabilität und hervorragendem Geradeauslauf. 1.430/1.440 Radstand, 65° Lenkkopfwinkel, 100/102 mm Nachlauf und die Konstruktion des ausgefeilten Rahmenkonzeptes: Da die offenen Hauptprofile in einem Stück gegossen werden, sind sie leicht und bringen gleichzeitig hohe Torsionssteifigkeit – und damit ein einmaliges Fahrgefühl. Das Ergebnis im Vergleichstest: „Am handlichsten von allen pfeilt die kantige SV um Kurven aller Radien.“



Kann ein vernünftiges Mittelklasse-Motorrad zu einem vernünftigen Preis ein unverwechselbares Feeling bieten? Natürlich! Spurtstark und dynamisch, wendig und flink zeigen die nackte SV 650 und die verkleidete SV 650S selbst hubraumstärkeren Bikes, wo der Hammer hängt. Für Sicherheit sorgen dabei die beiden starken 290 mm-Scheiben mit Doppelkolben-Schwimmsätteln vorne und die 220 mm Scheibe hinten. Dazu alles, was man für ausgedehnte Touren braucht: Bequeme Sitzbank, Stauraum, Gepäckhaken, ein üppiger 17 Liter-Tank und ein übersichtliches Cockpit mit analogen und digitalen Anzeigen.





# GS 500F / GS 500: Keep on moving

„Einfach Klasse, die halbe Portion GSX-R.“\* Das gilt für die GS 500F mit Vollverkleidung im Stil der GSX-R 1000. Genauso gut: die unverkleidete GS 500. Beide sind ideale Allrounder für die Stadt oder ausgedehnte Touren auf Kurvenstrecken. Gut aussehen, kraftvoll abgehen, handlich reagieren: Damit begeistern sie Newcomer wie erfahrene Biker. Und der günstige Preis tut ein übriges, um die Begeisterung perfekt zu machen.

\* Motorrad top-test spezial 5/05

## GS 500F

## GS 500



Ein Musterbeispiel für Vielseitigkeit: das leichte und kompakte Zweizylinder-Triebwerk. Dank der transistorgesteuerten Zündung und zwei Mikuni-Vergasern hängt der Motor samtweich an der Gashand. Durchzugsstark aus dem Drehzahlkeller, ruckfrei auch bei schnellem Lastwechsel, ausdauernd bei Vollastfahrten über die Autobahn. Dabei sorgen der große Ölkühler für Coolness, der Katalysator und das SUZUKI PAIR-System für minimale Emissionen. Dazu kommt die berühmte Genügsamkeit der GS 500/F: „Maximale Punktzahl verdient sich die Suzuki mit geringem Verbrauch und großem 20-Liter-Tank in Sachen Reichweite.“



„Klarer Vorteil beim Kurvenflitzen: der breite Stahlrohrlenker und die kompakte, aufrechte Sitzposition auf dem straffen, nichtsdestotrotz bequemen Sitzpolster.“ Dabei sorgt die Bremsanlage für Sicherheit: „Packt kräftig zu, lässt sich auch ordentlich dosieren und stirbt selbst nach zig Vollbremsungen nicht den Hitzetod.“ Zusätzliche Vorteile der verkleideten GS 500F: Die Vollverkleidung und der markante Scheinwerfer unterstreichen den Charakter des sportlichen Allrounders. Und die beiden Luftschlitze in der Seitenverkleidung verbessern die Aerodynamik und versorgen das Triebwerk gezielt mit Frischluft.



Spaßmacher fürs schnelle Kurvenrübern, Leichtgewicht für spielerisches Handling: Die GS 500/F „schnippt federleicht von einer Schräglage in die nächste.“ Der tiefe Schwerpunkt und die perfekte Fahrwerksabstimmung gewährleisten sichere Straßenlage. „Auch der Federungskomfort kommt nicht zu kurz. Einfach, aber klasse.“ Die Teleskopgabel mit hydraulischer 2-Rohr-Dämpfung steckt Fahrbahnunebenheiten locker weg. Und die Stahlkastenschwinge mit Zentralfederbein hält das Antriebsrad sicher auf der Straße. Die Feder Vorspannung ist 7-fach einstellbar – zur Anpassung an Fahrstil und Strecke.

	<b>GSX 1400</b>	<b>GSX 750F</b>	<b>SV 650/S</b>	<b>GS 500/F</b>		
<b>Triebwerk</b>	Bauart	Vierzylinder-Viertaktmotor	Vierzylinder-Viertaktmotor	90° V2-Zylinder-Viertaktmotor	Zweizylinder-Viertaktmotor	
	Kühlung	luft-/ölgeköhlt (SACS)	luft-/ölgeköhlt (SACS)	wassergeköhlt	luftgeköhlt	
	Abgasreinigung	Katalysator, SUZUKI PAIR-System	Katalysator, SUZUKI PAIR-System	Katalysator, SUZUKI PAIR-System	Katalysator, SUZUKI PAIR-System	
	Hubraum	1.402 cm <sup>3</sup>	750 cm <sup>3</sup>	645 cm <sup>3</sup>	487 cm <sup>3</sup>	
	Bohrung x Hub	81 x 68 mm	70 x 48,7 mm	81 x 62,6 mm	74 x 56,6 mm	
	Verdichtung	9,5 : 1	10,7 : 1	11,5 : 1	9 : 1	
	Leistung	78 kW (106 PS) bei 6.800 min <sup>-1</sup>	68 kW (92 PS) bei 10.500 min <sup>-1</sup>	53 kW (72 PS) bei 9.000 min <sup>-1</sup> *	25 kW (34 PS) bei 8.500 min <sup>-1</sup> **	
	Drehmoment	124 Nm bei 5.000 min <sup>-1</sup>	66,7 Nm bei 9.500 min <sup>-1</sup>	64 Nm bei 7.200 min <sup>-1</sup> *	33,6 Nm bei 4.600 min <sup>-1</sup> **	
	Ventile pro Zylinder	4	4	4	2	
	Ventilsteuerng	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	
<b>Fahrwerk</b>	Gemischaufbereitung	SDTV-Benzineinspritzung, ø 34 mm, elektronische Warmlaufsteuerung (AFIS)	4 MIKUNI, BSR 36 Vergaser	SDTV-Benzineinspritzung, ø 39 mm, elektronische Warmlaufsteuerung (AFIS)	2 MIKUNI, BSR 34 Vergaser	
	Starter	Elektro	Elektro	Elektro	Elektro	
	Rahmenbauart	Doppelschleifen-Rohrrahmen, Stahl	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen	Hochvakuummguss-Alurahmen	Kastenprofilrahmen mit Vierkant-Unterzügen, Stahl	
	Vorderradaufhängung	Teleskopgabel ø 46 mm, voll einstellbar	Teleskopgabel ø 41 mm, Zugstufe 4-fach einstellbar	Teleskopgabel ø 41 mm, Federvorspannung einstellbar	Teleskopgabel ø 37 mm	
	Hinterradaufhängung	Alu-Kastenschwinge mit 2 Federbeinen, voll einstellbar	Kastenschwinge mit Zentralfederbein, voll einstellbar	Alu-Kastenschwinge mit Zentralfederbein, Federvorspannung 7-fach einstellbar	Stahlkastenschwinge mit Zentralfederbein, Federvorspannung 7-fach einstellbar	
	Federweg vorn	130 mm	130 mm	130 mm	120 mm	
	Federweg hinten	120 mm	142 mm	SV650S: 134 mm, SV650: 137 mm	115 mm	
	Bremsanlage vorn	2 Scheiben ø 320 mm, 6 Kolben	2 Scheiben ø 290 mm, Doppelkolben	2 Scheiben ø 290 mm, Doppelkolben	Scheibe ø 310 mm, Doppelkolben	
	Bremsanlage hinten	Scheibe ø 260 mm, 2 Kolben	Scheibe ø 240 mm, 2 Kolben	Scheibe ø 220 mm, 1 Kolben	Scheibe ø 250 mm, 2 Kolben	
	Felgenreöße vorn	3.50 x 17	3.50 x 17	3.50 x 17	3.00 x 17	
Felgenreöße hinten	6.00 x 17	4.50 x 17	4.50 x 17	3.50 x 17		
<b>Elektrik</b>	Bereifung vorn	120/70-17	120/70 ZR17	120/60 ZR17	110/70-17	
	Bereifung hinten	190/50-17	150/70 ZR17	160/60 ZR17	130/70-17	
	Zündung	digitale Transistor-Spulenzündung	digitale Transistor-Spulenzündung	digitale Transistor-Spulenzündung	Transistor-Spulenzündung, vollelektronisch	
	Drehstromgenerator	300 W	550 W	375 W	200 W	
	Batterie	12 V/12 Ah	12 V/8 Ah	12 V/10 Ah	12 V/8 Ah	
	<b>Dimensionen</b>	Gesamtlänge	2.160 mm	2.140 mm	SV650S: 2.085 mm, SV650: 2.080 mm	2.080 mm
		Gesamtbreite	810 mm	760 mm	SV650S: 730 mm, SV650: 745 mm	800 mm
		Gesamthöhe	1.140 mm	1.190 mm	SV650S: 1.170 mm, SV650: 1.085 mm	GS500F: 1.150 mm, GS500: 1.060 mm
		Radstand	1.520 mm	1.465 mm	SV650S: 1.430 mm, SV650: 1.440 mm	1.405 mm
		Sitzhöhe	790 mm	790 mm	800 mm	790 mm
Trockengewicht		226 kg	213 kg	SV650S: 169 kg, SV650: 165 kg	GS500F: 180 kg, GS500: 174 kg	
Zul. Gesamtgewicht		460 kg	440 kg	400 kg	380 kg	
Tankinhalt inkl. Reserve		22 Liter	20 Liter	17 Liter	20 Liter	
Farben		Blau/Weiß, Schwarz	Rot/Silber, Schwarz/Grau	SV650/S: Blau, Rot, Blausilber, Dunkelgrau	GS500F: Blau/Weiß, Schwarz/Silber GS500: Blau/Silber, Schwarz/Silber	
<b>Kraftübertragung</b>		Getriebe	6-Gang	6-Gang	6-Gang	6-Gang
	Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad (hydraulisch)	Mehrscheiben im Ölbad (Seilzug)	Mehrscheiben im Ölbad (Seilzug)	Mehrscheiben im Ölbad (Seilzug)	
	Antrieb	O-Ring-Kette	O-Ring-Kette	O-Ring-Kette	O-Ring-Kette	
	Höchstgeschwindigkeit	über 200 km/h	über 200 km/h	SV650S: über 200 km/h, SV650: 200 km/h*	150 km/h**	

\*25kW (34 PS), 150 km/h, auf Anfrage bei Ihrem SUZUKI Vertragshändler möglich  
 \*\*35kW (48 PS), 170 km/h, auf Anfrage bei Ihrem SUZUKI Vertragshändler möglich



SUZUKI JAJA-UMA CLUB  
 Neckarstraße 10  
 64653 Lorsch  
 info@jajuma.de  
 www.jajuma.de



Teile die Leidenschaft für deine SUZUKI mit anderen:  
 Im SUZUKI JAJA-UMA CLUB bist du da genau richtig. Als Clubmitglied bist du ein SUZUKI-VIP und erhältst regelmäßig brandheiße Infos. Schnell Info-Material zum SUZUKI JAJA-UMA CLUB anfordern.

Wichtig! Die SUZUKI INTERNATIONAL EUROPE GMBH behält sich das Recht vor, Ausrüstung, technische Angaben, Farben, Materialien und ähnliche Dinge entsprechend den örtlichen Bedingungen ohne Ankündigung zu ändern. Es ist zulässig, Fertigung oder Vertrieb eines bestimmten Modells ohne Mitteilung einzustellen. Im Falle solcher Änderungen erkundigen Sie sich bitte bei Ihrem örtlichen Händler. Die tatsächlichen Farböne der Karosserieteile können sich leicht von der Wiedergabe der Farben in dieser Broschüre unterscheiden.



Ihr SUZUKI Vertragshändler:

**www.suzuki.de**  
 SUZUKI INTERNATIONAL EUROPE GMBH,  
 SUZUKI Allee 7, 64625 Bensheim  
 Aktuelle SUZUKI Motorradspor-News unter:  
[www.suzuki-racing.com](http://www.suzuki-racing.com)  
[www.suzuki-motogp.com](http://www.suzuki-motogp.com)

