Nr. 1/80

SUZI RIDER

Das Motor-Journal für Freizeit, Sport und Mode

Test + Technik
Segen vom TÜV

Motorrad-Tour
Herbst-Spritztour

SUZUKIS eljot
Riesensprünge

Neuer Freizeitspaß
Motorrad für "Wellenrider"

Neu von SUZUKI
Off-Road-Mode

Das SUZUKI-Programm '81

Die Katanas kommen

GSX 1100 Test

TOUR 01 12

Ihre Freizeit – unsere Welt!

Wir nehmen den Spaß an Ihrer Freizeit sehr ernst. Bereits mit 16 Jahren haben Zweirad-Fans die Wahl zwischen Mokicks für die Straße und Crossduros fürs Gelände. Und das SUZUKI-Funbike kann man auch mit dem Auto-Führerschein fahren. Motorräder der Klassen bis 10, bis 17, bis 27, bis 50 und über 50 PS haben sich zu recht einen tollen Ruf erworben, der durch Rennerfolge auf der Straße und im Gelände vielfach bestätigt wurde. Liebe zum Detail und unglaubliche Präzision haben uns zum drittgrößten Motorrad-Hersteller der Welt gemacht.
Wir sind aber auch auf dem Wasser zuhaus. Bei Anglern, Seglern und Sportbootfahrern. Bei Berufsfischern und bei denen, die immer das Neueste, das Verrückteste haben müssen: Wetbike – ein Wassermotorrad mit 50 PS SUZUKI-Motor.
SUZUKI denkt aber nicht nur an erstklassige Geräte, sondern auch an optimale Systeme des Vertriebs und der Wartung. Bootsmotore von SUZUKI kann man nicht im Laden kaufen, oder warten lassen, sondern nur im Direct-Vertrieb. Der Motor wird gebracht. Und im Fall der Reparatur geholt. Und von Werks-Mechanikern instand gesetzt. Ein System ohne Probleme. Präzision für die Freizeit.

SUZUKI
Präzision für die Freizeit

SUZUKI Deutschland
Ingolstädter Straße 61 d / 8000 München 46

DJ TOUR 12/90

Impressum

Herausgeber
SUZUKI Motor Handels GmbH Deutschland
Ingolstädter Straße 61d
D-8000 München 46

Redaktion, Koordination
Kahrmann & Partner,
Zentnerstr. 17
D-8000 München 40
Tel.: 089/198855,
526059

Redaktionsleitung
Katharina Stinnes

Grafik + Layout
Kahrmann & Partner, München
Clausen & Stephan, München

Mitarbeiter an diesem Heft:
Ilse Reuter
Edda von Zeppelin
Reiner H. Nitschke
Petra Nowotny
Jürgen Johann

Verantwortlich für Anzeigen:
Kahrmann & Partner
Zentnerstr. 17
D-8000 München 40
Tel.: 089/198855,
526059

Satz
satzstudio 79 gmbh, München

Lithos
FBS, München

Druck
Druckhaus München GmbH, München

Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit Genehmigung des Herausgebers und mit voller Quellenangabe gestattet.

Eine Zeitschrift für die Freizeit mit SUZUKI.

Wenn jemand den Namen SUZUKI hört, denkt er hundertprozentig zuerst an Motorräder.

Und einige werden diesen Namen mit großen Weltmeistern auf Motorrädern in Verbindung bringen, z.B. Barry Sheene.

Aber SUZUKI ist längst nicht mehr nur der Motorradhersteller.

Und wie unser Firmen-Slogan „Präzision für die Freizeit" schon andeutet, geht das Betätigungsfeld von SUZUKI weit in den Freizeitbereich hinein.

Denken Sie an den SUZUKI eljot, das lustige, leistungsfähige Geländeauto. Oder an das Wetbike, das Motorrad für „Wellenrider". Oder an die SUZUKI-Bootsmotoren. Seit neuestem gibt es sogar von SUZUKI eine tolle Freizeitmode.

Viele von Ihnen kennen diese Freizeit-Aktivitäten von SUZUKI vielleicht längst. Viele sicherlich noch nicht.

Deshalb machen wir diese Zeitschrift.

Zuerst einmal soll sie unterhalten. Wir bringen Fotoreportagen, Bildberichte und Storys aus vielen Freizeitbereichen: Motorradfahren, Motorsport, Mode, Reisen, Touren. Und natürlich Tips und Tricks rund um diese Bereiche. Von engagierten und kompetenten Journalisten, Fotografen und Reportern geschrieben und geschossen.

Und natürlich soll diese Zeitschrift auch für SUZUKI werben. Also finden Sie in diesem Heft auch immer alles, was SUZUKI betrifft. Das SUZUKI-Programm, Neuheiten, Technisches, das SUZUKI-Zubehör, Internas über und von SUZUKI, die SUZUKI-Händler, die SUZUKI-Organisation.

Mit anderen Worten: Wir wollen damit auch ein bißchen Kontaktpflege treiben. Zwischen SUZUKI, seinen Händlern, seinen Fans und Freunden.

Wollen wir hoffen, daß es uns gelingt. Für Anregungen und auch Kritik sind wir immer dankbar.

Viel Spaß also mit SUZI RIDER Nr. 1.

Ihre SUZUKI Motor Handels GmbH, München

INHALT

SUZI RIDER 1/80

4 *Die SUZUKI-Katana Modelle*

6 *Testbericht GSX 1100*

9 **Test und Technik** *Was der TÜV erlaubt*

10 **Motorrad–Tour** *Spritztour im goldenen Oktober*

14 *Opas „Chopper"*

17 **Neu:** *Das SUZUKI-Motorrad-Programm 1981*

32 **Der SUZI SHOP**

34 **Pinnwand**

35 **Mode** *Die neue SUZUKI-Fashion*

38 **Off-Road** *SUZUKIS eljot: Erfolg auf vier Rädern*

42 **Freizeit** *Das Motorrad für Wellenrider*

46 **Humor** *Take it easy, SUZI.*

Mensch und Maschine: Die KATANA-Serie von SUZUKI

Wie das Schwert des

KATANA ist der Name für ein Schwert, das schärfer ist als eine Rasierklinge. Japanische Samurai-Krieger – im alten Japan die Leibwache des Kaisers – die die hohe Kunst dieses Schwert richtig zu führen beherrschten, trugen einen Mundschutz, weil der feingeschliffene Stahl schon durch den Atem des Kriegers anlief. Den besten dieser Elitetruppe gelang es, mit dem Katanaschwert ein vom Baum fallendes Blatt mit einer unglaublich schnellen Drehbewegung zu dreiteilen. Die Katana-Krieger, die im alten Japan als leuchtendes Beispiel für Disziplin und Schlagkraft galten, waren selbst überzähligen Gegnern stets überlegen.

Mythos und Ideologie der Katana-Krieger gepaart mit dem technischen Zeitgeist unserer Tage vereinen sich in der neuen KATANA-Modellinie von SUZUKI.

SUZUKI Deutschland präsentiert auf der IFMA 1980 zum ersten Mal – als Welturaufführung also – zwei einzigartige Motorräder. Präzise japanische Motorradtechnik kombiniert mit einem deutschen Design lassen ahnen, welch unglaublicher Natur diese Motorräder sein müssen.

Und so stellt sich SUZUKI Deutschland die zukünftigen Besitzer und Fahrer dieser KATANA-Modelle vor:
Der messerscharfen Präzision sowie den leistungsstarken disziplinierten Fahreigenschaften entsprechend ist sich der KATANA-Fahrer seiner Stärke voll bewußt. Mit KATANA-Kombi, -Helm, -Stiefeln und -Handschuhen bekleidet besteigen er und seine Sozia gelassen ein Motorrad, das sie allen anderen überlegen sein läßt. Die KATANA-Modelle sind keine Herausforderung an Waghalsige sondern ein Angebot für die Elite der Motorradfahrer.

SUZUKI Deutschland ist mit gutem Gewissen der Meinung, daß die KATANA-Modelle auf der diesjährigen IFMA als Wendemarke in die Motorradgeschichte eingehen werden. Und (Zitat Hans Arthur Muth) endlich Schluß machen werden mit der technisch-funktionellen Monokultur „Motorrad", die als Exerzierplatz motorbegeisterter Konstrukteure und PS-Doktoren, Fahrwissenschaftler und Ventiltriebler den Fahrer als Gastlotsen und den Beifahrer als Ausguckposten auf einem erhöhten Schwingsattel zur Unterwerfung gegenüber seinem Motorrad zwingt.

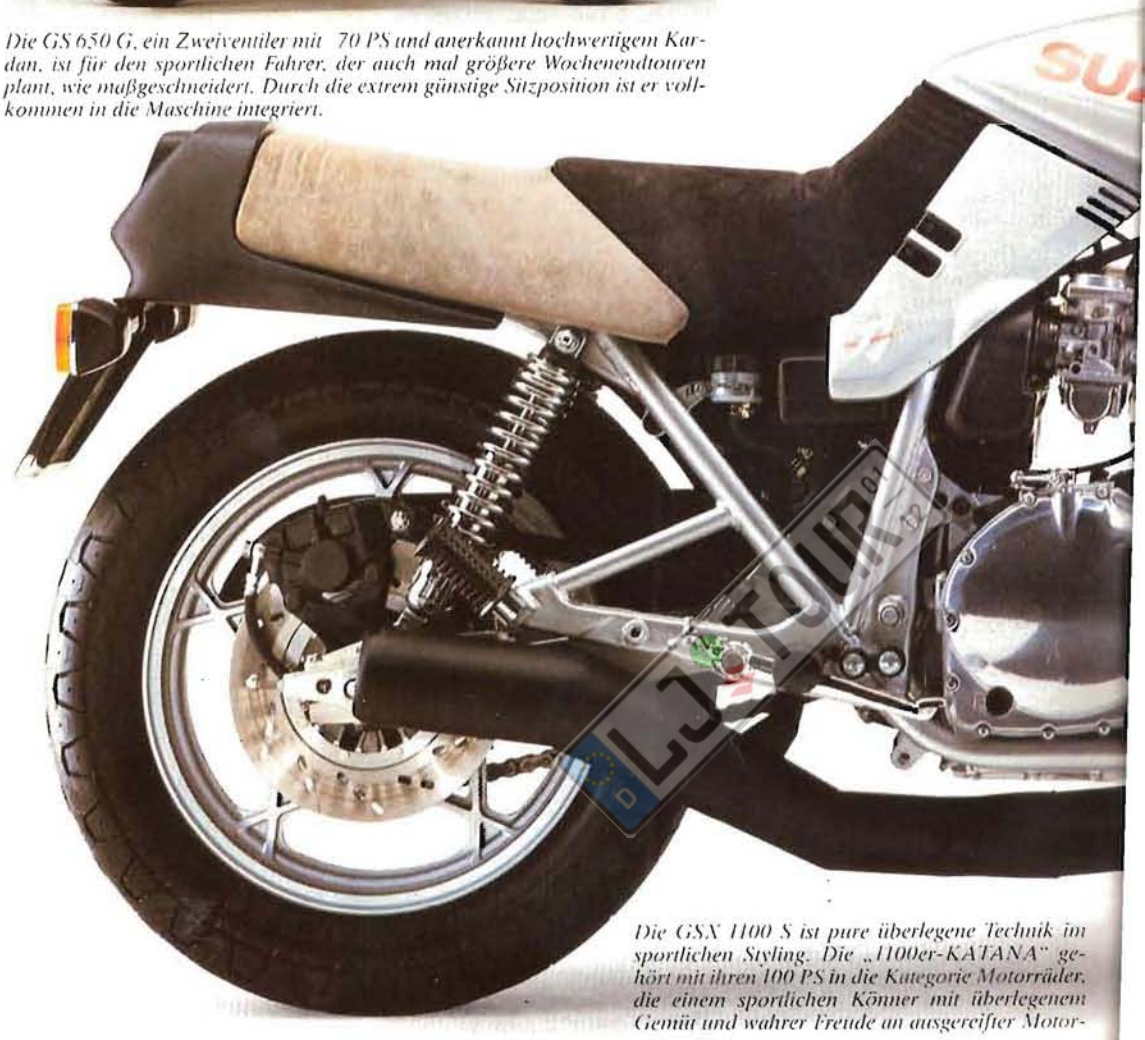
Das modern konzipierte Motorrad, so Hans Arthur Muth, ist konsequent auf rationelle Bedienung und Information ausgelegt. Es beinhaltet proportional zu den diversen Klassen und Typen genug Kraft und integriert durch angewandte Ergonomie den Fahrer mit Beifahrer zu einer Einheit: Mensch und Maschine.

Die GS 650 G, ein Zweiventiler mit 70 PS und anerkannt hochwertigem Kardan, ist für den sportlichen Fahrer, der auch mal größere Wochenendtouren plant, wie maßgeschneidert. Durch die extrem günstige Sitzposition ist er vollkommen in die Maschine integriert.

Die Windschlüpfrigen

Die SUZUKI MOTOR HANDELS GMBH war der Meinung, daß man bei der Entwicklung eines schnellen Motorrades ebenfalls nicht auf Windkanalversuche verzichten könne.

Was der Autoindustrie bei der Entwicklung sicherer Fahrzeuge recht ist, war den Herstellern der neuen SUZUKI „KATANA-Modelle" billig.
Mit einem bereits auf dem Zeichenbrett ausgereiften Mo-



Die GSX 1100 S ist pure überlegene Technik im sportlichen Styling. Die „1100er-KATANA" gehört mit ihren 100 PS in die Kategorie Motorräder, die einem sportlichen Könner mit überlegenem Gemüt und wahrer Freude an ausgereifter Motor-

Samurai

torradmodell der neuen KATANA-Linie begab man sich in den für Motorradversuche führenden Windkanal der Fa. Pininfarina in Turin. In überraschend kurzer Zeit, in drei Tagen nämlich, hatte man die SUZUKI „ED2" optimal abgestimmt.

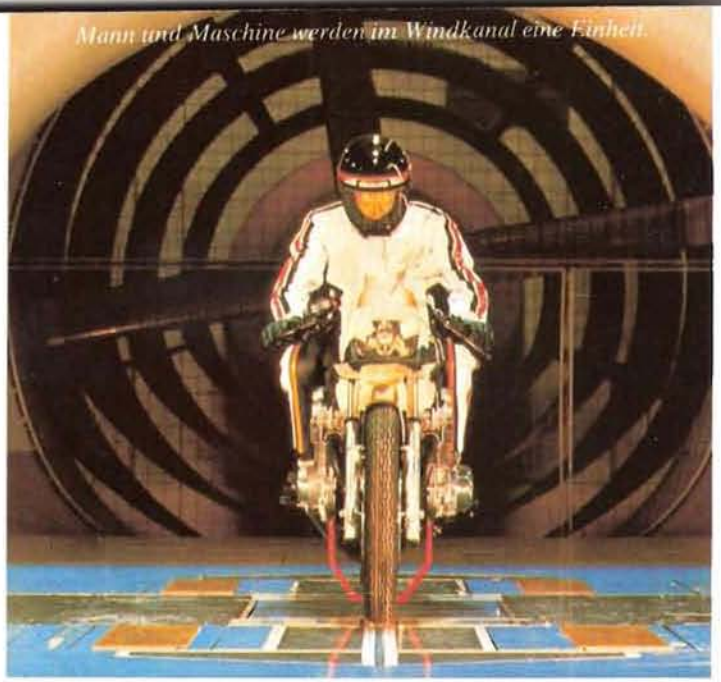
Die mittels einer Puppe (auch Dummy genannt) simulierte Fahrsituation macht es möglich, die Auswirkungen des Windwiderstandes von Fahrer und Maschine zu kontrollieren.

Als Ausgangspunkt für die alternativen Messungen an den neuen Modellen, die von Hans A. Muth und dem target-Design Team für SUZUKI entwickelt wurden, werden Messungen an Vortypen und vergleichbaren Konkurrenzfahrzeugen durchgeführt. Der Kreativität und dem technischen Knowhow der Teams ist zu verdanken, daß die Versuchsreihe an den neuen SUZUKI-Modellen mit überdurchschnittlich guten Ergebnissen abgeschlossen werden konnte.

Bei den SUZUKI „KATANA-Modellen" wurde das Design von vornherein auf geringe Stirnfläche und hohen Anpreßdruck des Vorderrades ausgelegt. Das Design mußte im Windkanal nur in kleinen Details optimiert werden. Auch das zukünftige Zubehör, eine Sportscheibe und ein Spoileraufsatz sowie Winglets für das Cockpit wurden hier erprobt und weiterentwickelt. Die aerodynamisch und fahrwerkmäßig optimal abgestimmte Maschinen überzeugen durch Fahrverhalten und Leistungsstärke.

Die auf den Bildern erkennbare extrem kleine Verkleidungsfläche bietet dem Fahrer einen maximalen Schutz gegen den Windwiderstand und erreicht damit den Wirkungsgrad einer Sportverkleidung.

Der bei den Versuchsreihen auf ein Maximum ausgenutzte Anpreßdruck ließ die neuen SUZUKI-„KATANAS" zu geschmeidigen „Gleitern" werden, deren Handhabung unproblematisch, deren Leistung aber überwältigend ist. ■



Mann und Maschine werden im Windkanal eine Einheit.

Das Entwicklungsteam im Windkanal von Pininfarina von li. nach re.: Designer G. Fischer und P. Pantele, Muth Design, H. G. Kasten, Target Design und Designer Hans A. Muth.

radtechnik zu Gesichte stehen. Mit der 1100er-KATANA ist die SUZUKI MOTOR HANDELS GMBH Deutschland sicher, auch 1981 das spurtschnellste Motorrad auf Deutschlands Straßen anbieten zu können.

Starke Presse für unser

Testbericht aus:

MOTORRAD

„Super Suzi", „Kraftprotz", „Kraftakt". „Pure Gewalt auf zwei Rädern". „Dem perfekten Superbike ein gutes Stück näher". „... ein faszinierendes Motorrad."

TOUR 01 12

IM BLICKPUNKT
Test Suzuki GSX 1100

Kraftakt

Präzision für die Freizeit — ein ehrgeiziger Leitspruch, mit dem Suzuki in die 80er Jahre geht. Weshalb auch viel zu erwarten ist.

Neu: kantiges Design

An jedem Montag ist Test- und Meßtag auf dem Hockenheimring. Der Montag mit der GSX 1100 blieb ein denkwürdiger Tag: Erstmals schaffte ein Großserien-Motorrad die Beschleunigung von null bis 100 km/h unter vier Sekunden. Mit 3,8 Sekunden (Honda CBX: 4,2 Sekunden) ist eine neue Rekordmarke gesetzt.

Ein denkwürdiger Tag aber auch, weil sich zwangsläufig die Frage stellen muß: Wo hört das Streben nach ständig mehr Leistung auf — kann der Durchschnittsfahrer 100 PS-Geschosse noch beherrschen?

Motor: neue Brennraumform

Technische Neuerungen am GSX-Motor lohnen es, ihn näher zu betrachten. Die Suzuki-Entwicklungsmannschaft dachte über den Wirkungsgrad der Verbrennung und die damit verbundenen Emissionswerte nach. Das Ergebnis ist ein Vierventilkopf mit einer speziellen Brennraumform. Dieses TSCC-(Twin Swirl Combustion Chamber-)System läßt durch die Gestaltung des Brennraums und des Kolbenbodens zwei Haupt-Gaswirbel entstehen (vergleiche Heft 24/1979), die den Verbrennungsvorgang beschleunigen.

Die eminenten Beschleunigungswerte und das ausgezeichnete Durchzugsvermögen bestätigen dieses System. Bewährte Grundlage für den Aufbau des GSX-Motors war das Triebwerk der GS 1000 E. Mit der Vergrößerung des Hubs von 64,8 auf 66 Millimeter und der Bohrung von 70 auf 72 Millimeter werden 1075 cm³ Hubraum erreicht. ▷

Fotos: Schwab

stärkstes Stück

So urteilt und schreibt die Motorradpresse („Motorrad", „PS") über die SUZUKI GSX 1100.
Lesen Sie hier den Abdruck des Testberichts aus „Motorrad" Nr. 4/80.

Ein interessantes Detail: Die Kolben sind an der Manteloberfläche mit Blei beschichtet. Das soll während der Einlaufphase des Motors den Verschleiß von Kolben und Zylinder geringer halten.

Die Kupplung mit neun Belagscheiben – der Korb dafür ist aus Aluminium – wird über ein Zahnsegment betätigt. Die letzte Stahlscheibe auf der Kupplungsnabe hat die Form einer Wellscheibe und funktioniert als Dämpfungselement. Das mißliche Kupplungsrupfen beim Anfahren soll dadurch vermieden werden.

Wie gut der aufgebohrte GSX-Vorläufer marschiert, hat der japano-amerikanische Tuner Pop Yoshimura früh erkannt. Seit letzten Herbst entlockt er dem Triebwerk über andere Steuerzeiten und geänderte Vergaser-Auspuff-Abstimmung PS für PS. In ein schnelles Fahrwerk integriert, soll der Motor bei Langstreckenrennen siegen.

Wie beim Motor, so hat Suzuki auch beim Rahmen für die GSX 1100 auf die GS 1000 E zurückgegriffen. Zwei Änderungen sind eingeflossen: Der Steuerkopfwinkel verringerte sich von 63 auf 62 Grad, und eine versteifende Querverbindung wurde vorn zwischen die Rahmenunterzüge geschweißt.

Umwandlungen mußte sich die Fahrwerksgeometrie gefallen lassen. Hat die GS 1000 E noch 116 Millimeter Nachlauf, so muß die GSX der Handlichkeit halber mit nur 103 Millimetern auskommen. Damit aber die Fahrstabilität nicht beeinträchtigt wird, verlängerte sich der Radstand um 15 auf 1520 Millimeter.

Fahrwerk: Rückgriff auf die GS 1000 E

Die individuelle Abstimmung des Fahrwerks in Federung und Dämpfung kann kaum das Ei des Kolumbus sein, da die endgültige Abstimmung dem Motorradfahrer überlassen bleibt. Selbst versierte Rennfahrer fühlen sich überfordert, für eine bestimmte Rennstrecke die optimale Einstellung zu finden. Die Beschaffenheit einer Landstraße ändert sich aber dauernd, so daß nur ein Kompromiß in der Abstimmung logisch sein kann.

Was läßt sich bei der Suzuki alles einstellen? An der Telegabel die Füllmenge der Luft, die Federvorspannung in drei Stufen und die Zugstufe der Dämpfung gar in vier Stufen. Die hinteren Federbeine lassen sich in der Federvorspannung fünfmal verstellen und in der Dämpfung viermal.

Ein durchschnittlich engagierter Motorradfahrer dürfte von so vielen Verstellmöglichkeiten ziemlich überfordert sein. Deshalb empfiehlt MOTORRAD folgende Universal-Einstellung: Der Luftdruck der Telegabel soll 0,5 atü betragen. Die Federvorspannung muß auf Position zwei justiert werden, die Zugstufendämpfung auf Stellung drei. Bei den Federbeinen bewährt sich in Federvorspannung und Dämpfung Stufe drei am ehesten. Bei Soziusbetrieb mit etwas schwereren Fahrern oder mit Gepäck wird die Einstellung nur hinten geändert, und zwar jeweils auf Stufe vier.

Während der Startzeremonie kann man den Benzinhahn getrost vergessen. Ein Membranventil öffnet sich, sobald Unterdruck in einem Ansaugrohr zwischen Vergaser und Motor aufgebaut ist. Eine Benzinuhr ersetzt die Reservestellung des Hahnes. Eine „Pri"-Stellung des Hahnes, mit dem Schraubenzieher einzustellen, läßt den Sprit in die Vergaser fließen, falls die Schwimmerkammern einmal ganz leer sein sollten.

Auch bei Temperaturen unter null Grad Celsius springt der Motor problemlos an, sobald der Choke, griffgünstig auf dem oberen Steuerkopfende plaziert, bis zum Anschlag gezogen ist. 830 Millimeter Sitzhöhe sind auch für große Leute viel. Ansonsten geht's richtig gemütlich her, da Suzuki nun einen anständig gekröpften Lenker hat, der die Handgelenke schont. Etwas lange Finger braucht's für die Handhebelei. Die Fußhebel liegen genau richtig.

Die leichtgängige Kupplung gezogen, den Gang eingelegt, und die Suzi läßt sich mit wenig Gas seidenweich anfahren. Der kernige Ton der Vier-in-zwei-Auspuffanlage ist kaum zu hören, grollt aber dumpf auf, wenn der Gashahn geöffnet wird.

Schon aus niedrigem Drehzahlbereich katapultiert sich das Motorrd nach vorn. Das geht so rasch, daß beim schnellen Hochschalten kaum Zeit zum Kuppeln ▶

OLD TOOT

Die Schalter an den Armaturen sind übersichtlich. Der große Knopf (links), ein Vier-Funktionen-Schalter für Auf- und Abblendlicht, besitzt keine exakte Rastung in der Mittelstellung

Für eine 1100er wirkt die Suzuki relativ schmal. Die Straßenausleuchtung durch den Breithand-H4-Scheinwerfer ist ausgezeichnet

Kein herkömmlicher Benzinhahn — die Durchflußstellung (PRI) muß notfalls mit einem Schraubenzieher eingestellt werden. Nur bei Unterdruck, also laufendem Motor, fließt Benzin

Die vordere luftunterstützte Teleskopgabel kann sowohl in der Federvorspannung als auch in der Dämpferzugstufe vierfach verstellt werden. Im Bild die Verstellschraube für den Dämpfer

Die Hinterradschwinge hat ein kastenförmiges Profil und besteht aus einer Duraluminium-Legierung

Die GSX verfügt zwar über eine elektronische Zündung, die Vorzündung regelt jedoch ein mechanischer Fliehkraftversteller

Die Federbeine können fünffach in der Vorspannung verstellt werden. Der Bremsflüssigkeitsbehälter sitzt hinter dem Seitendeckel

4/1980 MOTORRAD 9

bleibt, was das Getriebe aber gut wegsteckt. Auch sonst gibt das Schaltwerk keinen Anlaß zur Kritik. Tadellos läßt es sich mit kurzen Wegen und wenig Kraft schalten, rauf wie runter. Lediglich beim Einlegen des ersten Ganges kracht es etwas, und der Leergang läßt sich bei der Suche relativ leicht überdrücken.

Die GSX 1100 läßt sich aber auch schaltfaul fahren. Schon bei 3000/min steht ihr ein unglaubliches Drehmoment von 8,3 mkp zur Verfügung. Im fünften Gang beschleunigt sie ruckfrei und sehr zügig schon ab 2500/min. Wenn jemals ein Motorrad ein Automatik-Getriebe problemlos verkraften könnte, dann diese Suzuki.

Bei der Beurteilung der Fahrstabilität läßt sich beim Geradeauslauf absolut keine Pendelneigung feststellen. Das Hochgeschwindigkeitsverhalten ist einwandfrei. Ebenso sicher fährt sich das Motorrad im Bereich des Lenkerflatterns, etwa zwischen 60 und 100 km/h.

Leichte Probleme gibt's nur, wenn es bei hoher Geschwindigkeit in Schräglage über Bodenwellen und -unebenheiten geht. Der Lenker wird sehr leicht, das Motorrad scheint am Vorderrad den Bodenkontakt zu verlieren.

In langsame, enge Kurven bis etwa 60 km/h fällt das Motorrad hinein; mit einiger Kraft muß gegengesteuert werden. Dies resultiert in erster Linie aus der hohen Schwerpunktlage. Bei Geschwindigkeiten über 60 km/h ist das Kurvenverhalten neutral. Erst beim Fahren im Grenzbereich neigt die Maschine zum Wegschmieren über das Vorderrad.

Insgesamt ist das Fahrverhalten unproblematisch, ja, es kann sogar dank des relativ niedrigen Gewichts von 259 Kilogramm (vollgetankt) recht sportlich gefahren werden. Das ihre dazu tun die Bridgestone-Reifen, deren Qualität zunehmend besser wird. Die Haftungs- und Führungseigenschaften auf trockener Straße sind anstandslos, das Naßfahrverhalten jedoch läßt Wünsche offen.

Ein Lob gebührt den hervorragenden Bremsen. Vorn wie hinten ist die Dosierbarkeit bei mittlerem Kraftaufwand sehr gut. Das gilt auch in der Nähe des Blockierbereichs bei schon pfeifenden Reifen. Statt der organischen Bremsbeläge sollten Sinterbeläge verwendet werden. Die Ansprechzeit bei Naßbremsungen verkürzt sich dadurch.

Das Check-Panel an der etwas groß geratenen Instrumentenkonsole besteht aus einem stilisiert gezeichneten Motorrad. Bei eingeschalteter Zündung brennen rote Kontrollampen für Scheinwerfer, Brems- und Rücklicht und Batterie. Läuft der Motor, verlöschen alle Lichter, vorausgesetzt, die Bauteile funktionieren. Insgesamt eher Spielerei als technische Notwendigkeit.

An der Freude am Fahren kann auch der Beifahrer teilhaben. Die weiche, bequeme Sitzbank und ergonomisch günstig plazierte Fußrasten garantieren dafür. Hoch ist das zulässige Gesamtgewicht von 440 Kilogramm, und es erlaubt eine hohe Zuladung (181 kg), wichtige Voraussetzung für Reisemaschinen.

Der durchschnittliche Verbrauch von 8,6 Litern erlaubt der GSX einen maximalen Aktionsradius von 280 Kilometern. Zeigt die Benzinuhr den Reservebereich an, dann sind von den ursprünglich 24 Litern sechs übrig.

Als absolute Schönheit präsentiert sich die Suzuki GSX 1100 sicherlich nicht, schon mehr gefällt sie durch die gekonnte Verbindung von Sportlichkeit und Tourentauglichkeit.

Die hochwertige Technik und die solide Verarbeitung erlauben es Suzuki, von Präzision zu sprechen. Den Weg dahin beschreibt Masanao Tani, Suzukis Verkaufsmanager für Europa, so: „Testen, testen und wieder testen – das ist der einzige Schlüssel zu wirklicher Zuverlässigkeit." Diese kann jedoch erst ein Langstreckentest untermauern. ■

TEST & TECHNIK

Dazu gibt der TÜV seinen Segen

Kaum steht die neue Maschine vor der Tür – die Freude darüber ist noch ganz frisch – schleichen sich beim neuen Besitzer schon aufsässige Gedanken ein. Was läßt sich daran wohl verbessern oder verändern. Die Umbaumöglichkeiten zeigen sich nach einem Besuch beim Zubehörhändler schier unerschöpflich.

Solange nur die Farbgebung verändert wird, steht der Phantasie fast nichts im Wege. Bis auf die Tagesleuchtfarben, die für die Kleidung von allen Seiten aus Sicherheitsgründen empfohlen werden, für Fahrzeuge aber verboten sind, darf die Maschine in jeder beliebigen Farbe glänzen.

Geht es an die Umbauerei, hat die Sache einen Haken. Es darf nicht wahllos geschehen, sondern muß im Rahmen der Straßen-Verkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) stattfinden. Viele angebaute oder ausgetauschte Teile müssen dem Technischen Überwachungs-Verein (TÜV) vorgeführt und in die Papiere (Kfz-Brief und Schein) eingetragen werden. Geschieht das nicht, ergeben sich Konsequenzen, die von einer Mängelkarte bis zum Erlöschen der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) reichen, wobei die Haftpflichtversicherung nach einer Schadensregulierung den Fahrzeughalter regreßpflichtig machen kann.

Das Kapitel Zubehör und Fahrzeugveränderungen ist insgesamt so komplex, daß an dieser Stelle nur Grundsätzliches über die häufigsten und beliebtesten Änderungen angeführt werden kann.

Diese Um- und Anbauten können – was die Vorschriften betrifft – in drei Kategorien eingeteilt werden.

Zur ersten Gruppe zählen Änderungen, die dem TÜV nicht vorgeführt werden müssen, und für die auch keine Vorschriften existieren. Diese sind zum Beispiel: Ölkühler, geschlossener Kettenkasten, Gepäckträger, Stoßdämpfer, Lenkungsdämpfer, Öthermometer, Zeituhr und Voltmeter. Durch den Anbau darf natürlich keine Gefährdung (scharfe Kanten, spitze Ecken usw.) entstehen.

Zur zweiten Gruppe gehören Teile, für deren Anbau Vorschriften gelten, die aber nicht vorgeführt und eingetragen werden. Diese sind zum Beispiel: Seitenständer, Hupe, Zusatzscheinwerfer, Blinker, Schutzblech, H 4-Licht, Kennzeichen, Windschild (Wetterschutz).

Die wichtigsten Bestimmungen hierfür: Der Seitenständer wird so montiert, daß er bei Entlastung von selbst einklappt, oder ein Losfahren mit ausgeklappter Stütze nicht möglich ist. Die Hupe darf 104 DIN-Phon nicht übertönen. Alle Beleuchtungseinrichtungen müssen auf der Streuscheibe das Wellenprüfzeichen, das E-Zeichen oder ein anderes der vielen gültigen Prüfzeichen tragen. Die Zusatzscheinwerfer müssen aus einem Nebel- und/oder einem Fernlicht bestehen und so nah wie möglich am Hauptscheinwerfer plaziert sein.

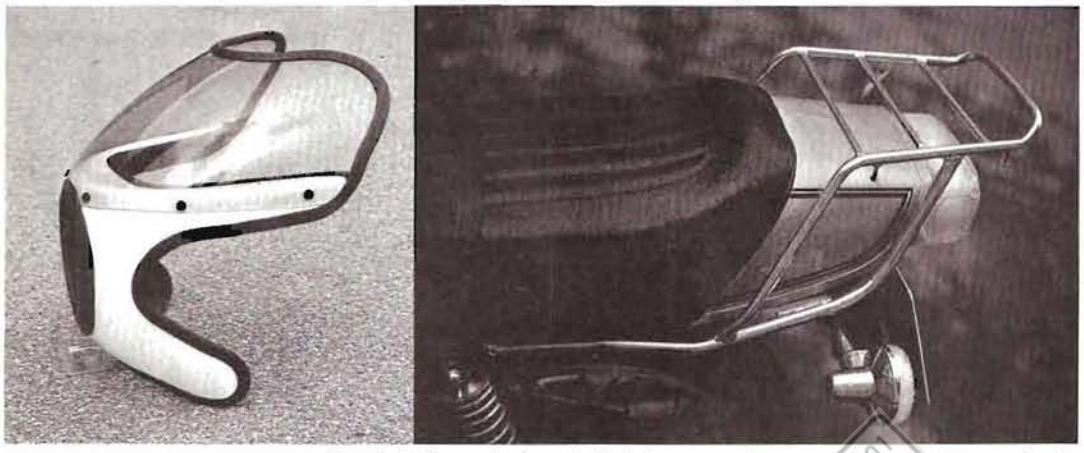
Auch für die Schutzbleche endet das Maß optischer Sportlichkeit bei höchstens 150 mm über der Horizontalen an der Achsmitte, länger ist erlaubt, kürzer nicht. Das vordere Schutzblech muß mit seinem oberen Ende mindestens bis zur Senkrechten der Achse reichen. Blinkerabstand vorn: nicht weniger als 340 mm, hinten: nicht weniger als 240 mm. Das Rücklicht muß mindestens 300 mm über der Fahrbahn liegen.

Zur dritten Gruppe zählen Umbauten, die dem TÜV vorgeführt und dort in die Papiere eingetragen werden. Diese sind zum Beispiel: Verkleidungen, Tank, Bremsen, Räder, Lenker, Sitzbank (bei Wechsel von ein- auf zweisitzig und umgekehrt), Fußrastenanlage, Übersetzung, Änderung der Motorleistung (Reduzierung und Steigerung). Dazu zählen auch Änderungen am Vergaser, dem Ansaugtrakt und dem Auspuff. Bei Anbau von anderen Vergasern oder anderem Auspuff kann der TÜV auf einen neuen Leistungsnachweis des Motors bestehen.

Es empfiehlt sich in jedem Fall vor dem Umbau einen TÜV-Prüfer über die exakten Vorschriften zu befragen. Dr. Ekart Huhs vom Stuttgarter TÜV meint dazu: „Uns ist es lieber, die Leute kommen vorher zu uns, wir beraten sie gern und kostenlos."

Ilse Reuter

Lenker und Lampenverkleidung: Eintragungspflichtig, Prüfunterlagen des Herstellers anfordern.



Gepäckträger: darf nach Belieben angebaut werden, eintragungsfrei.

Abendstimmung über der Mosel-Schleife bei Bernkastel-Kues.

Spritztour im goldenen Oktober

Mehrere Bergstraßen führen auf die Höhen des Hunsrücks oder der Eifel. Meist ermöglichen sie einen herrlichen Ausblick über die Mosel, wir hier oberhalb des Ortes Bremm.

Inmitten des Rheinischen Schiefergebirges verbirgt sich ein Gebiet, das mit seiner Schönheit und auch mit der Mentalität seiner Bewohner spielend mit südeuropäischen Regionen konkurrieren kann: das Moseltal. Seine steilen Weinberge, malerischen Fachwerkhäuser und wildromantischen Nebentäler können – dank des milden Klimas – bis in den Herbst hinein auch auf dem Motorrad genossen werden.

Stolz erhebt sich zwischen den Weinbergen die Burgruine Landshut.

Die Straße ist schmal und holprig. Windet sich in zahlreichen Kehren hinab. Taucht in dunkelgrünen Laubwald ein. Die Schatten lichten sich. Die Bäume treten zurück. Unter uns ist eine enge Wasserschleife zu sehen. An allen Seiten von Weinbergen gesäumt. Die Straße wird besser. Das Hinterrad der Suzuki „stempelt" nicht mehr beim harten Abbremsen. Spielend leicht geht sie in die Linkskehre. Der Seitenständer kratzt ganz leicht. Proteste vom Soziussitz. Hupen von vorn: Ein Traktor versperrt die Straße. Ein wilder Audi-Fahrer quetscht sich wie irre vorbei. Macht vor uns wieder einen Schlenker nach rechts. Röhrt den Berg hinauf. Wir rollen langsam weiter. Beobachten den Weinbauern. Er nickt uns zu. Stapft dann durch die Reben. Die letzten Kehren.

Es ist merklich wärmer als oben auf der Höhe. Fast heiß. Wir lassen den Fluß rechts liegen und genießen den Anblick. Auf der anderen Uferseite – mitten in der Schleife – kauert eine Ruine. Ein altes gotisches Kloster. Wir folgen der Schleife und nähern uns einem freundlichen Dorf. Graue Schieferdächer blitzen in der Sonne. Darunter protzt stolzes Fachwerk. Museumsreif. Links an der Uferpromenade ein winziges Straßencafé. Wir halten. Stellen die beiden Motorräder neben einem bunten Tisch ab. Die Bedienung kommt sofort zu uns Motorradfahrern. Sie ist freundlich. Wir bestellen Kaffee. Ingrid möchte die Eiskarte. Die Lederjacken hängen längst über den Stuhllehnen. Die Sonne knallt jetzt voll runter.

Wo sind wir? In Portugal, in Frankreich, in Italien? Fast möchte man meinen. Doch der

WORLD TOUR 01 – 12

Spritztour im goldenen Oktober

Fluß, der sich breit und träge vor uns entlangwälzt, ist weder der Douro noch die Loire. Und auch nicht der Lago Maggiore. Es ist die Mosel. Wir befinden uns in der Bundesrepublik Deutschland. Das nette Dorf heißt Ediger-Eller. „Ja, bei uns kann es sogar im September 30 Grad haben", erklärt uns der Wirt. „Das gibt dann dem Wein noch die richtige Reife. Die Lese findet deshalb auch erst Ende Oktober statt. Da müßt ihr mal wieder herkommen. Das ist die schönste Jahreszeit an der Mosel!"

Ein Vierteljahr später ist es soweit. Donnerstagabend fahren wir. Verlängertes Wochenende. Gerade richtig für einen Moseltrip. Auf der Autobahn ist es schon empfindlich kalt. In Hokkenheim machen wir daher die erste Pause. Von da an geht es zügig weiter, über die imposante Hängebrücke, über den Rhein. Auf der stets gut befahrbaren Autobahn Richtung Koblenz/Köln. Bei Boppard fahren wir ab. Mit den letzten Sonnenstrahlen steigen wir von der Hunsrück-Höhe hinab ins Moseltal. Rötlich-gelb verzieht sich die Sonne hinter dem Nebel. Die Burg Thurau rechts über uns – hüllt sich in Schatten. Unter uns liegt Alken. Die sehr gut ausgebauten Kehren gehen wir vorsichtig an. Leichte Feuchtigkeit liegt in der Luft.

Die klammen Knochen genießen das milde Moselklima an diesem Oktoberabend. Mit rotgefrorenen Gesichtern suchen wir ein Zimmer, „35 Mark mit Frühstück", ist genehmigt. Der ersten Weinprobe steht nichts mehr im Wege. Erwartungsgemäß dauert sie nicht lange. Wir fallen früh in die Betten. Am nächsten Morgen – lange Gesichter. Scheißwetter! „Das ist nur unser Morgennebel", tröstet uns der Juniorchef des Hauses, „der zieht bis um elf weg!" Genug Zeit zum Frühstück und für ein Gespräch mit dem Weinkenner. Die erste Überraschung für uns Laien: „Viele Leute glauben, daß der Moselwein süß sei. Aber das ist falsch. Ein reiner Mosel ist sogar sehr herb. Der wird nur für den Verkauf gemischt. Ein Zehntel Mosel reicht schon. Außerdem sind doch die meisten Weine geschwefelt!"

Mit einigen Abstechern auf die Höhen des Hunsrück oder der Eifel haben wir sehr schnell über 200 Kilometer zusammen, ohne daß wir Trier auch nur in Reichweite bekommen. Man darf sich nicht vom ersten Blick auf die Landkarte täuschen lassen. Wegen der zahlreichen Schleifen (Mäandern) der Mosel ist schon die direkte Straßenverbindung von Koblenz nach Trier gute 250 Kilometer lang.

Am Ortsausgang von Brodenbach zweigt links eine Straße ab, die sich in herrlichen Kehren den Hunsrück emporhangelt. Links über uns erhebt sich mal wieder eine der zahlreichen Burgen des Moseltales: die 800 Jahre alte Ehrenburg, eine der schönsten Ruinen ihrer Art. Ausgangspunkt für Wanderungen durch die großartige Ehrenbachklamm, in der sich mehrere malerische Wassermühlen zwängen. Uns ist allerdings nicht nach Wandern zumute. Und wir fahren wieder hinab ins Tal. Bis Treis führt uns eine breit ausgebaute Straße am Fluß entlang. Die Bundesstraße 49 wechselt hier auf das linke Moselufer. Wir fahren durch die alte Römerstadt und gelangen an den Flaumbach. Ein enges, idyllisches Tal. Links und rechts steile Felswände. Fahrerisch sehr anspruchsvoll.

Da es erst Freitag ist, halten sich die Touristenströme in Grenzen. Mit Glück finden wir im ‚Haus Lipmann' noch einen freien Tisch. Die Preise sind für einen Touristenort recht vernünftig und die Atmosphäre dank der handgeschnitzten Möbel gemütlich. Wir fühlen uns wie zu Ritters Zeiten. Einen Ritter hat es hier auch tatsächlich einmal gegeben, wie uns Tischnachbarn stolz berichten. Es sind Amerikaner, die extra zur Weinernte an die ‚wonderful Mosel' gekommen sind.

Jedes Haus ist ein Schmuckstück

Nach dem Essen erkunden wir noch kurz auf den Spuren des Ritters Krafto von Beilstein die steilen Gassen des 1100 Jahre alten Dorfes. Jedes Haus ist ein kleines Fachwerk-Schmuckstück. Heile Welt – ‚Old Germany'.

Mit der Sonne im Rücken fahren wir dann wieder Richtung Norden, um in Cochem auf das andere Ufer überzuwechseln. Cochem gilt als Endpunkt des schönsten Teilstücks der 545 Kilometer langen Mosel. Von der römischen Kaiserresidenz Trier bis hier hin hat sich die Mosel mehr als 20 Schleifen durch das Rheinische Schiefergebirge gewaschen. Kein anderer deutscher Fluß ‚mäandert' so stark. Wissenschaftler führen dieses Phänomen auf die unterschiedlichen Härtegrade des Schiefergesteins zurück. Hat sich der Fluß einmal zum ‚Zick-Zack-Kurs' entschlossen, wird die Schleifenbildung durch die Strömungsverhältnisse forciert. Im Kurvenäußeren ist die Strömung stärker, innen schwächer. Dadurch trägt der Fluß außen immer mehr Gestein ab und lagert es dafür auf der Innenseite ab. Regelrechte Sandbänke sind die Folge.

Der Nürburgring ist um die Ecke

Wer übrigens den Nürburgring besuchen möchte, ist von hier in einer halben Stunde da. Denn es sind nur noch 38 Kilometer bis zum weltberühmten Rennkurs in der Hohen Eifel. Wenn nicht gerade ein Rennen stattfindet, kann man den 22,8 Kilometer langen Ring befahren. Pro Runde kostet das fünf Mark. Unter der Telefonnummer 02691/2031 kann man vorher anfragen, ob die Strecke frei ist.

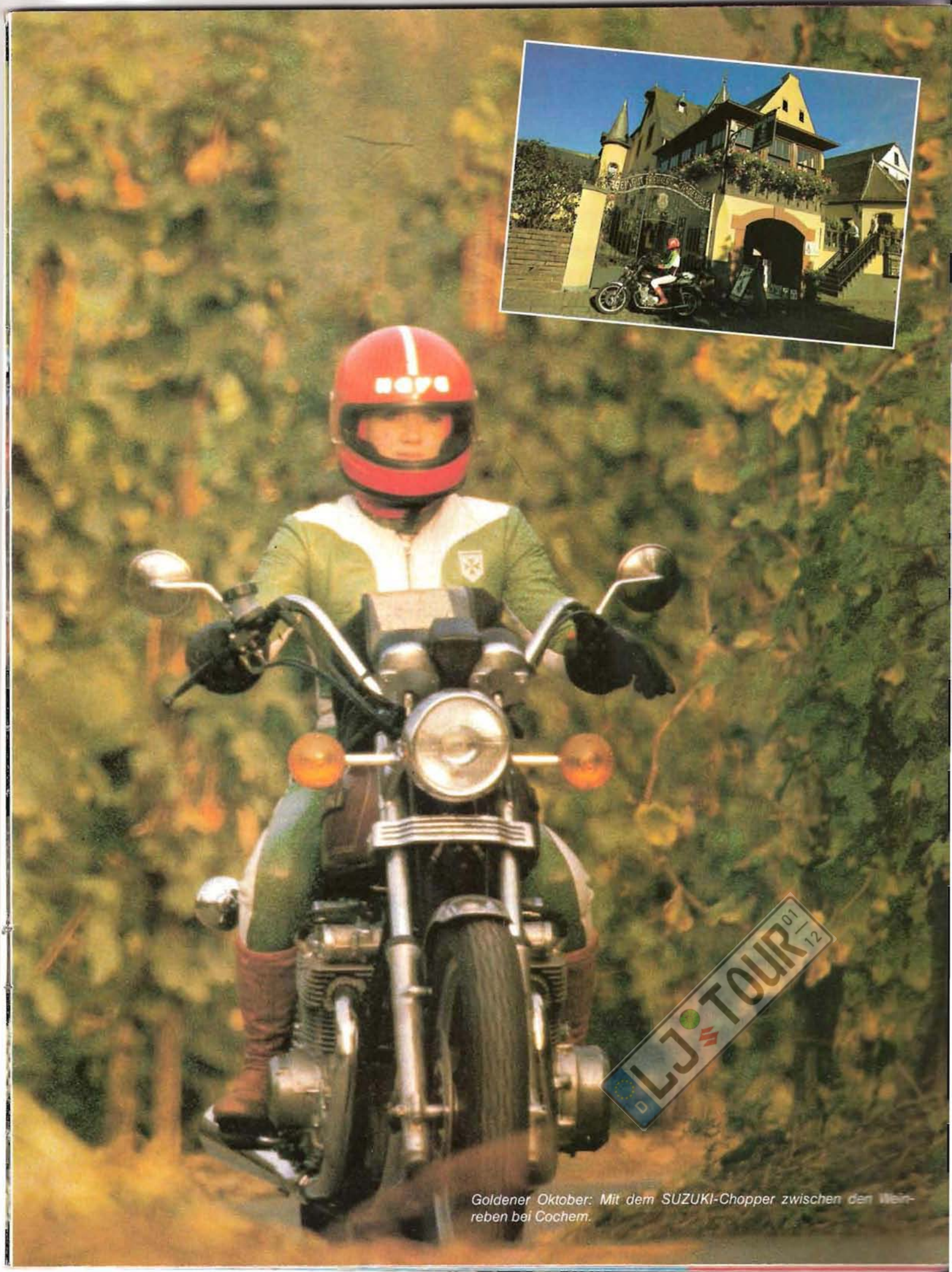
Ein Blick auf die Generalkarten 12 und 15 (Maßstab 1:200000) zeigt uns, daß wir heute die schönsten Moselschleifen vor uns haben. So berühmte Weinorte wie Traben-Trarbach, Bernkastel-Kues und Piesport liegen auf unserem Weg. Zunächst einmal passieren wir jedoch den heißesten und auch steilsten Weinberg Deutschlands, den Calmond. In mühevoller Kleinarbeit haben die Weinbauern dem 65 Grad steilen Schieferhang die schmalen Terrassen aufgezwungen. An der gegenüberliegenden Uferseite – im Innern der Schleife – entdecken wir wieder die altbekannte Klosterruine Stuben. Auf der Suche nach einem guten Aussichtspunkt wählen wir im Dörfchen Bremm eine kleine Nebenstraße. Sie entpuppt sich als eine der fahrerisch schönsten Bergstrecken an der Mosel. Auf der Berghöhe angelangt, lädt eine Hangwiese zum rasten. Von hier haben wir einen herrlichen Ausblick.

Am Üßbach entlang kehren wir wieder zurück zur Mosel, auf deren Uferstraße wir schließlich Trarbach erreichen. Hier führt eine mit Torbogen verzierte Steinbrücke hinüber zum fast 1000 Jahre alten Stadtteil Traben, der durch die Festungsruine Mont Royal gekrönt wird. Nur langsam wühlen wir uns durch den dichten Fußgängerverkehr der beliebten Kur- und Weinhandelsstadt hindurch, um oberhalb von Trarbach in das wildromantische Wildbachtal zu gelangen. Die enge düstere Straße ist hier noch nicht vom Morgennebel abgetrocknet. Es wird schlagartig kühl. Mit vorsichtiger Gashand treiben wir die Suzukis nach Longkamp hinauf. Von hier lädt die gut ausgebaute B 50 zur zügigen Abfahrt nach Bernkastel-Kues.

Ein paar Kilometer vor der Stadt zweigt links ein Sträßchen ab, das in ein paar engen rutschigen Kehren zur Burgruine Landshut hinaufführt. Der Blick schweift über die steilen Weinhänge hinunter auf Bernkastel und hinüber zur anderen Moselseite auf Kues, dessen Yacht-Hafen sich regelrecht in die Landzunge hineingefressen hat. Ein riesiger Lastkahn bringt mit seinen fächerförmigen Wellen geordnete Unruhe in den Wasserspiegel der Mosel. Bernkastel ist zweifelsohne ein städtebauliches Juwel, das auf der ganzen Welt seinesgleichen sucht. Zentrum der historischen Kostbarkeit, von der man sich auch durch die zahlreichen Touristen nicht abhalten lassen sollte, ist der Marktplatz. Selbst wer sich schon an Aix-en-Provence oder Tübingen begeistert hat, wird hier überrascht sein.

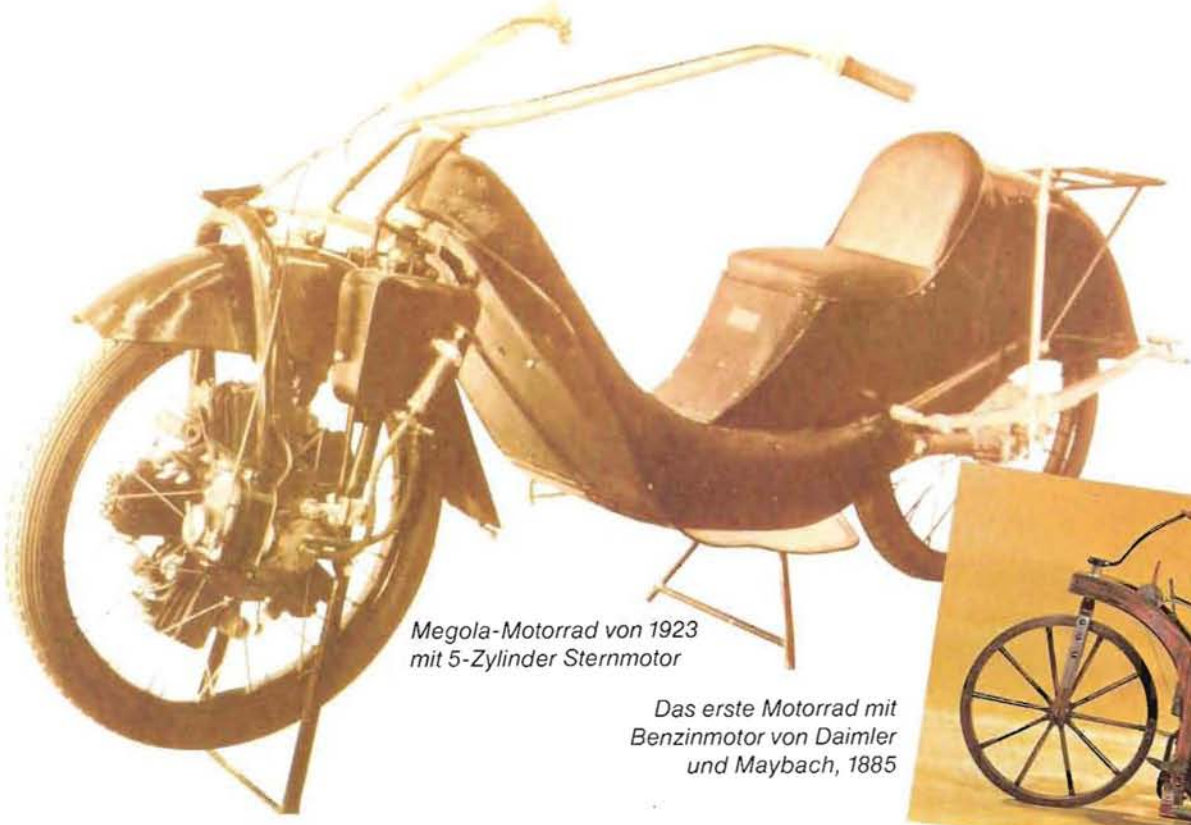
Ein billiges Gasthaus für die Nacht dürfen wir hier allerdings kaum erwarten. Und so machen wir uns auch – die tiefstehende Nachmittagssonne im Gesicht – auf den Weg Richtung Piesport. Da es Samstagabend ist, haben wir Schwierigkeiten, ein Zimmer zu bekommen. Im Piesporter Ortsteil Reinsport klappt es dann schließlich doch noch. Direkt gegenüber von der sogenannten Mosel-Loreley kommen wir in einem 1767 erbauten Gasthof unter. Anlaß genug, die Einladung des freundlichen Gastwirts zur Weinprobe im hauseigenen Keller anzunehmen!

Reiner H. Nitschke



Goldener Oktober: Mit dem SUZUKI-Chopper zwischen den Weinreben bei Cochem.

Fotos: Ilse Reuter, Deutsches Zweirad-Museum

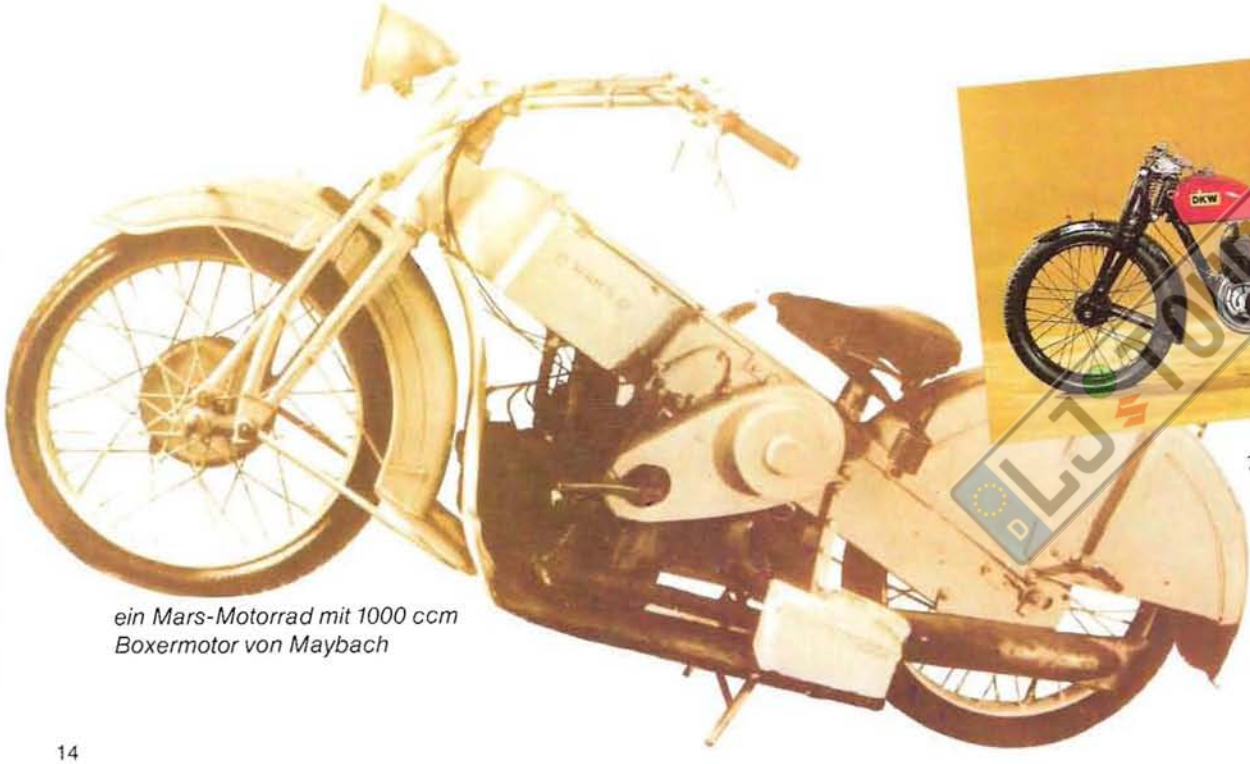


Megola-Motorrad von 1923
mit 5-Zylinder Sternmotor

Das erste Motorrad mit
Benzinmotor von Daimler
und Maybach, 1885

Das Neckarsulmer Zweirad-Museum präsentiert die Motorrad-Entwicklung von Anfang an. Kaum zu glauben, auch unsere Großväter „chopperten" schon.

Opas "Chopper"



ein Mars-Motorrad mit 1000 ccm
Boxermotor von Maybach

Eine DKW-Luxus 200, m
198 ccm Zweitaktmotor, 193

Auf halber Strecke zwischen Stuttgart und Heidelberg, dort wo Neckar und Sulm zusammenfließen, liegt das Städtchen Neckarsulm, ein Ort mit hundert Jahren Fahrzeuggeschichte. Der passende Platz für ein Zweiradmuseum, das noch dazu stilgerecht in einem historischen Gebäude untergebracht ist, dessen Anfänge bis in das 13. Jahrhundert reichen. So alt ist das zweirädrige Inventar natürlich nicht, aber immerhin reicht der Ursprung des Antiquariats bis 1817 zurück.

Auf vier Etagen wird Zweiradgeschichte von ihren Anfängen bis heute dokumentiert. Im rustikalen Kellergewölbe sind die jährlich wechselnden Sonderschauen aufgebaut. Nach BMW, DKW, Zündapp und einer Fahrrad-Schau präsentiert sich im Jahr 1980 die Marke NSU, der Vollständigkeit halber auch mit einigen Automobilen. Vom ersten NSU-Motorrad (1901) mit 234 ccm-Viertaktmotor und 1,75 PS, dem „Neckarsulmer Motorrad", bis zum erfolgreichen „Blauwal", einer markanten NSU-Rennmaschine, erhält der Besucher einen abgerundeten Eindruck dieser einst dominierenden Marke. 1954 errang Werner Haas mit dem Blauwal (248 ccm-Zweizylinder-Viertaktmotor, 36 PS, Spitze 210 km/h) die deutsche und die Weltmeisterschaft. Nur dank der aerodynamisch äußerst günstig geformten Aluminium-Verkleidung war ein Vorstoß in diesen Geschwindigkeitsbereich möglich. Günstige Luftwiderstandsbeiwerte sind also längst kein Privileg moderner im Windkanal entwickelter Fahrzeuge.

1955 wurde NSU mit 350.000 Zweirädern größte Zweiradfabrik der Welt. Mit 339 km/h war Wilhelm Herz 1956 auf seiner 500 ccm-Zweizylinder NSU-Kompressor-Maschine zum zweiten Mal schnellster Motorradfahrer der Welt. Auch diese Kompressor-NSU ist zu sehen, im zweiten Stock in der Rennmaschinen-Abteilung.

Im Parterre beginnen die Anfänge der Radl-Bauerei: Vom Laufrad des Freiherrn von Drais (1817) bis zum Rennrad von Rudi Altig kann die Entwicklung der Fahrräder verfolgt werden. Moderne Motorräder der 70er Jahre lockern die Fahrradschau auf. Gleich rechts, neben dem Eingang, erregt eine wuchtige und imposante Maschine Aufsehen: Ein Schrittmacher-Motorrad für Fahrrad-Rennen. Der riesige 2400 ccm-V-Motor aus Frankreich gibt seine Kraft ohne Kupplung und Getriebe direkt über einen breiten Lederriemen ans Hinterrad ab.

Die erste Etage nimmt Motorräder auf, an denen der kontinuierliche Fortschritt vom ersten motorisierten Zweirad bis zu Maschinen der späten fünfziger und frühen sechziger Jahre deutlich wird. Die Erfinder Daimler und Maybach konstruierten 1885 das erste benzingetriebene Motorrad. Mit einer Nachbildung dieses Holzmobils mit 264 ccm-Motor und 0,5 PS beginnt die Motorrad-Veteranen-Schau.

Auf dem mittleren Podest dieser Halle reihen sich die schwarzen Ungetüme aneinander. Schwarz, die obligatorische Farbe zu einer Zeit, als Weinrot schon gewagt war. Am oberen Ende flankiert eine Megola die Parade. Sie zählt zu den ungewöhnlichsten und daher bekanntesten Veteranen. Ihr Vorderrad nimmt einen Fünfzylinder-Sternmotor auf, Radnabe ist gleich Kurbelwelle, Kupplung und Getriebe sind überflüssig: Anschieben und Aufspringen hieß die Devise.

Neben der Megola eine Amerikanerin: die unorthodoxe Nera-car, Baujahr 1924, mit Zweitaktmotor und Achsschenkellenkung.

Auch die Vierzylinder Windhoff von 1929 verdient Aufmerksamkeit. Ihr längs eingebauter ▶

Die erste Etage: Motorräder vom Anfang bis in die späten 50er und frühen 60er Jahre

Dieter Brauns Rennmaschine, 125 ccm, 32 PS, Suzuki

NSU-Konsul aus den 50er Jahren, die den „Gelben Engeln" vom ADAC als Einsatzfahrzeuge diente

Die zweite Etage: Rennmaschinen

Ölspritze: zusätzlich zur Motorschmierung wird diese unterwegs ab und zu von Hand betätigt

Schrittmacher-Maschine für Fahrradrennen 1918, 2400 ccm, Zweizylinder V-Motor, Viertakter

LJ TOUR 01 12

Opas „Chopper“

Motor mit 748 ccm, 22 PS und obenliegender Nockenwelle wird mit Öl gekühlt.

Es geht weiter mit der Opel Motorclub (1929), ein 500er Einzylinder-Viertakter mit Opelmotor in einem Preßstahlrahmen von Neumann-Neander. Diese Firma aus Rölsdorf bei Düren (Rheinland) fertigt Einheitsfahrgestelle für Fremdmotoren.

Es hat eine Menge Seitensprünge in der Entwicklung der Motorräder gegeben. Dem Einfallsreichtum schienen keine Grenzen gesetzt. Egal ob Motor, Kraftübertragung oder Fahrwerk – sonderbare aber auch geniale Ideen wurden in die Praxis umgesetzt.

Die in Neckarsulm ausgestellten Denkmäler einer Motorradentwicklung sind die Wegbereiter der heutigen Technik. Sie verdeutlichen die verschiedenen Entwicklungsstufen und ihre Alternativen. Liebe zum Detail und Einfallsreichtum dokumentieren diese Motorrad-Urgroßväter. Kupfer, Messing und Nickel glänzt dort, wo heute Plastik die Kosten senkt. Und manches, was uns jetzt als neueste Entdeckung angeboten wird, steht dort als Selbstverständlichkeit. Wie bei so vielen Dingen kann auch hier nur festgestellt werden: „Es war alles schon einmal da“.

Die Notwendigkeit einer Vorderradfederung war zwangsläufig recht früh erkannt, weil sie eine Sache der Fahrzeugbeherrschung darstellt. Während die Hinterradfederung erst relativ spät zur Standardeinrichtung gehörte, widmeten die Erfinder dem Vorderrad schon früh ihre Aufmerksamkeit. Schon 1900 federte in der Cyklon eine Konstruktion für die es ganz sicher keinen Namen gibt. Bis BMW 1936 mit der ersten Teleskopgabel die bis heute gültige Lösung fand, wurde allerhand ausprobiert. Da gab es Trapezgabeln, Parallelogrammgabeln, geschobene und gezogene Schwingen, Blattfedern und andere Konstruktionen.

Ebenso einfallsreich ging es auf dem Motorensektor zu: Zwei- und Viertakter, luft- und flüssigkeitsgekühlt, Twins, Reihenmotoren, V-Motoren, Kompressormotoren, Boxer, mal quer mal längs eingebaut, seitengesteuert, kopfgesteuert, mit obenliegenden Nockenwellen, Vier-Ventiler, Haarnadelfedern, desmodromische Ventilsteuerung, Schubstangensteuerung und so weiter. An Leistung hat es diesen Motoren gewiß nicht gefehlt, nur mit der Standfestigkeit war das meistens so eine Sache.

Erst in der Rennabteilung im zweiten Stock wird so richtig klar, mit werlchem Mut und sicher auch Überzeugung, dem Motorrad Vortrieb gegeben wurde. Kaum lief solch ein motorisiertes Fahrrad von selbst, wurden schon Rennen ausgetragen. Selbst von der außergewöhnlichen Megola gab es einen Racer mit modifiziertem Motor. In auffälligem Knallrot steht sie am Anfang der Renner-Reihe, die mit den Marken AJS, BMW, Bultaco, DKW, Husquarna, Norton, NSU und vielen, vielen damals berühmten, heute teilweise vergessenen Marken weiter geht. Auch eine Japanerin hat sich plazieren können: Die 32 PS-starke 125er Suzuki, mit der Dieter Braun 1969 Vize- und 1970 Weltmeister wurde. Artgenossen aus dem Bahn-, Trial- und Geländesport runden die Sport-Szene ab.

Besonders interessant sind immer die Dinge, die am längsten zurückliegen, weil sie – schon lange in Vergessenheit geraten – für viele völlig neu auftauchen. Dies gilt hier besonders den ersten Jahrzehnten der frisch erfundenen Motorräder. Da wurde das Benzin in einem Brennstoffbehälter transportiert, der Motor mit Tropf- und Schleuderschmierung geölt und mit Spritzvergasern gefüttert, Glimmerkerzen und Glührohrzündung sorgten (nicht immer) für Funken und der Riemenantrieb setzte das Gefährt in Bewegung. Lichtanlage, Signalhorn und Tachometer gab es teilweise als Extras zu kaufen.

Zu einer Zeit, als die Motorradentwicklung noch in den Kinderschuhen steckte, setzte die weltwirtschaftliche Lage den empirischen Erbauern so starke finanzielle Schranken, daß sich viele Firmen von den zwanziger Jahren nicht erholten und sang- und klanglos untergegangen sind.

Die Entwicklung war stürmisch und uneinheitlich aber für uns heute ist sie zur Legende geworden, eine Legende, die durch die Neckarsulmer-Dokumentation in die Gegenwart gerückt wird.

Ilse Reuter

Hallo!
Ich bin da:
Der SUZUKI LJ 80!

850 ccm, 29,4 kW (40 PS), 750 kg, Allradantrieb mit zuschaltbarem Sperrdifferential. Auf- und ausbaubar als Limousine, Schulbus.

Jetzt probefahren!
Jetzt bestellen!
Bei Ihrem SUZUKI-Händler:

AUTOHAUS JÜRGEN olm GMBH
SUZUKI - Centrum
Kußmaulstraße 15
7500 Karlsruhe 21
Tel. 0721/751099

H & S
Motor Sport GmbH
Gutenbergstr. 16
2301 Raisdorf
Tel. (04307) 5987
SUZUKI-Vertragshändler
Motorräder
SUZUKI eljot
Bootsmotoren

SUZUKI
MOTORRAD KÖLBEL
Hertzstraße 12
7505 Ettlingen
Telefon
07243/14485

MOTORRAD HAASE GMBH MÜNCHEN
Thalkirchner Straße 66-68
Telefon
089/537700

SUZUKI '81

Die flinken von SU

X 1 E

X 3 E

TS 50 ER

X 1 E
1-Zyl.-2-Takt-Motor, 49 ccm, 2,0 kW (3 PS), 5 Gänge, 40 km/h.
X 1 technische Daten wie X 1 E, Sonderausstattung: Speichenräder.

TS 50 ER – Crossduro
1-Zyl.-2-Takt-Motor, 49 ccm, 2,0 kW (3 PS), 5 Gänge, 40 km/h.
TS 50 K 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 49 ccm, 2,0 kW (3 PS), 5 Gänge, 40 km/h.

TS 80 ER – das neue 8oer Crossduro-Leichtkraftrad
1-Zyl.-2-Takt-Motor, 79 ccm.

Kleinen ZUKI.

RV 50

NEU

NEU

GT 80 L

TS 80 ER

RV 50 – Funbike
1-Zyl.-2-Takt-Motor, 49 ccm, 2,0 kW (3 PS), 4 Gänge, 40 km/h.

X 3 E – das neue 80er Straßen-Leichtkraftrad
1-Zyl.-2-Takt-Motor, 79 ccm.

GT 80 L – das neue 80er Chopper-Leichtkraftrad
1-Zyl.-2-Takt-Motor, 79 ccm.

SUZUKI
Präzision für die Freizeit

DLJ TOUR

Die wirtschaftli
von SUZUKI. V

GSX 250 E

NEU

GSX 250 T

TS 125 ER – Crossduro
1-Zyl.-2-Takt-Motor, 123 ccm, 8,0 kW (11 PS), 100 kg, 6 Gänge, 100 km/h.

GSX 250 E
2-Zyl.-4-Takt-4-Ventiler mit 2 obenliegenden Nockenwellen, 249 ccm, 20 kW (27 PS), 6 Gänge, 172 kg.

GSX 250 T – Traditional-Rider
2-Zyl.-4-Takt-4-Ventiler mit 2 obenliegenden Nockenwellen, 249 ccm, 20 kW (27 PS), 6 Gänge, 172 kg.

DR 400 S – Crossduro
1-Zyl.-4-Takt-Motor, 396 ccm, 20 kW (27 PS), 5 Gänge.

SUZUKI
Präzision für die Freizeit

Sicher mit Helm

OLD TOUR

che Mittelklasse
on 10 bis 27 PS.

TS 125 ER

DR 400 S

Noch mehr: Die wirts
von SUZUKI. V

GN 400 T

GN 400 L

GSX 400 L

haftliche Mittelklasse
on 10 bis 27 PS.

NEU

GSX 400 E

NEU

GSX 400 S

Sicher mit Helm

GN 400 T – Traditional-Rider
1-Zyl.-OHC-4-Takt-Motor, 396 ccm, 20 kW (27 PS), 5 Gänge.

GN 400 L – Chopper
1-Zyl.-OHC-4-Takt-Motor, 396 ccm, 20 kW (27 PS), 5 Gänge.

GSX 400 L – Chopper
2-Zyl.-4-Takt-4-Ventiler, TSCC-System, 20 kW (27 PS), 6 Gänge. Kontaktlose Zündung.

GSX 400 E
2-Zyl.-4-Takt-4-Ventiler, TSCC-System. 20 kW (27 PS), 6 Gänge. Kontaktlose Zündung.

GSX 400 S
2-Zyl.-4-Takt-4-Ventiler, TSCC-System. 20 kW (27 PS), 6 Gänge. Kontaktlose Zündung. Lenkerverkleidung.

LJ TOUR 01 12

SUZUKI
Präzision für die Freizeit

Immer noch:
Motorräder von 10 bis 27 PS.

RV 125

X 7 E

TS 250 ER

NEU

RV 125 – Funbike
1-Zyl.-2-Takt-Motor, 123 ccm, 5,9 kW (8 PS), 5 Gänge, 90 km/h, auch als RV 90, 87 ccm, 4,7 kW (6,3 PS) erhältlich.

X 7 E
2-Zyl.-2-Takt-Motor, 246 ccm, 20 kW (27 PS), 6 Gänge, 143 kg, 155 km/h. Auch erhältlich als:
X 5 E 2-Zyl.-2-Takt-Motor, 200 ccm, 13 kW (17 PS), 5 Gänge, 131 kg, 125 km/h.
X 5 technische Daten wie X 5 E, Sonderausstattung: Speichenräder.

TS 250 ER Crossduro
1-Zyl.-2-Takt-Motor, membranschlitzgesteuert, 246 ccm, 13,0 kW (17 PS), 131 kg, 5 Gänge, 115 km/h.

Die dynamische Oberklasse von SUZUKI. Bis 50 PS.

GS 500 E

GS 450 L

Sicher mit Helm

GS 500 E
4-Zyl.-4-Takt-Motor mit 2 obenliegenden Nockenwellen, 492 ccm, 20 kW (27 PS), 6 Gänge, 147 km/h. Umbau auf 45 PS möglich.

GS 450 L – Chopper
2-Zyl.-4-Takt-Motor mit 2 obenliegenden Nockenwellen, 448 ccm, 32 kW (43 PS), 6 Gänge.

TOUR 01/12

Die Super-
von SUZUKI

GS 850 GL

GSX 750 E

GS 850 GL – Kardan-Chopper
4-Zyl.-4-Takt-Motor mit 2 obenliegenden Nockenwellen, 843 ccm, 59 kW (80 PS), 5 Gänge, Wellenantrieb, Highriser-Lenker, Stufenbank.

GS 850 G – Kardan
4-Zyl.-4-Takt-Motor mit 2 obenliegenden Nockenwellen, 843 ccm, 59 kW (80 PS), 5 Gänge, 203 km/h, Wellenantrieb ohne Probleme.

GSX 750 E
4-Zyl.-DOHC.-4-Takt-4-Ventiler, TSCC-System. 747 ccm, 60 kW (80 PS), 5 Gänge, 202 km/h.

GSX 750 L

SUZUKI
Präzision für die Freizeit

Superbikes Über 50 PS.

GS 850 G

NEU

GS 1000 G

GSX 750 L – Chopper
4-Zyl.-DOHC.-4-Takt-4-Ventiler, TSCC-System, 747 ccm, 60 kW (80 PS), 5 Gänge, Highriser-Lenker, Stufenbank.
Reifen: vorn 90/90-19 52 H, hinten 130/90-16 67 H.

GS 1000 G – Kardan
4-Zyl.-4-Takt-Motor mit 2 obenliegenden Nockenwellen, 997 ccm, 66 kW (90 PS), 5 Gänge, Wellenantrieb.

Sicher mit Helm

Die Super-
von SUZUKI

SUZUKI-Bimota SB 3

GSX 1100 E

SUZUKI
Präzision für die Freizeit

LJ TOUR

Superbikes
Über 50 PS.

GS 1000 E

GS 1000 S

SUZUKI-Bimota SB 3
4-Zyl.-4-Takt-Motor mit 2 obenliegenden Nockenwellen, 997 ccm, 66 kW (90 PS), 5 Gänge, Gitterrohrrahmen aus Chrommolybdän-Stahl. Monocoque-Vollverkleidung.

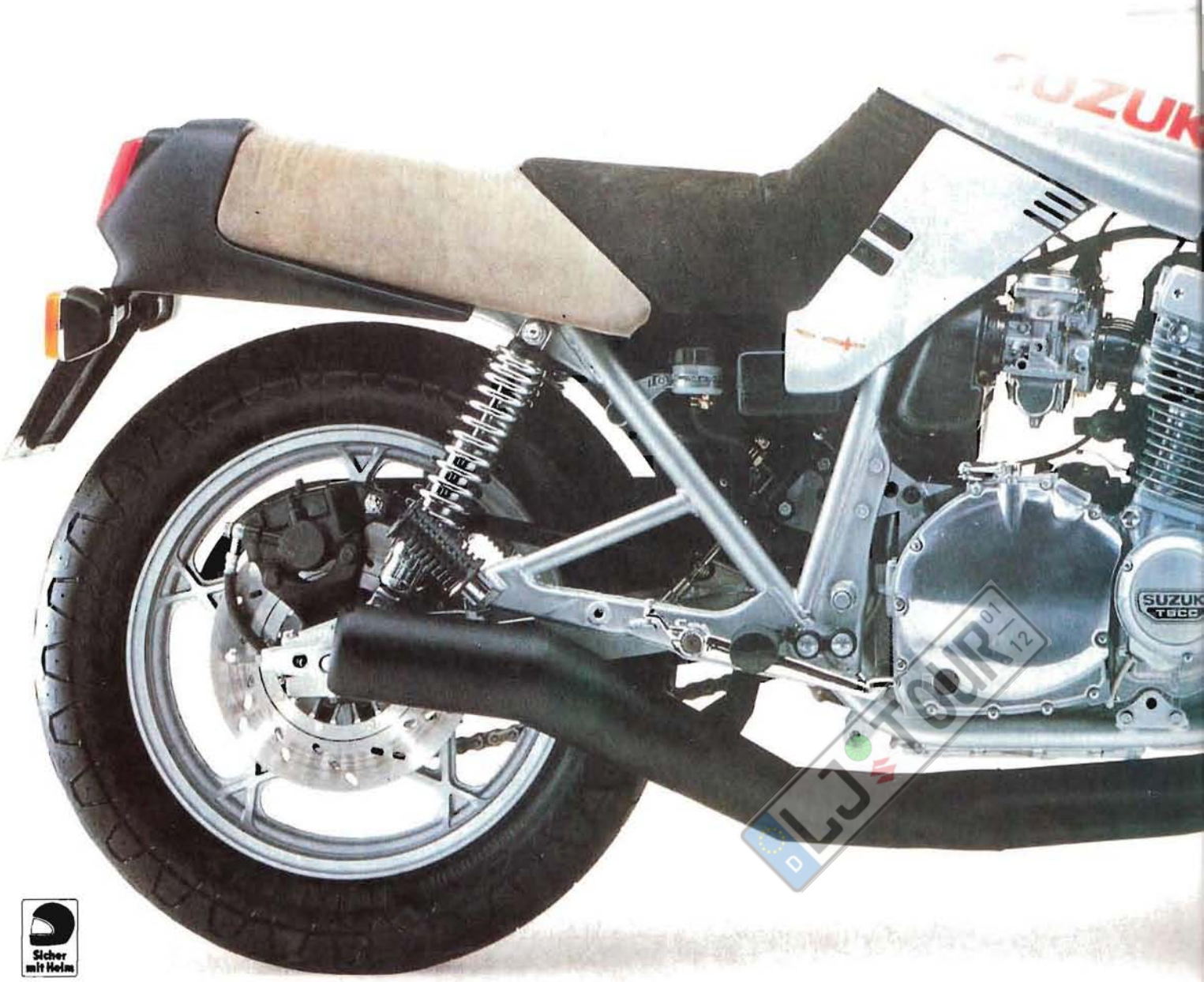
GS 1000 E
4-Zyl.-DOHC.-4-Takt-Motor, 997 ccm, 66 kW (90 PS), 5 Gänge, 215 km/h. Teleskopgabel mit pneumatischer Unterstützung und ölgedämpften Federbeinen.

GS 1000 S
4-Zyl.-DOHC.-4-Takt-Motor, 997 ccm, 66 kW (90 PS), 5 Gänge, 215 km/h. Teleskopgabel, ölgedämpft, mit pneumatischer Unterstützung. Lenkerverkleidung.

GSX 1100 E
4-Zyl.-4-Takt-4-Ventiler, TSCC-System, 1075 ccm, 73,0 kW (100 PS), ölgedämpfte Teleskopgabel mit pneumatischer Unterstützung, mech. verstellbar. Alu-Kastenschwinge. 220 km/h. Erste im großen Vergleichs-Test.

Technische Änderungen vorbehalten. Viele Modelle sind so aktuell, daß exakte Daten aus Japan bei Drucklegung noch nicht vorlagen.

Im alten Japan galt es als höchste Kunst an Präzision und Exaktheit, ein fallendes Blatt mit dem Schwert zu zerteilen. Das Schwert mit dem dies möglich war, wurde Katana genannt.
Suzuki baut künftig eine Motorrad-Modellreihe, die Katana heißt. Mit gutem Grund, denn erstmals gibt es mit der Suzuki Katana eine Motorradserie in der Kombination von perfektester japanischer Technik mit europäischem Design, anatomisch genau auf den Fahrer abgestimmt.
Zum Beispiel diese Katana GSX 1100 S: 4 Zylinder, 16 Ventile, 2 obenliegende Nokkenwellen, 5 Gänge, Zündanlage kontaktlos. Höchstgeschwindigkeit über 220



Sicher mit Helm

km/h. Ab 1981 lieferbar. Das zweite Modell ist die Katana GS 650 G. 4 Zylinder, Kardanantrieb, 5 Gänge, über 70 PS. (Technische Änderungen und Werte vorbehalten). Wir reservieren gern schon jetzt eine Katana für Sie.

Bitte schicken Sie mir Prospekt und Bestellunterlagen.

Name _____

Straße _____

Ort/PLZ _____

(An Suzuki Motor-Handel GmbH Deutschland, Postfach 46 08 45, 8000 München 46, Abt. Katana.)

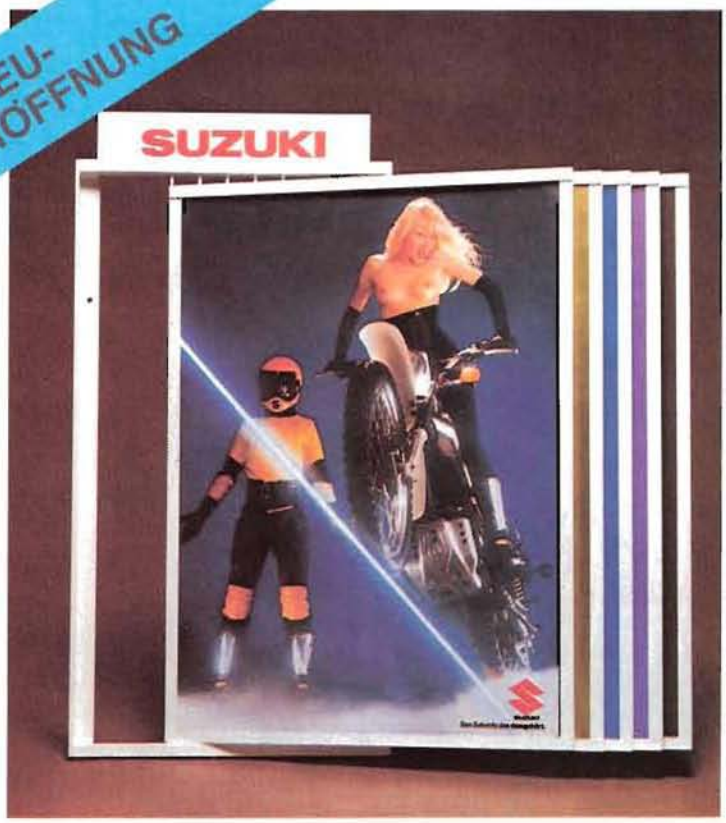
EILER & RIEMEL

SUZUKI KATANA 刀

DL TOUR 01 12

SuziShop SuziShop SuziShop

NEU-ERÖFFNUNG



Jetzt eröffnet der SUZI-SHOP.

Bei vielen SUZUKI-Händlern wird bald der SUZI-SHOP eröffnet.

Das ist der Platz im Laden, wo man das komplette SUZUKI-Zubehör findet.

Die gesamte SUZUKI-Fashion, Motorrad-Jacken, Anoraks, T-Shirts etc. Das technische Zubehör, Sturzbügel, Gepäckträger, Kettensprays, Öle etc.

Und da gibts die toll fotografierten farbigen SUZUKI-Poster.

Alles, was sie jetzt hier sehen, sehen Sie auch bei Ihrem SUZUKI-Händler.

Eine starke Sache: Die Lederjacken in den typischen SUZUKI-Farben.

Hier sieht man sie mal von vorne, obwohl man die Fahrer meist von hinten sieht. 1,2 mm starkes Nappa-Leder. Eingearbeiteter Nierengurt. An Ellenbogen und Schultern verstärkt und abgesteppt. Stabile Reißverschlüsse. Weiße Schulterpaspelierung.

Shirts, Shirts, Shirts.

Die Shirts für alle Gelegenheiten. In reiner Baumwolle. In den Größen Small, Medium, Large. Und für sie und ihn.

Oben: Das blütenweiße Shirt für lustige Fans.

Links: Ganz heiß, das Sonnen-Shirt, mit den zwei luftigen Seiten.

Rechts: Die Shirts in den SUZUKI-Farben blau und rot.

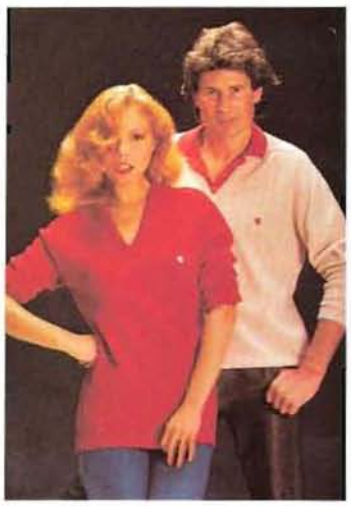
Gegen jedes Wetter. Der leichte, aber warme, mit Pelz gefütterte Anorak, mit großem Kragen zum Aufschlagen. Strickabschluß an den Armen und am Bund. Zwei große Seitentaschen und Brusttasche mit Reißverschluß.

LT TOUR 01 12

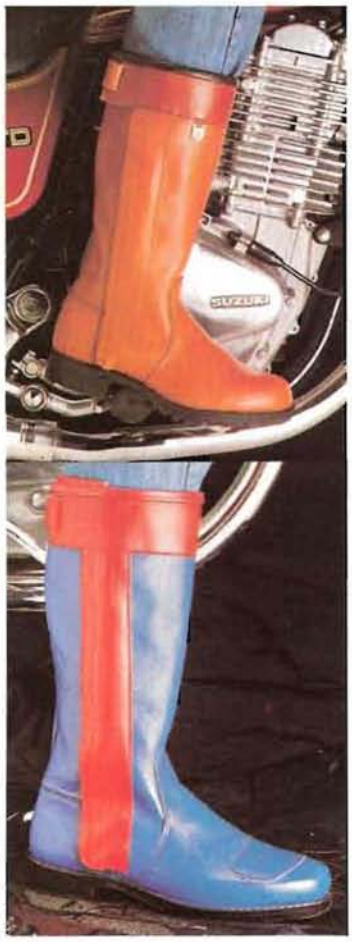
Das Zubehör, das dazugehört. SUZUKI

SuziShop SuziShop SuziShop

Sportlich und chic, die Pullis mit V-Ausschnitt. Weinrot, Beige, Flaschengrün, Grau, Dunkelbraun, leuchtend Rot.



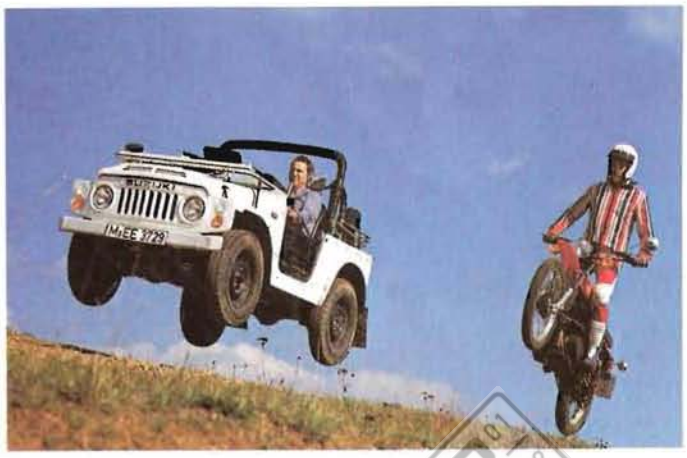
Sehen nicht nur auf dem Motorrad gut aus. Die attraktiven Stiefel aus starkem, strapazierfähigem Leder. Mit Profilsohle für guten Stand auf den Fußrasten.



Das Cross-Shirt nicht nur für Enduro-Fahrer. Damit Kopf und Hände warm bleiben. Ideal fürs Jogging.

Das fesche Halstuch.
Aus Seide, in den traditionellen SUZUKI-Farben rot oder blau.

Mit dem Hardtop ist der eljot auch für den Winter tip top.
Mit Hardtop ist für den eljot das ganze Jahr Saison. Auch im Winter, wenn es schneit. Das Hardtop gibt es in drei Varianten. Das Hardtop selbst besteht aus drei Teilen und kann im Sommer problemlos auf kleinstem Fleck „überwintern". Wer den eljot-Spaß also das ganze Jahr haben will, setzt ihm sein Hardtop auf.



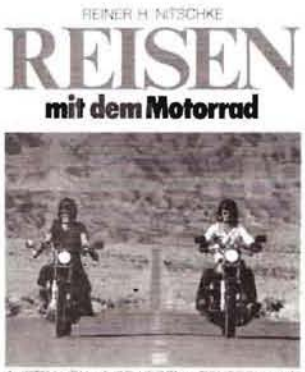
Poster für Fans.
Jetzt gibt es eine Reihe brandneuer Poster für Fans: Hier sind zwei Motive für eljot-Fahrer. Auf der linken Seite links oben ist eins für Motorradfahrer: „SUZI auf dem Laserstrahl".

Das Zubehör, das dazugehört.

PINNWAND
Gesehen · Gehört · Gelesen

Die Zeitschrift „Off-Road" veranstaltete vom 11.–13.7.80 eine „Fahrschule für Leser" im Bundeswehrübungsgelände Kreuzhof/Oberschleißheim. 60 Teilnehmer lernten auf Allrad-Fahrzeugen die Tücken des Geländes meistern. Natürlich war auch SUZUKIS eljot mit von der Partie.

Nur noch mit Helm.
Ab 1.8.80 ist Helmtragen Pflicht. Wer „oben ohne" erwischt wird, muß bis zu 40 DM Bußgeld berappen. Also: Immer mit Helm. Sicher ist sicher.



Toll geschrieben, toll fotografiert.
Ein Buch für Abenteuerlustige. Sechs farbige Reportagen von Motorrad-Touren in Arizona, Australien oder Sizilien. Beispielsweise durch das Tal des Todes in Arizona, durch die Bergdörfer Siziliens oder unter der Mitternachtssonne zum Nordkap. Der Autor, Reiner H. Nitschke, ist ein As im Motorrad-Journalismus. Und sein Buch mit 160 Seiten und fast ebensovielen Fotos, ist die DM 49,– wert. (Verlag New Book Edition, 7407 Rottenburg). Auslieferung Motorbuchverlag Stuttgart.

Termine für Rennsport-Fans:

Rundstreckenrennen
(einschließlich Langstrecke)

27.9. ADAC-Motorradrennen Dahlemer Binz
28.9. Langstreckenrennen Großbritannien

Trial

4.10. ADAC-Bergland-Trial Leopoldshöhe
5.10. ADAC-Mühlenbrik-Trial
18.10. ADAC-Oktober-Trial Nürnberg
19.10. ADAC-Fränkische Schweiz-Trial Steitberg
19.10. ADAC-Trial Wüsten
25.10. ADAC-Trial Holzkirchen
26.10. DMV-Trial Traunstein
26.10. ADAC-Trial „Im Steinfelder Holz"
1.11. ADAC-Trial Lüneburg
2.11. ADAC-Hellkuhlen-Berg-Trial
8.11. ADAC-Werraland-Trial
8.11. ADAC-Trial Ravensburger Land

Moto Cross

28.9. Immenstädter ADAC-Moto-Cross
28.9. ADAC-Jura-Moto-Cross
28.9. ADAC-Moto-Cross Dauchingen
28.9. Frankenbacher DMV-Moto-Cross
28.9. DMV-Moto-Cross Schrecksbach
4./05.10. ADAC-Moto-Cross Kregelberg
5.10. ADAC-Moto-Cross Ottenbach
5.10. ADAC-Moto-Cross Hennweiler
12.10. Int. ADAC-Moto-Cross Frickenhausen
12.10. Int. DMV-Moto-Cross Reisersberg
12.10. ADAC-Moto-Cross Fichtelgebirge
12.10. DMV-Moto-Cross Radevormwald
12.10. Weilheimer ADAC-Moto-Cross
19.10. ADAC-Moto-Cross Biberach
19.10. DMV-Moto-Cross Dom-Esch
25./16.10. Isnyer ADAC-Moto-Cross

Uschi Obermeier: Auf die Traumstraße mit SUZUKI.
Für ihr 5-Jahres-Abenteuer auf der Traumstraße der Welt von Alaska nach Feuerland haben sich Uschi Obermeier und ihr Begleiter Dieter Bockhorn bestens ausgerüstet. Mit auf die Reise gehen zwei SUZUKI Enduros, die sie auch abseits der Traumstraße über Stock und Stein bringen sollen. Auf dem Dach ihres „rollenden Hauses" fährt neben Wasserskiern und Surfboards ein Motorboot mit SUZUKI-Außenborder mit. Ideal für dieses Abenteuer ist auch die SUZUKI-Fashion, mit der sich beide eingekleidet haben: Die Off-Road-Mode, angefangen vom Overall über Latzhose, Parka, bis hin zu Bermudas und kompletten Daunenanzügen. Mode, die alle ihre Abenteuer mitmacht. Von 40 Grad im Schatten bis 30 Grad minus. Wir von SUZUKI wünschen gute Fahrt und viel Spaß und werden „von unterwegs" berichten.

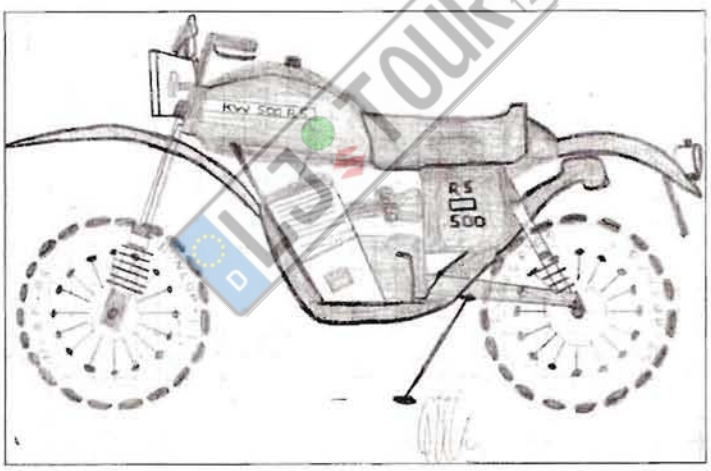
Sehr geehrte Suzuki-Firma!

Da ich weiß, daß Suzuki noch keine 500er Enduro hat wie z. B. Honda und Yamaha, habe ich mir Gedanken gemacht, wie z. B. so eine Enduro aussehen sollte. An dieser 500er habe ich viel Zeit gebraucht um sie so zu gestalten. Ich selber werde mir in 1½ Jahren eine Suzuki TS 50-ER kaufen. Falls Ihnen diese Enduro gefällt, können Sie ja versuchen sie nachzubauen, leider kann ich Ihnen nicht mehr Daten über die RS 500 geben, außer der Zeichnung und den Daten. Der Tank sollte sehr groß sein, daß die Zeitschrift „Motorrad" nicht wieder schreibt „Der Tank ist zu klein", wie sie es bei den meisten Motorrädern macht. Und auch die Sitzbank sollte groß und bequem sein (länger als bei der Honda XL 500). Ein Drehzahlmesser sollte auch dabei sein. Ich glaube, wenn diese Enduro gebaut werden sollte, würde sie bestimmt ein Schlager werden, wie z. B. die Honda XL 500 oder die Yamaha XT 500 und ich weiß, daß das die Suzuki-Werke schaffen... Wenn Ihnen meine Enduro nicht gefällt, schicken Sie sie mir doch bitte zurück. Bitte schicken Sie mir ein Antwortschreiben.

Und wenn Sie mal keine Ideen für Motorräder haben sollten, sagen Sie es mir, ich habe Entwürfe für Enduros, Trialmaschinen, Cross-Maschinen und wenige Straßenmaschinen.

Die Farben für die RS 500 sollten weiß oder rot sein.

Ihr Suzuki-Fan
Christian Kassek



Die neue SUZUKI Fashion:

Diese Mode macht jede Mode mit

Overalls sind einfach der Hit der Saison.

Wer mit Motorrad oder Geländefahrzeug unterwegs ist, braucht eine Kleidung, die jedes Abenteuer mitmacht. Aber nicht nur „Off-Roader" müssen zünftig eingekleidet sein. Auch Surfer, Drachenflieger, Segler, Weltenbummler, Roller-Skater usw. brauchen die richtige Freizeitmode.

DLJ FOR 01 12

Diese Mode macht jede Mode mit

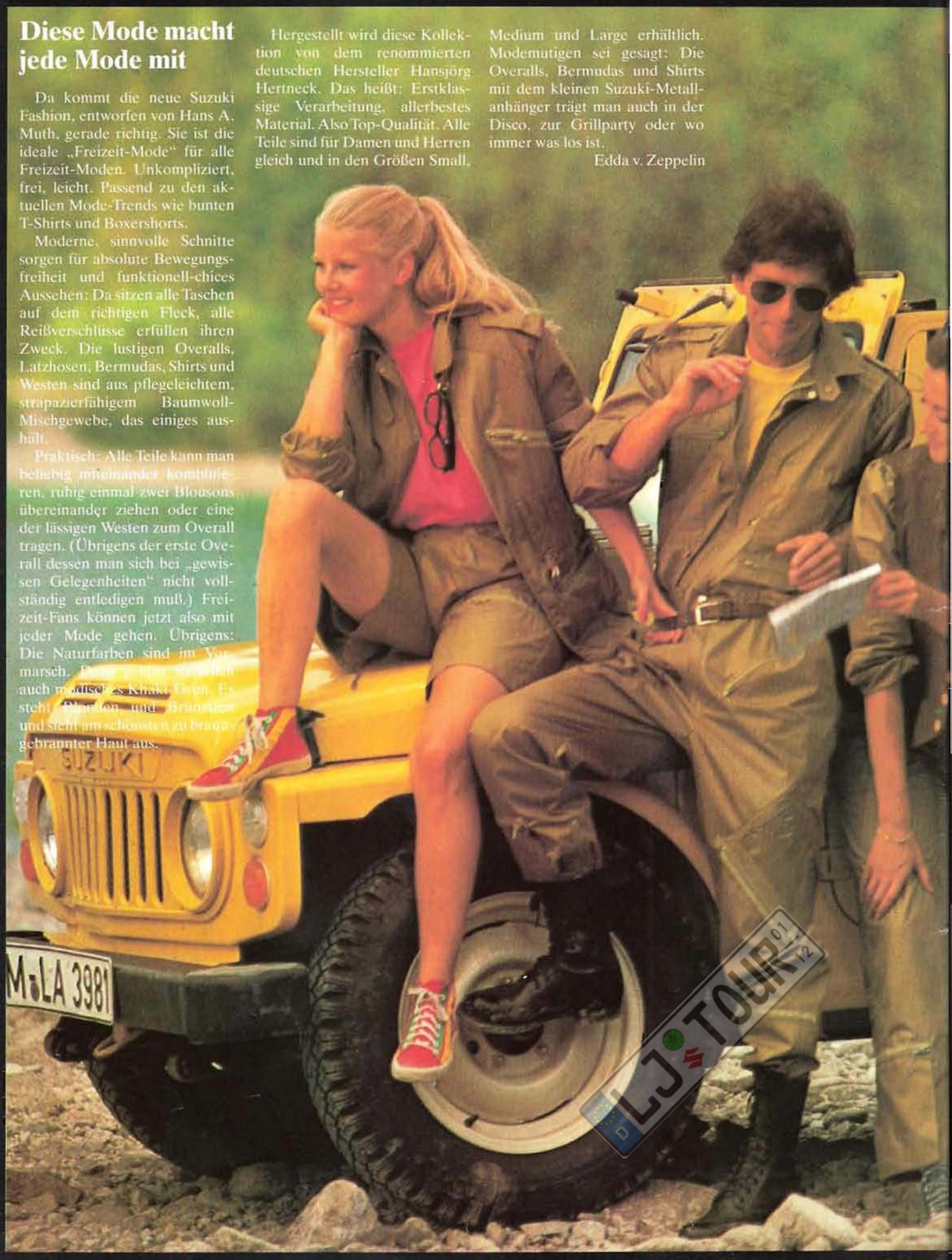
Da kommt die neue Suzuki Fashion, entworfen von Hans A. Muth, gerade richtig. Sie ist die ideale „Freizeit-Mode" für alle Freizeit-Moden. Unkompliziert, frei, leicht. Passend zu den aktuellen Mode-Trends wie bunten T-Shirts und Boxershorts.

Moderne, sinnvolle Schnitte sorgen für absolute Bewegungsfreiheit und funktionell-chices Aussehen: Da sitzen alle Taschen auf dem richtigen Fleck, alle Reißverschlüsse erfüllen ihren Zweck. Die lustigen Overalls, Latzhosen, Bermudas, Shirts und Westen sind aus pflegeleichtem, strapazierfähigem Baumwoll-Mischgewebe, das einiges aushält.

Praktisch: Alle Teile kann man beliebig miteinander kombinieren, ruhig einmal zwei Blousons übereinander ziehen oder eine der lässigen Westen zum Overall tragen. (Übrigens der erste Overall dessen man sich bei „gewissen Gelegenheiten" nicht vollständig entledigen muß.) Freizeit-Fans können jetzt also mit jeder Mode gehen. Übrigens: Die Naturfarben sind im Vormarsch. Dazu passt natürlich auch modisches Khaki Green. Es steht Blonden und Brünetten und sieht am schönsten zu braungebrannter Haut aus.

Hergestellt wird diese Kollektion von dem renommierten deutschen Hersteller Hansjörg Hertneck. Das heißt: Erstklassige Verarbeitung, allerbestes Material. Also Top-Qualität. Alle Teile sind für Damen und Herren gleich und in den Größen Small, Medium und Large erhältlich. Modemutigen sei gesagt: Die Overalls, Bermudas und Shirts mit dem kleinen Suzuki-Metallanhänger trägt man auch in der Disco, zur Grillparty oder wo immer was los ist.

Edda v. Zeppelin



LJ TOUR 01/12

Dieses Blouson ist an Schultern und Ellbogen wattiert und sportlich abgesteppt, hat viele funktionelle Taschen, auch am Ärmel, und als besonderen Gag eine witzige Bleistift-Tasche. In der Taille sitzt ein Gummizug und im Rücken eine bequeme Kellerfalte. Dazu trägt man das knallrote Suzi-T-Shirt. Und die praktischen Bermudas.

Paßt zu Bermudas, Jeans und sportlichen Röcken: Leinenhemd im Pfadfinderstil. Modische Details: Aufgesetzte Brusttaschen, betonte Schulter und verdeckte Knopfleiste. Die Ärmel werden einfach hochgekrempelt!

Wirklich frei kann man sich in dieser Latzhose fühlen. Die aufgesetzte Klarsichttasche hält Landkarte oder Bahnticket jederzeit griffbereit. Übrigens: Der Latz ist sogar abknöpfbar!

Fotos: W. Kobar

RLT TOUR

SUZUKIS eljot: Erfolg auf vier Rädern

Ein Zwerg macht Riesensprünge ...

LJ TOUR 91/92

In aller Welt ist SUZUKI als einer der größten Motorrad-Hersteller bekannt. Seit knapp einem Jahr macht jetzt aber auch ein SUZUKI-Auto bei uns Furore: Der „eljot". Ein Freizeitwagen, der sogar unter den Geländefahrzeugen, Land-, Range- und Cruiser-Typen aus dem Rahmen fällt.

Obwohl SUZUKI in Japan eine Reihe erfolgreicher Kleinwagen baut, ist der „eljot" – der immerhin schon lange beim Militär seinen Dienst tut – das erste sichtbare Zeichen auf dem europäischen Markt. Wohl auch, um im stetigen Trend nach gelängegängigen, allradangetriebenen Freizeitfahrzeugen „mitzufahren".

Entsprechend ist das Fahrzeug konzipiert, motorisiert und ausgerüstet: Ein hochmoderner, äußerst geräuscharmer Vierzylinder-Reihen-Motor mit obenliegender Nockenwelle ist die Basis.

Angetrieben wird der „eljot" ganz konventionell über die Hinterräder mit einem Viergang-Getriebe. Für besonders schwieriges Gelände kann im Stillstand der Allradantrieb zugeschaltet werden.

Ein Test, der von der Zeitschrift Off-Road durchgeführt wurde, zeigt ganz deutlich die großen Vorteile des „Zwerges" im Gelände: „Denn was der Suzuki im Gelände anstellt, macht ihm so schnell keiner nach. So kämpften Land Rover, Toyota Landcruiser oder Chevrolet Blazer schon mit Schaufeln und Seilwinden ums nackte Überleben, wo der Suzuki noch munter einherholperte. Durch fehlenden Überhang werden kleinere Felsen und Felsvorsprünge oder Stufen mühelos erklettert."

Bedingt durch seine leichte Handhabung ist er nicht nur in schwierigem Gelände äußerst sicher zu dirigieren.

Hält man sich die Maße und das Gewicht des „eljot" vor Augen, könnte man meinen, daß das Motto „Take it easy, Suzi" den Konstrukteuren unauslöschlich eingeprägt wurde. Mit einer Länge von 3,17 m und einem Gewicht von 825 kg kann er sich als kleinster und kompaktester Geländewagen auf dem europäischen Markt bezeichnen.

Die Maschine hat einen Hubraum von 797 ccm, aus dem 41 PS (30,2 kW) bei 5500 U/min herausgeholt werden. Diese Leistung reicht immerhin für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Auch der Durchschnittsverbrauch läßt sich sehen: Er liegt bei ca. 9,0 l Normalbenzin auf 100 Kilometer.

Daß der „eljot" auf der Straße nicht den Komfort moderner Limousinen bieten kann, ist verständlich. Vielmehr möchte man ihn als idealen Zweitwagen verstanden wissen. Unter der Woche fährt ihn die Hausfrau und am Wochenende und im Urlaub ist er ein Spaß für die ganze Familie. Nicht zu vergessen unsere „Freizeit-Sportler" wie Windsurfer, Drachenflieger etc.

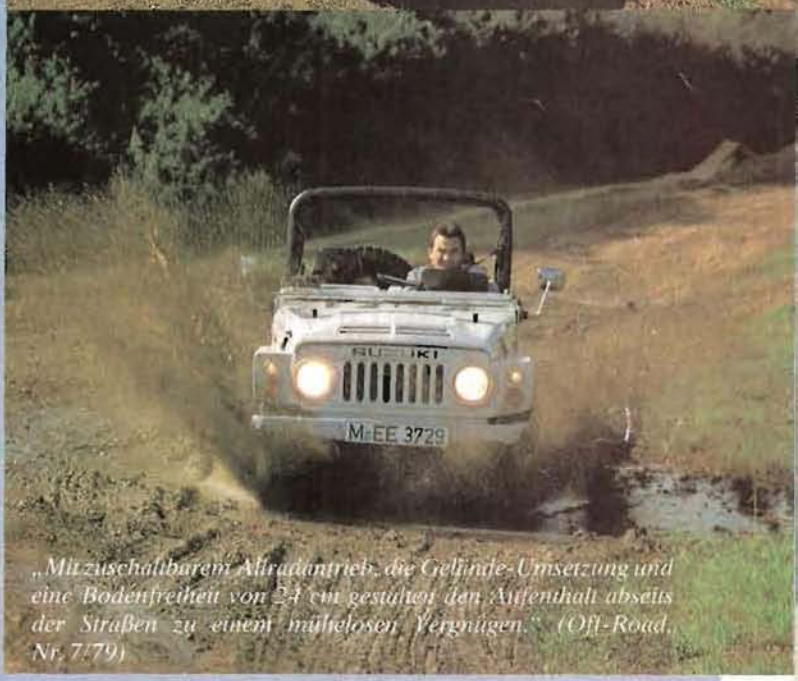
Ein großes Plus für ihn ist sein enormer Stauraum hinter den Vordersitzen. Hier ist einfach alles unterzubringen, was bei einer normalen Limousine größtes Kopfzerbrechen bereitet.

Aber man darf seine Fähigkeiten nicht nur im Bereich Freizeit sehen.

Nimmt man nämlich das Hardtop dazu, dann wird der „eljot" Sommer wie Winter zum idealen Universal-Auto. Morgens ein kleiner Schulbus. Ein wendiger Einkaufskorb für die Hausfrau. Ein kräftiger Packesel oder auch ein tüchtiger Wintersportler. Ideal ist auch, daß das Hardtop nicht aus einem Stück besteht, sondern aus drei Teilen. So ist es einfach auseinanderzunehmen und jederzeit gut zu verstauen. Daß es auch beim Hardtop Extra-Ausführungen gibt, kommt all denen zu gute, die es gern ein bißchen extravaganter haben möchten.

Bemerkenswert sind auch die zur Verfügung stehenden Sondervarianten des „eljot". Zum Beispiel die Ausführung SP 80 „Sport", die schon vom optischen Erscheinungsbild her überzeugt. Oder die Ausführung CH 80 „Chasseur", ein Fahrzeug hauptsächlich für Forst- und Jagdbetrieb mit entsprechender Ausrüstung, Anhängerkupplung etc.

Die Zeitschrift AUTOHAUS schreibt in einem Artikel: „... Auf Großbaustellen, bei Försterei en (Schneepflugeinsatz – sehr



„Mit zuschaltbarem Allradantrieb, die Gelände-Umsetzung und eine Bodenfreiheit von 24 cm gestalten den Aufenthalt abseits der Straßen zu einem mühelosen Vergnügen." (Off-Road, Nr. 7/79)

Sinnvolles Zubehör fehlt auch nicht: Astabreißer, Rammschutzbügel bzw. -Stoßstange, Seilwinde oder Spezial-Geländeanhänger.

Ein idealer Partner für die Freizeit: Pack-Esel, Kleiner Muva-Transporter.

Wer im Winter auf den eljot-Spaß nicht verzichten will, kann unter drei Hardtop-Versionen wählen.

gute Heizung!), in der Landwirtschaft oder z.B. bei Landvermessern konnte dieses kleine Allzweckmobil seine Dienste ohne großen Wartungsaufwand verrichten; die leichte und für jeden verständliche Bedienbarkeit machen den SUZUKI „eljot" zum sympathischen und anspruchslosen Begleiter".

Für alle Versionen gibt es ein umfangreiches Zubehörprogramm, für das der Designer Hans Muth verantwortlich zeichnet.

Fazit: Wer sich heute bei dem vielseitigen Angebot an Geländewagen am Allrad-Spaß beteiligen möchte, ohne tief in die Tasche greifen zu müssen, dem scheint der „eljot" maßgerecht angepaßt. Neben der Möglichkeit, sich je nach Laune im Gelände zu bewegen, kann er für sich in Anspruch nehmen, ein alltagtauglicher „Zwerg" zu sein, der den Anforderungen nach geringem Verbrauch bei guter Leistung und vielseitiger Verwendung entspricht.

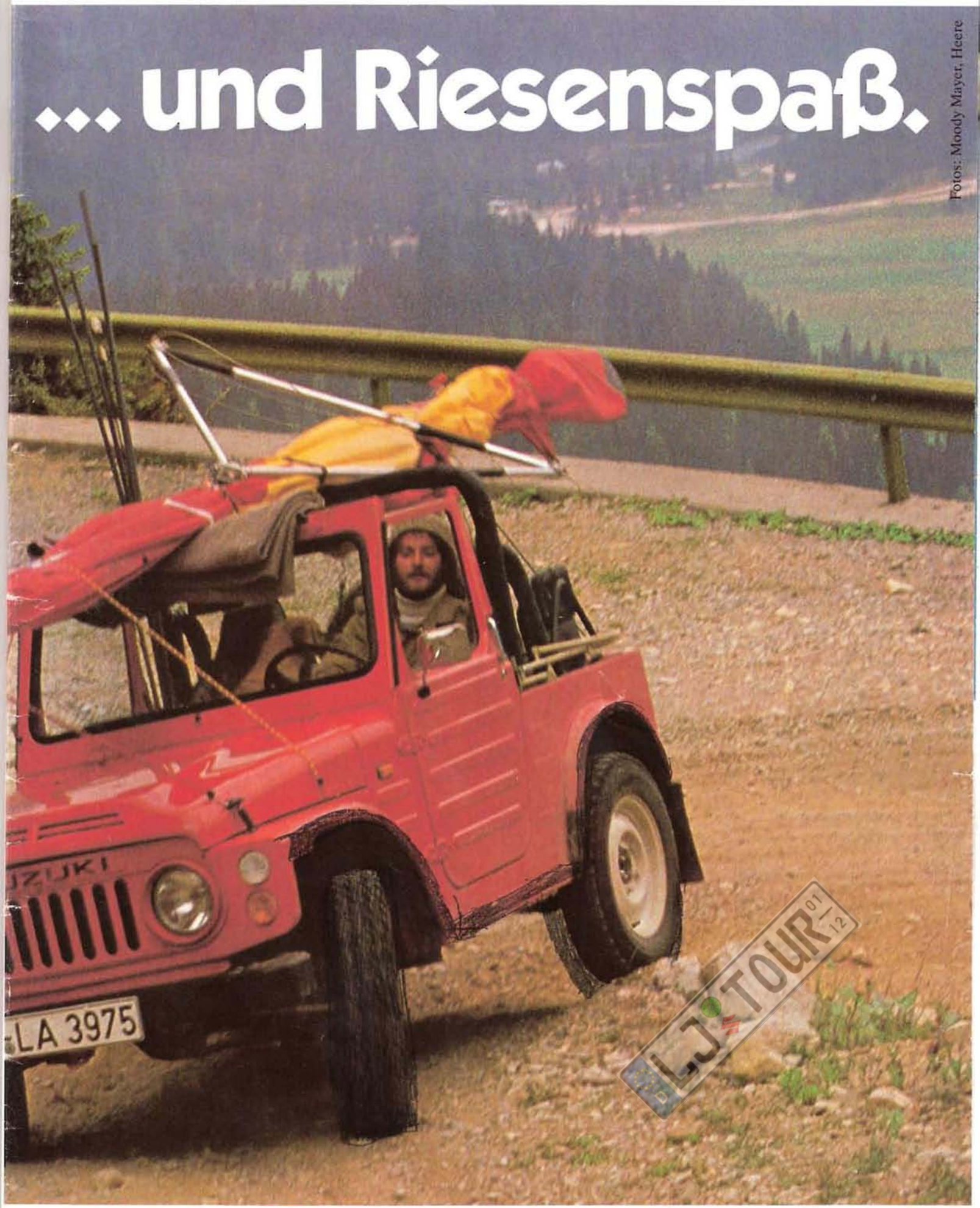
Kein Wunder, daß er solche Riesensprünge macht. ■

P. Nowotny

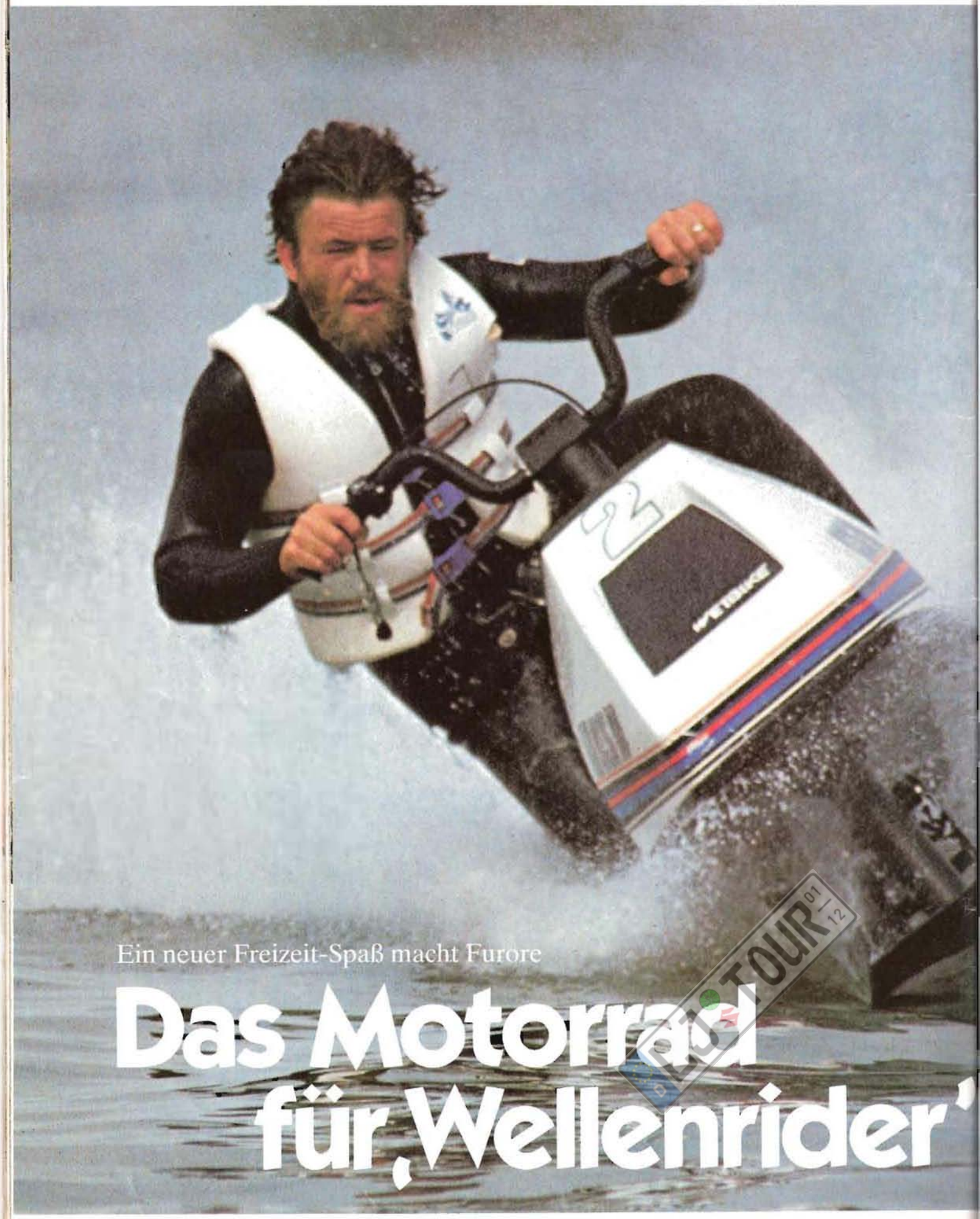
LJ TOUR 01/12

... und Riesenspaß.

Fotos: Moody Mayer, Heere



LJ TOUR 01/12



Ein neuer Freizeit-Spaß macht Furore

Das Motorrad für ‚Wellenrider'

BIKE TOUR 01 — 12

Ein Sport-Spaß auch für das schwächere Geschlecht.

Fotos: A. Till

Eine „spritzige" Sache für alle Motorrad- und Wassersportler

Wer es zum ersten Mal sieht, traut seinen Augen nicht: Übers Wasser kommt ein Motorrad angebraust, legt sich in die Kurven wie Barry Sheene, springt über Wellenkämme oder choppert gemütlich dahin.

Was sich bislang hauptsächlich in Florida oder auf den Seen im Süden zu einem sauberen Freizeit-Spaß und -Sport entwickelte, macht nun auch bei uns Furore: Das Motorrad fürs Wasser. Oder: Das Wetbike.

Aussehen tut es ja fast wie ein Motorrad: Lenker, Gabel, Sattel. Und es ist auch nicht viel größer. Aber läßt es sich auch handhaben wie ein Motorrad?

Es liegt „satt" und stabil im Wasser und ab 20 km/h saust es auf seinen Kufen wie auf Schienen dahin.

Wenn man mal stürzt, ist das nicht nur ein Riesenspaß, sondern auch eine sichere Sache. Fahrer und Wetbike sind mit dem „Quick-Stop" wie durch eine Nabelschnur verbunden. Der absolut verletzungsfreie innenliegende Jet-Antrieb kommt sofort zum Stillstand, verläßt der Pilot sein Wetbike und unterbricht damit die Verbindung.

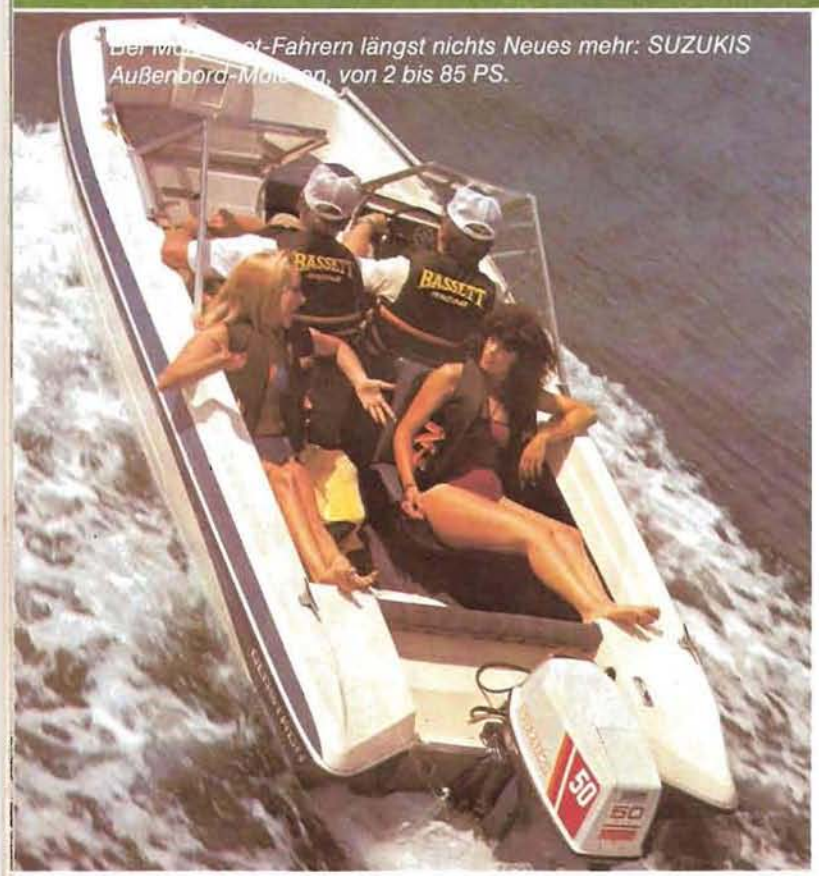
Der Start ist unproblematisch (elektrischer Anlasser, Elektronic-Zündung), das Fahren schnell in den Griff zu kriegen und der Motor dürfte selbst hellhörigen Umweltschützern nicht auffallen.

Was dieses Freizeit-Gefährt außerdem so sympathisch macht: Man kann es auch zu zweit besteigen oder zum Ziehen eines Wasserskifahrers verwenden.

Das Wetbike wird bald immer öfter bei uns auftauchen. Nicht zuletzt deshalb, weil es jetzt vom Bundesverkehrsministerium für die bundesdeutschen Wasserstraßen freigegeben wurde.

Daß dieses Wasser-Motorrad in Punkto Technik, Verarbeitung und Material keine Wünsche offen läßt, liegt auch daran, daß SUZUKI nicht nur durch technisch hochwertige Motorräder, sondern auch durch den Bau leistungsstarker Bootsmotoren Erfahrungen sammeln konnte, die

Vorne und hinten Kufen, ein Lenker wie beim Motorrad. Und sogar Platz für den Sozius.



Bei Motorboot-Fahrern längst nichts Neues mehr: SUZUKIS Außenbord-Motoren, von 2 bis 85 PS.

diese „Kombination" heute auszeichnen.

Sollte es also unter den SUZI-Fahrern ambitionierte Wassersportler geben, so müssen sie nun auch auf dem Wasser nicht aufs Motorrad verzichten.

Jürgen Johann

Technische Daten

Länge über Alles	228,5 cm
Breite	64,0 cm
Rumpf Höhe	106,0 cm
Gewicht leer	158,0 kg
zul. Gesamtgewicht	272,0 kg
Motor	2-Takt Mischungsschmierung
Zylinder	2
Bohrung x Hub.	80 x 72 mm
Hubraum	723 cm³
Leistung	50 PS bei 5300 U/min.
Kühlung	wassergekühlt
Zündung	Elektronic
Vergaser	2 Mikuni, 32 mm Ø
Starter	E-Start
Mischung Öl, Benzin	1:50
Tankinhalt	30 l
Geschwindigkeit	50 km/h

Große Motorrad-Auswahl zu kleinem Preis!

Ersatzteillager + Service
Meisterbetrieb

Miet-Motorräder
Probefahrten · Finanzierungen

Dortmunds SUZUKI-Händler

SYGA K.G.

Missundestraße 49
4600 Dortmund
Telefon (0231) 815210

Mehr Freude haben Sie an „Mir", wenn Sie mich beim

SUZUKI-Vertragshändler

Autohaus Peter Sondermann

Bonsfelder Straße 33
5620 Velbert 11-Langenberg, kaufen!

Zweirad-Reinmuth

Verkauf: Bergheimer Str. 134
Telefon 06221/22711
Werkstatt: Schützenstraße 87
Telefon 06221/74239

6900 Heidelberg 1

SUZUKI-Vertragshändler

10 Jahre SUZUKI-Erfahrung – Ihr Vorteil!

Wir führen alle SUZUKI-Produkte!

Mit der Zeit kommt mehr Freizeit und für die Freizeit: SUZUKI ELJOT!

SUZUKI

OVERSEAS-CARS
★★★ KIRMAYER ★★★
GARMISCH-Farchant Tel. 08821/68086

SUZUKI

Ihr zuverlässiger Vertragspartner von SUZUKI für Landkreis **Garmisch-Partenkirchen** und Umgebung.

Verkauf + Finanzierung
Ersatzteile - Tuning-Bekleidung-Zubehör

Einer der größten Suzuki-Vertragshändler in der BRD.

GS 750 Vollumbau (Wirtgen-Suzi)
Preis auf Anfrage, Teile auch einzeln lieferbar.

Höcker-Sitzbänke (Giuliari, Munk, Moroso)
Verkleidungen (Munk, Moroso, MBV, ES, Polybauer usw.)
K + N-Filter
4 in 1 Auspuff (Lenhardt, Kerker, Scheibl, Yoshimura)
Lenker (Tomaselli, Magura)
Yoshimura-Teile
Kastenschwingen (Hillmer)
Vergaser (Mikuni)
Motor-Tuning bis ca. 50% Mehrleistung.

Alle alten und neuen Modelle besonders preiswert.
Ständig ca. 150 neue Maschinen auf Lager.
Vollfinanzierung möglich.
Wir liefern selbst aus.

Bitte fordern Sie unsere Zubehör- und Tuning-Preise an.

SUZUKI-WIRTGEN
Adelshofer Str. 53+78 · 7519 Eppingen
☎ (07262) 5309+5190

SUZUKI

Großer Service-kleiner Preis:
SUZUKI-Direkt-Vertrieb-Service

Direkt-Vertrieb-Service - das heißt:

- Sie beziehen Ihren Motor direkt von einer unserer SUZUKI-Niederlassungen oder einer der angeschlossenen Service-Wasserstationen.
- SUZUKI liefert Ihnen Ihren Motor frei Haus.
- Geschulte Werksmonteure bauen Ihren Motor an. Sonderwünsche werden erfüllt.
- In dringenden Fällen ist innerhalb zwei Tagen ein Service-Mann an jedem beliebigen Ort in der BRD.

  Sie bekommen eine 2-Jahres-Garantie auf jeden SUZUKI-Motor.
- Dauert eine Reparatur länger als eine Woche, leihen wir Ihnen einen Motor gleichen Typs. Kostenlos.
- Für Ihre Urlaubsreise erhalten Sie ein Ersatzteil-Kit. Leihweise.
- An den Wochenenden informieren wir Sie gern an unseren Service-Wasserstationen.
- Zur Winter-Inspektion und Einlagerung holen und bringen wir Ihren Motor. Kostenlos.
- SUZUKI Bootsmotoren gibt es von 2 bis 85 PS.

SUZUKI
Präzision für die Freizeit

Berlin:
SUZUKI Nautic Division
Klaus Rittmann
Alt-Heiligensee 11o
1ooo Berlin 27
Tel. o3o/ 4314o77

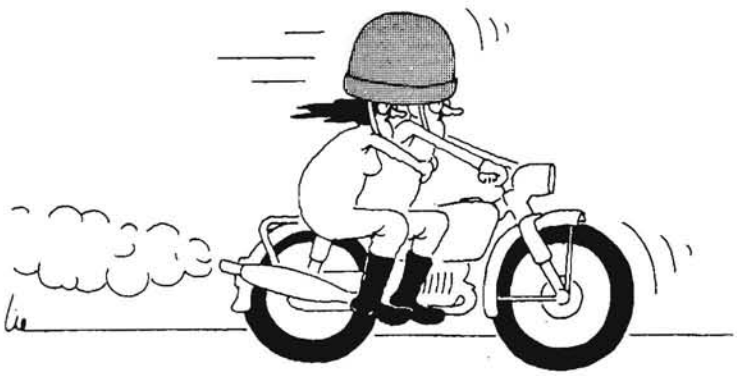
Hamburg:
SUZUKI MOTOR Handels GmbH
Deutschland
Nautic Division
Rugenberg 43
2ooo Hamburg-Norderstedt
Tel. o4o/ 5236747

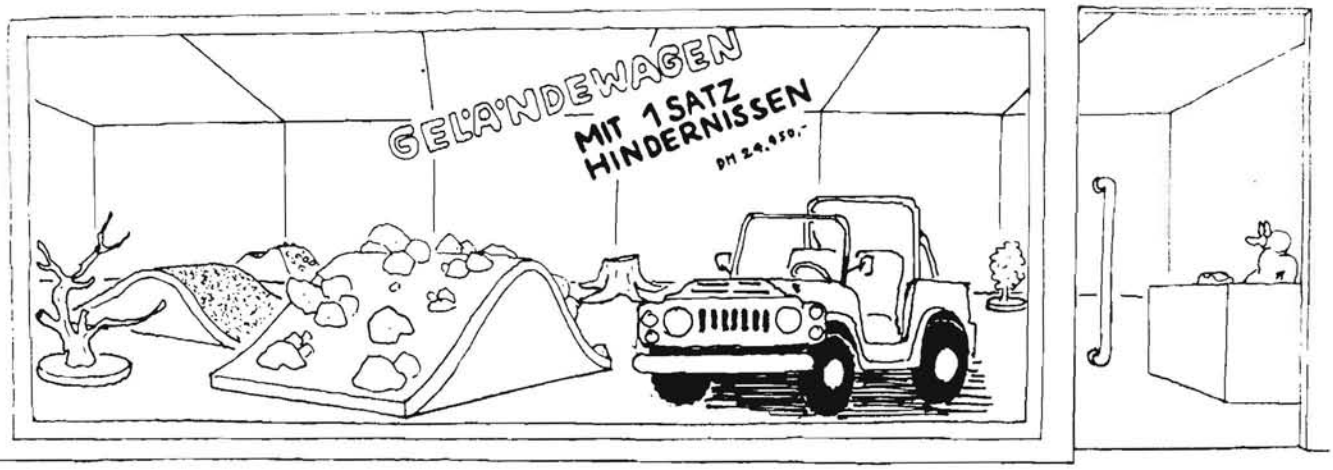
Aachen:
SUZUKI Nautic Division
A. Mennicken
SUZUKI-Bootsmotoren
Stollbergerstr. 16o
51oo Aachen
Tel. o241/ 5o6o7o

Heppenheim:
SUZUKI Motor Handels GmbH
Deutschland
Nautic Division
Darmstädter Str. 26
6148 Heppenheim
Tel. o6252/ 6o31-36

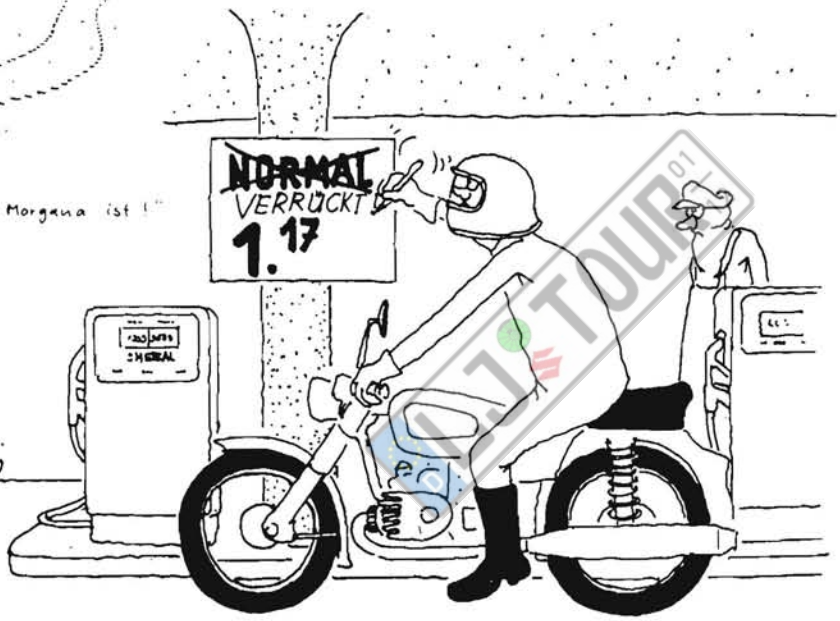
Stuttgart-Sindelfingen:
SUZUKI Nautic Division
Bootsmotoren-Service Gleich
Wengertstr. 26
7o32 Sindelfingen
Tel. o7o31/ 87oo12

München:
SUZUKI MOTOR Handels GmbH
Deutschland, Herr Halbach
Nautic Division
Ingolstädter Str. 61d
8000 München 46
Tel.: 089/38107-268





„Ich hätte schwören können, daß es eine Fata Morgana ist!"



FAHNEN + FLAGGEN: Hüllen
Fahnen-Ketten · Metallspitzen
Spannbänder · Hängefahnen
Standarten · Ständer · Banner
Hißflaggen · Schärpen · Wimpel
Tischbanner · Kränze · Stangen
Transparente · Tischflaggen etc.
VEREINS-BEDARF: Becher
Sport und Ehrenpreise · Krüge
Diplome · Erinnerungsbänder
Figuren · Gläser · Halsbänder
Pokale · Organisationshilfen
Orden · Urkunden · Plaketten
Humpen · Medaillen · Ketten
ABZEICHEN + EFFEKTEN :
Tagungs-Abzeichen · Kordeln
Tressen · Ansteck-Figuren
Litzen · Festband-Abzeichen
Bänder · Abzeichen aus Metall
Schulterstücke · Anstecknadeln
Stoff-Abzeichen · Schnüre etc.
FEST- UND DEKORATIONS-
ARTIKEL: Bärte · Feuerwerk

Girlanden · Hüte · Scherzartikel
Karnevalskostüme + Zubehör
Lose · Luftballons · Schmuck
Kappen · Laternen · Masken
Larven · Party-Zubehör etc.etc.
FAHNEN + FLAGGEN: Hüllen
Fahnen-Ketten · Metallspitzen
Spannbänder · Hängefahnen
Standarten · Ständer · Banner
Hißflaggen · Schärpen · Wimpel
Tischbanner · Kränze · Stangen
Transparente · Tischflaggen etc.
VEREINS-BEDARF: Becher
Sport und Ehrenpreise · Krüge
Diplome · Erinnerungsbänder
Figuren · Gläser · Halsbänder
Pokale · Organisationshilfen
Orden · Urkunden · Plaketten
Humpen · Medaillen · Ketten
ABZEICHEN + EFFEKTEN :
Tagungs-Abzeichen · Kordeln
Tressen · Ansteck-Figuren
Litzen · Festband-Abzeichen

Bänder · Abzeichen aus Metall
Schulterstücke · Anstecknadeln
Stoff-Abzeichen · Schnüre etc.
FEST- UND DEKORATIONS-
ARTIKEL: Bärte · Feuerwerk
Girlanden · Hüte · Scherzartikel
Karnevalskostüme + Zubehör
Lose · Luftballons · Schmuck
Kappen · Laternen · Masken
Larven · Party-Zubehör etc.etc.
FAHNEN + FLAGGEN: Hüllen
Fahnen-Ketten · Metallspitzen
Spannbänder · Hängefahnen
Standarten · Ständer · Banner
Hißflaggen · Schärpen · Wimpel
Tischbanner · Kränze · Stangen
Transparente · Tischflaggen etc.
VEREINS-BEDARF: Becher
Sport und Ehrenpreise · Krüge
Diplome · Erinnerungsbänder
Figuren · Gläser · Halsbänder
Pokale · Organisationshilfen
Orden · Urkunden · Plaketten

Bitte fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an!

FahnenFleck
2080 Pinneberg · Haidkamp 95
Tel. 0 41 01 - 79 01 · Tx 02 - 189009

SUZUKI

MOTORRADSPORT SEEGER

Lerchenauer Straße 24
8000 München 40
Telefon 089/3004283

Alle Wünsche werden erfüllt!

Münchens modernes Motorrad-Fachgeschäft

Unser Schlager – Mietkauf!

Bei nur 20%iger Anzahlung auf die unverb. Preisempfehlung des Importeurs (Motorrad-oder PKW-Inzahlungnahme möglich) zahlen Sie monatlich:

RV 90	58,59	DR 400 S	103,95	GSX 750 E	167,98	GS 1000 E	216,09
TS 125 ER	67,18	GS 450 E	104,79	GS 850 G	188,98	GSX 1100 E	230,79
GSX 250 E	92,19	GS 550 E	142,78	GS 850 GL	196,35	GS 1100 L	241,29

Laufzeit 42 Monate. Lieferung aller Fabrikate in der ganzen Bundesrepublik. Kein Grau-Import, Werksgarantie. Anruf oder Bestellkarte genügt.

4300 Essen-Rellinghausen
Eisenbahnstraße 10-16
Ruf (0201) 472031

motorrad **duvenkamp** essen

PKW-Inzahlungnahme
Günstige Finanzierung
Privates Leasing

HARLEY DAVIDSON · HONDA · MOTO GUZZI · SUZUKI

Es ist unglaublich was man mit einem SUZUKI LJ 80 erleben kann:

Auf den Spuren des Schneemenschen

Original SUZUKI LJ 80 Ohrenschützer aus Maulwurfsfell

Es begann, wie alles Große im Leben ganz harmlos. Hans Karl Messinger schaufelte Schnee vor seinem Einfamilienhaus in Bottrop.

Rasenmähen, Schneeschaufeln... ich vergeude die besten Jahre meines Lebens. Ein Kerl wie ich sollte raus. Erobern, entdecken...

Gesagt, getan. Messinger entschließt sich, keine halben Sachen zu machen: SUZUKI LJ 80 kaufen, Himalaya hochfahren, Schneemensch aufstöbern. Es wird kalt und kälter, steil und steiler.

Aber der SUZUKI LJ 80 heizt und steigt unaufhaltsam.

Mit seinem geringen Gewicht kommt der SUZUKI LJ 80 allradgetrieben die steilsten Hänge hoch.

Und wenn es wirklich nicht mehr weitergeht, zieht er sich selber per Seilwinde aus allen Schwierigkeiten.

Nur: vom Schneemenschen keine Spur.

DOCH PLÖTZLICH TUT SICH VOR BEIDEN EIN ABGRUND AUF. MESSINGER STUTZT.

Wenn ich das zu Haus erzähle, glaubt's mir wieder keiner

BOT-L1

G+J Tillmann

Messinger beschloß abrupt die Heimreise und äußerte Freunden und Nachbarn gegenüber seither keine weiteren Absichten mehr, größere Reisen anzutreten.

Nur gelegentlich, wenn er abends in der Garage längere Zeit an seinem SUZUKI LJ 80 herumgebastelt hat, kann man einen merkwürdigen Glanz in Messingers Augen beobachten.

Ich will mehr Information + Händlerverzeichnis

Name: _____

Anschrift: _____

Coupon

Auf Postkarte kleben + abschicken an:
SUZUKI DEUTSCHLAND
Ingolstädter Landstr. 61 D
8 München 46

SUZUKI
Präzision für die Freizeit

SUZUKI LJ 80 - unglaublich aber wahr.