

## SUZUKI GS 1000



# Die optimale Tausender!

## Mehr Sport.

Der Wunsch der großen Köhner nach einem Super-Motorrad konnte auch bei SUZUKI nicht ungehört bleiben. Aber SUZUKI will das »Super« nicht auf höchste Höchstgeschwindigkeit und rennmäßige Beschleunigung beschränkt wissen. SUZUKI will dem schnellen Piloten eine Maschine hin- stellen, die mehr Sport, mehr Spaß, mehr Sicherheit bietet. In jeder Situation.

Eine Maschine, die sich mit ihrem kultivierten Vierzylindermotor und ihrem leicht schaltbaren 5-Gang-Getriebe mühelos durch die Stadt fahren läßt.

Eine Maschine, die man mit ihrem relativ geringen Gewicht und ihrer ungewöhnlichen Handlichkeit, mit ihrem spurtreuen Fahrwerk und ihrem Federungskomfort souverän durch Schlingelkurven schwenkt.

Eine Maschine, die mit ihren unerschöpflichen Kraftreserven und ihrem hohen Stehvermögen, mit ihrer spielerischen Bedienbarkeit und ihrem unerschütterlichen Geradeauslauf Autobahnen zu Kurzstrecken macht.

Ein Super-Motorrad, das – als konsequente Weiterentwicklung der jungen SUZUKI-Viertakt-Generation – den gleich sagenhaften Ruf erwerben wird wie ihre kleineren Schwestern. Wer dieses Motorrad besitzt, darf zu recht stolz sein. Aber wer es fahren und ihre Möglichkeiten auskosten will, muß nicht nur das Geld für ihre Anschaffung mitbringen. Denn mit 90 PS aus 1000 ccm werden mühelos Kräfte freigesetzt, die ein hohes Maß an Verantwortungsbewußtsein verlangen. Für diese Fahrer ist diese Maschine gedacht.



### Der Motor.

Der Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor ist ein DOHC-Motor – wie alle SUZUKI-Viertakter. »Double-Over-Head-Camshaft«. Zwei obenliegende Nockenwellen besaßen früher nur Rennmotoren. Sie sorgen für größere Ventilquerschnitte, verbessern damit die Ansaug- und Auspuff-Leistung und sind obendrein drehzahlfest.

Hohe Drehzahlen sind außerordentlich verschleißfördernd. Deshalb wurde das Bohrung-Hub-Verhältnis

überquadratisch ausgelegt. D. h. der Weg und die Geschwindigkeit der Kolben ist gering.

Mehrfachluft-Einlässe am oberen Mittelteil versorgen auch die inneren Zylinder mit genügend Kühlluft.

Thermische Probleme gibt es nicht.

Die Nockenwellenkette wird durch eine besondere Spannvorrichtung – einen »Posi-Spanner« – ständig und automatisch auf korrekte Einstellung gehalten.

Die Kurbelgehäuseentlüftung führt Schadstoffe nicht einfach ins Freie. Sie werden über den Vergaser wieder dem Verbrennungsraum zugeführt. Und die Vergaser sind so eingestellt, daß sie in allen Teillastbereichen nur geringe unverbrannte Gase in den Auspuff gelangen lassen.

**Die Vergaser**

Die Vergaser mit 26 mm Durchlaß sind gekoppelt und werden über zwei Bowdenzüge geöffnet und geschlossen. Ihnen ist ein ausblasbares Trockenfilter in einem großen Luftfilterkasten vorgeschaltet, um Staub von seiner zerstörerischen Arbeit abzuhalten.

Häßliche, blau angelaufene Auspuffrohre gibt es bei SUZUKI nicht. Die Krümmer sind in ihrem ganzen Bogen doppelwandig und bleiben damit blank und schön.



**Die Kupplung**

Der gewaltigen Leistung dieser Tausender angepaßt, ist die Mehrscheibenkupplung im Motorölbad. Der Ausrückhebel, der im Gegensatz zur GS 750 auf der rechten Seite sitzt, ist aus Gewichtsgründen aus Alu, vorn und hinten jedoch stahlverstärkt.

**Das Getriebe**

Das 5-Ganggetriebe läßt sich ebenso mühelos wie leise schalten. Die Gänge rasten exakt ein. Die Abstufung ist europäisch: Für jede Fahrsituation steht der richtige Gang auf Abruf zur Verfügung.

**Der Endantrieb**

Der Hinterradantrieb erfolgt über eine Kette mit Dauerfettfüllung in den Rollen. O-Ringe verhindern das Austreten. Damit ist eine geringe Pflege – gelegentlich ein wenig Kettenspray genügt – und Nachspannen selten erforderlich. Und: Die Kette hat eine lange Lebensdauer.

Die Hinterradschwinge ist nadelgelagert. Das garantiert lange Zeit einwandfreie Spurtreue. Die Federbeine sind in einem Winkel angeordnet, der sich bei Rennmaschinen bewährt hat und mehr Federweg und damit mehr Komfort ermöglicht. Die Federbeine sind 5-fach auf die jeweilige Belastung einstellbar.

Die Gabel ist im Steuerkopf auf Kegelrollen gelagert. Die Lager sind nachstellbar, also eine Garantie für lange, einwandfreie Lebensdauer.

Schon die GS 550 und GS 750 ließen keinen Zweifel über die Schönheit dieser Maschinen aufkommen. Der klar gezeichnete Motor mit den beiden Nockenwellen-Gehäusen, die schlanke 4-in-2-Auspuffanlage, die Tank-Bank-Heck-Linie und die ungewöhnlich schönen Alu-Gußräder können einfach begeistern. Die GS 1000 ist der GS 750 ähnlich. Ähnlich schlank. Ähnlich rassig. Und ähnlich leicht. Der Tank mit 19 l Inhalt ist lang und für guten Knieanschluß ideal geformt. Die aus Sicherheitsgründen riesige Heckleuchte ist im »Bürzel« integriert.



**Instrumente**

Und die klar und übersichtlich gestalteten, gut im Blickfeld liegenden Instrumente sind tags wie nachts gut ablesbar.

Was diese Maschine geparkt verspricht – das hält sie beim Fahren. Man muß kein Riese sein, um mit den Füßen auf den Boden zu kommen. Und ihr Gewicht schrumpft nach den ersten Metern noch mehr zusammen – sie läßt sich schwenken wie eine Mittelklassemaschine. Auffallend ist die Leichtgängigkeit aller Bedienungselemente, die Kurvenwilligkeit und Schräglage mit einem Neigungswinkel von 45° und – das unglaubliche Durchzugsvermögen! Dieser Motor läßt sich schon aus 25 km/h im 5. Gang lochfrei

auf weit über 200 km/h hochbeschleunigen – ein faszinierendes Erlebnis, das auch der erste Fahrbericht der Zeitschrift MOTORRAD bestätigt.

Noch ein paar Raffinessen: Wie auch die kleineren Viertaktmodelle besitzt die GS 1000 einen Kraftstoffhahn, den man getrost vergessen kann. Sein Ventil läßt nur Benzin durch, wenn der Motor läuft. Ein Überlaufen der Vergaser in Normalstellung ist ausgeschlossen. Eine Benzinuhr läßt den Fahrer nie mehr im Unklaren darüber, wann er ans Tanken denken muß. Eine Reservehahn-Stellung gibt es natürlich dennoch.



#### Gabel

Ein Novum im Serienmotorradbau: Die Gabel ist auf unterschiedliche Bodenbeschaffenheit einstellbar! Über je ein Ventil am oberen Gabelende kann die Dämpfung – weicher oder härter – mit Druckluft eingestellt werden.



#### Bremsen

Ein so schnelles Motorrad muß auch schnell gefahren werden dürfen. Dafür sprechen der verwindungssteife Rahmen, die nadelgelagerte Schwinge und kegelrollengelagerte Gabel, die Kurvenwilligkeit, die ermüdungsfreie Sitzposition und alle Bedienungselemente – und das Bremssystem. Vorn eine Doppelscheibenbremse erster Güte. Hinten eine Einscheibenbremse. Die Bremsbeläge sprechen auch bei Nässe gut an und lassen sich fein dosieren.



#### Hinterrad

Der Vorderreifen ist ein 3.50 V 19/4 PR, der hintere ein 4.50 V 17/4 PR – ausgesprochene Rennreifen mit einem besonderen Profil. Für höchste Geschwindigkeiten zugelassen. Und nach einer japanischen Industrie-Norm (PR) auch für höchste Belastung (bis 400 kg). Der gewaltige Hinterradreifen vermag nicht nur hohe Kräfte zu übertragen, er leistet auch seinen Anteil an erhöhtem Fahrkomfort. SUZUKI hat den Traum der Könner wahrgemacht. Und mit der GS 1000 ein Super-Motorrad auf die Räder gestellt, das nicht nur schnell ist. Sondern auch ein hohes Maß an Laufkultur und Fahrkomfort besitzt. Und ein Handling, das in dieser Klasse selten ist. SUZUKI GS 1000. Die optimale Tausender!

**Technische Daten**

Motor:	Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen.	Tankinhalt:	19 l
Bohrung x Hub:	70 x 64,8 mm	Leergewicht:	252 kg
Hubraum:	997 ccm	zul. Gesamtgewicht:	440 kg
Leistung:	90 PS bei 8000/min.	Federung vorn:	Teleskopgabel, pneumatisch luftgedämpft durch Druckverstellbarkeit
Max. Drehmoment:	8,50 mkg bei 6500/min.	Federung hinten:	5-fach verstellbare, ölgedämpfte Federbeine
Schmierung:	Druckumlauf (Naßsumpf)	Schwingarm hinten:	Nadelgelagert
Vergaser:	4 Mikuni VM 26 SS, Typ 49010, 26 mm ø	Steuerkopf vorn:	Kegelrollengelagert, verstellbar
Luftfilter:	Nasser Polyurethan-Filter	Länge über alles:	2350 mm
Starter:	E-Starter	Breite:	755 mm
Getriebe:	5-Gang	Höhe:	1145 mm
Batteriespannung:	12 V	Radstand:	1505 mm
Lima-Leistung:	Wechselstromgenerator 12 V, 250 W	Bodenfreiheit:	155 mm
Bereifung vorn:	3.50 V 19/4 PR	Höchstgeschwindigkeit:	215-220 km/h
Bereifung hinten:	4.50 V 17/4 PR		
Bremsen vorn:	Doppelscheibenbremse		
Bremse hinten:	Einscheibenbremse		

Technische Änderungen vorbehalten!