

PRODUKTINFORMATION

V6 DF250/225/200

VIERTAKTMOTOR MIT ELEKTRONISCHEM
KRAFTSTOFFEINSPRITZSYSTEM



Preisgekrönte Technologie trägt den Namen SUZUKI!

Zukunftsweisendes Know-how und erstklassige Technologie haben den Viertakt-Außenbordmotoren von Suzuki seit jeher einen unglaublichen Leistungsvorsprung verschafft. Kein Wunder, dass sie mit ihrer fortschrittlichen Technologie, ihren innovativen Ideen und herausragenden Designlösungen mit vielen Preisen ausgezeichnet wurden. Wir waren die ersten, die einen Viertakter mit digital gesteuerter elektronischer Kraftstoffeinspritzung einführten. Hierfür wurden der DF70 und der DF60 von der *International Marine Trades Exposition and Convention* mit dem *IMTEC Innovation Award* ausgezeichnet. Vorreiter waren wir auch, als wir im Viertakter - wie in der Automobiltechnik - eine selbstspannende Steuerkette und zur Leistungssteigerung zwei obenliegende Nockenwellen (DOHC) und vier Ventile pro Zylinder einsetzten. Auch hierfür wurden wir prämiert: der DF50 und der DF40 erhielten abermals den *IMTEC Innovation Award*. Damit war Suzuki der erste Hersteller, der diesen begehrten Preis gleich zwei Jahre hintereinander mit nach Hause nehmen durfte. Eine dritte IMTEC-Auszeichnung, ebenfalls ein Rekord in der Branche ging an SUZUKI für den ersten Außenbordmotor mit einer zur Kurbelwelle versetzt angeordneten Antriebswelle, einem zweistufigem Nockenwellenantrieb und einer zweistufigen Getriebeübersetzung was sowohl den DF140 als auch den DF115/90 zu den kompaktesten Vertretern ihrer Klasse macht.

Auf einer Sonder-Veranstaltung bei der *Miami International Boat Show 2003* stellte Suzuki den DF250 erstmals der Öffentlichkeit vor – und erhielt prompt den *Innovation Award* der NMMA (National Marine Manufacturers Association). Damit wurde Suzuki nunmehr zum vierten Mal für sein Innovationsbestreben belohnt!



DF 250



Ein neu entwickelter kompakter Hochleistungsmotor, bietet ultimative Kraft und effiziente Leistungsentfaltung

Dieser Motor wurde von Grund auf speziell als Außenborder konzipiert. Hierbei schöpften die Suzuki-Ingenieure aus ihrer jahrzehntelangen Erfahrung, die sie bei der Herstellung von Außenbordmotoren, modernsten Motorrädern und Kraftfahrzeugen erworben haben. Herausgekommen ist dabei ein völlig neues 3,6-Liter-Aggregat mit V6-Zylindertechnik, 24 Ventilen und zwei oben liegenden Nockenwellen je Zylinderreihe, welches einige unserer bisher fortschrittlichsten und innovativsten Ideen in sich birgt. Hiervon ausgehend entwickelten wir drei verschiedene Konfigurationen, die jeweils auf optimale Kraft und Leistungsfähigkeit ausgelegt sind.

Das Flaggschiff, der DF250, ist der erste V6-Viertakter mit 250PS (184kW). Mit seinem Hubraum von 3614cm³ ist er nicht nur der

hubraumgrößte Motor, den SUZUKI bisher gebaut hat, sondern auch der leistungsstärkste in der ganzen Branche. Mit 69PS (51kW) pro 1000 cm³ Hubraum bietet er das größte Hubraum-/Leistungsverhältnis und auch das Gewicht-/Leistungsverhältnis ist das Beste, das man in der AB-Viertakterklasse je gesehen hat. Zudem ist er der leichteste Außenbordmotor seiner Klasse.

Mit 225PS (165kW) im DF225 und 200PS (147kW) im DF200 verfügen diese beiden Konfigurationen ebenfalls über den größten Hubraum ihrer jeweiligen Kategorie und sind dabei gleichzeitig dank ihres schlanken Designs wie der DF250 die leichtesten und kompaktesten Außenborder ihrer Klasse.



DF250



DF200

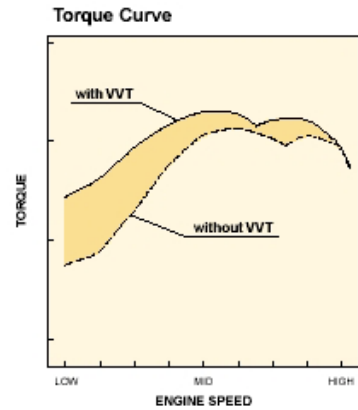
DF225

Der DF250 – Das Maximale in Sachen Leistung

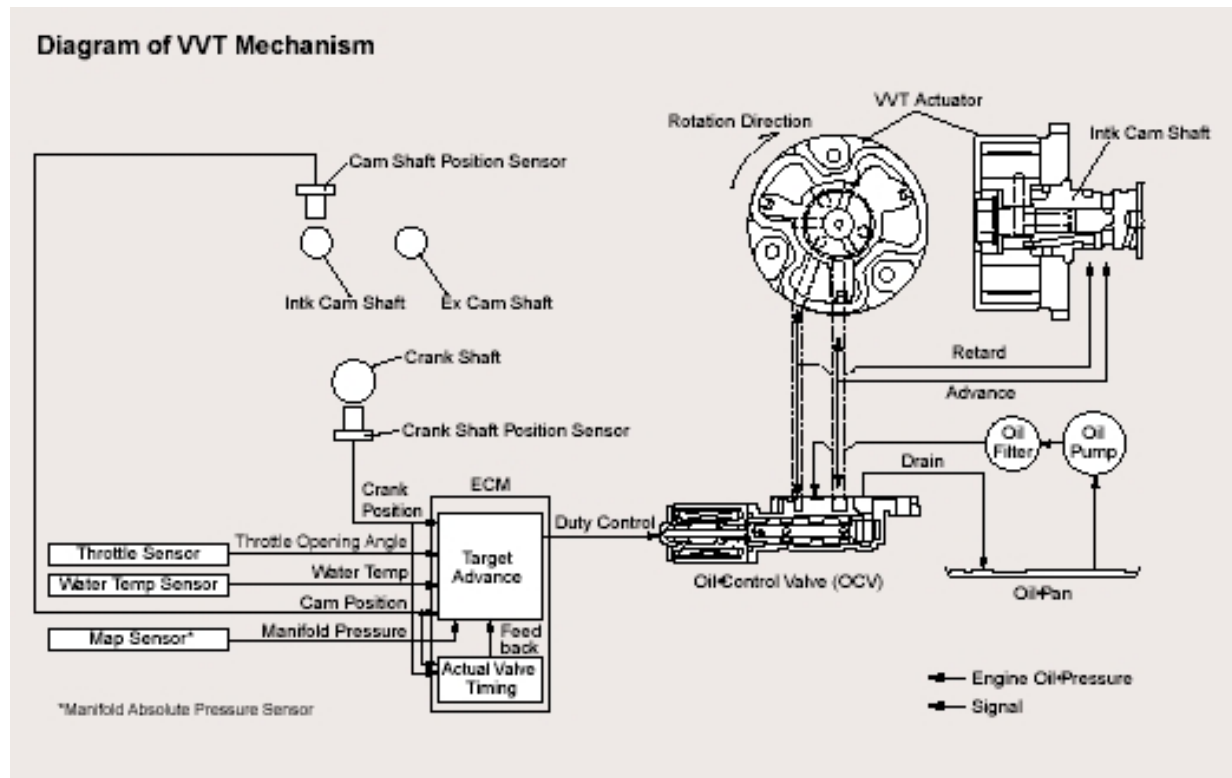
Höchste Leistung: DOHC, 24 Ventile und variable Ventilsteuerung (VVT)

Ein 3,6-Liter V6-Motor mit dem branchenweit bisher größten Hubraum und einem aggressiven speziell auf den DF250 abgestimmten Nockenwellenprofil – damit haben unsere Ingenieure den ersten 250PS-Viertaktaußenborder geschaffen. Unser Ziel war jedoch nicht allein, einen 250PS (184kW) starken Außenborder herzustellen, sondern ihn so zu entwickeln, dass er der hohen Leistung von 250PS auch gerecht wird und dabei gleichzeitig all die vielen anderen Vorzüge eines Viertakters bietet.

Eine neu entwickelte Hochleistungs-Nockenwelle garantiert die Leistungsausbeute von 250PS (184kW) und um das hohe Drehmoment auch im unteren und mittleren Drehzahlbereich zu gewährleisten, werden die Ventilsteuerzeiten dementsprechend geändert. Die Ventilsteuerung, wie sie in Rennmotoren Verwendung findet, bietet nur ein ungenügendes Drehmoment im unteren bis mittleren Drehzahlbereich, da die Steuerzeiten der Ein- und Auslassventile entsprechend der Leistung und Motordrehzahl festgelegt sind.

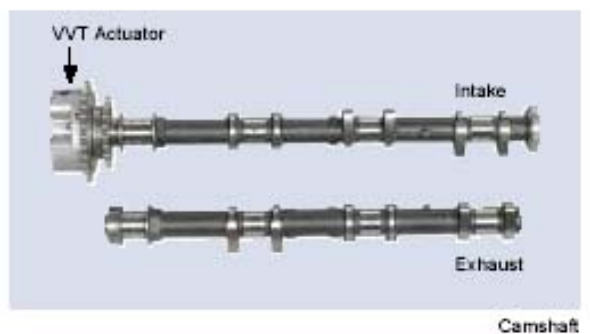
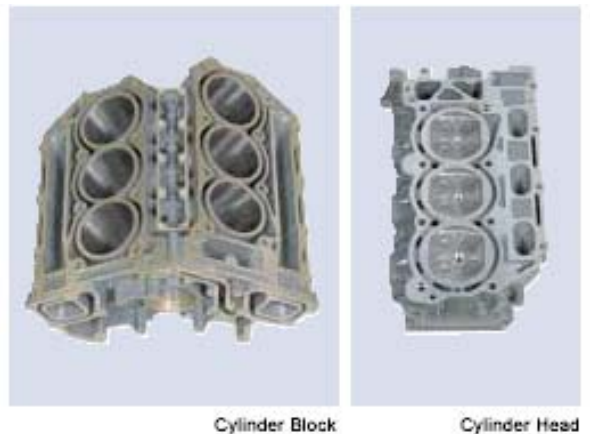
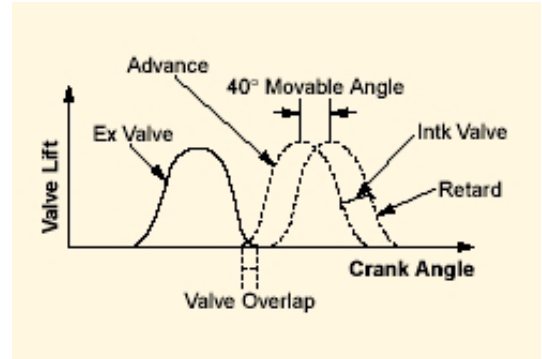


*Vergleichstest wurde mit Mehrstufen-Ansaugsystem des Motors durchgeführt.



Weit verbreitet hat man die Vorstellung, dass das Einlassventil erst dann öffnet, nachdem das Auslassventil vollständig geschlossen hat. In Wirklichkeit beginnt das Öffnen des Einlassventils jedoch bereits vorher, wodurch es zu einer vorübergehenden Überlappungszeit kommt, während der beide Ventile offen sind. Mithilfe der variablen Ventilsteuerung (VVT) kann diese Überlappungszeit erhöht bzw. reduziert werden, indem die Öffnungszeit der Einlassventile über die Nockenwelle verändert wird. Im DF250 wird die Überlappungszeit über die Nockenwelle im niederen bis mittleren Drehzahlbereich optimiert. Die Nockenwelle des DF250 wurde auf maximale Leistungsausbeute im oberen Drehzahlbereich ausgelegt, daher ist eine Änderung der Ventilöffnungszeiten in diesem Bereich nicht nötig. In der Beschleunigungsphase ist eine Erhöhung der Überlappungszeiten im niederen bis mittleren Drehzahlbereich erforderlich, um hier das Drehmoment des Motors auf ein Maximum zu steigern, aber im stabilen Leerlauf ist keine Änderung der Ventilsteuerzeiten nötig. Das VVT-System des DF250 hat zwei Kammern innerhalb der VVT-Verstelleinheit, eine für die Vorverstellung und eine für die Rückstellung des Phasenwinkels, was kontinuierlich über den Motoröldruck hydraulisch gesteuert wird und so die Ventilsteuerzeiten an der Einlassnockenwelle verändert. Ist der Motor ausgestellt, im Leerlaufbetrieb oder in einem anderen Betriebszustand, in dem im System kein Öldruck mehr vorhanden ist, blockiert die VVT-Verstelleinheit und das System ist entriegelt.

Darstellung der Ventilöffnungsvarianz beim Einsatz der Variablen Ventilsteuerung



DF 250/225/200 PRODUKTINFORMATION

Mehrstufen-Ansaugsystem (DF250/DF225)

Zur Steigerung der Motorleistung wurden sowohl der DF250 als auch der DF225 mit einem Mehrstufen-Ansaugsystem ausgestattet. Dabei werden je nach Motordrehzahl die Länge der Ansaugwege im Ansaugkrümmer geändert. Das System stellt jedem einzelnen Zylinder zwei Ansaugwege zur Verfügung: einen für den unteren und eine andere für den hohen Drehzahlbereich. Läuft der Motor mit niedriger Drehzahl, wird die Ansaugluft über den längeren gebogenen Weg in den Zylinder geleitet. Die Länge ist exakt darauf abgestimmt, das optimale an Frischluftvolumen in den Zylinder einströmen zu lassen – das gewährleistet eine optimale Verbrennung und dadurch ein beeindruckendes Ansprechverhalten im unteren Drehzahlbereich.

Sobald die Drehzahl einen vorgegebenen Schwellwert überschreitet, öffnet sich das Ventil am direkten Ansaugrohr und die Frischluft wird ohne weitere Umwege in den Zylinder geleitet. Über diesen kurzen, geraden Weg ohne jeglichen Widerstand gelangt ein größeres Luftvolumen in den Zylinder, wodurch der Motor bei hoher Drehzahl tief „durchatmen“ kann – und so bei hoher Drehzahl seine überzeugende Leistung entfaltet.



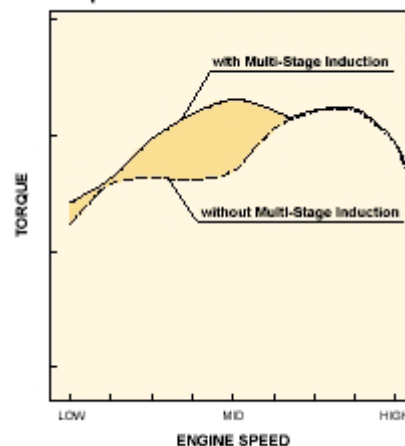
Mehrstufen-Ansaugmodul

Ein großer Lufteinlass auf beiden Seiten der Motorabdeckung sorgt für maximale Luftzufuhr in die Haube.

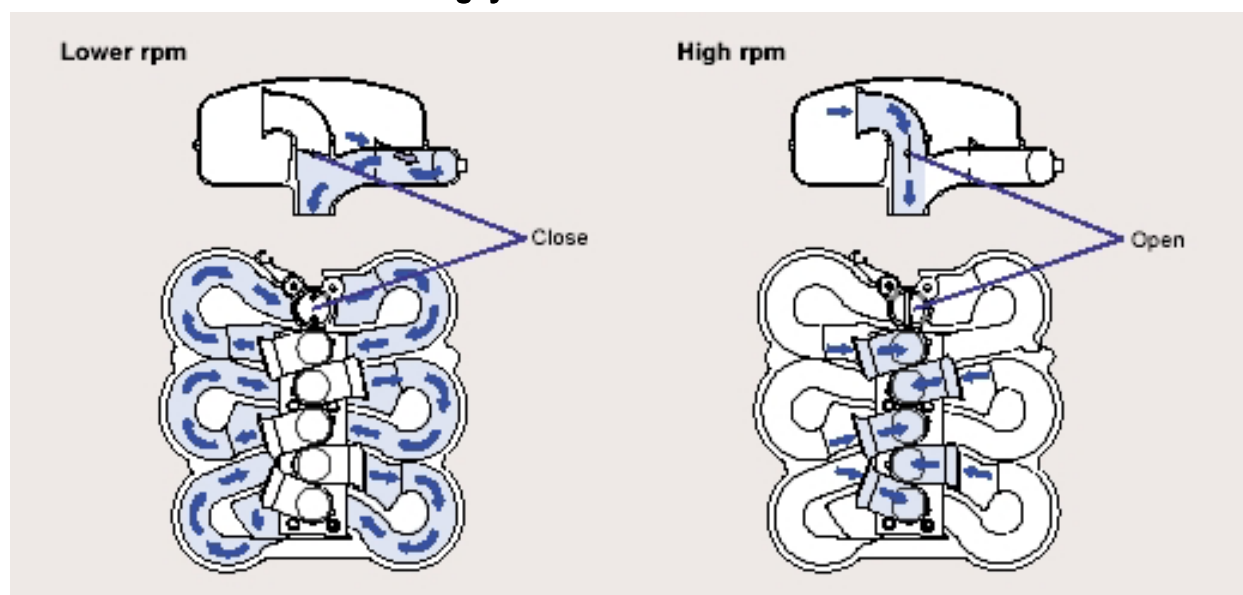
Lufteinlass



Torque Curve



Luftstrom im Mehrstufen-Ansaugsystem



Zweistufen-Getriebeübersetzung

Angesichts eines solchen Kraftpakets an Motor wäre es doch schade um jedes Quäntchen Power, das im Antriebssystem verloren ginge. Um hier das Maximum herauszuholen, haben sich unsere Ingenieure eine geniale Lösung einfallen lassen. Ein mit hoher Geschwindigkeit im Wasser rotierender Propeller neigt zum Schlupf; bei zwei Propellern mit gleicher Steigung, jedoch unterschiedlichen Durchmessern schlupft der kleinere noch mehr als der große. Zur Gewährleistung eines maximalen Vortriebs wäre also ein Propeller mit höher dimensioniertem Durchmesser und geeigneter Steigung die optimale Lösung.

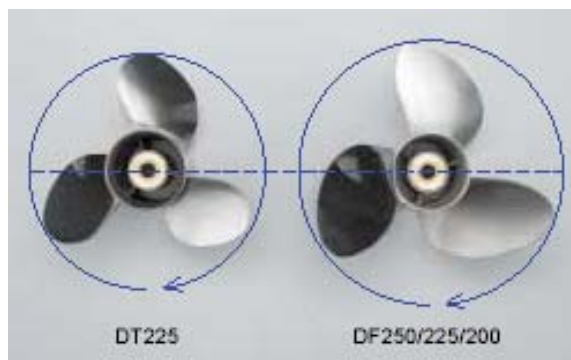
Um nun aber einen größeren Propeller zu bewegen, ist wiederum ein höheres Drehmoment an der Propellerwelle erforderlich. Mit dem Einbau eines leistungsstärkeren Getriebes ginge jedoch auch eine kontraproduktive Erhöhung von Gewicht und Widerstand einher. Dieses Dilemma lässt sich durch den Einsatz einer Zweistufen-Getriebeübersetzung lösen: diese liefert das benötigte Drehmoment, ohne dass es zu einer unerwünschten Masse- und Gewichtszunahme kommt.

Im DF250, DF225 und DF200 kommt zwischen Kurbelwelle und Antriebswelle zunächst eine Getriebeübersetzung von 32:40 und dann eine zweite Übersetzung unten im Getriebegehäuse von 12:22 zum Einsatz. Insgesamt ergibt dies ein Übersetzungsverhältnis von 2,29:1 - das größte, das man bei einem Vier- oder Zweitakt-Außenborder über 200PS (147kW) finden kann. Diese leistungsstarke Übersetzung ermöglicht diesen Außenbordmotoren die Verwendung eines 16-Zoll-Propellers, der damit sowohl größer ist als

der 14½-Zoll-Propeller für den Zweitakter DT225 wie auch größer als die je zuvor bei V6-Außenbordmotoren verwendeten Propeller. Mit gutem Grund wurden alle drei neuen Außenbordmotoren mit einem speziell entwickelten Propeller ausgestattet: optimale Beschleunigung und maximale Geschwindigkeit.

Neben der verbesserten Beschleunigung ist diese Getriebeübersetzung in Kombination mit der Motorleistung über den großen Drehzahlbereich hinweg dafür geeignet, unterschiedliche Belastungen zu bewältigen. Dies ist besonders für Bootseigner interessant, die tagtäglich ihr Boot mit verschiedenen Lasten bewegen.

Propellerdurchmesser im Vergleich

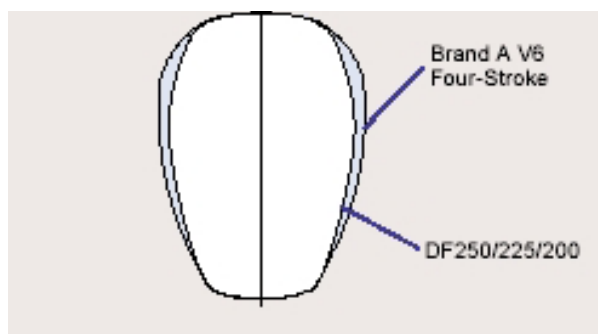


Kompaktes Design

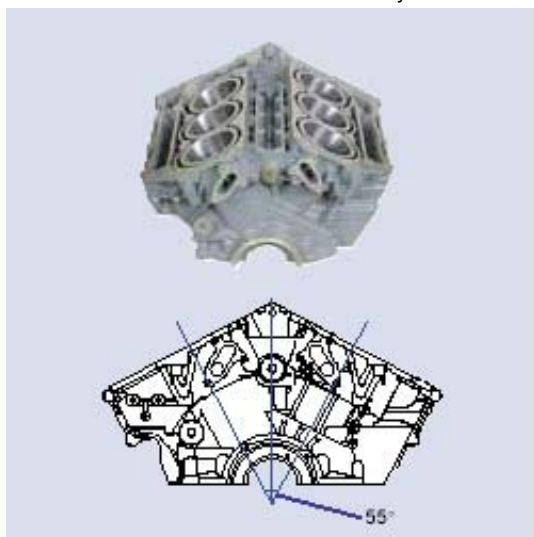
55°-Zylinderblock – so wird der V6 noch kompakter

Ein Hauptziel, das sich unsere Ingenieure beim DF250, DF225 und DF200 für das Design gesetzt haben, war die Verwirklichung eines kompakten schlanken Motorprofils. Dies wurde erreicht, indem man von dem üblicherweise bei V-Motoren verwendeten 60°-Winkel zwischen den Zylinderreihen Abstand nahm und einen vollkommen neuen V-Zylinderblock mit 55°-Winkel konstruierte. Vergleicht man diese Branchenneuheit mit der Industrienorm von 60° (s. nebenstehende Abb.) fällt der Größenunterschied gleich ins Auge.

Motorprofil im Vergleich (Draufsicht auf Motorhaube)



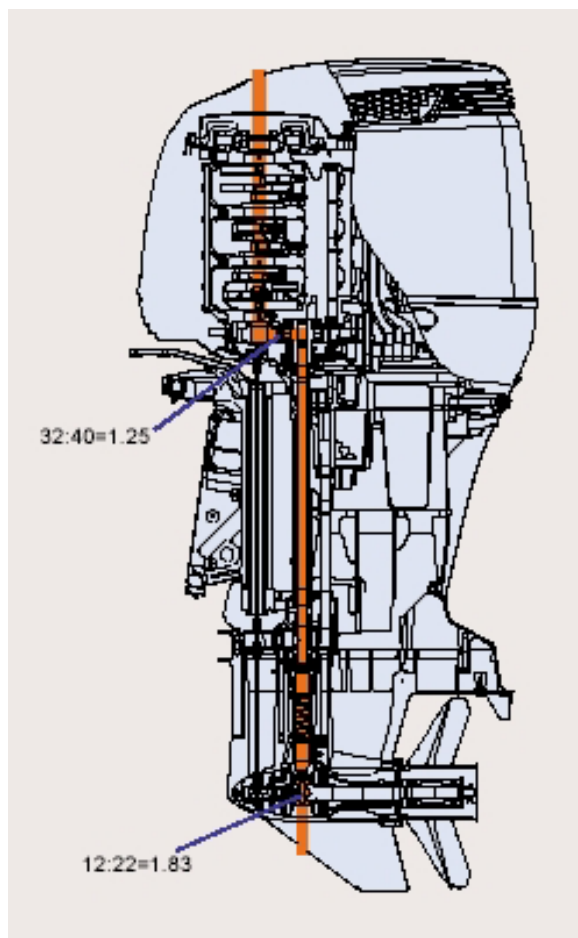
Zylinderblock



Schlanke Bauweise

Bereits im DF140, 115 und 90 ordnete Suzuki mit großem Erfolg die Pleuellwelle versetzt zur Pleuellwelle an und konnte damit die Größe des Außenborders erheblich verringern und den Schwerpunkt des Außenborders zum Boot hin verlagern. Die schlanke Bauweise hat sich so bewährt, dass nun auch der DF250, DF225 und DF200 davon profitieren. Dieses System trägt nicht nur zum kompakten Design, sondern auch zu größerer Leistungsentfaltung bei. Außerdem wird die Pleuellachse des Motors – der Pleuellpunkt, an dem er am wenigsten Schwingungen erzeugt – über die obere Motoraufhängung verlagert, somit werden die Vibrationen erheblich verringert.

Offset-Antrieb



Zweistufen-Nockenwellenantrieb

Im DF250, DF225 und DF200 kommt ein zweistufiges Nockenwellen-Antriebssystem - bestehend aus Zahnrädern und einer Kette zum Einsatz. In der ersten Stufe wird die Drehkraft über Zahnräder von der Kurbelwelle auf die Antriebswelle (32:40) übertragen, in der zweiten Stufe wird sie dann mit Hilfe der Kette von der Antriebswelle weiter zu den Nockenwellen übertragen (20:32). Dies ermöglicht den Einsatz von Zahnrädern mit kleinem Durchmesser, wodurch sich wiederum die Größe der Ventilwinkel und des Zylinderkopfs reduzieren. Die Steuerkette wird durch eine automatische, hydraulische Spannvorrichtung gespannt, welche eine hohe Standfestigkeit und einen wartungsfreien Betrieb gewährleistet.

Direktzündsystem

Alle drei V6-Außenborder sind mit dem fortschrittlichen Direktzündsystem ausgestattet, bei dem Zündkerzenstecker und Zündspule ein Bauteil sind. Das spart Einzelteile und Kabel und reduziert zudem Störungen von elektronischen Instrumenten an Bord wie z.B. UKW-Empfänger und Fishfindern. Gesteuert vom einem leistungsstarken 32-bit-Computer versorgt dieses Zündsystem jeden Zylinder mit optimaler Zündleistung und Funkendauer.

Standfestigkeit und Zuverlässigkeit

So behalten Motor und Komponenten immer einen „kühlen Kopf“

Die Schwungrad-Einheit hat dank ihrer integrierten Gebläseflügel gleich zweifache Funktion: aus dem Inneren der Motorabdeckung wird die Wärme seitlich über die Luftschlitze in der Motorhaube abgeleitet und die Temperatur unter der Haube somit kontrolliert.

Zirkulierendes Wasser, welches den Ölmantel am unteren der Zylinderreihe kühlt, sorgt für eine optimale Öltemperatur. Diese Kühlung des Motors trägt zudem zur längeren Lebensdauer bei.

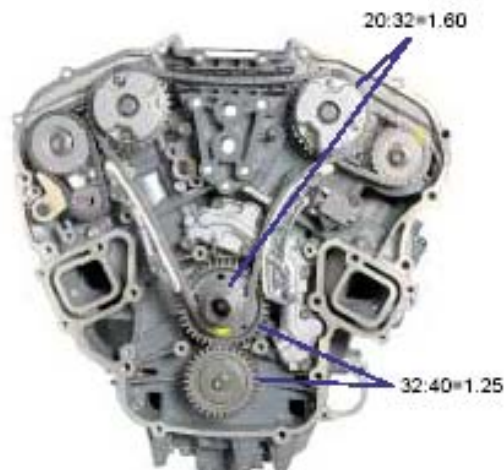
Weiterhin verfügen alle drei Außenborder über neuartige Düsen zur Kühlung der Kolben. Durch ihre feinen Bohrungen wird auf die Innenseite der Kolben ein Ölstrahl gerichtet, dessen Menge und Richtung präzise abgestimmt sind. Ein weiterer Ölstrahl wird durch eine Kühldüse auf Nockenwellenkette und Zahnräder gerichtet – damit werden auch diese Komponenten gekühlt und gleichzeitig geschmiert.

Der Suzuki Korrosionsschutz

Suzuki hat eine neue Anti-Korrosionslackierung entwickelt, die die Lebensdauer des Motors verlängert und besonders jene Teile der Aluminiumoberfläche schützt, die ständig dem Salzwasser ausgesetzt sind. Die spezielle Formel des Suzuki-Korrosionsschutzes bietet maximales Bindevermögen an der Aluminiumoberfläche und damit effektiven Schutz vor Korrosion.

Der neueste Suzuki-Korrosionsschutz wird bei allen Viertaktermodellen des Modelljahres 2004 ab dem DF25 aufwärts verwendet.

Nockenwellenantrieb (DF250)



Plug Top Ignition Coil



Flywheel Magneto



Piston Cooling Jet

Durch dieses System werden die Abgasemissionen enorm reduziert und so erfüllen alle drei Außenborder bereits heute schon die geforderten Grenzwerte der amerikanischen Umweltschutzbehörde (EPA) für 2006 und auch die zur Zeit strengsten Abgas-Vorschriften der California Air Resources Board (CARB) für 2008. Gleichzeitig sorgt es für sparsameren Kraftstoffverbrauch, mühelosen Start, prompte Beschleunigung, herausragende Laufkultur und maximale Leistungsentfaltung.



ECM

CARB - Drei-Sterne-Auszeichnung

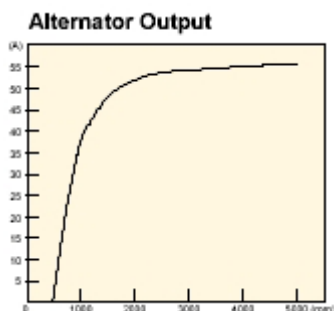
Der DF250, DF225 und auch der DF200 haben von der California Air Resources Board (CARB) die Drei-Sterne-Bewertung erhalten, denn sie erfüllen schon heute die für 2008 vorgeschriebenen sehr strengen Abgasnormen. Damit sind die Emissionen unserer Motoren um 65% geringer als die von der amerikanischen Umweltschutzbehörde EPA für 2006 vorgeschriebenen Werte.



Weitere Highlights

Hochleistungs-Lichtmaschine

Die Außenborder sind mit einer 54 A (12V) Hochleistungs-Lichtmaschine ausgestattet. Bereits im unteren Drehzahlbereich von nur 1.000 1/min werden bereits 38 A geliefert, um eine Vielzahl elektronischer Geräte an Bord mit der nötigen Energie zu versorgen.



Tiltanschlag

Im Tiltssystem des Motors ist ein Anschlag integriert, den der Bootsführer nach eigenem Bedarf einstellen kann. Er verhindert, dass der Außenbordmotor über eine voreingestellte Position hinaus kippt, wodurch mögliche Schäden an Boot und Motor vermieden werden.



Tilt Limit System

Kraftstofffilter

Optimaler Schutz Ihres Motors: Das Kraftstoffsystem ist mit einem großen wartungsfreundlichen Kraftstofffilter ausgestattet, in dem Verunreinigungen ausgefiltert werden, bevor sie in den Motor gelangen können.



Fuel Filter

Sonstige Merkmale

- Für alle drei Außenborder bieten wir auch gegenläufige Modelle an: der DF250Z und DF225Z sind mit einer Schaftlänge von sowohl 25-Zoll als auch 30-Zoll erhältlich und passen somit auf eine Vielzahl von Offshore-Booten. Der DF200Z verfügt über eine Schaftlänge von 25 Zoll.
- Die untere Verkleidung besteht aus zwei Teilen. Dies ermöglicht einen einfachen Zugang zum V6-Motor und erleichtert die Wartung und Reparatur.
- Der fällige Ölwechsellervice wird dem Bootsführer, über ein im optionalen multifunktionalen Drehzahlmesser eingebautes Warnsystem, angezeigt.
- Einfacher Ölwechsel: der Ölablass befindet sich an der Vorderseite der Ölwanne, der Einfüllstutzen oben an dem Zylinderkopf und der Ölfilter ist ein Einschraubfilter.
- Im optionalen multifunktionalen Drehzahlmesser ist ein übersichtliches Überwachungssystem integriert: Es informiert den Bootsfahrer über den Betriebszustand des Außenborders und warnt rechtzeitig vor Störungen, um eingreifen zu können, bevor es zu ernsthaften Motorschäden kommen kann.

DF 250/225/200 PRODUKTINFORMATION

DF250/225/200 SPEZIFIKATIONEN

* 250Z, 225Z und 200Z sind gegenläufige Modelle

| MODELL | DF250/250Z | DF225/225Z | DF200/200Z |
|----------------------------------|--|--|------------------|
| Motortyp | Viertaktmotor, 24 Ventile, DOHC | | |
| Kraftstoffsystem | Sequenzielles elektronisches Mehrpunkt-Kraftstoffeinspritz-System | | |
| Spiegelhöhe (mm) | UL: 635 | | |
| Starter | Elektro | | |
| Gewicht kg * | UL: 263 | | |
| Zylinder | V6 (55-Grad-Zylinderblock) | | |
| Hubraum (cm ³) | 3.614 | | |
| Bohrung/Hub (mm) | 95 x 85 | | |
| Leistung kW (PS) / (1/min) | 184 (250) / 5800 | 165 (225) / 5500 | 147 (200) / 5500 |
| Empfohlene Motordrehzahl (1/min) | 5500-6100 | 5000-6000 | |
| Steuerung | Fernschaltung | | |
| Ölfüllmenge (l) | 8,0 | | |
| Zündsystem | Volltransistor | | |
| Lichtmaschine | 12V 54A / 3000U/min | | |
| Motoraufhängung | Gummi-Silentblöcke | | |
| Trimmeinstellung | Power Trim and Tilt | | |
| Getriebeübersetzung | 2,29:1 (Zweistufen-Getriebeübersetzung) | | |
| Schaltung | Vorwärts-Neutral-Rückwärts | | |
| Auspuff | Unterwasser-Propellernabenauspuff | | |
| Blockierschutz | Gummirutschkupplung | | |
| Propeller (Zoll) Optional | 16 x 17 16 x 18,5 16 x 20 16 x 21,5 16 x 23 16 x 24,5 | GEGENLÄUFIG: 16 x 18,5 16 x 20 16 x 21,5 16 x 23 | |

* Motorgewichtangabe: „Trockengewicht“ ohne Propeller.

*Boote und Motoren werden in einer Vielzahl unterschiedlicher Kombinationen angeboten. Ihr Suzuki-Vertragshändler berät Sie gerne bei der Auswahl des korrekten Propellers im Einklang der empfohlenen Höchstdrehzahl.

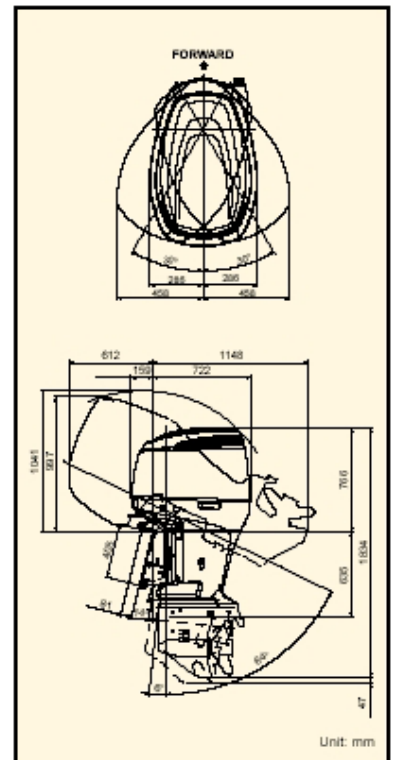
Bitte die Bedienungsanleitung sorgfältig lesen. Nicht vergessen: Bootsfahren und der Genuss von Alkohol bzw. sonstigen Drogen sind nicht miteinander vereinbar. Beim Betrieb eines Außenbordmotors sollten Sicherheit und Verantwortung stets an erster Stelle stehen!

Wir von Suzuki bitten die Bootsführer um eine sichere Fahrweise und Respekt für die Umwelt.

SUZUKI MOTOR CORPORATION behält sich das Recht vor, ohne Vorankündigung Ausrüstung, technische Daten, Farben, Material und andere Eigenschaften je nach örtlichen Bedingungen zu verändern. Die Produktion jedes Modells kann ohne Vorankündigung eingestellt werden. Bitte wenden Sie sich an Ihre ortsansässige SUZUKI-Vertretung, die Sie über die Einzelheiten aller eventueller Veränderungen informieren wird. Die tatsächlichen Gehäusefarben können möglicherweise leicht von den in diesem Prospekt abgebildeten abweichen.

MERKMALE

- Schlankes V-Motorprofil mit 55°-Zylinderblock
- Zwei obenliegende Nockenwellen / je Zyl.-Reihe (DOHC), 24 Ventile
- Variable Ventilsteuerung (VVT(DF250))
- Mehrstufen-Ansaugsystem (DF250 / DF225)
- Sequenzielles elektronisches Mehrpunkt-Kraftstoffeinspritz-System
- Direktzündsystem
- Zur Kurbelwelle versetzt angeordnete Antriebswelle
- Zweistufen-Getriebeübersetzung
- Zweistufen-Nockenwellenantrieb
- Schwungrad-Einheit mit integrierten Gebläseflügeln
- 54A-Lichtmaschine
- Gegenläufige Modelle erhältlich
- Tiltanschlag einstellbar
- Ölwechselserviceintervall-Warnsystem
- Öldruck-Warnanzeige
- Überdrehzahlbegrenzer
- Kühlwasser-Überhitzungswarnsystem
- Elektronisches Diagnosesystem
- Neutral-Drehzahlbegrenzer
- Korrosionsschutz-System
- Frischwasser-Spülsystem
- Hochleistungspropeller aus Edelstahl mit 16 Zoll Durchmesser (optional)
- Multifunktionaler Drehzahlmesser (optional)



CARB Drei-Sterne-Label
Das Drei-Sterne-Zeichen dürfen nur Motoren tragen, die die strengen Abgasnormen der California Air Resources Board für 2008 erfüllen. Die Emissionen solcher Motoren sind um 65% geringer als die der amerikanischen Umweltschutzbehörde EPA für 2006 vorgeschriebenen Werte.

EPA 2006
Modernste Suzuki-Viertakttechnologie gewährleistet die Einhaltung der Emissionsauflagen der US-amerikanischen Umweltschutzbehörde EPA für 2006.



SUZUKI MOTOR CORPORATION
300 Takatsuka, Hamamatsu, Japan
<http://www.suzuki.co.jp>
DF250/225/200 Produktinformation