



Die Geschichte des Unternehmens begann 1909 in Hamamatsu, einer kleinen Stadt 200 Kilometer von Tokio entfernt. Hier gründete Michio Suzuki, Sohn einer wohlhabenden Baumwollpflanznerfamilie, eine Textilmaschinenfabrik. Dank der Weitsicht seines Gründers dehnte sich das Unternehmen bald auf andere Bereiche aus. Zu jener Zeit war Japan technisch noch weit zurück: Anfang der 20er Jahre gab es keine Kraftfahrzeugindustrie – das Land musste pro Jahr etwa 20000 Fahrzeuge importieren, ohne jedoch der wachsenden Nachfrage nur im entferntesten gerecht zu werden. Diese Marktlücke versuchte Michio Suzuki sich zunutze zu machen. Er erstand ein englisches Automobil, einen Austin „Seven“, das er zusammen mit seinen Technikern genau studierte. Im Laufe weniger Monate bauten sie daraufhin ein ähnliches Gefährt – den ersten Wagen, der in Hamamatsu entstand.

Doch als die Entwicklungsarbeiten fast beendet waren, schränkte die japanische Regierung die Herstellung „nicht lebenswichtiger“ Güter ein, woraufhin Suzuki das Projekt aufgeben musste. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg belieferte das japanische Werk den Markt mit Produkten für das es so berühmt werden sollte: Anfang der 50er Jahre beschloß nämlich Shunzo Suzuki, der damalige Generaldirektor der Firma, dass es angesichts der wirtschaftlichen Schwierigkeiten an der Zeit sei, sich nach anderen Produktbereichen umzusehen, um nicht einen großen Teil der Belegschaft entlassen zu müssen.

Ihr Debüt auf dem Motorradmarkt feierte die Firma 1952 mit einem von einem 35cm³-Motor getriebenen Fahrrad. Der Kleinmotor namens Power Free war auch einzeln erhältlich. 1953 kam eine stärkere Version des Power Free mit 60 cm³ Hubraum ins Angebot. Der in einen Fahrradrahmen gesetzte Motor mit Teleskopgabel und Trommelbremse versehen hatte in Japan schon bald recht großen Erfolg. 1954 benannte man sich nun Suzuki Motor Co.Ltd. und gab den Textilbereich gänzlich auf. Bereits 1 Jahr zuvor entwickelte man einen 90 cm³ Leichtkraftrad und Versionen mit 100cm³ und 125cm³ mit Zwei-/Viertaktmotoren entstanden. 1956 erschien die Colleda TT mit einem 250cm³-Zweizylinder-Zweitaktmotor das als erstes echtes Suzuki Motorrad gelten durfte. 1960 beteiligte man sich auch an Rennen, u.a. auch bei der TT – doch im Vergleich zu den MV Modellen mit recht bescheidenem Erfolg.

Suzuki heuerte den aus der DDR geflohenen Fahrer und Techniker Ernst Degener an, der den Japanern bei der Entwicklung einer 50cm³-Einzylindermaschine behilflich war.

Das kleine japanische Wunder mit seinen 10 PS bei 11000 U/min erreichte sagenhafte 145 km/h und war bald auf keiner Piste mehr zu schlagen.

Nach den gelungenen Renndebüts wollte das Unternehmen seine Rennsportaktivitäten ausweiten. 1963 holte man sich den Titel in der 50cm³-Klasse. Im gleichen Jahr gelang das in der 125er Klasse. Die Entwicklung der 250er Version brachte nicht den gewünschten Erfolg und man konzentrierte sich wieder auf die 50er und 125er Versionen.

1967 zog man sich aus dem Rennsport zurück nachdem die kleine 50er noch letzte Erfolge verbuchte: sie leistete bei einer Höchstdrehzahl von über 20000 U/min eine Spitze von fast 190 km/h und hatte ein Getriebe mit 14 Gängen.

Ende der 60er Jahre war Suzuki zu einem wahren Riesen auf dem Motorradmarkt herangewachsen und im Bereich der Zweitaktmaschinen sogar führend. Suzuki baute nicht nur Motorräder sondern erweiterte schnell sein Produktspektrum auf Außenbordmotoren, Motorboote, Kleintransporter und Kleinwagen. Der MotoCross Sektor wurde ebenfalls anvisiert und die ersten Welterfolge schaffte man in der 250er Klasse Ende der 60er Jahre.

Die Entwicklungen gingen rasant weiter: Anfang der 70er kamen die 380er und 500er Versionen heraus – aber immer noch Zweitaktmodelle mit jetzt Dreizylindern und anschließend eine 750er Maschine mit ebenfalls Dreizylinder-Zweitaktmotor und einer Spitze von 195 km/h.

Mitte der 70er entstand mit der RE 5 eine Maschine mit Wankelmotor und Wasserkühlung. Wegen der vielen technischen Neuerungen war man doch am Markt sehr skeptisch und der erwartete Verkaufserfolg blieb aus. Deswegen beschloß Suzuki 1976, technisch einen Schritt nach vorn zu wagen und auf Viertaktmotoren umzusteigen. Noch im selben Jahr kamen die Reihen-Vierzylindermaschinen 400er und 750er in den Handel. Im Rennsport blieb man bei den Zweitaktmodellen und entwickelte mit der RG500 eine mit 105 PS und 10500 U/min ausgestattete Maschine.

Ende der 70er Jahre wandte man sich nun der Entwicklung von Big Bikes zu und Hubraum starke Motoren und Modelle wurden dem Markt offeriert. Die GS 1000 mit 95 PS oder auch die GSX 1100 R als Vierzylinder-Viertaktversion mit bereits 130 PS bei 9500 U/min und einer Spitze von 260 km/h. Den krönenden Abschluß der Entwicklung von Suzuki bildete die Tourensportler in Version der GSX1300R Hayabusa – aus 1298cm³ werden 175PS herausgeholt – sie ist am Ende des 20. Jahrhunderts das stärkste Serienmotorrad der Welt.



Suzuki RE 5 mit Wankelmotor, 1975.