



MOTOCYKLE SUZUKI 2017



INŻYNIERSKA PERFEKCJA, BEZKOMPROMISOWA JAKOŚĆ.

Zaawansowane technologie, najlepsi ludzie.

Tajemnica jakości Suzuki tkwi w połączeniu zaawansowanych technologii i umiejętności najlepszych fachowców. Motocykle Suzuki przechodzą niezliczone testy i próby. Rygorystyczne kontrole jakości przeprowadzane są przez znakomitych inżynierów, dla których motocykle to życiowa pasja.



DUSZA SUZUKI NAPĘDZA TWÓJ MOTOCYKL.

Produkty pełne wartości

Podczas 107 lat działalności Suzuki, które obejmują 64 lata doświadczenia w produkcji motocykli, zawsze przyświecała nam idea tworzenia produktów o wysokiej jakości. Ufamy, że nasza pasja i entuzjazm przełożą się na Twoją przyjemność i emocje, a nasza duma z wyprodukowania motocykla stanie się Twoją dumą z jego posiadania.

Znak “” jest rozpoznawany na całym świecie jako symbol niezawodnych i oryginalnych produktów wysokiej jakości. W Suzuki robimy wszystko, by ten znak kojarzył się z pewnym patrzeniem w przyszłość oraz ciągłym tworzeniem produktów pełnych wartości.



HISTORIA SUZUKI



1909

Michio Suzuki zakłada fabrykę krosien tkackich Suzuki Loom Works w Hamamatsu, na terenie prefektury Shizuoka w Japonii. Nowa fabryka produkuje krosna tkackie dla potężnego japońskiego przemysłu bawełnianego, a cel Michio Suzuki jest prosty: budować lepsze i bardziej ergonomiczne krosna, niż jakiegokolwiek wówczas dostępne na rynku.



1952

Suzuki buduje swój pierwszy zmotoryzowany rower, „Power Free”. Zaprojektowany jako tani i łatwy w utrzymaniu, korzysta z dwusuwowego silnika o pojemności 36 cm³, zamontowanego na ramie konwencjonalnego roweru. Unikalne podwójne koło zębate zastosowane w „Power Free” pozwala użytkownikowi pedałowac bez pomocy silnika, pedałowac ze wspomaganiem ze strony silnika lub podróżować jedynie z napędem silnikowym.

1958

Po raz pierwszy pojawia się charakterystyczny znak handlowy Suzuki “”.



1962

Mistrzowie świata! Pochodzący z NRD kierowca Ernst Degner zdobywa dla Suzuki pierwsze zwycięstwo w serii TT, wygrywając wyścig w klasie 50 cm³. Kolejne sukcesy pozwalają Degnerowi w tym samym roku zdobyć tytuł mistrza świata w klasie 50 cm³. Było to pierwsze mistrzostwo świata zdobyte na motocyklu Suzuki. W ciągu następnych sześciu lat, pięć tytułów mistrza świata 50 cm³ przypadnie kierowcom ścigającym się na motocyklach Suzuki.



1965

Hugh Anderson zdobywa swój czwarty tytuł mistrza świata, tym razem w klasie 125 cm³. Znakomity motocykl T20 Super Six przypieczętowanie międzynarodową pozycję Suzuki na światowych rynkach. Motocykl T20 z dwucylindrowym dwusuwowym silnikiem o pojemności skokowej 250 cm³, z sześciobiegową przekładnią i maksymalną prędkością 160 km/h, staje się ogromnym sukcesem handlowym.



1971

Joel Robert po raz kolejny skutecznie broni tytułu mistrza świata w motocrossie w klasie 250 cm³. Roger De Coster na swoim Suzuki RN71 zostaje mistrzem świata w motocrossie (World Motocross Champion) w klasie 500 cm³.



1976

Barry Sheene zdobywa dla siebie i Suzuki, pierwszy tytuł mistrza świata serii Grand Prix w klasie 500 cm³, startując na motocyklu RG500. Ta legendarna maszyna pozwoliła zająć sześć pierwszych miejsc w całych mistrzostwach. W tym samym roku debiutuje GS750 – pierwszy duży, czterocylindrowy motocykl Suzuki.



1981

Włoski kierowca Marco Lucchinelli zdobywa tytuł mistrza świata serii Grand Prix w klasie 500 cm³, startując na motocyklu RG500. Suzuki zaskakuje motocyklowy świat futurystycznym modelem GSX1100S Katana. Agresywna stylistyka motocykla i doskonale osiągi przynoszą mu ogromny sukces rynkowy.



1985

Pojawia się motocykl, który trwale zmieni oblicze rynku motocyklowego. Suzuki GSX-R750 zawsze będzie pamiętany jako pierwsza cywilna maszyna będąca prawdziwą repliką motocykla wyścigowego. Przy mocy 100 KM i masie 176 kg, motocykl ten tworzy zupełnie nową kategorię maszyn o wysokich osiągnięciach. W swoim pierwszym wyścigu Le Mans 24-hours Endurance Race z serii World Endurance Championship, motocykle GSX-R750 zdobywają dwa pierwsze miejsca.



1993

Kevin Schwantz startujący na motocyklu RGV500 zdobywa upragniony tytuł mistrza świata serii Grand Prix w klasie 500 cm³ i zapewnia sobie miejsce wśród najlepszych kierowców w historii tego sportu.



1996

Suzuki prezentuje zupełnie nową wersję GSX-R750. Rok 1996 jest przełomowym momentem w historii tego modelu. GSX-R750 otrzymuje nową, podwójną ramę boczną, która zastąpiła podwójną ramę kołyskową. Wierne przeniesienie konstrukcji maszyny GP RGV500 z jej podstawowymi wymiarami i jedynie ze zmniejszonym rozstawem osi pozwoliło uzyskać płynność jazdy i niezwykle niską masę suchego motocykla wynoszącą 179 kg.



1999

Suzuki po raz kolejny zrywa z konwencją w nowym modelu GSX1300R Hayabusa. Wspaniały, rzędowy 4-cylindrowy chłodzony cieczą silnik DOHC o pojemności 1298 cm³, który napędzał motocykl Hayabusa, stanowił uosobienie inżynierii wolnej od kompromisów. Najcharakterystyczniejszymi cechami Hayabusy były aerodynamiczne kształty i doskonale zrównoważenie osiągnięci silnika z możliwościami trakcyjnymi na drodze w szerokim zakresie rozwijanych prędkości.



2000

Kenny Roberts Jr. wygrywa 2 rok z rzędu wyścig o GP Malezji, który jest 2 rundą sezonu. Odnosząc w sumie cztery zwycięstwa, Roberts Jr. zostaje mistrzem świata GP500, co dla Suzuki jest szóstym tytułem mistrza świata, ale pierwszym od siedmiu lat, czyli od sezonu 1993.



2001

Niezapomniany rok, który przyniósł debiut ekstremalnego motocykla sportowego – Suzuki GSX-R1000. Najnowszy członek rodziny GSX-R odegrał podobną rolę, jak pierwszy motocykl tej serii po swojej premierze w 1985 roku, gdy trzeba było od początku napisać zbiór reguł dotyczących osiągnięci, mas, własności trakcyjnych i stylizacji motocykli sportowych. Nowy model wkrótce zaczął dominować na torach wyścigowych i na uroczystościach wręczenia różnych nagród motocyklowych na całym świecie.



2005

Suzuki znów wyznacza nowy standard dla sportowych motocykli, wprowadzając w 2005 roku na rynek następcę modelu GSX-R1000. Trafił on z miejsca na sam szczyt ewolucyjnej drabiny motocykli klasy Superbike. GSX-R1000 odnosi liczne zwycięstwa i zdobywa wiele cenionych tytułów, włącznie z mistrzostwem świata klasy Superbike w sezonie 2005. Przyczyny dominacji Suzuki GSX-R1000 są proste: świetne możliwości trakcyjne, ergonomia, radykalna stylizacja i zdolność do efektywnego korzystania z pełnej mocy silnika.



2008

Na rynku pojawia się Suzuki B-King, motocykl typu naked, muskularny motocykl z silną osobowością, który w wersji koncepcyjnej był pokazany w roku 2001. Suzuki wprowadza na rynek pierwszy na świecie motocrossowy model z wtryskiem paliwa – RM-Z450. W tym samym roku Suzuki wprowadza do sprzedaży nowe wersje modeli GSX-R600 i 750 – sportowe motocykle dosiadane przez ludzi, którzy wiedzą, czego im potrzeba. Suzuki przedstawia także drugą generację modelu Hayabusa 1300.



2009

Suzuki prezentuje kolejną generację modelu GSX-R1000. W Stanach Zjednoczonych Mat Mladin, kierowca zespołu Rockstar Makita Suzuki zdobywa na motocyklu GSX-R1000 swój siódmy tytuł mistrza świata serii AMA Superbike Championship.



2012

Całkowita wielkość produkcji wszystkich generacji serii GSX-R przekracza 1 milion sztuk. Od momentu wprowadzenia na rynek w 1985 roku, nazwa GSX-R stała się synonimem sportowego motocykla o wysokich osiągnięciach. Suzuki wprowadza na rynek drugą generację V-Strom 650ABS. Od premiery pierwszej generacji w 2004 roku, V-Strom 650 zawsze był najlepiej sprzedającym się modelem w swojej klasie. Dalszą poprawę własności drogowych i komfortu jazdy uzyskano poprawiając charakterystykę silnika V-Twin o pojemności 645 cm³ w zakresie niskich i średnich prędkości obrotowych, jednocześnie obniżając zużycie paliwa oraz poziom zanieczyszczenia spalin.



2013

Zespół wyścigowy Suzuki Endurance Racing Team (SERT) po raz czwarty z rzędu i po raz 13 w całej historii zespołu zdobywa mistrzostwo świata w wyścigach długodystansowych.



2016

Na rynek trafia nowa odsłona flagowego modelu Suzuki – GSX-R1000R. Firma wprowadza też V-Strom 1000/XT, V-Strom 650/XT, GSX-S750, BURGMAN 400 itp., przedstawiając w sumie 9 nowych modeli. Maverick Viñales z zespołu SUZUKI ECSTAR wygrywa MotoGP, zwyciężając w Grand Prix Wielkiej Brytanii na motocyklu GSX-RR w swoim drugim sezonie po powrocie do wyścigów.

TECHNOLOGIA SUZUKI DO TWOICH USŁUG

TECHNOLOGIA

Motocykle Suzuki wyposażone są w wiele zaawansowanych technologii, które dają nie tylko osiągi, zadowolenie i emocje, ale też zwiększają wygodę codziennej eksploatacji. Dzięki naszym zaawansowanym technologiom każda jazda będzie przyjemniejsza.



Szeroki zakres mocy

Połączenie sił systemów Suzuki Racing VVT (SR-VVT), Suzuki Exhaust Tuning-Alpha (SET-A) i Suzuki Top Feed Injector (S-TFI) stworzyło Broad Power System, zwiększający osiągi przy wysokich obrotach bez ich spadku w niskim i średnim zakresie. Dzięki temu osiągnęliśmy liniowy wzrost mocy i poprawione przyspieszenie w całym zakresie obrotów.



SR-VVT

System Suzuki Racing VVT (SR-VVT) został zaprojektowany specjalnie do wyścigów serii Moto GP. W przeciwieństwie do skomplikowanych systemów zmiennych faz rozrządu, z których korzystają inni producenci, SR-VVT jest prostszy, bardziej kompaktowy i lżejszy. Ośrodkowo sterowany system jest wbudowany w koło zębate wałka sterującego pracą zaworów dolotowych.



SET-A

Zawór motylkowy sterowany przez siłownik SET-A (Suzuki Exhaust Tuning-Alpha) umieszczony w każdym kanale równoważącym ciśnienie wydechowe pozostaje zamknięty, zwiększając moc przy niskich i średnich obrotach, a przy wysokich otwiera się. Zwiększa tym objętość, ogranicza ciśnienie zwrotne i współdziała z falami ciśnienia, znacznie zwiększając moc.



SET

System wydechu o zmiennej geometrii Suzuki Exhaust Tuning (SET) korzysta z zaworów motylkowych sterowanych przez siłowniki, by kontrolować ciśnienie zwrotne i dopasować obroty silnika. Przy niskich obrotach zawór zamyka się, zwiększając ciśnienie, a tym samym moment obrotowy. Zawór otwiera się stopniowo wraz ze wzrostem prędkości silnika, obniżając ciśnienie, co zwiększa moc w średnim i wysokim zakresie obrotów.



Układ wtrysku S-TFI

Suzuki Top Feed Injector (S-TFI) to pomocniczy wtryskiwacz umieszczony w górnej części komory powietrza (dokładnie nad korpusem przepustnicy), który zwiększa prędkość przy wysokich obrotach. TFI podaje paliwo w zoptymalizowanej formie, zaprojektowanej do poprawy wydajności spalania, reakcji przepustnicy i zwiększenia mocy przy wysokich obrotach.



SCAS

Układ wspomagania pracy sprzęgła Suzuki Clutch Assist System (SCAS) – sprzęgło ograniczające wsteczny moment obrotowy sprawia, że redukcja biegu przebiega płynnie oraz pomaga kierowcy kontrolować wytracanie prędkości. Odpowiednio ukształtowane tarcze z zębami wbudowane w piasty sprzęgła oddziałują na tarczę dociskową, zmniejszając docisk tarcz sprzęgła, jednocześnie zwiększając poślizg sprzęgła.



Motion Track Brake System

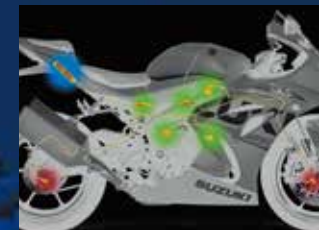
System „Motion Track Brake” dzięki wykorzystaniu inercyjnego urządzenia pomiarowego (IMU) i połączeniu informacji o położeniu motocykla z danymi o prędkości kół umożliwia aktywację systemu ABS nie tylko na prostej, ale też kiedy motocykl jest pochylony.



Antilock Brake System

Elektrycznie sterowany system zapobiegający blokowaniu kół (ABS) stabilizuje siłę hamowania w różnych warunkach przyczepności. System chroni przed zablokowaniem kół w przypadku nagłej zmiany nawierzchni podczas hamowania lub zbyt dużej siły hamowania. System monitoruje prędkość kół 50 razy na obrót i dopasowuje siłę hamowania do przyczepności.

* W zależności od rodzaju nawierzchni i warunków drogowych droga hamowania pojazdu z systemem ABS może być dłuższa niż pojazdu bez takiego systemu.



Motion Track TCS (System kontroli trakcji)

Zaawansowany system Suzuki Motion Track TCS (System Kontroli Trakcji) pozwala kierowcy na wybranie jednego z poziomów czułości kontroli trakcji, zależnie od warunków na drodze bądź torze oraz od osobistych preferencji i doświadczenia. Motion Track TCS stale monitoruje prędkość kół, położenie manetki przepustnicy, wału korbowego, przełożenie skrzyni biegów i pozycję motocykla, by w razie wykrycia lub przewidzenia utraty przyczepności zmniejszyć moc silnika. Generowana moc jest sterowana poprzez zmianę kąta otwarcia przepustnicy oraz zmiany w mapie zapłonu.



System kontroli trakcji

System kontroli trakcji Suzuki stale monitoruje prędkość kół, otwarcie przepustnicy, pozycję wału i przełożenie skrzyni biegów, by w razie wykrycia poślizgu koła natychmiast ograniczyć moc silnika. Moc silnika kontrolowana jest przez regulację czasu zapłonu i doprowadzającego powietrza, zapewniając płynne działanie systemu.



System kontroli startu

System kontroli rozruchu ułatwia optymalny start na torze wyścigowym. Kierowca trzymając otwartą przepustnicę może operować tylko dźwignią sprzęgła.



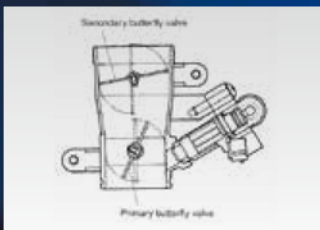
Ride By Wire

Zawory motylkowe na korpusach przepustnic sterowane są przez zaawansowany elektroniczny system kontroli silnika.



S-DSI

System Suzuki Dual-Stage Intake (S-DSI) pozwala na korzystanie z zalet lekków dolotowych o zmiennej długości, eliminując problem ich złożoności i dodatkowej masy. Dwa z czterech lekków mają nowy, dwustopniowy przepływ, w którym dłuższe lejki znajdują się nad krótszymi, oddzielenymi od nich niewielką przestrzenią.



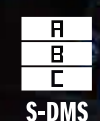
SDTV - Suzuki Dual Throttle Valve system

Suzuki Dual Throttle Valve (SDTV) to elektroniczny system wtrysku paliwa. W systemie SDTV każda gardziel przepustnicy mieści w sobie dwa zawory motylkowe – pierwszy kontrolowany przez manetkę, a drugi przez układ ECM na podstawie obrotów, przełożenia i pozycji pierwszego zaworu. Praca drugiego zaworu utrzymuje idealną prędkość powietrza w kanale dolotowym, poprawiając wydajność spalania, zapewniając liniową reakcję na zmianę położenia manetki oraz wyższy moment obrotowy w niskim i średnim zakresie.



SCEM

Suzuki Composite Electrochemical Material (SCEM) to opracowana przez Suzuki niklowa powłoka wzmacniana węglem krzemem i fosforem, którą stworzyliśmy z doświadczeń na torze. Cylindry pokryte SCEM szybciej odprowadzają ciepło i pozwalają na zastosowanie mniejszych luzów między cylindrem i tłokiem, zwiększając trwałość i odporność na zużycie ścierne i adhezyjne.



S-DMS

System Suzuki Drive Mode Selector (S-DMS) pozwala kierowcy na wybór jednego z trzech trybów pracy silnika różniących się mapami zapłonu (2 w przypadku GSX-R750/600), dzięki czemu generowanie mocy dopasowuje się do osobistych preferencji i sytuacji, na przykład do toru czy krętej drogi. Tryb pracy zmienia się za pomocą przełącznika na kierownicy, a aktywny tryb wyświetla się po prawej stronie obrotomierza. Pozwala to kierowcy cieszyć się osiągami motocykla w szerszym zakresie sytuacji.

* Rozwiązanie stosowane w modelach GSX-R1000, 750, 600 oraz Hayabusa.



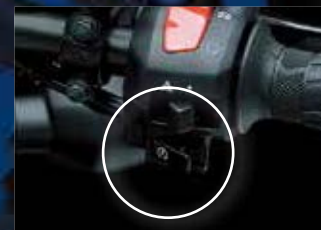
Low RPM Assist

Stabilizacja niskich obrotów (Low RPM Assist) wykorzystuje mechanizm przepustnic biegów jądowego (ISC), by nieco zwiększyć obroty silnika podczas rozruchu i jazdy z niską prędkością. Ta nowa funkcja sprawia, że podczas ruszania i jazdy z małą prędkością silnik działa płynnie, a także ułatwia jazdę w ruchu miejskim.



Bi-Directional Quick Shift System

System automatycznie odcina dopływ mocy na ułamek sekundy – od 50 do 75 milisekund, zależnie od ustawień czułości – by odciążyć przekładnię i umożliwić płynną zmianę przełożenia, dając praktycznie nieprzerwane przyspieszenie. Szybka i płynna redukcja możliwa jest bez kręcenia manetką ani wciśnięcia sprzęgła – system automatycznie otwiera przepustnicę tylko na tyle, by zwiększyć obroty i dopasować prędkość silnika do niższego zakresu przełożenia.



Easy Start System

W typowym motocyklu podczas rozruchu silnika kierowca musi przytrzymać rozrusznik dopóki silnik nie podejmie pracy. Dzięki Suzuki Easy Start wystarczy tylko wcisnąć rozrusznik, tak jak przy uruchamianiu nowoczesnego samochodu. ECM rozpoznaje sygnał i utrzymuje pracę rozrusznika przez określony czas.



SRAD – Ram Air System

Wloty powietrza Suzuki Ram Air-Direct (SRAD) umieszczone są w centralnej części owiewki czołowej, zwiększając sprawność układu dolotowego. To z kolei oznacza wyższą moc podczas jazdy z dużą prędkością.

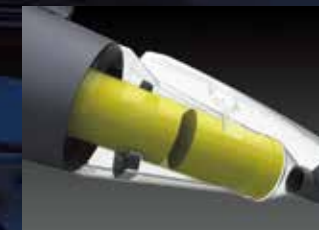
* Rozwiązanie stosowane w modelach GSX-R1000, 750, 600 oraz Hayabusa.



SAIS

Zaawansowany immobilizer (Suzuki Advanced Immobilizer System - SAIS) wykorzystuje system identyfikacji elektronicznej zamknięty w kluczyku do zabezpieczenia motocykla przed niepożądanym dostępem i uruchomieniem silnika.

* Niedostępne w Ameryce Północnej.



EURO 4 conformed

Modele europejskie są zgodne z normą emisji EURO 4.



EURO 3 conformed

Modele europejskie są zgodne z normą emisji EURO 3.



NOWOŚĆ



1



1

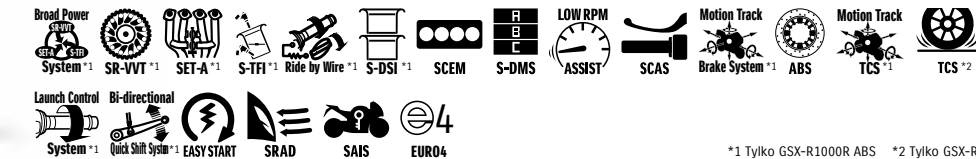
11 zwycięstw w 15 latach
Bold'or 24HOURS ENDURANCE



Nowy, zaawansowany system elektronicznej kontroli GSX-R1000 został wzbogacony o informacje z inercyjnego urządzenia pomiarowego (IMU), które śledzi ruch i pozycję motocykla w 6 kierunkach wzdłuż 3 osi: przechylenia, wysokości i obrotu.

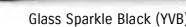


Nowa rama GSX-R1000 jest bardziej kompaktowa i węższa niż w poprzednich generacjach. Inżynierowie Suzuki opracowali nową podwójną ramę boczną z aluminium, która w najszerszym punkcie jest o 20 mm węższa od konstrukcji z poprzedniego modelu i waży od niej o 10% mniej.



*1 Tylko GSX-R1000R ABS *2 Tylko GSX-R1000 ABS

Masa własna	202 kg [GSX-R1000 ABS] 203 kg [GSX-R1000R ABS]
Zawieszenie	Przód Odwrócony widelec teleskopowy, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe
	Tył Włazacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód Tarczowy podwójny
	Tył Tarczowy
Opony	Przód 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe
	Tył 190/50ZR17M/C (75W), bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	16,0 l



GSX-R125 ABS (GSX-R125A)

NOWOŚĆ

GSX-R, który zrewolucjonizuje klasę Lightweight

Rodzina motocykli Suzuki GSX-R od ponad trzydziestu lat jest definicją osiągnięć motocykli sportowych, czego dowodzi ponad milion egzemplarzy sprzedanych na świecie. Inżynierowie Suzuki, którzy poświęcili swoje życie GSX- R podchodzą do swojej pracy bardzo poważnie: Każdy motocykl GSX-R musi być lekki i najlepszy w swojej klasie. Poznaj rewolucyjny model Suzuki GSX-R125 o najlepszym stosunku mocy do masy i przyspieszeniu w klasie 125 cm³, a także komfortowym prowadzeniu i oszczędnym spalaniu.



Metallic Triton Blue (YSF)



Solid Black 50% Gloss (291)



Brilliant White (YUH)



Światła przednie i pozycyjne LED

Zgodnie z tradycją modeli GSX-R, światła w GSX-R125 to ustawione jedna nad drugą lampy LED, ze światłami mijania nad drogowymi i lampami pozycyjnymi po bokach. Lampy LED w GSX-R125 są jasne i kompaktowe, a ich żywotność jest dłuższa niż konwencjonalnych lamp halogenowych, stosowanych w konkurencyjnych motocyklach.



Tłumik wydechu

Wydajny układ wydechowy wyposażony został w tłumik zakończony dwiema końcówkami. Katalizator umieszczony w GSX-R125 jest zgodny z normą emisji Euro4, pozwalając wszystkim oddychać trochę głębiej.



Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	124,4 cm ³
Średnica x skok tłoka	62,0 mm x 41,2 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2020 mm
Szerokość całkowita	700 mm
Wysokość całkowita	1075 mm
Rozstaw kół	1300 mm
Prześwit	160 mm
Wysokość siedzenia	785 mm



Nowoczesny silnik

Konstruowanie wydajnych silników to bardzo ścisła nauka, a silnik DOHC w GSX-R125 mógłby posłużyć za podręcznikowy przykład w temacie uzyskiwania dużej mocy z ekonomicznej i kompaktowej jednostki. Przy tworzeniu silnika skupiliśmy się przede wszystkim na wydajnym zapłonie oraz optymalnym połączeniu sportowego charakteru z niskim zużyciem paliwa.



Bezkluczkowy zapłon z funkcją Answer-Back

GSX-R125 wyposażyliśmy w wygodny bezkluczkowy zapłon. Do włączenia silnika wystarczy, by kluczyk znajdował się w pobliżu motocykla. Przycisk na pilocie aktywuje funkcję answer-back, dzięki której migające kierunkowskazy ułatwiają odszukanie GSX-R125 na zatłoczonym parkingu.

Masa własna	134 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 90/80-17M/C, bezdętkowe Tył: 130/70-17M/C, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	11,0 l

Wysokość siedzenia	810 mm
--------------------	--------

GSX-R750



Klasa sama w sobie

Doświadcz znakomitej kombinacji dynamiki, wyważenia i lekkości. Poznaj GSX-R750 – najnowszą wersję oryginalnego GSX-R, która stanowi najlepszy wybór dla motocyklistów poszukujących doskonałości silnika 750 cm³ w kompaktowym podwoziu Supersport klasy 600.



Metallic Triton Blue (YSF)



Suzuki Drive Mode Selector (S-DMS)



Elektronicznie kontrolowany tłumik układu kierowniczego



Regulowane podpory dla stóp



Zacisk hamulca przedniego Brembo



Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	749 cm ³
Średnica x skok tłoka	70,0 mm x 48,7 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2030 mm
Szerokość całkowita	710 mm
Wysokość całkowita	1135 mm
Rozstaw kół	1390 mm
Prześwit	130 mm
Wysokość siedzenia	810 mm

Masa własna	190 kg
Zawieszenie	Przód: Odwrócony widelec teleskopowy, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy podwójny Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe Tył: 180/55ZR17M/C (73W), bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	17,0 l

Wysokość siedzenia	810 mm
--------------------	--------

GSX-R600



Najlepszy w swojej klasie

Lekka rama, zwarte podwozie, wyścigowe zawieszenie. Kompaktowy, mocny, czterocylindrowy silnik przenosi na drogi zaawansowaną technologię znaną z torów wyścigowych. GSX-R600 – stworzony do bycia najlepszym w swojej klasie. Wszystko, czego potrzebujesz, by rzucić na torze.



Metallic Triton Blue (YSF)



Suzuki Drive Mode Selector (S-DMS)



Regulowane podpory dla stóp



Zacisk hamulca przedniego Brembo



Funkcjonalny wyświetlacz



Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	599 cm ³
Średnica x skok tłoka	67,0 mm x 42,5 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2030 mm
Szerokość całkowita	710 mm
Wysokość całkowita	1135 mm
Rozstaw kół	1385 mm
Prześwit	130 mm
Wysokość siedzenia	810 mm

Masa własna	187 kg
Zawieszenie	Przód: Odwrócony widelec teleskopowy, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy podwójny Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe Tył: 180/55ZR17M/C (73W), bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	17,0 l

Wysokość siedzenia	810 mm
--------------------	--------



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Marble Daytona Yellow / Glass Sparkle Black (KGK)



ULTIMATE SPORT

Hayabusa

Hayabusa (GSX1300RA)



Sportowy duch w ponadczasowym stylu

Na przełomie XX i XXIw. Suzuki zaskoczyło świat wprowadzając na rynek model Hayabusa. W ciągu ostatniej dekady motocykl ewoluował, jednocześnie pozostając wiernym idei, z jaką został stworzony - byciu szczytowym osiągnięciem wśród motocykli o najwyższych osiągnięciach. Jego niesamowita moc, prędkość i płynność jazdy wciąż fascynują właścicieli i obserwatorów.



Glass Sparkle Black / Pearl Glacier White (AGT)



Pearl Vigor Blue / Glass Sparkle Black (BBD)



Glass Sparkle Black (YVB)



Silnik 1340 cm³ DOHC



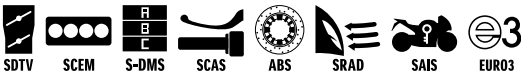
Suzuki Drive Mode Selector (S-DMS)



Zacisk przedniego hamulca Brembo



Lekki moduł sterujący



Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	1340 cm³
Średnica x skok tłoka	81,0 mm × 65,0 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2190 mm
Szerokość całkowita	735 mm
Wysokość całkowita	1165 mm
Rozstaw kół	148 mm
Prześwit	120 mm
Wysokość siedzenia	805 mm

Masa własna	266 kg
Zawieszenie	Przód: Odwrócony widelec teleskopowy, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe
	Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy podwójny
	Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe
	Tył: 190/50ZR17M/C (73W), bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	21,0 l

SUPER
SPORT

ULTIMATE
SPORT

STREET

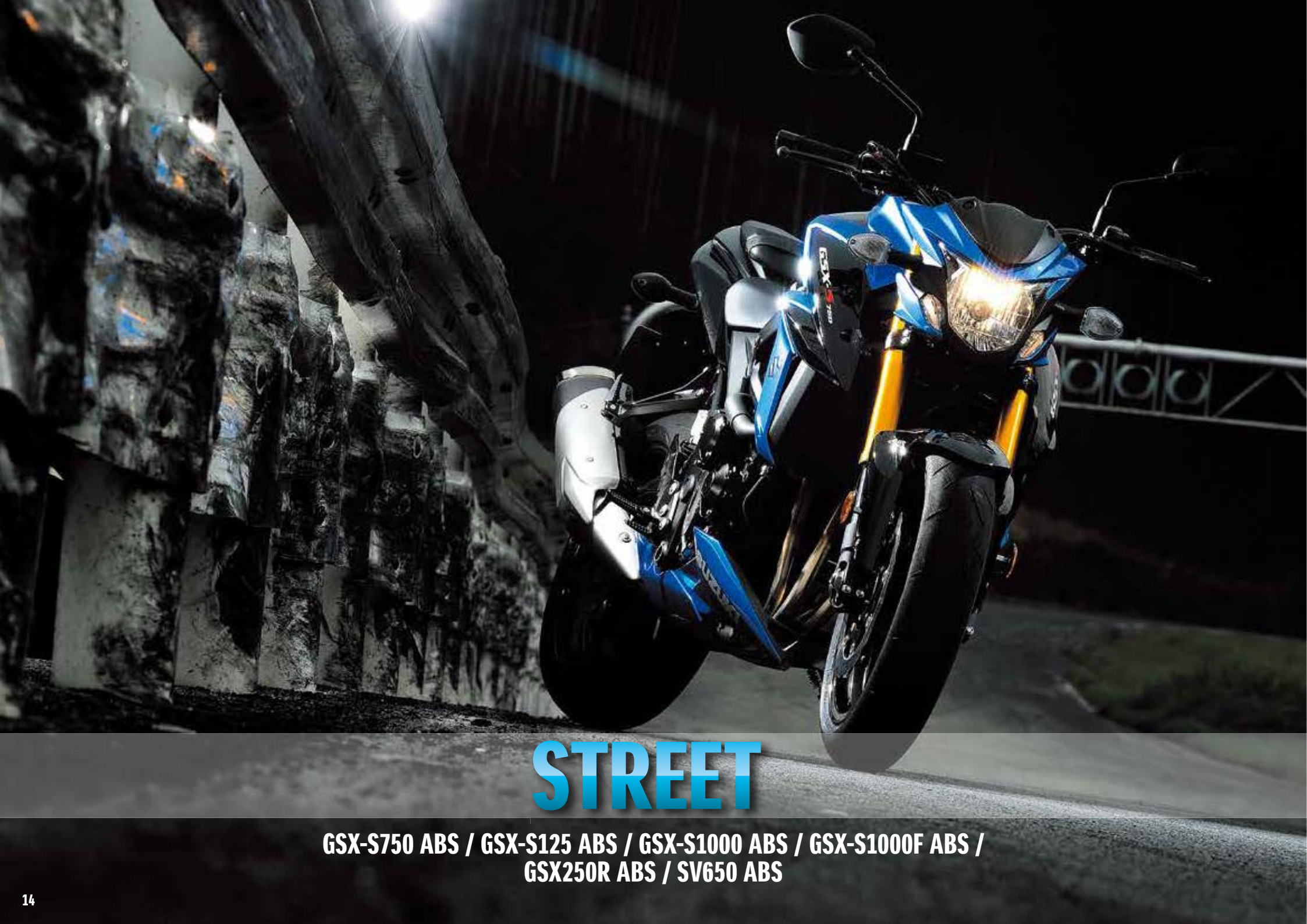
SPORT
ADVENTURE
TOURER

CRUISER

SCOOTER

MOTOCROSS

UTILITY
ATV



GSX-S750 ABS / GSX-S125 ABS / GSX-S1000 ABS / GSX-S1000F ABS / GSX250R ABS / SV650 ABS

GSX-S750 ABS (GSX-S750A)

NOWOŚĆ



Niepokonany drapieżnik

Usłysz, jak ryk silnika trafia prosto w duszę. Poczuj, jak moc GSX-R przyspiesza bicie serca. Nie daj się pokonać zakrętom. Napędzany legendarnym silnikiem klasy supersport. Uzbrojony w najnowsze technologie. Przygotowany do bycia królem ulic.



Metallic Triton Blue / Glass Sparkle Black (KEL)
Na zdjęciu: GSX-S750A



Pearl Mira Red (YVZ)



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Większa moc i niższa emisja – najlepsze połączenie dwóch światów

Przystosowany do jazdy miejskiej silnik GSX-S750 w porównaniu do poprzednika cechuje się wyższą mocą, jednocześnie zachowując zgodność z restrykcyjnymi przepisami nowej normy emisji Euro 4. Jednostka ta osiągnęła najlepszy w swojej klasie poziom efektywności paliwowej*.

*4 klasa 4-suwowych 4-cylindrowych silników 750 cm³ (Stan na wrzesień 2016)



Przednia lampa

Nasz drapieżnik odziedziczył prosto z modelu GSX-S1000 agresywny wygląd lampy przedniej i stylizowane na kły światła pozycyjne.



Wszystkie informacje na ekranie LCD

Model GSX-S750 wyposażony został w lekki panel LCD o regulowanej jasności, służący za ekran wskaźników. Wyświetlane informacje obejmują prędkościomierz, obrotomierz, tryb pracy systemu kontroli trakcji, aktualny bieg, przebieg, dwa liczniki podróży, temperaturę płynu chłodniczego, zasięg, spalanie oraz zegar. Możesz spersonalizować obrotomierz, wybierając jeden z pięciu wzorów wyświetlania.



Wahacz

Dzięki smukłym liniom świadczącym o wysokich osiągnięciach i sportowym wyglądzie, nowy wahacz doskonale pasuje do GSX-S750. Ponadto jest wyposażony w estetyczne rozwiązanie regulacji napięcia łańcucha.

SDTV

SCEM

ASSIST

ABS

TCS

EASY START

SAIS

EURO4

Typ silnika	4-suwowy, rzędowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	749 cm³
Średnica x skok tłoka	72,0 mm x 46,0 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2125 mm
Szerokość całkowita	785 mm
Wysokość całkowita	1055 mm
Rozstaw kół	1455 mm
Prześwit	135 mm
Wysokość siedzenia	820 mm

Masa własna	213 kg
Zawieszenie	Przód: Odwrócony widelec teleskopowy, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe
	Tył: Wahacz wieńczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy podwójny
	Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe
	Tył: 180/55ZR17M/C (73W), bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	16,0 l

SUPER
SPORT

ULTIMATE
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

CRUISER

SCOOTER

MOTOCROSS

UTILITY
ATV

GSX-S125 ABS (GSX-S125A)

NOWOŚĆ

GSX-S, który zrewolucjonizuje klasę Lightweight

Suzuki od ponad trzydziestu lat jest definicją osiągnięć motocykli sportowych. Wszystko zaczęło się od legendarnej serii GSX-R, której światowa sprzedaż przekroczyła już milion sprzedanych motocykli.

Inżynierowie Suzuki, którzy poświęcili swoje życie GSX-R, podchodzą do swojej pracy bardzo poważnie: każdy motocykl GSX-R musi być lekki i najlepszy w swojej klasie. Inżynierowie Suzuki wykorzystali swoje doświadczenie przenosząc założenia konstrukcyjne serii GSX-R do lekkiej serii GSX-S



Solid Black 50% Gloss (291)



Stronger Red / Titan Black (GTA)



Metallic Triton Blue (YSF)



Światła przednie i pozycyjne LED

Zgodnie z tradycją modeli GSX-R, światła w GSX-S125 to ustawione jedna nad drugą lampy LED, ze światłami mijania nad drogowymi i lampami pozycyjnymi po bokach. Lampy LED w GSX-S125 są jasne i kompaktowe, a ich żywotność dłuższa niż konwencjonalnych lamp halogenowych stosowanych w konkurencyjnych motocyklach.



Wielofunkcyjny wyświetlacz LCD

Suzuki GSX-S125 wyposażony jest w ekran LCD osadzony w nowoczesnej desce rozdzielczej, a po jego bokach umieszczone są diodowe wskaźniki kierunkowskóz, biegu jałowego, światel drogowych, temperatury płynu chłodniczego, dioda ostrzegająca o awarii (MIL), ABS oraz programowalnych obrotach silnika. Jasny panel LCD zawiera słupkowy obrotomierz umieszczony wzdłuż górnej krawędzi, cyfrowy prędkościomierz, wskaźnik biegu, zegar cyfrowy, cyfrowy wskaźnik przebiegu wraz z podwójnym licznikiem drogowym, wskaźnik średniego spalania, wskaźnik zapasu paliwa i diodę informującą o konieczności zmiany oleju.



Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	124,4 cm ³
Średnica x skok tłoka	62,0 mm x 41,2 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2020 mm
Szerokość całkowita	745 mm
Wysokość całkowita	1040 mm
Rozstaw kół	1300 mm
Prześwit	155 mm
Wysokość siedzenia	785 mm



Nauka w projekcie silnika

Konstruowanie wydajnych silników to bardzo ścisła nauka, a silnik DOHC w GSX-S125 mógłby posłużyć za podręcznikowy przykład w temacie uzyskiwania dobrych osiągnięć z ekonomicznej i kompaktowej jednostki. Przy tworzeniu silnika skupiliśmy się przede wszystkim na wydajnym zapłonie oraz optymalnym połączeniu sportowego charakteru z niskim zużyciem paliwa.



System Suzuki Easy Start z blokadą kluczyka

Wzbogaciliśmy GSX-S125 o wygodny system ułatwiający uruchomienie silnika z blokadą kluczyka. W obudowie kluczyka ukryty jest unikalny, generowany losowo kod magnetyczny, który zwalnia blokadę po wsunięciu obudowy kluczyka w odbiornik znajdujący się w zasłepce rozrusznika, umożliwiając włożenie kluczyka i włączenie silnika. Zasłepkę można łatwo zamknąć przez wciśnięcie przycisku po wyłączeniu silnika i wyjęciu kluczyka.

Masa własna	133 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 90/80-17M/C, bezdętkowe Tył: 130/70-17M/C, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	11,0 l

GSX-S1000 ABS (GSX-S1000A)

Sportowy Roadster czystej krwi

Z DNA legendy klasy supersport powstał czystej krwi sportowy roadster. Model GSX-S1000. Motocykl stworzony by fascynować. Wyposażona w silnik i większość głównych podzespołów modelu GSX-R1000, ta porywająca maszyna da Ci światowej klasy osiągi.



Metallic Triton Blue / Glass Sparkle Black (KEL)
Na zdjęciu: GSX-S1000A



Glass Sparkle Black / Candy Daring Red (AV4)



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Przekrój silnika



Przednia lampa



Kierownica Renthal Fatbar



Wyświetlacz LCD



Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	999 cm ³
Średnica x skok tłoka	73,4 mm x 59,0 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2115 mm
Szerokość całkowita	795 mm
Wysokość całkowita	1080 mm
Rozstaw kół	1460 mm
Prześwit	140 mm
Wysokość siedzenia	810 mm

Masa własna	209 kg
Zawieszenie	Przód: Odwrocony widelec teleskopowy, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy podwójny Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe Tył: 190/50ZR17M/C (73W), bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	17,0 l

GSX-S1000F ABS (GSX-S1000FA)

Więcej, niż sportowy motocykl

Z DNA legendy klasy supersport zrodziła się kolejna wariacja czystej krwi sportowego roadstera. Smukłe owiewki skrywają porywającą maszynę z silnikiem i większością podzespołów zachwycającego świat GSX-R1000. Wszystko w wygodnej formie przeznaczonej do dawania przyjemności z jazdy po drogach. Daj się ponieść legendarnym osiągom. To więcej niż sportowy motocykl.



Metallic Triton Blue / Glass Sparkle Black (KEL)



Glass Sparkle Black / Candy Daring Red (AV4)



Pearl Glacier White (YWW)



Silnik 999 cm³ chłodzony cieczą



System kontroli trakcji Suzuki (STCS)



Tylna lampa LED



Zacisk przedniego hamulca Brembo



Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	999 cm ³
Średnica x skok tłoka	73,4 mm x 59,0 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2115 mm
Szerokość całkowita	795 mm
Wysokość całkowita	1180 mm
Rozstaw kół	1460 mm
Prześwit	140 mm
Wysokość siedzenia	810 mm

Masa własna	214 kg
Zawieszenie	Przód: Odwrocony widelec teleskopowy, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy podwójny Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe Tył: 190/50ZR17M/C (73W), bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	17,0 l

GSX250R ABS (GSX250RA)

NOWOŚĆ



Miejski atleta

Elegancka linia zachęca do wskoczenia na siedzenie i odjechania w przyszłość. Sportowy styl czerpiący z charakteru motocykli sportowych Suzuki budzi ekscytację od pierwszego spojrzenia. Poczuj się wyjątkowo i podążaj, dokądkolwiek zechcesz.



Dwucylindrowy silnik 248 cm³

Silnik parallel twin o pojemności 248 cm³ napędzający GSX250R przeszedł gruntowną analizę i optymalizację, dzięki czemu udało się zwiększyć moment obrotowy w niskim i średnim zakresie obrotów oraz dać kierowcy łatwą kontrolę nad maszyną. Uzyskana wydajność pomogła też w spełnieniu wymagań najwyższego w klasie poziomu oszczędności paliwa^{*} oraz normy emisji Euro 4.

^{*}5 klasa 4-suwowych 2-cylindrowych silników 250 cm³ (Stan na październik 2016)



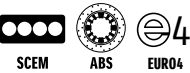
Wszystkie informacje na ekranie LCD

Model GSX250R wyposażony został w podświetlany panel LCD. Wyświetlane informacje obejmują prędkościomierz, obrotomierz, aktualny bieg, przebieg, dwa liczniki podróży, poziom paliwa, średnie zużycie paliwa i diodę informującą o konieczności zmiany oleju, a także zegar.



Charakterystyczne lampy przednie i tylne

Agresywny, futurystyczny wygląd GSX250R jest dodatkowo podkreślany przez diody LED umieszczone w światłach pozycyjnych oraz przedniej i tylnej lampie. Ich równomierne światło docierające do każdej krawędzi lampy i kształt strzałki okalającej przednią lampę tworzą charakterystyczny i atrakcyjny wzór światła. Przejrzyste klosze kierunkowskazów dodają stylu.



Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, SOHC
Pojemność skokowa	248 cm ³
Średnica x skok tłoka	53,5 mm x 55,2 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2085 mm
Szerokość całkowita	740 mm
Wysokość całkowita	1110 mm
Rozstaw kół	1430 mm
Prześwit	160 mm
Wysokość siedzenia	790 mm



Pearl Glacier White No.2 (QHW)



Metallic Triton Blue No.2 (QHV)

SV650 ABS (SV650A)



Radość V-Twin dla każdego

Suzuki SV650 zaistniał w roku 1999 jako motocykl mający dostarczyć „radość V-Twin” i szybko stał się światowym fenomenem. Okazał się nie tylko uniwersalnym motocyklem do jazdy miejskiej, ale na torze wyścigowym czuł się równie doskonale. Podniesienie osiągow „maszyny do radości V-twin” na jeszcze wyższy poziom dzięki innowacjom Suzuki sprawia, że najnowsza wersja SV650 zawiesza poprzeczkę jeszcze wyżej. To jest motocykl, który zabierze Cię, dokąd zechcesz.



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: SV650A



Metallic Triton Blue (YSF)



Pearl Mira Red (YVZ)



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Chłodzony cieczą silnik DOHC 90°
V-Twin 645 cm³



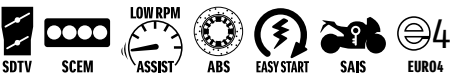
Zbiornik paliwa



Wyświetlacz LCD



Tylna lampa LED



Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	645 cm ³
Średnica x skok tłoka	81,0 mm x 62,6 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2140 mm
Szerokość całkowita	760 mm
Wysokość całkowita	1090 mm
Rozstaw kół	1445 mm
Prześwit	135 mm
Wysokość siedzenia	785 mm

Masa własna	197 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tyl: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy Tyl: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe Tyl: 160/60ZR17M/C (69W), bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	13,8 l





SPORT ADVENTURE TOURER

V-Strom 1000XT ABS / V-Strom 1000 ABS / V-Strom 650XT ABS / V-Strom 650 ABS / V-Strom 250 ABS

V-Strom 1000XT ABS / V-Strom 1000 ABS (DL1000XA / DL1000A) NOWOŚĆ

V-Strom 1000XT ABS *V-Strom 1000 ABS*

Wznieś się jeszcze wyżej

Dość mocy do pokonania stromych górskich dróg z uśmiechem na ustach, a nawet z pasażerem za plecami. Wysokiej klasy technologia nie zawiedzie Cię nawet w wymagających sytuacjach. Komfortowa jazda aż po horyzont. Połączenie luksusowego doświadczenia z użytecznością w prawdziwym świecie. Relaks i luksus poniosą Cię ku przysgodzie. Nie potrzebujesz niczego więcej. V-Strom 1000 ABS.



Champion Yellow No.2 (YU1)
Na zdjęciu: DL1000XA



Pearl Glacier White (YWW)

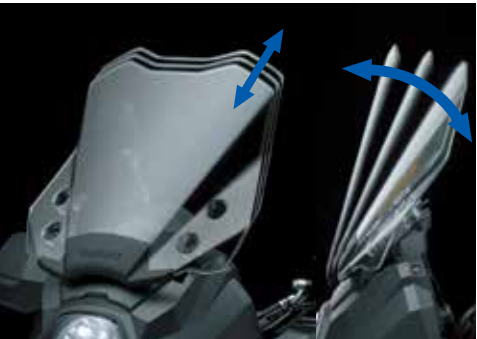


Glass Sparkle Black (YVB)



Moc nie do powstrzymania

Potężny i wszechstronny silnik V-twin DOHC rozwarty pod kątem 90 stopni zaczynał jako jednostka o pojemności 996 cm³, następnie przeszedł gruntowną przebudowę i wymianę różnych podzespołów. W 2014 roku podniesiono jego pojemność do 1037 cm³, w odpowiedzi na wymagania stawiane motocyklom sportowo-turystycznym.

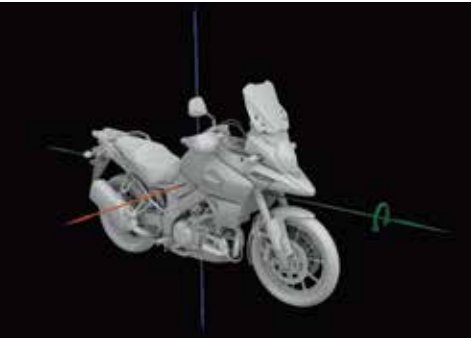


Doskonały przepływ powietrza

Mocowanie szyby modelu V-Strom 1000 ABS wyposażone zostało w mechanizm pozwalający kierowcy na wybór jednego z trzech kątów nachylenia. Do zmiany ustawienia szyby nie potrzeba żadnych narzędzi - wystarczy popchnąć ją jedną ręką, nawet w rękawicy.



Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC, 90° V-twin
Pojemność skokowa	1037 cm ³
Srednica x skok tłoka	100,0 mm x 66,0 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2280 mm
Szerokość całkowita	930 mm
Wysokość całkowita	1470 mm
Rozstaw kół	1555 mm
Prześwit	165 mm
Wysokość siedzenia	850 mm



Systemy Motion Track Brake i Combination Brake

System ABS produkcji Bosch został wzbogacony o system Motion Track Brake przez zainstalowanie 5-osioowego, inercyjnego urządzenia pomiarowego (IMU) i połączenie informacji o położeniu pojazdu z informacjami o prędkości obu kół, dzięki czemu optymalna stabilność motocykla utrzymywana jest nie tylko podczas hamowania na prostej, ale też w zakrętach.



Na zdjęciu: V-Strom1000 ABS Na zdjęciu: V-Strom1000XT ABS

Wybór kół

19-calowe przednie i 17-calowe tylne koła zapewniają równowagę, stabilność i lekkość jazdy w każdej sytuacji. V-Strom 1000 ABS otrzymał lekkie, 10-ramiennie aluminiowe koła, a V-Strom 1000XT koła sprzychowce, na które założyć można bezdętkowe opony.

Masa własna	233 kg [DL1000XA] 232 kg [DL1000A]
Zawieszenie	Przód: Odwrotny widelec teleskopowy, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tyl: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy podwójny Tyl: Tarczowy
Opony	Przód: 110/80R19M/C 59V Tyl: 150/70R17M/C 69V
Poj. zbiornika paliwa	20,0 l

SUPER
SPORT

ULTIMATE
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

CRUISER

SCOOTER

MOTOCROSS

UTILITY
ATV

V-Strom 650XT ABS / V-Strom 650 ABS (DL650XA / DL650A)

NOWOŚĆ



Champion Yellow No.2 (YU1)
Na zdjęciu: DL650XA



Pearl Glacier White (YWW)



Glass Sparkle Black (YVB)

Przygoda w każdym kierunku

Towarzysz w każdej sytuacji. Narzędzie, które nigdy nie zawodzi.
Wymyśl zadanie, wyzwanie, przygodę. Oto odpowiedź.
V-Strom 650.



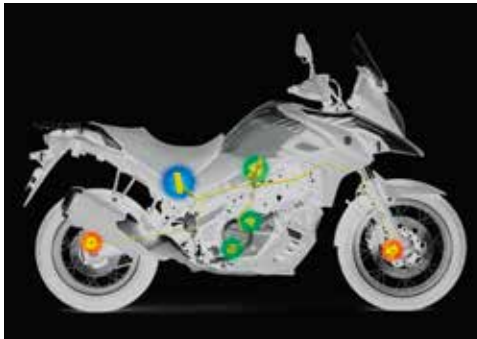
Wyrafinowane osiągi V-Twin

Silnik DOHC V-twin o pojemności 645 cm³ to mistrzostwo inżynierii Suzuki z ciekawą historią. Przed umieszczeniem go w nowej 650-ce, silnik został przestrojony do wzmocnienia niskiego i średniego zakresu obrotów, by lepiej sprawdzać się w praktyce, a jednocześnie nie stracić maksymalnej prędkości.



Lampa przednia

Światła mijania i drogowe zostały w tej lekkiej lampie ustawione pionowo, a mimo kompaktowych rozmiarów wciąż dają jasność równą stosowanej poprzednio podwójnej lampie.



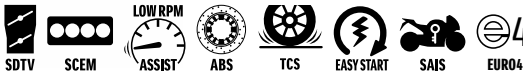
Zaawansowany system kontroli trakcji

Nowy V-Strom 650 wyposażony został również w system kontroli trakcji o trzech ustawieniach (dwa tryby i „wyłączony”), który sprawdził się już w V-Strom 1000. Łatwy w użyciu i skuteczny w trudnych warunkach system został zaprojektowany do zapobiegania utracie przyczepności z powodu zbyt dużego otwarcia przepustnicy oraz do pomagania kierowcy w zmieniających się warunkach na długich trasach.



Wielofunkcyjny wyświetlacz

Zastosowanie tego samego widocznego intuicyjnego wyświetlacza, co w starszym bracie spowodowało, że nowy 650 wyświetla bogate informacje w stylowej formie.



Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC, 90° V-twin
Pojemność skokowa	645 cm ³
Średnica x skok tłoka	81,0 mm x 62,6 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zębatkami stałym
Długość całkowita	2275 mm
Szerokość całkowita	910 mm [DL650XA] 835 mm [DL650A]
Wysokość całkowita	1405 mm
Rozstaw kół	1560 mm
Prześwit	170 mm
Wysokość siedzenia	830 mm

Masa własna	216 kg [DL650XA] 213 kg [DL650A]
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzatory
Hamulce	Przód: Tarczowy podwójny Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 110/80R19M/C 59V, bezdętkowe Tył: 150/70R17M/C 69V, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	20,0 l

V-Strom 250 ABS (DL250A)

NOWOŚĆ



Pearl Nebular Black / Solid Dazzling Cool Yellow (BJE)
Na zdjęciu: DL250A



Metallic Diamond Red (YYW)



Pearl Nebular Black (YAY)

Masywny i sprytny

Nowy V-Strom 250/ABS tak samo dobrze czuje się w mieście, jak i w trasie. Pozwala kierowcy rozsiać się wygodnie i pewnie postawić stopy na ziemi, ale też kryje w sobie dużą moc i łatwość panowania nad niskim i średnim zakresem obrotów.



Lampy przednie i tylne

Nowocześnie zaprojektowany metalowy klosz przedniej lampy został wykończony techniką anodyzowania. W tylnej lampie zastosowano diody LED.



Dwucylindrowy silnik 248 cm³

Dwucylindrowy silnik o pojemności 248 cm³ napędzający V-Strom 250 ABS przeszedł gruntowną analizę i optymalizację, dzięki czemu udało się zwiększyć moc w niskim i średnim zakresie oraz dać kierowcy łatwą kontrolę nad maszyną. Uzyskana wydajność pomogła też w zmniejszeniu spalania i poprawie czystości spalin, spełniających restrykcyjne wymagania normy Euro 4.



Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, SOHC
Pojemność skokowa	248 cm ³
Średnica x skok tłoka	53,5 mm x 55,2 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zębatkami stałym



Wszystkie informacje na ekranie LCD

Model V-Strom 250 ABS wyposażony został w podświetlany panel LCD. Wyświetlane informacje obejmują prędkościomierz, obrotomierz, wskaźnik biegu, przebieg, dwa liczniki podróży, poziom paliwa, średnie zużycie paliwa i diodę informującą o konieczności zmiany oleju, a także zegar. Wskaźniki LED informują o kierunkowskazach, światłach drogowych, biegu jałowym, uruchomieniu ABS (tylko w modelu ABS), obrotach, temperaturze płynu chłodniczego i ciśnieniu oleju. Każda dioda jest łatwo rozpoznawalna.

Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 110/80-17M/C 57H, bezdętkowe Tył: 140/70-17M/C 66H, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	17,0 l



CRUISER

INTRUDER M1800R / INTRUDER VL800

INTRUDER M1800R (VZR1800/BZ)



Styl i dynamika

Dźwięk zdradzający moc potężnego widlastego silnika. Muskularny, nowoczesny wygląd łączący styl i osiągi. Zaawansowane podwozie stworzone do komfortowej jazdy po mieście i w trasie. SUZUKI INTRUDER M1800R.



Glass Sparkle Black (YVB)



Metallic Mat Fibroin Gray (PGZ)



Pearl Vigor Blue / Glass Sparkle Black (BBD)



Opływowa osłona przedniej lampy



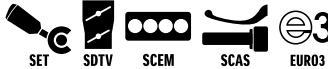
Tylna lampa LED



Tylna opona szerokości 240 mm



Wskaźniki



Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, widlasty V 54°
Pojemność skokowa	1783 cm³
Średnica x skok tłoka	112,0 mm x 90,5 mm
Skrzynia biegów	5-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2480 mm
Szerokość całkowita	875 mm
Wysokość całkowita	1130 mm
Rozstaw kół	1710 mm
Prześwit	130 mm
Wysokość siedzenia	705 mm

Masa własna	347 kg
Zawieszenie	Przód: Odwrócony widelec teleskopowy, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy podwójny Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 130/70R18M/C 63V, bezdętkowe Tył: 240/40R18M/C 79V, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	19,5 l

INTRUDER VL800 (VL800LG)

Klasyczny dźwięk, nowoczesny komfort

Charakterystyczny dźwięk i wysoka sprawność. Swobodna pozycja kierowcy zapewnia wysoki komfort. Luksusowy lakier i błyszczący chrom skrywają precyzyjną maszynierię. Każdy centymetr stworzony tak, by połączyć tradycyjny wygląd cruisera z nowoczesną technologią. To właśnie SUZUKI INTRUDER VL800.



Glass Sparkle Black (YVB)



Pearl Glacier White (YWW)



Chłodzony cieczą silnik 45° V-Twin



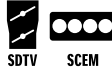
Przednia lampa



Tylna lampa LED



Chromowane zegary



Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, widlasty V 45°, chłodzony
Pojemność skokowa	805 cm³
Średnica x skok tłoka	83,0 mm x 74,4 mm
Skrzynia biegów	5-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2500 mm
Szerokość całkowita	955 mm
Wysokość całkowita	1110 mm
Rozstaw kół	1655 mm
Prześwit	140 mm
Wysokość siedzenia	700 mm

Masa własna	277 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy Tył: Bębnowy
Opony	Przód: 130/90-16M/C 67H, dętkowe Tył: 170/80-15M/C 77H, dętkowe
Poj. zbiornika paliwa	15,5 l

SUPER
SPORT

ULTIMATE
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

CRUISER

SCOOTER

MOTOCROSS

UTILITY
ATV



SCOOTER

BURGMAN 400 ABS / BURGMAN 650 Executive / BURGMAN 125 ABS

BURGMAN 400 ABS (AN400A)

NOWOŚĆ

BURGMAN 400 ABS

Elegancki atleta

Pasuje jak szyty na miarę garnitur. Prowadzi się wygodnie i po mistrzowsku. Zwrotny jak sportowiec. Ponadto łączy stylowy design z wygodą. BURGMAN 400 to podróżowanie w wyższej klasie.



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Pearl Glacier White (YWW)



Metallic Mat Fibroin Gray (PGZ)



Elegancki wygląd przednich lamp LED

Zgrabny, elegancki styl nowego przodu mieści w sobie ostro nakreślone, podwójne przednie lampy LED ze zintegrowanymi światłami pozycyjnymi i kierunkowskazami zamontowanymi poniżej. W efekcie uzyskaliśmy lżejszy wygląd przodu, natychmiast kojarzony z modelami z rodziny BURGMAN.



Lekki, smukły i bogato wyposażony

Nowy BURGMAN 400 nie uznaje kompromisu w kwestii stylu, poza zgubieniem paru kilogramów w porównaniu z poprzednikiem. Od ostrego, smukłego kranca nosa po wąski koniec lamp, ten BURGMAN uosabia doskonale wykonanie, zaawansowaną technologię i oddanie jakości.



Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	399 cm³
Średnica x skok tłoka	81,0 mm x 77,6 mm
Skrzynia biegów	CVT
Długość całkowita	2240 mm
Szerokość całkowita	760 mm
Wysokość całkowita	1350 mm
Rozstaw kół	1585 mm
Prześwit	125 mm
Wysokość siedzenia	750 mm



Tylne zawieszenie wahaczowe z Monoshock

Tylne zawieszenie składające się z wahacza wleczonego z pojedynczym amortyzatorem i regulowanym w siedmiu stopniach napięciem sprężyny pomaga uzyskać maksymalny balans komfortu i sportowego charakteru, zapewniając płynną jazdę po gładkich drogach i dobrą przyczepność na nierównych nawierzchniach.



Przestronny schowek pod fotelem

Przestronny, aż 42-litrowy schowek ukryty pod fotelem BURGMAN 400 mieści dwa kaski i zapewnia dość miejsca na Twoje rzeczy. *6 Waga rzeczy w schowku nie może przekroczyć 10kg. *7 W schowku mieszczą się jeden pełny i jeden półotwarty kask. Niektóre typy kasków mogą nie zmieścić się w schowku. Pokazane kaski i bagaż mają charakter wyłącznie poglądowy. W schowku nie wolno przewozić rzeczy delikatnych, cennych, niebezpiecznych ani podatnych na działanie ciepła.

Masa własna	222 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy podwójny Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70-15M/C 56S, bezdętkowe Tył: 150/70-13M/C 64S, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	13,5 l



BURGMAN 650 Executive (AN650Z)



Luksus w każdym calu

BURGMAN. Nazwa będąca synonimem luksusu na dwóch kołach. Dla całego pokolenia motocyklistów BURGMAN 650 stał się wyznacznikiem tego, czego można oczekiwać od skutera. Prowadzenie nigdy nie było tak proste. Moc nigdy nie przychodziła z taką łatwością.



Metallic Mat Fibroin Gray (PGZ)



Pearl Bracing White (RB5)



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Przednie lampy z pozycyjnymi światłami LED



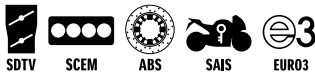
Przedni schowek z gniazdem 12V



50-litrowy schowek pod siedzeniem



Wskaźniki informacyjne



Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	638 cm³
Średnica x skok tłoka	75,5 mm x 71,3 mm
Skrzynia biegów	CVT
Długość całkowita	2265 mm
Szerokość całkowita	810 mm
Wysokość całkowita	1420 mm
Rozstaw kół	1585 mm
Prześwit	125 mm
Wysokość siedzenia	760 mm

Masa własna	277 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy podwójny Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70R15M/C 56H, bezdętkowe Tył: 160/60R14M/C 65H, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	15,0 l

BURGMAN 125 ABS (UH125A)



Mądry wybór do miasta

Wolność zaklęta w sportową formę skutera BURGMAN. Tak jak miasto, BURGMAN pulsuje oryginalnością. Pełno w nim sprytnie zaprojektowanych schowków na wszystko, czego potrzebujesz. Przekonaj się jak przyjemna może być jazda po mieście.



Metallic Mat Fibroin Gray (PGZ)



Brilliant White (YUH)



Metallic Mat Titanium Silver (YMC)



Mocny i oszczędny silnik



Przedni schowek z gniazdem DC



Schowek pod siedzeniem



Wielofunkcyjny wyświetlacz



Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy chłodzony cieczą, SOHC
Pojemność skokowa	125 cm³
Średnica x skok tłoka	57,0 mm x 48,8 mm
Skrzynia biegów	CVT
Długość całkowita	2055 mm
Szerokość całkowita	740 mm
Wysokość całkowita	1355 mm
Rozstaw kół	1465 mm
Prześwit	130 mm
Wysokość siedzenia	735 mm

Masa własna	162 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 110/90-13M/C 56P, bezdętkowe Tył: 130/70-12 62P, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	10,5 l

SUPER
SPORT

ULTIMATE
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

CRUISER

SCOOTER

MOTOCROSS

UTILITY
ATV



MOTOCROSS

RM-Z450 / RM-Z250 / RM85L

RM-Z450

RM-Z450

Zwycięska równowaga

Sukces na torze wymaga mocnego startu i utrzymania przewagi na kilku kolejnych okrążeniach. Motocykl do wygrywania wyścigów to nie tylko mocny silnik, świetne podwozie i precyzyjne zawieszenie. Potrzeba zachowania bardzo delikatnej równowagi między tymi elementami. Potrzeba Suzuki RM-Z450 i jego zwycięskiej równowagi.



Champion Yellow No.2 / Solid Black (GY8)



4-suwowy silnik 450 cm³ z wtryskiem paliwa



Widelec SFF z rozdzielonymi funkcjami



System kontroli startu S-HAC



Kola szprychowe EXCEL i falowane tarcze hamulcowe typu „Wave”



Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	449 cm ³
Średnica x skok tłoka	96,0 mm x 62,1 mm
Skrzynia biegów	5-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2190 mm
Szerokość całkowita	830 mm
Wysokość całkowita	1270 mm
Rozstaw kół	1495 mm
Prześwit	325 mm
Wysokość siedzenia	955 mm



Masa własna	112 kg
Zawieszenie	Przód: Odwrócony widelec teleskopowy, sprężyny gazowe, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 80/100-21 51M, dętkowe Tył: 110/90-19 62M, dętkowe
Poj. zbiornika paliwa	6,2 l

RM-Z250

RM-Z250

Czas na zawody. Jedź po zwycięstwo.

Zwycięstwo może być Twoje od samego startu. Suzuki 250 z 2016 roku pełen jest innowacyjnych technologii i najnowszych rozwiązań konstruktorskich, dzięki którym znajdziesz się na czele stawki, aż do flagi z szachownicą.



Champion Yellow No.2 / Solid Black (GY8)



Aluminiowy Renthal Fatbar®



Widelec przedni PSF2 (Ze sprężynami gazowymi KYB)



Asystent kontroli startu (S-HAC)



Lekki przedni zacisk hamulcowy i opona Dunlop MX52

Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	249 cm ³
Średnica x skok tłoka	77,0 mm x 53,6 mm
Skrzynia biegów	5-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2170 mm
Szerokość całkowita	830 mm
Wysokość całkowita	1270 mm
Rozstaw kół	1475 mm
Prześwit	345 mm
Wysokość siedzenia	955 mm

Masa własna	106 kg
Zawieszenie	Przód: Odwrócony widelec teleskopowy, sprężyny gazowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 80/100-21 51M, dętkowe Tył: 100/90-19 57M, dętkowe
Poj. zbiornika paliwa	6,5 l

RM85L

RM85L

Tak zaczyna się sukces!

Suzuki RM85 napędzany chłodzoną cieczą silnikiem o pojemności 84,7 cm³ w połączeniu z wytrzymałym podwoziem oraz w pełni regulowanym przednim zawieszeniem i tylnym amortyzatorem oraz kołami o średnicy 19 cali z przodu i 16 cali z tyłu będzie tworzył niezapomniane wspomnienia przyszłych mistrzów motocrossu.



Champion Yellow No.2 / Solid Black (GY8)
Na zdjęciu: RM85L



2-suwowy silnik 84,7 cm³



Przednia tarcza hamulcowa o średnicy 220 mm



Tylny hamulec tarczowy



Tekstura poszycia siedzenia

Typ silnika	2-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	84,7 cm ³
Średnica x skok tłoka	48,0 mm x 46,8 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	1895 mm
Szerokość całkowita	735 mm
Wysokość całkowita	1165 mm
Rozstaw kół	1280 mm
Prześwit	355 mm

Wysokość siedzenia	875 mm
Masa własna	74 kg
Zawieszenie	Przód: Odwrócony widelec teleskopowy, sprężyny śrubowe/gazowe, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 70/100-19 42M, dętkowe Tył: 90/100-16 52M, dętkowe
Poj. zbiornika paliwa	5,0 l

SUPER
SPORT

ULTIMATE
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

CRUISER

SCOOTER

MOTOCROSS

UTILITY
ATV



UTILITY ATV

KINGQUAD 750AXi 4x4/Power Steering

Na zdjęciu: North American Spec.

KINGQUAD 750AXi 4x4/Power Steering (LT-A750X/XP)



Dokądkolwiek prowadzi Twoja droga

Flagowy quad Suzuki w klasie użytkowo-sportowej. Napędzany czterozaworowym silnikiem 722 cm³ z wtryskiem paliwa zaskakuje wysokim momentem obrotowym w niskim i średnim zakresie prędkości obrotowych. Maszyna dla szukających połączenia najlepszych cech. Dostępny w wersji z elektrycznym wspomaganiem układu kierowniczego (Power Steering), które pomaga kierowcy w trudnym terenie.



Terra Green (YLG)
Na zdjęciu: LT-A750XP



Flame Red (YT9)



Solid Black No.2 (YLZ)



True Timber XD3 (PHW)



Solid Mat Sword Black (QFA)



Solidny stalowy bagażnik



W pełni automatyczna przekładnia CVT Quadmatic



Wygodne elementy sterowania na kierownicy



Czytelny wyświetlacz LCD

Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	722 cm ³
Średnica x skok tłoka	104,0 mm x 85,0 mm
Skrzynia biegów	CVT, 2 biegi do przodu i jeden wsteczny
Długość całkowita	2115 mm
Szerokość całkowita	1210 mm
Wysokość całkowita	1245 mm / 1285 mm
Rozstaw kół	1280 mm / 1285 mm
Prześwit	270 mm / 260 mm
Wysokość siedzenia	880 mm / 920 mm

Masa własna	302 kg / 305 kg
Zawieszenie	Przód: Niezależne podwójne wahacze poprzeczne, sprężyny śrubowe, amortyzatory olejowe Tył: Niezależne podwójne wahacze poprzeczne, sprężyny śrubowe, amortyzatory olejowe
Hamulce	Przód: Tarczowy podwójny Tył: Tarczowy
Opony	Przód: AT25x8-12, bezdętkowe Tył: AT25x10-12, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	17,5 L



SUPER
SPORT

ULTIMATE
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

CRUISER

SCOOTER

MOTOCROSS

UTILITY
ATV

Motocykle wyścigowe Suzuki rodzą się i dojrzewają na naszym torze testowym, oczekując na szybką jazdę. Opuszczają fabrykę pełną pasji i dążą do zwycięstwa. To tutaj rodzą się nowe motocykle, w których genach silnie zakorzenione są sport i rywalizacja.

Motocykle, które walczą na torach wyścigowych o milisekundy. Motocykle, które towarzyszą dumnym właścicielom w ich podróżach przez życie.

Wierząc w dobrą przyszłość, w cenne spotkania i wspaniałe dni.



12. runda MotoGP 2016 na torze Silverstone, Maverick Viñales



14. runda MXGP 2016, Lommel Kevin Strijbos



1. Runda Endurance World Championship 2017, Bol d'Or SERT

ORYGINALNE CZĘŚCI SUZUKI

Każdy motocykl Suzuki powstaje z oryginalnych części. Są one tworzone pod względem projektu oraz osiągnięć dla konkretnego typu i modelu motocykla. Każda część przechodzi rygorystyczne testy jakości Suzuki sprawdzające jakość, wytrzymałość, bezpieczeństwo i komfort. W razie potrzeby naprawy motocykla zalecamy stosowanie oryginalnych części Suzuki. Każda oryginalna część jest idealnym uzupełnieniem Twojego motocykla. Wybierając oryginalne części i serwis Suzuki utrzymasz swój motocykl w najlepszym stanie technicznym.



Informacje dotyczące bezpieczeństwa

MOTOCROSS

Modele RM-Z450, RM-Z250 oraz RM85L przeznaczone są do jazdy po zamkniętych torach. Młodzi kierowcy wymagają opieki.

UTILITY ATV

Suzuki KINGQUAD 750AXI 4x4 Power Steering (LT-A750XP) może być użytkowany wyłącznie przez osoby mające co najmniej 16 lat. Jazda pojazdami ATV może być groźna. Dla własnego bezpieczeństwa zakładaj kask, okulary lub gogle ochronne oraz odzież ochronną. Unikaj jazdy po utwardzonych powierzchniach. Nie wolno jeździć po drogach publicznych. Nie wolno przewozić pasażerów ani wykonywać popisów kaskaderskich. Nie wolno jeździć pod wpływem alkoholu ani innych środków odurzających. Unikaj jazdy z nadmierną prędkością. Podczas jazdy w trudnym terenie zachowaj szczególną uwagę. Dokładnie zapoznaj się z instrukcją.



Dane techniczne, wygląd, kolory (w tym kolor nadwozia), wyposażenie, materiały i inne cechy produktów SUZUKI przedstawione w niniejszej publikacji mogą zostać zmienione przez Suzuki w dowolnym czasie i bez wcześniejszego powiadomienia, mogą też się różnić w zależności od warunków lub wymagań poszczególnych rynków. Niektóre modele nie są dostępne w niektórych krajach. Produkcja każdego modelu może być przerwana bez uprzedzenia. Szczegółowe informacje o wszelkich ewentualnych zmianach dostępne są w salonach firmy Suzuki.

- Zawsze używaj kasku, gogli i kombinezonu motocyklowego.
- Dokładnie zapoznaj się z instrukcją obsługi motocykla.

- Ciesz się bezpieczną jazdą.
- Nigdy nie prowadź pod wpływem alkoholu, narkotyków lub podobnie działających środków.

SUZUKI MOTOR POLAND Sp. z o.o.
 01-378 Warszawa, ul. Polczyńska 10, tel.: (22) 329 41 00
 NR KAT. 99999-SMP2W-202 Data opracowania: 02/2017

www.suzuki.pl



Motto Suzuki „Way of Life” wyraża cel, jaki Suzuki stawia sobie, produkując każdy motocykl, samochód, czy silnik zaburtowy – jest nim tworzenie i dostarczanie produktów o wysokiej wartości, które pozwalają kreować i urozmaicać styl życia.



Way of Life!