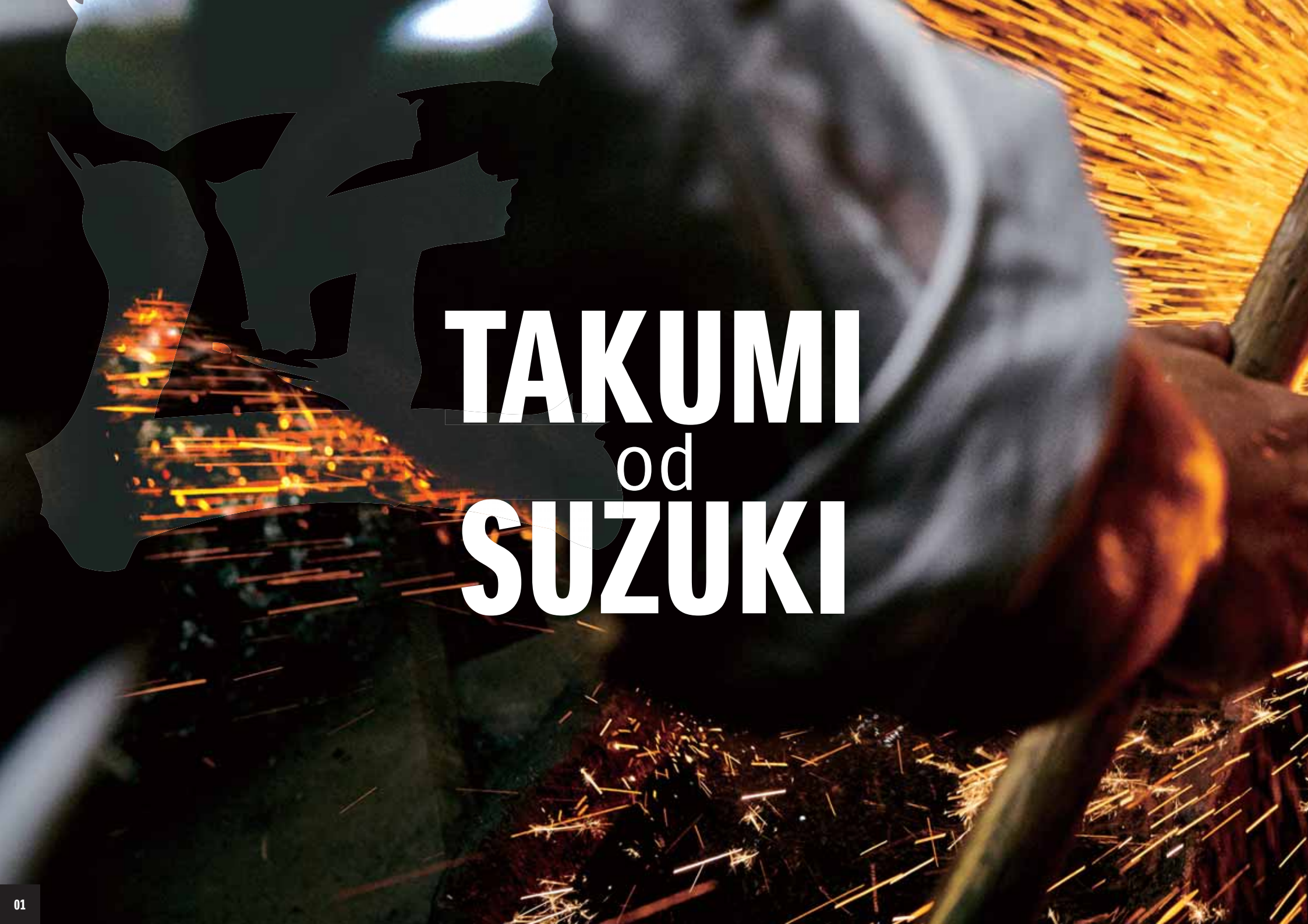


MOTOCYKLE SUZUKI

2019





TAKUMI od SUZUKI



W Japonii, utalentowani artyści wykorzystujący
w swej pracy tradycyjne techniki,
określani są mianem „*Takumi*”.

W Suzuki wszyscy nasi inżynierowie pracują pilnie
nad udoskonalaniem swoich umiejętności,
aby stać się producentem motocykli *Takumi*.

Tylko oddani dziełu rzemieślnicy, którzy wyostrożyli
swoje zmysły, są w stanie tchnąć duszę w maszynę.

Co więcej, nasi *Takumi* w Suzuki zawsze mają
w swych sercach głębokie poczucie wdzięczności
za to, że posiadli sztukę tworzenia motocykli.

A hand is shown holding a chainsaw blade, which is positioned horizontally across the middle of the frame. The background is dark and features a large, stylized gear or cogwheel pattern on the right side. The overall aesthetic is industrial and mechanical.

DLA JEŹDŹCÓW



**My w Suzuki konsekwentnie wierzymy, że ważne jest,
aby motocyklista i motocykl stanowili jedną całość.**

**Inżynierowie Suzuki dążą do tworzenia coraz lepszych
motocykli, poprzez ciągłe poszukiwanie rozwiązań
powstających problemów, dzień po dniu prowadząc badania,
eksperymenty i testy.**

**Niezależnie od tego, jak rozwinęła się technika, jeśli
motocykl Suzuki nie może stać się jednością z motocyklistą,
nie osiągniemy celu jaki sobie wyznaczaliśmy.**

**Wszystkie nasze zabiegi i pomysły koncentrują się
na zbudowaniu jak najsilniejszej więzi pomiędzy
kierowcą a motocyklem.**

**Ta filozofia budowania maszyn, trafiających bezpośrednio
w potrzeby miłośników Suzuki, jest zawarta we wszystkich
motocyklach, które wypuszczamy. Niezależnie od klasy czy
kategorii, od małych skuterów, po największe
modele motocykli.**

FILOZOFIA TWORZENIA SUZUKI

Kładziemy szczególny nacisk
na udoskonalanie podstawowych
osiągów motocykli - tego
jak jeżdżą, skręcają i hamują.

Wierzymy, że poprzez doskonalenie
podstawowych aspektów jazdy, możemy
umożliwić kierowcy taką więź z motocyklem,
jakby stanowili jeden organizm. Poprzez
optymalizację projektu silnika i podwozia
oraz zastosowanie najnowocześniejszych
technologii, zapewniamy naszym klientom
maksymalną wydajność. W Suzuki nigdy
nie przestajemy się rozwijać.





JEDŹ

Dzięki ulepszaniu każdego aspektu jazdy motocyklem, w połączeniu z nieustraszoną dążeniem do projektowania optymalnego silnika, który zapewnia zarówno moc, jak i doskonałe rezultaty w zakresie ochrony środowiska, staramy się zrewolucjonizować sposób, w jaki ludzie cieszą się naszymi produktami i pozostawiać wspaniałe wrażenia z jazdy.

SKRĘCAJ

Pracując nad płynnym pokonywaniem zakrętów i coraz lepszą integracją kierowcy z maszyną, sprawiamy, że prowadzenie motocykla sprawia ogromną przyjemność. Dajemy radość z nieograniczonej, całkowicie swobodnej kontroli nad ruchem.

HAMUJ

Wydajne hamowanie, sprawia, że jazda jest lepsza, a pokonywanie zakrętów bardziej swobodne. Zdolność do sprawnego zatrzymania się, jednoczy wolę jeźdźcy i ruchy motocykla, zapewniając bardziej komfortową jazdę bez względu na panujące warunki.



NASZA DUSZA KONSTRUKTORÓW NAPĘDZA TWOJE SUZUKI

Zapewniając produkty najwyższej klasy

W naszej 99-letniej historii, gdzie od 67 lat produkujemy motocykle, zawsze staramy się dostarczać „produkty najwyższej jakości”, co jest elementem filozofii naszej firmy. Wierzymy, że nasza pasja i entuzjazm stają się Twoją przyjemnością i radością, nasza duma rzemieślników przekuwa się w Twoją dumę posiadacza.

Nasze logo „S” jest rozpoznawalne przez ludzi na całym świecie, jako znak najwyższej jakości produktów, zapewniających solidność i oryginalność. Za wartościami tego światowego symbolu pewnie stoi Suzuki, gwarantujące, że owe walory będą pielęgnowane również w przyszłości, a firma nigdy nie ustanie w tworzeniu „produktów najwyższej klasy”



MARKA SUZUKI



Gdybyśmy spojrzeli na czyjeś życie, jako na ciągle rozwijającą się historię, to motocykl pełniłby rolę kompana na tej scenie – zaufanego partnera. Suzuki ma w swojej ofercie szeroką gamę modeli zaprojektowanych tak, by doskonale wpisywały się w różnorodne style życia użytkowników.



KATANA



KATANA s.12



SUPER SPORT



GSX-R1000R s.14



GSX-R1000 s.14



GSX-R125 s.16



STREET



SV650 s.19



SV650X s.20



STREET



GSX250R s.20



STREET



GSX-S1000 s.17



GSX-S1000F s.18



GSX-S750 s.18



GSX-S125 s.19



MOTOCROSS / OFF ROAD



RM-Z450 s.29



RM-Z250 s.30



SCOOTER



BURGMAN400 s.26



BURGMAN200/125 s.27



SCOOTER



Address s.27



SPORT ADVENTURE TOURER



V-Strom1000XT s.22



V-Strom1000 s.22



V-Strom650XT s.23



V-Strom650 s.23



V-Strom250 s.24



MATERIAŁY CYFROWE



360° Viewer



Suzuki
VR Experience



Suzuki
SOUND Experience



Video Library



TECHNOLOGIA SUZUKI DO TWOICH USŁUG

TECHNOLOGIA

Motocykle Suzuki wyposażone są w wiele zaawansowanych technologii, które zapewniają nie tylko osiągi, zadowolenie i emocje, ale także 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.



Suzuki Racing Variable Valve Timing

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. Odśrodkowo sterowany system jest wbudowany w koło zębate wałka sterującego pracą zaworów dolotowych.



Suzuki Exhaust Tuning-Alpha

Zawór motylkowy sterowany przez silownik 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.



Suzuki Exhaust Tuning

System wydechu o zmiennej geometrii Suzuki Exhaust Tuning (SET) korzysta z zaworów motylkowych sterowanych przez silowniki, 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.



Suzuki Top Feed Injector

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.



Suzuki Clutch Assist System

Układ wspomagania pracy sprzęgła Suzuki Clutch Assist System (SCAS) – sprzęgło ograniczające wsteczny moment obrotowy sprawia, że redukcja biegu przebiega płynniej 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 także w sytuacji, 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 razie 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 Traction Control System

Zaawansowany system Suzuki Motion Track TCS (system kontroli trakcji) pozwala kierowcy na wybranie jednego z poziomów czułości kontroli trakcji, zależnie od warunków na drodze lub na 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 przez zmianę kąta otwarcia przepustnicy oraz zmiany w mapie zapłonu.



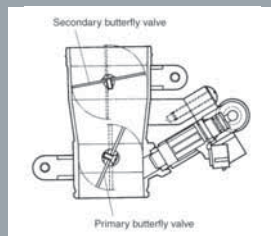
Traction Control System

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



Launch Control System

System kontroli startu 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.



Suzuki Dual-Stage Intake

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



Suzuki Dual Throttle Valve System

Suzuki Dual Throttle Valve (SDTV) to elektroniczny system wtrysku paliwa z zespołem przepustnic. 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.



Suzuki Composite Electrochemical Material

Suzuki Composite Electrochemical Material (SCEM) to opracowana przez Suzuki niklowa powłoka wzmacniająca węglikiem krzemu 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.



Suzuki Drive Mode Selector

System Suzuki Drive Mode Selector (S-DMS) pozwala kierowcy na wybór jednego z trzech trybów pracy silnika różniących się mapami zapłonu (dwóch w modelu 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 osiąganymi motocykła w szerszym zakresie sytuacji.

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



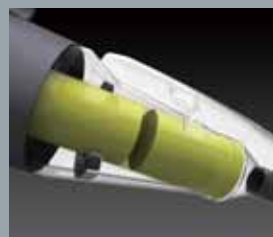
Low RPM Assist

Stabilizacja niskich obrotów (Low RPM Assist) wykorzystuje mechanizm przepustnic biegu jałowego (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 płynniej, 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, zapewniając praktycznie nieprzerwane przyspieszenie. Szybka i płynna redukcja możliwa jest bez kręcenia manetką czy wciskania sprzęgła – system automatycznie otwiera przepustnicę tylko na tyle, by zwiększyć obroty i dopasować prędkość silnika do niższego zakresu przełożenia.



Suzuki 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.



Suzuki Ram Air-Direct

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.



Suzuki Advanced Immobilizer System

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



EURO 4 conformed

Modele europejskie są zgodne z normą emisji EURO 4.



EURO 3 conformed

Modele europejskie są zgodne z normą emisji EURO 3.



Suzuki Holeshoot Assist Control

Asystent kontroli startu Suzuki Holeshoot Assist Control (S-HAC) automatycznie dopasowuje się do warunków, zapewniając najszybszy i najmocniejszy start. Czujnik przywraca wyprzedzenie zapłonu do standardowej wartości po sześciu sekundach od startu, kiedy kierowca wrzuca piąty bieg, lub po zamknięciu przepustnicy, pozwalając kierowcy wystrzelić z bramki startowej w kierunku pierwszego zakrętu.



Zapłon bez kluczyka

Kierowca może odpalić silnik, kiedy kompaktowy kluczyk znajduje się w pobliżu motocykla. Nie trzeba już walczyć z kieszeniami czy plecakiem, żeby znaleźć w nich kluczyk.

KATANA



KATANA



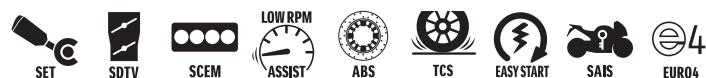
NOWOŚĆ



Metallic Mystic Silver (YMD)



Glass Sparkle Black (YVB)



Jazda na krawędzi

Wykuta w perfekcji i wypolerowana do wspaniałego blasku. Zaprojektowana, aby zapewnić maksymalną kontrolę i optymalną wydajność. Starannie skonstruowana, aby wznieść przyjemność z jazdy na nowy poziom. Suzuki KATANA jest przeznaczona do zbudowania nowej legendy. Od ostrych linii i błysków, podkreślających linię nadwozia, po przyjazny dla kierowców silnik o mocy 110 kW (150 KM), każdy detal Suzuki KATANA wyraża jej charakterystyczne piękno.

SILNIK	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
POJEMNOŚĆ	999 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	73,4 mm x 59,0 mm
SKRZYNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębieniem
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 130 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	835 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 110 mm
ROZSTAW OSI	1 460 mm
PRZEŚWIT	140 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	825 mm
MASA WŁASNA	215 kg
ZAWIESZENIE	Przód widelec upside-down, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
	Tył wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód tarcze, podwójne
	Tył tarcze
OPONY	Przód 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe
	Tył 190/50ZR17M/C (73W), bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	12,0 L



Ostro nakreślony przód z reflektorem LED i światłami pozycyjnymi LED

Nowy projekt z pionowo ułożonymi reflektorami LED o unikatowym, prostokątnym kształcie i pozycyjnymi światłami LED podkreśla wyrazisty wygląd „oblicza” KATANY.



Tylny błotnik satelitarny biegnący od wahacza

W KATANIE zastosowano mały tylny błotnik mocowany do wahacza, który niemal przylega do tylnej opony. Przeniesienie go, wraz z tylnymi kierunkowskazami i uchwytem tablicy rejestracyjnej na to miejsce, eliminuje obecność części wystających spod siedziska, oczyszczając linię tylnej sekcji i bardziej dynamiczny, lżejszy nowy wygląd.



3-stopniowy system kontroli trakcji

Zaawansowany układ kontroli trakcji Suzuki pozwala kierowcy operować gazem w najróżniejszych warunkach drogowych. Dzięki temu jazda staje się przyjemniejsza, mniej stresująca i mniej męcząca.



Wielofunkcyjny zestaw wskaźników

Completny zestaw wskaźników LED z możliwością regulacji jasności podświetlenia, przekazuje szeroką gamę niezbędnych informacji. Urządzenie zawarto w stosunkowo niewielkiej obudowie. Został zaprojektowany w sposób ułatwiający odczyt prezentowanych danych. Wysokiej jakości wykonanie i wygląd, pozwalają na bycie jeszcze bardziej dumnym i zadowolonym właścicielem.

KATANA

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

SUPER SPORT



GSX-R1000R ABS GSX-R1000 ABS GSX-R125 ABS

SERIA GSX-R

GSX-R 1000 R
ABS

(GSX-R1000A/RA/RZA)

GSX-R 1000
ABS



Metallic Triton Blue (YSF)
Na zdjęciu: GSX-R1000RA



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: GSX-R1000RZA



Glass Sparkle Black / Pearl Mira Red (JSP)
Na zdjęciu: GSX-R1000RA



Pearl Glacier White /
Glass Sparkle Black (AGT)
Na zdjęciu: GSX-R1000A



Metallic Triton Blue (YSF)
Na zdjęciu: GSX-R1000A



Glass Sparkle Black /
Metallic Mat Black No.2 (KGL)
Na zdjęciu: GSX-R1000A



* Tylko GSX-R1000RA/RZA

Zawładnij torem

Jest to maszyna stworzona do tego, co naprawdę ma znaczenie – Jedź, Skręcaj, Hamuj – dzięki połączeniu potężnego przyspieszenia, zwrotności i siły hamowania sprawia, że jest to najbardziej niesamowity GSX-R, jaki kiedykolwiek powstał. Dostarczana z przekazem mówiącym, że – jeśli jesteś gotowy – GSX-R1000 robi z Ciebie władcę toru wyścigowego.

SILNIK	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
POJEMNOŚĆ	999,8 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	76,0 mm x 55,1 mm
SKRZYNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębieciem
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 075 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	705 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 145 mm
ROZSTAW OSI	1 420 mm
PRZEŚWIT	130 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	825 mm
MASA WŁASNA	202 kg [GSX-R1000A] 203 kg [GSX-R1000RA/RZA]
ZAWIESZENIE	Przód widelec upside-down, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
	Tył wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód tarcze, podwójne
	Tył tarcze
OPONY	Przód 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe
	Tył 190/55ZR17M/C (75W), bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	16,0 L



Zwarty silnik

Silnik ma wchodzić na wyższe obroty i zapewniać większą moc maksymalną, przy zachowaniu doskonałych osiągnięć w zakresie niskich i średnich obrotów. Ma to być kompaktowy i lekki silnik rzędowy z czterema cylindrami, DOHC z rozrządem łańcuchowym i czterema tytanowymi zaworami na cylinder, ustawionymi pod ostrymi kątami, o większym stosunku przekroju cylindra do skoku tłoka, przesuniętym w górę odcięciu i wyższym współczynniku sprężania.



Suzuki Ram Air Direct

Kanały dolotowe Suzuki Ram Air Direct (SRAD) są umieszczone blisko środka owiewki, gdzie ciśnienie powietrza jest najwyższe. Zwiększono również ich przekrój, dzięki компактowemu reflektorowi LED.



Swing Arm Pivot

Część ramy łącząca się z wahaczem jest regulowana (w zgodzie z obowiązującymi przepisami wyścigowymi).

*1. Dotyczy tylko GSX-R1000R.

*2. System do jazdy na torze. Upewnij się, że na drodze publicznej jedziesz w standardowej pozycji.



System Szybkiej Zmiany Biegów

System Bi-Directional Quick Shift System jest standardowym wyposażeniem modeli GSX-R1000R i GSX-R1000.

KATANA

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS



GSX-R SERIES

GSX-R 125
ABS

(GSX-R125XA)



Metallic Triton Blue (YSF)



GSX-R zrewolucjonizuje klasę lekką

Seria Suzuki GSX-R od ponad 30 lat definiuje osiągi motocykli sportowych, co potwierdza ponad milion sztuk sprzedanych na całym świecie. Oddani inżynierowie Suzuki, którzy poświęcili swoje życie dla GSX-R, bardzo poważnie podchodzą do swoich obowiązków: każdy GSX-R musi być jak najlepszym i najlepszym motocyklem w swojej klasie, urzekając niezrównanym wyglądem. Poznaj rewolucyjny model Suzuki GSX-R125, charakteryzujący się najlepszym stosunkiem mocy do masy i najlepszym przyspieszeniem w klasie 125 cm³, a także komfortowym prowadzeniem obsługi i oszczędnością paliwa.



Brilliant White (YUH)



Titan Black (YVU)

SILNIK	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
POJEMNOŚĆ	124 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	62,0mm x 41,2mm
SKRZYNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębieciem
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 000 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	700 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 070 mm
ROZSTAW OSI	1 300 mm
PRZĘŚWIT	155 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	785 mm
MASA WŁASNA	134 kg
ZAWIESZENIE	Przód: teleskopowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe Tył: wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód: tarcze Tył: tarcze
OPONY	Przód: 90/80-17M/C 46S, bezdętkowe Tył: 130/70-17M/C 62S, bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	11,0 L



Reflektor i światła pozycyjne LED

Wpisując się w dziedzictwo serii GSX-R, GSX-R125 ma pionowo ustawione reflektory LED, ze światłem mijania ulokowanym powyżej światła drogowego. Po obu stronach głównej lampy umieszczono światła pozycyjne. Reflektory LED GSX-R125 są kompaktowe, lżejsze, trwalsze i dają jaśniejsze światło w porównaniu do konwencjonalnych reflektorów halogenowych, stosowanych na konkurencyjnych maszynach.



Naukowo zaprojektowany silnik

Nauka budowania silników o wysokich osiąгах jest sztuką, a silnik DOHC GSX-R125 mógłby zostać wykorzystany w podręczniku uniwersyteckim jako przykład, jak uzyskać dużą moc z bardzo wydajnego i kompaktowego zespołu napędowego. Celem jest efektywność spalania, optymalna równowaga sportowego charakteru silnika i oszczędności paliwa.



Podwójny tłumik wydechu

W skład wydajnego układu wydechowego wchodzi tłumik z podwójnym ujściem. Katalizator pomaga GSX-R125 spełniać normy emisji spalin Euro 4, pozwalając każdemu oddychać czystszym powietrzem.



System Bezkluczowy

GSX-R125 ma wygodny system bezkluczowy, a kierowca może uruchomić silnik, gdy tylko nadajnik kluczyka znajdzie się wystarczająco blisko motocykla.

KATANA

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

STREET



GSX-S1000 ABS GSX-S1000F ABS GSX-S750/ABS
GSX-S125 ABS SV650/ABS SV650X ABS GSX250R/ABS

SERIA GSX-S

GSX-S1000 ABS (GSX-S1000A/ZA/YA)

Prawdziwie sportowy roadster

Z DNA legendy klasy Supersport pojawił się sportowy roadster. GSX-S1000. Motocykl zbudowany by dawać prawdziwe emocje. Ta ekscytująca maszyna, która odziedziczyła silnik i główne komponenty po GSX-R1000, daje poczucie mocy i osiągnięć, zdolnych pokonać cały świat.



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



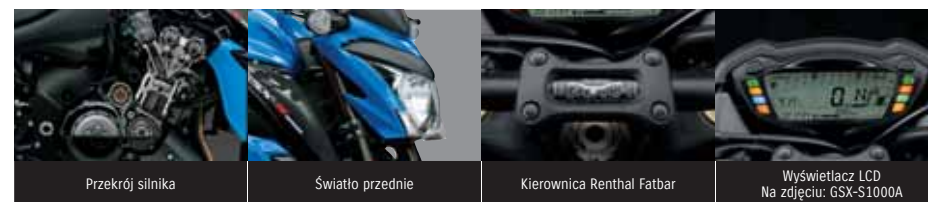
Metallic Mat Black No.2 (YKV)
Na zdjęciu: GSX-S1000ZA



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: GSX-S1000YA



Metallic Triton Blue (YSF)
Na zdjęciu: GSX-S1000YA



Przekrój silnika

Światło przednie

Kierownica Renthal Fatbar

Wyświetlacz LCD
Na zdjęciu: GSX-S1000A



SILNIK	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC	WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	810 mm
POJEMNOŚĆ	999 cm ³	MASA WŁASNA	210 kg
SKOK x ŚREDNICA	73,4mm x 59,0mm	ZAWIESZENIE	Przód widelec upside-down, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
SKRZYŃNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębieniem		Tył wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 115 mm	HAMULCE	Przód tarcze, podwójne
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	795 mm		Tył tarcze
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 080 mm	OPONY	Przód 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe
ROZSTAW OSI	1 460 mm		Tył 190/50ZR17M/C (73W), bezdętkowe
PRZESWIT	140 mm	POJ. ZBIORNIKA PALIWA	17,0 L

GSX-S 1000F ABS (GSX-S1000FA/FZA/FYA)

Więcej niż Sportbike

Te same geny legendy klasy Supersport dziedziczy jeszcze inny roadster. Pod smukłą owiewką tej ekscytyjnej maszyny znajdują się oryginalne silniki i główne elementy niezrównanego GSX-R1000. Wszystko w wygodnym pakiecie zbudowanym z myślą prawdziwej przyjemności na drodze. Ruszaj w trasę korzystając z legendarnych osiągnięć. To coś więcej niż sportowy motocykl.



Glass Sparkle Black (YVB)
Na zdjęciu: GSX-S1000FA



Metallic Mat Black No.2 (YKV)
Na zdjęciu: GSX-S1000FZA



Metallic Triton Blue (YSF)
Na zdjęciu: GSX-S1000FYA



Chłodzony cieczą silnik 999 cm³



Suzuki Traction Control System (STCS)



Reflektor przedni



Zacisk przedniego hamulca (Brembo)



SILNIK	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC	WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	810 mm
POJEMNOŚĆ	999 cm ³	MASA WŁASNA	215 kg
SKOK x ŚREDNICA	73,4mm x 59,0mm	ZAWIESZENIE Przód	widelec upside-down, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
SKRZYNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębieniem	Tył	wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 115 mm	HAMULCE Przód	tarcze, podwójne
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	795 mm	Tył	tarcze
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 180 mm	OPONY Przód	120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe
ROZSTAW OSI	1 460 mm	Tył	190/50ZR17M/C (73W), bezdętkowe
PRZESWIT	140 mm	POJ. ZBIORNIKA PALIWA	17,0 L

GSX-S 750 ABS (GSX-S750A/Z/ZA/YA)

Łowca zakrętów

Poczuj, jak dziki ryk wydechu targa twoją duszą. Schwyć prawdziwą moc GSX-R i natchnij swojego ducha. Zdobądź wierzchołek każdego zakrętu. Napędzany legendarnym silnikiem klasy Supersport. Uzbrojony w najnowsze technologie. Podkreślony, by zawiązać ulicami. Zbudowany, by rządzić najlepszymi spośród klasy naked. GSX-S750 jest prawdziwym drapieżnikiem.



Metallic Triton Blue / Glass Sparkle Black (KEL)



Pearl Glacier White (YWW)



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Metallic Triton Blue (YSF)



Większa moc silnika i mniejsza emisja spalin – to co najlepsze w jednym



Kompletny panel LCD



Reflektor przedni



Sekcja łącząca ramię wahacza



* Tylko GSX-S750A/ZA/YA

SILNIK	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC	MASA WŁASNA	211 kg [GSX-S750Z] 213 kg [GSX-S750A/ZA/YA]
POJEMNOŚĆ	749 cm ³	ZAWIESZENIE Przód	widelec upside-down, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
SKOK x ŚREDNICA	72,0 mm x 46,0 mm	Tył	wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
SKRZYNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębieniem	HAMULCE Przód	tarcze, podwójne
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 125 mm	Tył	tarcze
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	785 mm	OPONY Przód	120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 055 mm	Tył	180/55ZR17M/C (73W), bezdętkowe
ROZSTAW OSI	1 455 mm	POJ. ZBIORNIKA PALIWA	16,0 L
PRZESWIT	135 mm		
WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	820 mm		

KATANA

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

SERIA GSX-S

GSX-S 125 ABS (GSX-S125XA)

GSX-S buntownik klasy lekkiej

Suzuki definiuje klasę motocykli sportowych od ponad 30 lat. Wszystko zapoczątkowała legendarna już seria GSX-R, która trafiła do ponad miliona użytkowników na całym świecie. A wyspecjalizowani konstruktorzy Suzuki, stojący za sukcesem linii GSX-R, traktują swoje obowiązki bardzo poważnie: każdy GSX-R musi być jak najbliższy i najlepszy w swojej klasie, a ponadto opakowany w niezrównane nadwozie. Teraz inżynierowie Suzuki zastosowali swoją wiedzę i filozofię projektowania tworząc ekscytujący, nowy motocykl klasy street sport – maszynę 125cm³, opartą na rewolucyjnym GSX-R125.



Titan Black (YVU)



Brilliant White (YUH)



Metallic Triton Blue (YSF)



SILNIK	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
POJEMNOŚĆ	124 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	62,0 mm x 41,2 mm
SKRZYŃNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębieniem
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 000 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	745 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 035 mm
ROZSTAW OSI	1 300 mm
PRZESWIT	165 mm

WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	785 mm
MASA WŁASNA	133 kg
ZAWIESZENIE	Przód: teleskopowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe Tył: wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód: tarcze Tył: tarcze
OPONY	Przód: 90/80-17M/C 46S, bezdętkowe Tył: 130/70-17M/C 62S, bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	11,0 L

SERIA SV

SV 650 ABS

V-Twin, radość dla każdego

Suzuki SV650 zaistniał w 1999 roku 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 dobrze. Podniesienie osiągnięć na wyższy poziom dzięki innowacjom Suzuki sprawia, że najnowsza wersja SV650 zawiesza poprzeczkę jeszcze wyżej.



Glass Sparkle Black / Pearl Glacier White (AGT)



Metallic Oort Gray No.3 (QEB)



Glass Sparkle Black (YVB)



* Tylko SV650A

SILNIK	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
POJEMNOŚĆ	645 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	81,0 mm x 62,6 mm
SKRZYŃNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębieniem
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 140 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	760 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 090 mm
ROZSTAW OSI	1 445 mm
PRZESWIT	135 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	785 mm

MASA WŁASNA	196 kg [SV650] 198 kg [SV650A]
ZAWIESZENIE	Przód: teleskopowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe Tył: wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód: tarcze, podwójne Tył: tarcze
OPONY	Przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe Tył: 160/60ZR17M/C (69W), bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	14,5 L

SERIA SV

SV650X ABS

Wszystkie drogi są Twoje

Jeśli chcesz wyruszyć w trasę na sportowym motocyklu w stylu café racera, nie musisz się już dłużej rozglądać. Oto Suzuki SV650X. Dzięki płynnej pracy silnika V-Twin zamontowanego w wąskiej i lekkiej ramie kratownicowej, SV650X łączy w sobie moc i zwinność z klasycznym wyglądem. Niezależnie od tego, czy chodzi o miejski ruch uliczny, czy drogi poza miastami, ta maszyna zapewnia radość i przyjemność jazdy. Nie ważne gdzie zaparkujesz, retro wygląd modelu SV650X przyciąga uwagę dzięki stylowym, wąskim reflektorom z obramowaniem, karbowanemu siodłu i oksydowanym podnóżkom. A na Twoim ulubionym fragmencie krętej trasy, płynna moc i zwinność maszyny Suzuki z silnikiem V-Twin sprawiają, że SV650X daje tyle wrażeń z jazdy



Glass Sparkle Black / Pearl Glacier White (AGT)



Stylowa owiewka otaczająca reflektor

Chłodzony cieczą silnik 645 cm³, DOHC, 90° V-Twin

Kierownica clip-on

Karbowane siedzisko



SILNIK	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
POJEMNOŚĆ	645 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	81,0 mm x 62,6 mm
SKRZYNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębieniem
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 140 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	730 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 090 mm
ROZSTAW OSI	1 445 mm
PRZEŚWIT	135 mm

WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	790 mm
MASA WŁASNA	198 kg
ZAWIESZENIE	Przód: teleskopowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe Tył: wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód: tarcze, podwójne Tył: tarcze
OPONY	Przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe Tył: 160/60ZR17M/C (69W), bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	14,5 L

SERIA GSX-R

GSX250R / ABS (GSX250R/Z/A/ZA)

Miejski atleta

Elegancka linia zachęca do wskoczenia na siedzenie i ruszenia przed siebie. Sportowy styl, czerpiący z charakteru motocykli sportowych Suzuki, budzi ekscytację od pierwszego spojrzenia. Poczuj się wyjątkowo i podążaj dokądkolwiek zechcesz. Z nowym GSX250R poznasz nowe poziomy satysfakcji.



Pearl Nebular Black (YAY)



Metallic Triton Blue No.2 (QHV)



Silnik 248 cm³, R2

Panel informacyjny LCD

Eleganckie światła pozycyjne

Stylowy projekt tylnych świateł



SILNIK	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, SOHC
POJEMNOŚĆ	248 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	53,5 mm x 55,2 mm
SKRZYNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębieniem
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 085 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	740 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 110 mm
ROZSTAW OSI	1 430 mm
PRZEŚWIT	160 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	790 mm

MASA WŁASNA	178 kg [GSX250R/Z] 181 kg [GSX250RA/ZA]
ZAWIESZENIE	Przód: teleskopowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe Tył: Wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód: tarcze Tył: tarcze
OPONY	Przód: 110/80-17M/C 57H, bezdętkowe Tył: 140/70-17M/C 66H, bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	15,4 L

KATANA

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

SPORT ADVENTURE TOURER



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

SERIA V-Strom

V-Strom 1000XT V-Strom 1000

(DL1000XA/DL1000A)



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



Pearl Vigor Blue /
Pearl Glacier White (AJP)
Na zdjęciu: DL1000XA



Glass Sparkle Black (YVB)
Na zdjęciu: DL1000XA



Candy Daring Red (YVG)
Na zdjęciu: DL1000A



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: DL1000A



Glass Sparkle Black (YVB)
Na zdjęciu: DL1000A

Najwyższy poziom

Wystarczająco mocy, by pokonywać strome górskie trasy i wywołać na twojej twarzy uśmiech zadowolenia ze sportowych osiągnięć. Wysokiej klasy technologia nie zawiedzie Cię w najbardziej wymagających sytuacjach. Komfortowo jedziesz przed siebie. Połączenie poczucia luksusu z codzienną użytecznością. Relaks i wygoda poniosą Cię ku przygodzie. Nie potrzebujesz niczego więcej. V-Strom 1000 ABS.

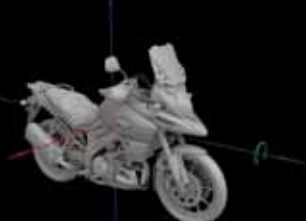
SILNIK	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC, 90° V-twin
POJEMNOŚĆ	1037 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	100,0 mm x 66,0 mm
SKRZYŃNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębeniem
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 280 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	930 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 470 mm
ROZSTAW OSI	1 555 mm
PRZĘSWIT	165 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	850 mm
MASA WŁASNA	233 kg [DL1000XA] 232 kg [DL1000A]
ZAWIESZENIE	Przód widelec upside-down, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe Tył wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód tarcze, podwójne Tył tarcze
OPONY	Przód 110/80R19M/C 59V, bezdętkowe Tył 150/70R17M/C 69V, bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	20,0 L

* Specyfikacja europejska



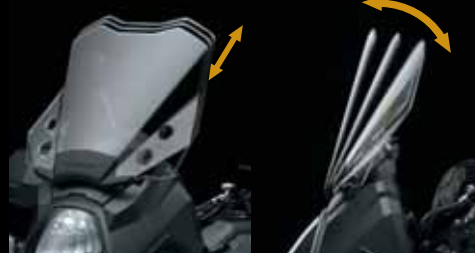
Porywająca moc

Mocny i wszechstronny silnik V-twin DOHC, o kącie rozchylenia cylindrów 90°, powstał jako jednostka o poj. 996 cm³ i przeszedł gruntowną przebudowę i zwiększając pojemność do 1037 cm³ w 2014 r. Stał się dzięki temu jeszcze bardziej dojrzałą konstrukcją, odpowiadającą potrzebom nowoczesnej maszyny klasy sport adventure tourer.



Motion Track Brake System i Combination Brake System

System ABS firmy Bosch został zmodernizowany do potrzeb systemu "Motion Track Brake" poprzez zainstalowanie 5-osiowej jednostki pomiaru inercji (IMU) oraz połączenie informacji o położeniu pojazdu z informacjami o prędkościach obrotowych kół. Pozwala to na zapewnienie optymalnej stabilności pojazdu nie tylko przy hamowaniu w linii prostej, ale także podczas hamowania w łuku.



Aerodynamika dostosowana do potrzeb

Skutecznie działająca szyba przednia w modelu V-Strom 1000 ABS korzysta z zapadkowego mechanizmu, umożliwiającego łatwy wybór jednego z trzech kątów pochylecia. Żadne narzędzia do ustawienia nie są potrzebne, a idealne ustawienie można wybrać, po prostu popychając przednią szybę jedną ręką. Nie przeszkadzają w tym rękawice. Wysokość szyby również można ustawić, w trzech ustalonych pozycjach, za pomocą czterech śrub. Całą szybę czołową zaprojektowano od nowa, przesuwając ją o 49 mm wyżej i zmniejszając krzywiznę na krągłościach, co skutkuje mniejszymi podmuchami wiatru, redukcją turbulencji, szumów i lepszą widocznością. Nowa owiewka poprawia także ochronę ciała kierowcy od wiatru, a wszystko razem gwarantuje wyższy poziom komfortu jazdy.



Na zdjęciu: V-Strom 1000 ABS

Na zdjęciu: V-Strom 1000XT ABS

Wybór kół

19-calowe koła z przodu i 17-calowe z tyłu zapewniają doskonałą równowagę pomiędzy stabilnością, a komfortem. Dają pewność w każdej sytuacji. V-Strom 1000 ABS wyposażony jest w 10-ramienne, odlewane obręcze ze stopu aluminium, podczas gdy V-Strom 1000XT wykorzystuje opony bezdętkowe w zestawie ze szprychowanymi obręczami.

KATANA

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

V-Strom SERIES

V-Strom 650XT V-Strom 650

(DL650XA/DL650A)



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



Wszędzie czeka przygoda

Najlepszy sposób na zrobienie wszystkiego. Narzędzie, które nigdy Cię nie zawiedzie. Wymyśl zadanie, wyzwanie, przygodę. To odpowiedź na każdy pomysł. V-Strom 650.



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: DL650XA



Candy Daring Red (YYG)
Na zdjęciu: DL650XA



Candy Daring Red (YYG)
Na zdjęciu: DL650A



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: DL650A



Glass Sparkle Black (YVB)
Na zdjęciu: DL650A

SILNIK	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC, 90° V-twin
POJEMNOŚĆ	645 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	81,0 mm x 62,6 mm
SKRZYNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębieniem
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2,275 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	910 mm [DL650XA] 835 mm [DL650A]
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 405 mm
ROZSTAW OSI	1 560 mm
PRZĘŚWIT	170 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	835 mm
MASA WŁASNA	216 kg [DL650XA] 213 kg [DL650A]
ZAWIESZENIE	Przód: teleskopowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe Tył: wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód: tarcze, podwójne Tył: tarcze
OPONY	Przód: 110/80R19M/C 59V, bezdętkowe Tył: 150/70R17M/C 69V, bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	20,0 L

* Specyfikacja europejska



Wyrównany silnik V-Twin

645 cm³ pojemności, DOHC, V-Twin, to arcydzieło konstruktorów Suzuki, które już zapisało się w historii. Nowy 650 został dostrojony do potrzeb dużego momentu obrotowego, wykorzystywanego przede wszystkim w zakresie niskich i średnich obrotów, zachowując przy tym ekscytującą „góre”.



Zaawansowany system kontroli trakcji

V-Strom 650 wyposażony jest teraz w 3-zakresowy (2 tryby pracy i wyłączony) system kontroli trakcji, sprawdzony już na pokładzie V-Strom 1000. Prosty w użyciu i skuteczny w trudnych warunkach drogowych, ten zaawansowany system został zaprojektowany, aby zapobiec utracie trakcji z powodu nadmiernego otwarcia przepustnicy. Wspiera kierowców w różnych warunkach drogowych, jakie mogą napotkać podczas swoich, dalekich wypraw.



Lampa przednia

Światła mijania i drogowe zawarto w kompaktowej lampie ułożonej pionowo w owiewce i mają jasność taką samą, jak wcześniej stosowane, podwójne reflektory. W przypadku użycia świateł drogowych, uruchamiają się jednocześnie drogowe i mijania, lepiej oświetlając trasę przed motocyklem.



Wielofunkcyjny wyświetlacz

Nowy 650 korzysta z czytelnej i łatwej w obsłudze wyświetlacza, stosowanego również w wersji V-Strom 1000.

V-Strom 250

(DL250/A)



Solidny i zwinny

Nowy V-Strom 250/ABS spisuje się równie dobrze w ruchu miejskim, jak i podczas długich wypraw. Wygodna pozycja do jazdy i komfortowe dosieganie przez kierowcę stopami do podłoża, duża moc i łatwy do kontrolowania moment obrotowy w niskim i średnim zakresie obrotów, to jego atuty.

SILNIK	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, SOHC
POJEMNOŚĆ	248 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	53,5 mm x 55,2 mm
SKRZYŃNIA BIEGÓW	6-biegowa ze stałym zazębieciem
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 150 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	790 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 295 mm
ROZSTAW OSI	1 425 mm
PRZĘŚWIT	160 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	800 mm
MASA WŁASNA	186 kg [DL250] 188 kg [DL250A]
ZAWIESZENIE	Przód teleskopowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
	Tył wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód tarcze
	Tył tarcze
OPONY	Przód 110/80-17M/C 57H, bezdętkowe
	Tył 140/70-17M/C 66H, bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	17,3 L

* Specyfikacja europejska



Pearl Nebular Black / Solid Dazzling Cool Yellow (BJE)



Pearl Nebular Black (YAY)



Metallic Triton Blue No.2 (QHV)



ABS*



EURO4

* Tylko DL250A



Przednie i tylne lampy zespolone

Metalowa obudowa otaczająca reflektor ma twardą anodowaną powłokę i przypomina latarkę. Tylna lampa wykorzystuje diody LED.



Dwucylindrowy, rzędowy silnik 248 cm³

Rzędową jednostkę o pojemności 248 cm³, która napędza V-Strom 250/ABS, poddano szczegółowej analizie i optymalizacji, aby zmaksymalizować moment obrotowy w zakresie niskich i średnich wartości obrotów, oraz zapewnić dynamiczną jazdę i łatwość prowadzenia. Uzyskane osiągi pomagają również poprawić oszczędność paliwa i czystość emisji spalin, spełniając surowe normy Euro 4.



Wielofunkcyjny wyświetlacz LCD

V-Strom 250/ABS wyposażony jest w podświetlany wyświetlacz LCD. Dane dotyczą wskazania prędkościomierza, obrotomierza, włączonego biegu, limitera obrotów, licznika kilometrów, podwójnego licznika dystansu, wskaźnika paliwa, średniego zużycia paliwa i wskaźnika zmiany oleju oraz zegara. Kontrolki LED obejmują kierunkowskazy, światła drogowe, bieg neutralny, usterki, ABS (tylko w modelu ABS), wskaźnik obrotów, temperaturę płynu chłodzącego i ciśnienie oleju. Wskaźniki zaprojektowano tak, aby były łatwe do odczytania.

KATANA

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

SCOOTER



BURGMAN 400 ABS BURGMAN 200/ABS BURGMAN 125 ABS Address

BURGMAN SERIES

BURGMAN 400 ABS

(AN400A)



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Sportowa elegancja

Pasuje jak sztyty na miarę garnitur. Prowadzi się wygodnie i po mistrzowsku. Zwinny i dynamiczny. Łączy stylowe wzornictwo z wygodą i praktycznym podejściem. BURGMAN 400 to podróżowanie w wyższej klasie.



Pearl Glacier White (YWW)



Metallic Mat Stellar Blue (YUA)

SILNIK	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
POJEMNOŚĆ	400 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	81,0 mm x 77,6 mm
SKRZYŃKA BIEGÓW	CVT
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 235 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	765 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 350 mm
ROZSTAW OSI	1 580 mm
PRZEŚWIT	125 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	755 mm
MASA WŁASNA	215 kg
ZAWIESZENIE	Przód: teleskopowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe Tył: wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód: tarcze, podwójne Tył: tarcze
OPONY	Przód: 120/70-15M/C 56S, bezdętkowe Tył: 150/70-13M/C 64S, bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	13,5L



Eleganckie i wydajne oświetlenie LED

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



Tylne zawieszenie Monoshock

Tylne zawieszenie, składające się z pojedynczego wahacza wleczonego i amortyzatora, z regulowanym w siedmiu stopniach napięciem sprężyny, pomaga uzyskać niezbędną równowagę komfortu i sportowego charakteru. Zapewnia płynną jazdę po gładkich drogach i dobrą przyczepność na brukowanych ulicach



Lekki, smukły i wyposażony

Nowy BURGMAN 400 nie uznaje kompromisu w kwestii stylu, a nawet zgubił parę kilogramów w porównaniu do poprzednika. Od ostrego, smukłego czubka nosa po wąski koniec lamp ten BURGMAN ucieleśnia doskonale wykonanie, zaawansowaną technologię i najwyższą jakość.



Pojemny schowek pod siedziskiem

Przestronny (aż 42 l) schowek ukryty pod fotelem BURGMAN 400* mieści dwa kaski** i zapewnia dość miejsca na Twoje rzeczy.

* Masa rzeczy w schowku nie może przekroczyć 10 kg.
** Mieści się jeden pełny i jeden półtłuty 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.

KATANA

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

SERIA BURGMAN

BURGMAN 200 / ABS / **125 ABS** (UH200/A/UH125A)

Miejski spryciarz

Swoboda pojawia się w sportowej odmianie BURGMANA. Podobnie jak samo miasto, BURGMAN pulsuje oryginalnością. Jest dobrze zaprojektowaną przestrzenią, pozwalającą zabrać to, czego potrzebujesz. Sprawdź, jak płynna może być jazda po mieście. Wyjdź i znajdź swoje prawdziwe ja.



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Metallic Mat Fibroin Gray (PGZ)



Pearl Brilliant White (YUH)



Mocny i oszczędny silnik



Przedni schowek z gniazdem zasilania



Schowek pod siedziskiem



Wielofunkcyjny panel wskaźników



SCEM



ABS*



EURO4

* Tylko UH200A/UH125A

SILNIK	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, SOHC
POJEMNOŚĆ	200 cm ³ [UH200/A] 125 cm ³ [UH125A]
SKOK x ŚREDNICA	69,0 mm x 53,4 mm [UH200/A] 57,0 mm x 48,8 mm [UH125A]
SKRZYNIA BIEGÓW	CVT
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 055 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	740 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 355 mm
ROZSTAW OSI	1 465 mm
PRZEŚWIT	130 mm

WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	735 mm
MASA WŁASNA	163 kg [UH200] 164 kg [UH200A] 162 kg [UH125A]
ZAWIESZENIE	Przód: teleskopowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe Tył: wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód: tarcze Tył: tarcze
OPONY	Przód: 110/90-13M/C 55P, bezdętkowe Tył: 130/70-12 62P, bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	10,5 L

ADDRESS

Address (UK110NE/NM)

Miasto jest Twoje

Wyraz stylu życia, mówiący tyle samo o Twojej osobowości, co o Twoich celach. Połączenie stylu, za którym obejrzy się każdy, sportowego przyspieszenia i oszczędnego spalania. Pod siedzeniem zmieściliśmy schowek o pojemności 20,6 l, dający wystarczająco dużo miejsca na kask i rzeczy potrzebne do jazdy. Ponadto gabaryty skrojone specjalnie do miasta zamieniają każdą podróż – do szkoły, biura czy na zakupy – w czystą przyjemność.



Titan Black (YVU)



Metallic Triton Blue (YSF)



Pearl Brilliant White (YUH)



Mocny i oszczędny silnik



Układ wtryskowy z 6 czujnikami



Schowek pod siedziskiem



Przednia kieszka



EURO4

SILNIK	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony powietrzem, SOHC
POJEMNOŚĆ	113 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	51,0 mm x 55,2 mm
SKRZYNIA BIEGÓW	CVT
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	1 845 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	665 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 095 mm
ROZSTAW OSI	1 260 mm
PRZEŚWIT	120 mm

WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	755 mm
MASA WŁASNA	100 kg
ZAWIESZENIE	Przód: teleskopowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe Tył: wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód: tarcze Tył: bębnowe
OPONY	Przód: 80/90-14M/C 40P, bezdętkowe Tył: 90/90-14M/C 46P, bezdętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	5,2 L

WYBIERZ STYL SUZUKI

K O L E K C J A S U Z U K I



MOTOCROSS



RM-Z450 RM-Z250

*Profesjonalny kierowca na zamkniętym torze.

SERIA RM-Z

RM-Z450

Zwycięskie saldo

W swojej istocie motocross wymaga wyścigowej maszyny zdolnej wykonać trzy kluczowe rzeczy: jeździć, skręcać i hamować – a wszystko zrobić lepiej niż konkurencja. Teraz, w swym 14. roku na rynku, RM-Z450 został w pełni przeprojektowany z iście chirurgiczną precyzją kładąc nacisk na osiągnięcie owego zwycięskiego balansu. Na szczęście RM-Z450 ma już na swoim koncie dziedzictwo 26 mistrzostw świata i narodowych, w tym pięć tytułów AMA 450 Motocross i dwa tytuły AMA 450 Supercross. Do tej zwycięskiej historii dołącza dziś w pełni przeprojektowany silnik, podwozie i elektronika, a także porywający, nowy wygląd.



Champion Yellow No.2 (YU1)



Amortyzator Showa ze sprężyną śrubową

Bezcisnieniowy amortyzator BFRC

Układ kontroli startu S-HAC

Szprychowane obręcze



SILNIK	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
POJEMNOŚĆ	449 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	96,0 mm x 62,1 mm
SKRZYNIA BIEGÓW	5-biegowa ze stałym zazębieniem
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 175 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	835 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 260 mm
ROZSTAW OSI	1 480 mm
PRZEŚWIT	330 mm

WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	960 mm
MASA WŁASNA	112 kg
ZAWIESZENIE	Przód widelec upside-down, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
	Tył wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód tarcze
	Tył tarcze
OPONY	Przód 80/100-21 51M, dętkowe
	Tył 110/90-19 62M, dętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	6,3 L



Champion Yellow No.2 (YU1)



Podwójne wtryskiwacze

W układzie wtrysku paliwa RM-Z250 zastosowano dwa wtryskiwacze, zamiast pojedynczego, który może być zbyt mało wydajny, przy maksymalnym zapotrzebowaniu na moc. Główny wtryskiwacz zapewnia precyzyjne dawkowanie paliwa przy niskim obciążeniu jednostki, podczas gdy wtryskiwacz dodatkowy, uaktywnia się przy wyższych obrotach, zapewniając stosowną porcję paliwa. Ponadto, gdy główny wtryskiwacz pracuje teraz w pobliżu zaworu motylkowego w korpusie przepustnicy, co powoduje lepszą atomizację, ułożenie wtryskiwacza pomocniczego w pobliżu filtra powietrza, daje więcej czasu na atomizację dawki paliwa i lepsze chłodzenie mieszanki, dla uzyskania większej mocy.



Układ kontroli startu

Nowy system S-HAC monitoruje pozycję przepustnicy i pozycję przekładni, aby dobrać czas zapłonu, zapewniając maksymalne przyspieszenie w czasie trzech kluczowych etapów startu w motocrossie: precyzyjnego momentu uruchomienia, przejechania przez bramkę startową, a następnie przyspieszania na prostej startowej. Dostępne są trzy ustawienia, tryb A przeznaczony jest do twardszych powierzchni, w których najważniejsze jest kontrolowanie usługi koła, tryb B dla normalnej nawierzchni szutrowej z dobrą trakcją i ustawienie "wyłączone".



Rama

RM-Z250 wyrobił już sobie opinię jednego z najzwrotniejszych motocykli crossowych, ale zasiedliśmy do dalszej pracy, by jeszcze bardziej ulepszyć go na sezon 2019. Rama i wahacz są zupełnie nowe, a w aluminiowej ramie zastosowano kwadratowe, puste profile, pozyskując się wewnętrznego żebra, redukując masę o 370 gramów i zwiększając sztywność skrętną o 10 procent. Poprawiło to stabilność i amortyzację wstrząsów. Zastosowanie nowego procesu hydroformowania aluminiowego wahacza pozwala uzyskać zwięźający się przekrój poprzeczny bez żadnego spawania, dzięki czemu nowy zestaw jest również sztywny w przypadku cieższych ścianek, co pozwoliło na ujęcie kolejnych 80 gramów masy.



Przednie tarcze hamulcowe

Cały ten zwiększony potencjał prędkości nie pomoże, jeśli nie będziesz w stanie zachować równowagi w trójkącie "Osiągi", więc na sezon 2019 wzmocniliśmy przedni hamulec RM-Z250. Średnica tarczy została zwiększona z 250 mm do 270 mm, a materiał klocka hamulcowego został zmieniony, aby uzyskać bardziej liniową charakterystykę reakcji, gdy hamujesz mocniej.

Zaprojektowany, by wygrywać

Klasa 250 w motocrossie nie wybaczająca najmniejszej słabości. Właśnie dlatego całkowicie przeprojektowaliśmy i stworzyliśmy zupełnie nowy RM-Z250 na sezon 2019. Aby osiągnąć cel, niezbędna jest właściwa równowaga układu "jeźdź, skręcaj i hamuj", pozwalająca wygrać na tej niezwykle konkurencyjnej arenie. Intensywna praca naszych inżynierów po raz kolejny sprawiła, że RM-Z250 stał się liderem na rynku. Dzięki nowemu silnikowi o zwiększonej mocy w całym spektrum obrotów, wiodącej w swojej klasie elektronice, lżejszej ramie i wahaczowi, oraz nowemu zawieszeniu, zapewniającemu jeszcze lepsze prowadzenie. Zupełnie nowy wygląd i długa lista szeregów unnych aktualizacji, uczyniła go najsilniejszą maszyną w swojej klasie. Uważaj ... RM-Z250 A.D. 2019 jest tutaj!

SILNIK	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
POJEMNOŚĆ	249 cm ³
SKOK x ŚREDNICA	77,0 mm x 53,6 mm
SKRZYŃNIA BIEGÓW	5-biegowa ze stałym zazębieniem
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	2 185 mm
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	835 mm
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	1 255 mm
ROZSTAW OSI	1 485 mm
PRZEŚWIT	330 mm
WYSOKOŚĆ SIEDZISKA	955 mm
MASA WŁASNA	106 kg
ZAWIESZENIE	Przód widelec upside-down, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
	Tył wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
HAMULCE	Przód tarcze
	Tył tarcze
OPONY	Przód 80/100-21 51M, dętkowe
	Tył 100/90-19 57M, dętkowe
POJ. ZBIORNIKA PALIWA	6,3 L

KATANA

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

HISTORIA SUZUKI

Rozwój wraz z klientami

1952

Suzuki buduje swój pierwszy motorower – „Power Free”. Ma być dostępny i łatwy w użyciu. Do napędu użyto dwusuwowego silnika o poj. 36cm³, przymocowanego do rowerowej ramy. Unikatowa przekładnia zastosowana w Power Free pozwalała kierowcy pedałowac i napędzac rower bez udziału silnika, z pomocą silnia, lub poruszać się wyłącznie na silniku spalinowym.



1962

Mistrzowie świata! Pochodzący z wschodnich Niemiec Ernst Denger odniósł pierwsze zwycięstwo w wyścigu TT, triumfując w klasie 50 cm³. Następnie sięgnął po tytuł mistrzowski w klasie 50 cm³, dając Suzuki pierwszy w historii tytuł mistrza świata. W ciągu kolejnych sześciu lat firma zdobyła to trofeum jeszcze pięciokrotnie.



1971

Joel Roberts odzyskuje mistrzowską koronę w motocrossie, w klasie 250 cm³. Roger De Coster zostaje motocrossowym mistrzem świata w klasie 500 cm³, prowadząc Suzuki RN71.



1981

Włoch Marco Lucchinelli swoim RG500 zdobywa mistrzostwo świata w klasie 500cc. Suzuki zadziwia świat motocykli prezentując futurystyczny model GSX1100S Katana. Jego agresywna stylizacja i nieprzeciętne osiągi zdobywają mu rzesze wielbicieli na całym świecie.



1993

Kevin Schwantz zostaje mistrzem świata klasy 500 cm³, prowadząc RGV-y 500, zapewniając sobie miejsce w historii pośród największych nazwisk sportów motorowych.



1900

1950

1960

1970

1980

1990



1909

Michio Suzuki otwiera w niewielkiej, nadmorskiej wiosce Hamamatsu, w prefekturze Shizuoka, firmę zajmującą się produkcją krosien. Malutki zakład wytwarza krosna na potrzeby coraz szybciej rozwijającego się przemysłu włókienniczego Japonii. Cel Michio jest prosty: skonstruować lepsze i bardziej ergonomiczne krosna, niż te, jakie były dostępne na rynku.

1958

Słynne „S” Suzuki debiutuje na rynku



1962

Hugh Anderson wywalczył swój czwarty tytuł mistrza świata, tym razem w kategorii 125 cm³. Fenomenalny model T20 Super Six zaistniał na mapie świata. Dwusuwowa „250cc” z sześciobiegową skrzynią osiągnęła rekordową prędkość 160 km/h. T20 stała się sprzedażowym przebojem.



1976

Bary Sheene zdobywa swój i Suzuki pierwszy tytuł mistrza świata w klasie 500cc, prowadząc RG500. Legendarna już maszyna sześciokrotnie tego sezonu wygrywała wyścigi. Tymczasem na rynek trafia pierwszy, czterocylindrowy motocykl o dużej pojemności – GS750.



1985

Motocykl, który już na zawsze zmienił oblicze branży właśnie nadciągnął. Suzuki GSX-R750 już na zawsze będzie uważany za pierwszą, prawdziwie sportową replikę wyczynowej maszyny wyścigowej. Oferując moc 100 KM przy masie 176 kg, stworzył zupełnie nową klasę motocykli o wyśrubowanych osiągnięciach. GSX-R750 zajęły dwa pierwsze miejsca w swoim debiucie podczas długodystansowego wyścigu 24h Le Mans.



1996

Suzuki ponownie ożywia legendę GSX-R750. To punkt zwrotny dla modelu, który został poddany radykalnemu przekonstruowaniu, otrzymując szkieletową ramę twin-spar, w miejsce podwójnej kołyskowej. Idąc śladem wyścigowej konstrukcji RGV-r, skrócono całą konstrukcję i zmniejszono rozstaw osi, zapewniając doskonałą manewrowość maszynie, która ważyła zaledwie 179 kg.



1999

Suzuki podbija stawkę po raz kolejny, wypuszczając na rynek model GSX1300R Hayabusa. Bezkompromisowy, chłodzony cieczą, czterocylindrowy, rzędowy silnik DOHC, jaki napędzał Hayabuse, był wyrazem bezkompromisowej inżynierii. Najważniejszymi zaletami tego modelu była jego aerodynamiczna sylwetka i doskonałe wyważenie pomiędzy możliwościami silnika, a prowadzeniem i osiąganiami.



2001

Niezapomniany rok, który był świadkiem prezentacji nowego GSX-R1000, bezkompromisowej maszyny sportowej. Wprowadzenie nowego modelu do serii GSX-R odbiło się takim samym echem, jak prezentacja pierwowzoru w 1985. Od nowa musiano zapisać karty historii pod kątem osiągnięć, masy, prowadzenia i projektu tego typu maszyn. Wkrótce nowość Suzuki zdominowała tory wyścigowe i ceremonie wręczania nagród na całym świecie.



2008

Suzuki B-King, mocarny naked muscle bike, w 2001 r. przedstawiony jako prototyp, wszedł do produkcji seryjnej. Suzuki zaprezentowało pierwszy na świecie motocykl crossowy z wtryskiem paliwa – RM-Z450. W tym samym roku na rynek trafiają GSX-R600 i 750 – wyrafinowane maszyny o sportowym charakterze. Suzuki prezentuje 2 generację Hayabusy.



2010

Ryan Dungey wygrywa mistrzostwo AMA/FIM World Supercross i AMA Pro Motocross, prowadząc RM-Z450.



2013

Suzuki Endurance Racing Team (SERT) po raz 4 z rzędu wygrywa mistrzostwo świata wyścigów długodystansowych. To 13 tytuł w jego historii.



2017

Suzuki GSX-R1000 i Michael Dunlop zwyciężają w wyścigu Isle of Man Senior TT.



2000



2000

Kenny Roberts Jr. dwukrotnie, rok po roku, wygrywa GP Malezji. 2 w sezonie rundę Motocyklowych Mistrzostw Świata. Ostatecznie z kompletem 4 wygranych, zapewnia sobie tytuł mistrza świata królewskiej klasy GP500, dając tym samym Suzuki szósty tytuł. To pierwsze zwycięstwo firmy od 1993 r.

2005

Suzuki po raz kolejny wyznaczyło standardy klasy motocykli sportowych, wprowadzając na rynek GSX-R1000. Maszyna z miejsca trafiła na szczyt swej kategorii. GSX-R1000 ma na swym koncie szereg wygranych wyścigów w Mistrzostwach Świata Superbike. Powody dla których właśnie ta konstrukcja dominowała są proste – świetne prowadzenie, ergonomia, radykalny wygląd i mnóstwo mocy do wykorzystania.



2009

Zupełnie odmłodzony GSX-R1000 jest wprowadzony do sprzedaży. W USA gwiazda zespołu Rockstar Makita Mat Mladin, swoim Suzuki GSX-R1000 zdobywa mistrzostwo AMA Superbike.



2010



2012

Całkowita produkcja serii GSX-R przekroczyła 1 milion sztuk. Od debiutu w 1985 r. nazwa GSX-R stała się synonimem sportowego motocykla o wysokich osiągnięciach. Na rynku pojawia się druga generacja V-Strom 650ABS. Od momentu rozpoczęcia sprzedaży w 2004 r. V-Strom był liderem w swojej klasie. W ramach poprawy jego osiągnięć i prowadzenia silnik 645cc V-Twin został przekonstruowany, oferując lepsze parametry w dolnym i średnim zakresie obrotów, oraz mniejsze spalanie i emisję spalin.



2016

Najnowsza generacja flagowego modelu Suzuki GSX-R1000/R ostatecznie zostaje zaprezentowana. Ponadto do salonów trafiają V-Strom 1000/XT, V-Strom 650/XT, GSX-S750, Burgman 400 itd., w sumie na rynku pojawia się 9 nowych modeli Suzuki. W rywalizacji MotoGP, kierowca zespołu SUZUKI ECSTAR, Maverick Vinales wygrywa GP Wielkiej Brytanii swoim GSX-RR, w zaledwie drugim sezonie po powrocie do Mistrzostw Świata.

2018

Kiedy w 1981 r. Suzuki zaprezentowało model Katana, wywołał on nie lada sensację. Podbił serca użytkowników na całym świecie i na zawsze odmienił motocyklowe trendy. Siłą tej konstrukcji była tak znacząca, że po dziś dzień odczuwa się jej wpływ w klasie motocykli Street. Każdy z projektowych elementów i detali oraz rozwiązań wpływających na osiągi Katany, został poddany tak wielu udoskonaleniom, aż osiągnął zamierzony poziom wyrafinowania i funkcjonalnego piękna. Proces rozwoju konstrukcji został doprowadzony niemal do rangi tradycyjnego rękodzieła, podobnego temu, jakie jest niezbędne do wykuć prawdziwego, samurajskiego miecza, od którego ten model wzięł swoją nazwę.



2020

GO! SUZUKI!!!!



Wyścigowe motocykle Suzuki rodzą się i udoskonalają na naszym torze testowym, czekając na to, by pojechać naprawdę szybko. Opuszczają miejsce urodzenia, napędzane naszą pasją i wolą zwycięstwa. W tym właśnie miejscu rodzą się nowe motocykle, dziedzicząc tę samą geny wypolerowanych i zaprawionych w boju zawodników, wychowanych w bezkompromisowym świecie konkurencji.

Motocykle, ścigające się na torach, walczące o podium w różnicach zaledwie milisekund - Motocykle, jeżdżące co dnia po ulicach, ręka w rękę z dumnym i pewnym siebie właścicielem - Motocykle, stojące cicho w garażu, czekające na ten sygnał zapłonu, dudnienie silnika

Wierząc w przyszłość, za wszystkie nasze cenne spotkania i chwalebne dni, które nadejdą

ORYGINALNE CZĘŚCI SUZUKI

Każdy motocykl Suzuki jest zbudowany z oryginalnych części. Mają optymalny projekt i specyfikacje dostosowane do konkretnego typu motocykla i modelu. Każda część spełnia surowe normy testowe Suzuki dotyczące osiągow, jakości, trwałości, bezpieczeństwa i komfortu. Zalecamy wybieranie oryginalnych części Suzuki, gdy motocykl potrzebuje naprawy. Każda oryginalna część idealnie pasuje do Twojego motocykla Suzuki. Wybierając oryginalne części i usługi Suzuki, możesz utrzymać swój motocykl w doskonałym stanie.

ECSTAR

SUZUKI GENUINE OIL

Informacje dotyczące bezpieczeństwa

MOTOCROSS

RM-Z450, RM-Z250, RM85L i RM85 są przeznaczone wyłącznie do wykorzystania podczas zawodów zamkniętych i związanych z nimi treningów. Zawsze nadzoruj młodych zawodników.



Niniejszy katalog ma wyłącznie charakter informacyjny, a znajdujące się w nim informacje były aktualizowane na dzień jego redakcji. Podane w niniejszym katalogu informacje nie stanowią oferty ani zapewnienia, w szczególności w rozumieniu art. 66 § 1 oraz art. 5561 Kodeksu Cywilnego. Ze względu na ograniczenia techniki, kolory przedstawione w niniejszym katalogu mogą się różnić od rzeczywistych kolorów nadwozia i tapicerki. Prezentowane zdjęcia mogą zawierać wyposażenie opcjonalne (akcesoryjne), dodatkowo płatne. Niniejszy katalog zawiera obrazy z elementami generowanymi komputerowo. Specyfikacje, wygląd, kolory (w tym kolor nadwozia), wyposażenie, materiały i inne aspekty produktów SUZUKI przedstawione w katalogu mogą zostać zmienione przez producenta i/lub Suzuki Motor Poland Sp. z o.o. w dowolnym czasie i bez wcześniejszego powiadomienia. Mogą się one ponadto różnić w zależności od lokalnych warunków lub wymagań. Niektóre modele nie są dostępne w niektórych regionach. Każdy model może zostać wycofany z oferty bez powiadomienia. Dlatego też, prosimy o kontakt z najbliższym Autoryzowanym Dystrybutorem Suzuki w celu uzyskania aktualnych informacji na temat motocykli Suzuki. Wiążące ustalenie ceny, wyposażenia i specyfikacji motocykla następuje w umowie jego sprzedaży.

- Zawsze noś kask, gogle ochronne i odzież ochronną.
- Nigdy nie jedź pod wpływem alkoholu lub innych substancji odurzających.

- Ciesz się bezpieczną jazdą.

99999-A5001-191

SUZUKI MOTOR POLAND Sp. z o.o.

01-378 Warszawa, ul. Polczyńska 10, tel.: (22) 329 41 00

www.suzuki.pl



Hasło „Suzuki – styl życia” jest sercem naszej marki: każdy samochód, motocykl i silnik zaburtowy Suzuki tworzony jest z myślą o uwalnianiu emocji i dostarczaniu użytkownikowi radości życia.



Way of Life!