

MOTOCYKLE SUZUKI 2020



Czym jest „Nasza pasja”?

Opisując misję Suzuki „Nasza pasja” wyraża cel i powód codziennego działania. Odnosi się do sposobu, w jaki chcielibyśmy służyć klientom i dawać im radość płynącą z użytkowania naszych pojazdów.





Nasze motocykle, Nasza pasja.

Motocykl jest bezsprzecznie jednym z najbardziej sprawnych środków transportu a zapewniając jedyne w swoim rodzaju wrażenia z jazdy, jest też źródłem wyjątkowej przyjemności.

Naszym celem jest tworzenie i dostarczanie coraz lepszych motocykli, które są łatwe w użyciu i dają wyjątkową swobodę w codziennym życiu. Pojazdów, które zapewniają transport dla wielu ludzi na całym świecie, którzy dostrzegają w nich zabawę i możliwość realizacji swoich marzeń.

To właśnie jest nasza pasja i nasza misja.







Dzięki ciągłemu ulepszaniu każdego aspektu jazdy motocyklem, nieustannym dążeniem do projektowania coraz bardziej zaawansowanych jednostek napędowych, które zapewniają zarówno moc, jak i doskonałe rezultaty w zakresie ochrony środowiska, staramy się zrewolucjonizować sposób, w jaki ludzie cieszą się naszymi produktami i pozostawiając wspaniałe wrażenia z jazdy.

PRZYSPIESZAJ



FILOZOFIA TWORZENIA MOTOCYKLI SUZUKI

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

Wierzymy, że poprzez doskonalenie podstawowych aspektów jazdy, umożliwiamy kierowcy osiągnięcie wyjątkowej więzi z motocyklem - tak jakby stanowili oni jeden organizm. Poprzez optymalizację projektu silnika i podwozia oraz zastosowanie najnowocześniejszych technologii, zapewniamy naszym klientom maksymalną wydajność i przyjemność z jazdy. W Suzuki nigdy nie przestajemy się rozwijać.



HAMUJ

Wydajne hamowanie czyni jazdę lepszą i sprzyja bardziej swobodnemu pokonywaniu zakrętów. Zdolność do sprawnego zatrzymania się wpływa na bardziej komfortową jazdę bez względu na panujące warunki.

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.

SKRĘCAJ



DUSZA KONSTRUKTORÓW NAPĘDZA TWOJE SUZUKI

Zapewniając produkty najwyższej klasy

W 100-letniej historii marki Suzuki i zawartej w niej 68-letniej historii budowy motocykli, zawsze staramy się dostarczać „produkty najwyższej jakości”, co jest elementem filozofii naszej firmy. Wierzymy, że nasza pasja i entuzjazm przerodzi się w przyjemność i radość naszych klientów a nasza duma rzemieślników przekuwa się w Twoją dumę posiadacza.

Logo marki Suzuki „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.



SUPER SPORT



GSX-R1000R s.12



GSX-R1000 s.12



POWER NAKED



KATANA s.14



STREET



GSX-S1000 s.16



GSX-S1000F s.16



GSX-S750 s.17



GSX-S125 s.17



STREET



SV650 s.18



SPORT ADVENTURE TOURER



V-Strom1050XT s.20



V-Strom1050 s.20



V-Strom650XT s.21



V-Strom650 s.21



SCOOTER



BURGMAN400 s.24



BURGMAN 125 s.25



SCOOTER



Address s.26



MOTOCROSS



RM-Z450 s.28



RM-Z250 s.30



**SUZUKI
VR EXPERIENCE**



360°

CHECK IT OUT



**Suzuki
VR Experience**



MATERIAŁY CYFROWE



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.

S.I.R.S

Suzuki Intelligent Ride System

Suzuki Intelligent Ride System

Inteligentny system wspomagania jazdy Suzuki (S.I.R.S) obejmuje aktywny układ hamulcowy Motion Track Brake System z dwuzakresowym systemem ABS, asystent zatrzymania i ruszania pod górę Hill Hold Control, system kontroli jazdy po pochyłości Slope Dependent Control, funkcję sterowania hamulcami w zależności od obciążenia motocykla Load Dependent Control, tempomat, system wyboru trybu jazdy Suzuki Drive Mode Selector - SDMS, oraz kontrolę trakcji. System S.I.R.S dzięki współpracy wielu niezależnych układów wspomaga użytkownika w codziennym użytkowaniu motocykla i zwiększa ich wygodę.



HHCS

Układ HILL HOLD CONTROL

Podczas zatrzymania motocykla na drodze prowadzącej pod górę, moduł IMU w trybie ciągłym monitoruje jego pozycję aktywując układ hamulcowy i automatycznie blokując tylne koło na czas ok. 30 sekund, co zapobiega staczaniu się pojazdu w tył, nawet gdy kierowca zwolni hamulec. To pozwala kierowcy na płynne i łatwe ruszenie pod górę.



SDCS

Układ SLOPE DEPENDENT CONTROL

Moduł IMU nieustannie monitoruje pozycję motocykla, także podczas jazdy w dół. Kiedy kierowca naciska dźwignię lub pedał hamulca na zjeździe, niezależny, elektroniczny system kontroli ciśnienia w układzie hamulcowym monitoruje ten parametr i stosownie dozuje ciśnienie, aby zapobiec uniesieniu tylnego koła.



LDCS

Układ LOAD DEPENDENT CONTROL

System ten dba o optymalne i bezpieczne hamowanie w reakcji na dodatkowe obciążenie motocykla. Układ ABS nieustannie monitoruje i zapamiętuje zmiany ciśnienia hydraulicznego w układzie hamulcowym, tak aby rozpoznać i zaadaptować charakterystykę pracy układu w zależności zmiany obciążenia spowodowanej jazdą z pasażerem lub dodatkowym bagażem.



SDMS

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 osiągniętymi motocykla w szerszym zakresie sytuacji.

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

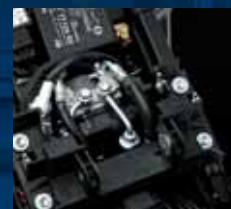


ABS

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 Brake System

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.



ABS Mode

Układ ABS

Za pomocą przełącznika wyboru po lewej stronie kierownicy kierowca ma możliwość ustawienia trybu pracy układu ABS. Do dyspozycji są 2 ustawienia (tryb 1, tryb 2) czułości. Długie naciśnięcie (ponad 1,5 sekundy) przełącznika wyboru „w górę”, spowoduje przełączenie w kolejności 2 → 1. Długie naciśnięcie (dłuższe niż 1,5 sekundy) przełącznika wyboru „w dół” powoduje zmianę wskaźnika w kolejności 1 → 2.



TCS

Traction Control System

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

SR-VVT
Broad Power System
SET-A S-TFI



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 osiągnięliśmy liniowy wzrost mocy i poprawione przyspieszenie w całym zakresie obrotów.



SR-VVT

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.



SET-A

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.



S-TFI

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.



SET

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 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, oddzielenymi od nich niewielką przestrzenią.



Suzuki Dual Throttle Valve system

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

System Suzuki Composite Electrochemical Material (SCEM) to opracowana przez Suzuki niklowa powłoka wzmacniana 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 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 Clutch Assist System

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.



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.



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.



EURO 4 conformed

Modele europejskie są zgodne z normą emisji EURO 4.



EURO 5 conformed

Modele przeznaczone na rynek europejski odpowiadają normie emisji spalin EURO 5.



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, waku 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.



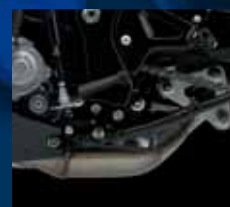
Launch Control System

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



Suzuki Holeshot Assist Control

Asystent kontroli startu Suzuki Holeshot 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.



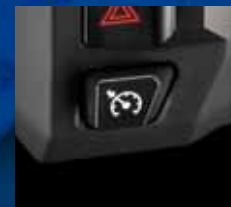
Bi-Directional Quick Shift System

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.



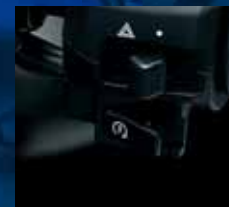
Ride By Wire

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



Tempomat

Uruchamia się po wciśnięciu włącznika zlokalizowanego przy prawej manetce na kierownicy. Wciśnięcie przycisku SET powoduje ustawienie tempomatu na zadanej prędkości jazdy. Prędkość jazdy może być zmieniana za pomocą przycisków UP/DOWN.



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.



Low RPM Assist

Stabilizacja niskich obrotów (Low RPM Assist) wykorzystuje mechanizm przepustnic biegów jądrowego (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.



GSX-R1000R GSX-R1000

GSX-R 1000R GSX-R 1000

(GSX-R1000A/RA/RZA)



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

- Broad Power System
- SR-VVT
- SET-A
- SET
- S-TFI
- Ride by Wire
- S-DSI
- SCEM
- SDMS
- Quick Shift System
- SCAS
- Brake System
- TCS
- TCS
- Launch Control System*
- EASYSTART
- SRAD
- SAIS
- EURO4
- ABS

* Tylko GSX-R1000RA/RZA



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.



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 zazębeniem	
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	

SUPER SPORT

POWER NAKED

STREET

SPORT ADVENTURE TOURER

SCOOTER

MOTO CROSS

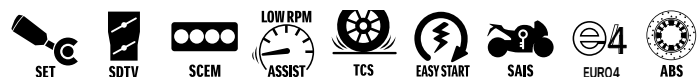
POWER NAKED



KATANA



Metallic Mystic Silver (YMD)



Jazda na krawędzi

Wykuta w perfekcji i wypolerowana do wspaniałego blasku. Zaprojektowana, aby zapewnić maksymalną kontrolę i optymalną wydajność. Starannie skonstruowana, aby wnieść 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.



Glass Sparkle Black (YVB)

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 zazębieciem
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

Kompletny 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 dumny i zadowolonym właścicielem.

SUPER
SPORT

POWER
NAKED

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS



GSX-S1000 GSX-S1000F GSX-S750 GSX-S125 SV650

GSX-S 1000 (GSX-S1000A/ZA)

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 (YSF)
Na zdjęciu: GSX-S1000ZA



Metallic Mat Black No.2 (YKV)
Na zdjęciu: GSX-S1000A



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: GSX-S1000ZA



Metallic Oort Gray No.3 / Metallic Mat Black No.2 (BN8)
Na zdjęciu: GSX-S1000ZA

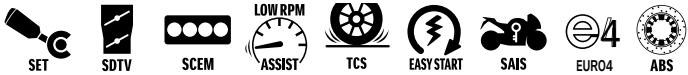


Przekrój silnika

Światło przednie

Kierownica Renthal Fatbar

Wyświetlacz LCD
Na zdjęciu: GSX-S1000A



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	2 115 mm
Szerokość całkowita	795 mm
Wysokość całkowita	1 080 mm
Rozstaw osi	1 460 mm
Prześwit	140 mm

Wysokość siedziska	810 mm
Masa własna	210 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	17,0 L

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

Więcej niż Sportbike

Te same geny legendy klasy Supersport dziedziczy jeszcze inny roadster. Pod smukłą owiewką tej ekscytującej 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.



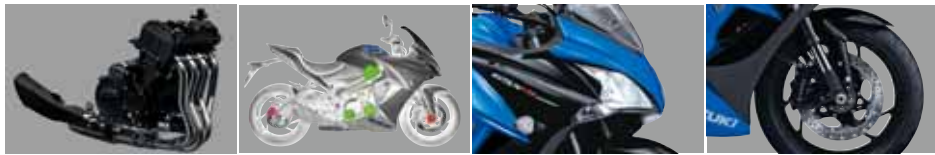
Metallic Triton Blue / Glass Sparkle Black (KEL)
Na zdjęciu: GSX-S1000FA



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



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: GSX-S1000FZA

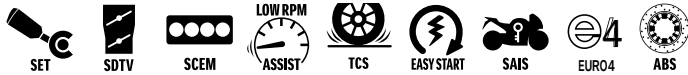


Chłodzony cieczą silnik 999 cm³

Suzuki Traction Control System (STCS)

Reflektor przedni

Zacisk przedniego hamulca (Brembo)



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	2 115 mm
Szerokość całkowita	795 mm
Wysokość całkowita	1 180 mm
Rozstaw osi	1 460 mm
Prześwit	140 mm

Wysokość siedziska	810 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	17,0 L

SUPER
SPORT

POWER
NAKED

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

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

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 (YSF)
Na zdjęciu: GSX-S750ZA



Pearl Glacier White (YVW)
Na zdjęciu: GSX-S750ZA



Metallic Mat Black No.2 (YKV)
Na zdjęciu: GSX-S750A



Pearl Glacier White / Glass Sparkle Black (AGT)
Na zdjęciu: GSX-S750ZA



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



Kompletny panel LCD



Reflektor przedni



Sekcja łącząca ramię wahacza



SDTV



SCEM



LOW RPM ASSIST



TCS



EASY START



SAIS



EURO4



ABS*

* Tylko GSX-S750A/ZA

Silnik	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność	749 cm ³
Skok x średnica	72,0 mm x 46,0 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa ze stałym zazębieniem
Długość całkowita	2 125 mm
Szerokość całkowita	785 mm
Wysokość całkowita	1 055 mm
Rozstaw osi	1 455 mm
Prześwit	135 mm
Wysokość siedziska	820 mm

Masa własna	211 kg [GSX-S750Z] 213 kg [GSX-S750A/ZA]
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: 180/55ZR17M/C (73W), bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	16,0 L

GSX-S 125 (GSX-S125A/XA)

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.



Metallic Mat Fibroin Gray / Solid Black 50% Gloss (BW4)
Na zdjęciu: GSX-S125A



Pearl Brilliant White (YUH)
Na zdjęciu: GSX-S125XA



Metallic Triton Blue (YSF)
Na zdjęciu: GSX-S125XA



Nowoczesna jednostka napędowa



Wielofunkcyjny panel instrumentów LCD



Suzuki Easy Start System



Dodatkowe zabezpieczenie stacyjki



SCEM



EASY START



EURO4



ABS

Silnik	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność	124 cm ³
Skok x średnica	62,0 mm x 41,2 mm
Skrzynia 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
Prześwit	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

SV650

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.



Metallic Mystic Silver (YMD)



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Glass Sparkle Black (YVB)



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



14,5 l zbiornik paliwa



Wielofunkcyjny wyświetlacz LCD



Suzuki Easy Start System



SDTV



SCEM



LOW RPM ASSIST



EASY START



EURO4



ABS*

* Tylko SV650A

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	760 mm
Wysokość całkowita	1 090 mm
Rozstaw osi	1 445 mm
Prześwit	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



SUPER
SPORT

POWER
NAKED

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

SPORT ADVENTURE TOURER



V-STROM 1050XT

V-STROM 1050

V-Strom 650XT

V-Strom 650

Na zdjęciu zostały pokazane motocykle
z dodatkowymi akcesoriami.

V-STROM 1050 XT V-STROM 1050
(DL1050RC,RQ)



Champion Yellow No.2 (YU1)
Na zdjęciu: DL1050RC

NOWOŚĆ



Pearl Brilliant White / Glass Blaze Orange (B1F)
Na zdjęciu: DL1050RC



Glass Sparkle Black (YVB)
Na zdjęciu: DL1050RC



Glass Sparkle Black (YVB)
Na zdjęciu: DL1050RQ



Glass Sparkle Black / Pearl Brilliant White (B1G)
Na zdjęciu: DL1050RQ



Glass Sparkle Black / Solid Iron Gray (BTH)
Na zdjęciu: DL1050RQ



* Tylko DL1050RC

Najwyższy poziom

Uwolnij się od zgiełku miasta i ruszaj przed siebie! Niech nowoczesny i świetnie wyposażony V-Strom 1050 towarzyszy Ci w każdej wielkiej wyprawie pełnej niezapomnianych przygód.

Silnik	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC, 90° V-twin
Pojemność	1 037 cm ³
Skok x średnica	100,0 mm x 66,0 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa ze stałym zazębeniem
Długość całkowita	2 265 mm
Szerokość całkowita	940 mm [DL1000RC] 870 mm [DL1000RQ]
Wysokość całkowita	1 465 mm [DL1000RC] 1 515 mm [DL1000RQ]
Rozstaw osi	1 555 mm
Prześwit	160 mm [DL1000RC] 165 mm [DL1000RQ]
Wysokość siedziska	850 mm [DL1000RC] 855 mm [DL1000RQ]
Masa własna	247 kg [DL1000RC] 236 kg [DL1000RQ]
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



Suzuki Intelligent Ride System

Inteligentny system wspomagania jazdy Suzuki (S.I.R.S.) obejmuje aktywny układ hamulcowy Motion Track Brake System z dwuzakresowym systemem ABS, asystent zatrzymywania i ruszania pod górę Hill Hold Control, system kontroli jazdy po pochyłości Slope Dependent Control, funkcję sterowania hamulcami w zależności od obciążenia motocykla Load Dependent Control, tempomat, system wyboru trybu jazdy Suzuki Drive Mode Selector - SDMS, oraz kontrolę trakcji. System S.I.R.S. dzięki współpracy wielu niezależnych układów wspomaga użytkowników w codziennym użytkowaniu motocykla i zwiększa ich wygodę.



Zaawansowany technicznie silnik V2

Chłodzony cieczą widlasty silnik DOHC o pojemności 1037 cm³ 90° został poddany kolejnym pracom konstrukcyjnym. Nowa jednostka napędowa spełnia nowe normy kontroli emisji spalin Euro 5 i osiąga dużą moc przy niskim zużyciu paliwa. Głęboki, basowy dźwięk widlastego silnika uprzyjemnia każdą podróż a wysoki moment obrotowy wspomaga efektywność jazdy. Nie ważne dokąd podążasz – nowe serce Suzuki V-Strom 1050 dostarczy Ci mnóstwo niezapomnianych wrażeń.



Wielofunkcyjny zestaw wskaźników

Nowoczesny zestaw z ekranem LCD dostarcza Ci wszelkich niezbędnych informacji podczas jazdy. Przejrzysty i intuicyjny w obsłudze wyświetlacz zawiera prędkościomierz, obrotomierz, wskaźnik położenia biegu, licznik kilometrów, licznik podróży (A, B), wskazanie chwilowego zużycia paliwa, średnie zużycie paliwa, zasięg, wskaźnik poziomu paliwa, wskaźnik temperatury płynu chłodzącego silnik, wskaźnik temperatury powietrza otoczenia, zegar, miernik napięcia, przypomnienie serwisowe, wskaźnik wyboru trybu SDMS, wskaźnik wyboru trybu kontroli trakcji, wskaźnik tempomatu, wskaźnik wyboru trybu ABS, wskaźnik złączenia systemu poruszania się po wzniesieniu, lampka kontrolna prędkości obrotowej silnika, lampka kontrolna możliwego obciążenia nawierzchni, lampki kontrolne kierunkowskazy, światła drogowych oraz lampkę kontrolną biegu neutralnego.



Tempomat

Suzuki V-Strom 1050 wyposażony jest w tempomat ułatwiający pokonywanie dużych odległości bez konieczności ciągłego kontrolowania prędkości za pomocą manetki gazu. Układ oparty jest na systemie drive-by-wire, w którym zrezygnowano z zastosowania tradycyjnej linki gazu. Prędkość ustalana jest za pomocą przełącznika umieszczonego w pobliżu manetki przyspieszenia.

*wyposażenie standardowe wersji XT

SUPER
SPORT

POWER
NAKED

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

V-Strom 650XT V-Strom 650

(DL650XA/A)



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



Pearl Glass Sparkle Black (YVB)
Na zdjęciu: DL650XA



Pearl Vigor Blue (YKY)
Na zdjęciu: DL650XA



Solid Iron Gray (YUD)
Na zdjęciu: DL650A



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: DL650A



Glass Sparkle Black (YVB)
Na zdjęciu: DL650A

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.

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 zazębeniem
Długość całkowita	2 275 mm
Szerokość całkowita	910 mm [DL650XA] 835 mm [DL650A]
Wysokość całkowita	1 405 mm
Rozstaw osi	1 560 mm
Prześwit	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



Wyrafinowany 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 „górkę”.



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 ulokowanej 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 czytelnego i łatwego w obsłudze wyświetlacza, stosowanego również w wersji V-Strom 1000.

WYBIERZ STYL SUZUKI

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

SUPER
SPORT

POWER
NAKED

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS



SCOOTER



BURGMAN 400 BURGMAN 125 Address

BURGMAN 400

(AN400A)



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Pearl Glacier White (YWW)



Metallic Mat Stellar Blue (YUA)



Sportowa elegancja

Pasuje jak szyty 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.

Silnik	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność	400 cm ³
Skok x średnica	81,0 mm x 77,6 mm
Skrzynia 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	13,5 L



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, a tymczasem kojarzony z modelami z rodziny BURGMAN.



Tylne zawieszenie Monoshock

Tylne zawieszenie, składające się z pojedynczego wahacza wlezonego 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.
** 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.

SUPER
SPORT

POWER
NAKED

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

BURGMAN 125 (UH125A)

Miejski spryciarz

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



New Titan Black (YNR)



Pearl Brilliant White (YUH)



Metallic Mat Platinum Silver (ZRP)



Mocny i oszczędny silnik



Przedni schowek z gniazdem zasilania



Schowek pod siedziskiem



Wielofunkcyjny panel wskaźników



Silnik	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, SOHC
Pojemność	125 cm ³
Skok x średnica	57,0 mm x 48,8 mm
Skrzynia biegów	CVT
Długość całkowita	2 055 mm
Szerokość całkowita	740mm
Wysokość całkowita	1 355 mm
Rozstaw osi	1 465 mm
Prześwit	130 mm
Wysokość siedziska	735 mm

Masa własna	162 kg
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 (UK110NM)

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 zamienią każdą podróż – do szkoły, biura czy na zakupy – w czystą przyjemność.



Pearl Brilliant White (YUH)



Metallic Triton Blue (YSF)



Mocny i oszczędny silnik



Układ wtryskowy z 6 czujnikami



Schowek pod siedziskiem



Przednia kieszeń



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	99 kg [UK110NE] 100 kg [UK110NM]
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe Tyl: Wahaczowe, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
Hamulce	Przód: Tarcze Tyl: Bębnowe
Opony	Przód: 80/90-14M/C 40P, bezdętkowe Tyl: 90/90-14M/C 46P, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	5,2 L

SUPER
SPORTPOWER
NAKED

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS



RM-Z450 RM-Z250

Profesjonalny kierowca na zamkniętym torze.

RM-Z 450



Champion Yellow No.2 (YU1)



Zwycięskie saldo

W swojej istocie motocross wymaga wyścigowej maszyny zdolnej wykonać trzy kluczowe rzeczy: jechać, 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.

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



Nowy amortyzator przedni SHOWA

Udoskonalona przednie zwieszenie SHOWA ze sprężynami śrubowymi zastąpiło dotychczasowe rozwiązanie typu SFF wykorzystywane w poprzedniej generacji modelu RM-Z450. Unowocześniony widelec oparty jest na podobnych założeniach konstrukcyjnych, jednak poprzez zastosowanie elementów o większych przekrojach jego walory użytkowe uległy znacznej poprawie.



Amortyzator tylnego zawieszenia typu BFRC

Zewnętrzny zbiornik wyrównania ciśnienia w amortyzatorze BFRC powoduje stabilną, płynną pracę amortyzatora tylnego zawieszenia poprzez lepszą regulację ciśnienia i stabilizację przepływu oleju. Takie rozwiązanie dodatnie wpływa na polepszenie traktacji motocykla zarówno podczas szybkiej jazdy jak i pokonywania nierówności zwiększając walory użytkowe tylnego zawieszenia.



Układ kontroli startu S-HAC

Układ kontroli startu S-HAC w RM-Z450 monitoruje pozycję przepustnicy i wybranego biegu w celu dostosowania momentu zapłonu dla uzyskania maksymalnego przyspieszenia w trzech krytycznych etapach zawodów motocrossowych: Począwszy od ruszenia z bramki startowej, poprzez jak najbardziej efektywne przyspieszanie na nawierzchniach o różnej przyczepności. Dostępne są trzy ustawienia systemu - tryb A dla twardszych nawierzchni, tryb B dla nawierzchni luźniejszych oraz tryb wyłączenia systemu.



Szprychowane obręcze

Lżejsze felgi i opony Bridgestone zwiększają przyczepność dla poprawy zwinności i kontroli podczas zawodów motocrossowych.

SUPER
SPORT

POWER
NAKED

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

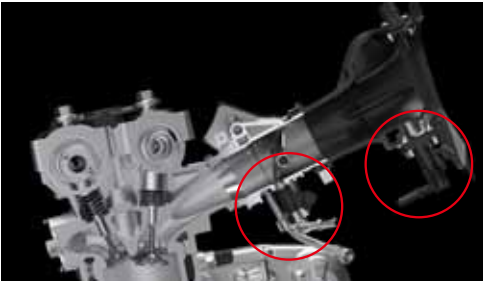
MOTO
CROSS



RM-Z 250



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 zasiadliśmy do dalszej pracy, by jeszcze bardziej ulepszyć go na sezon 2019. Rama i wahacz są zupełnie nowe, a w aluminiowym ramie zastosowano kwadratowe, puste profile, pozbywając 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 zwięźlający się przekrój poprzeczny bez żadnego spawania, dzięki czemu nowy zestaw jest równie sztywny w przypadku cieńszych 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 wybaczła najmniejszej słabości. Właśnie dlatego całkowicie przeprojektowaliśmy i stworzyliśmy zupełnie nowy RM-Z250. Aby osiągnąć cel, niezbędna jest właściwa równowaga układu "jedź, 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 zawieszaniu, zapewniającemu jeszcze lepsze prowadzenie. Zupełnie nowy wygląd i długa lista szeregi unnych aktualizacji, uczyniła go najsilniejszą maszyną w swojej klasie. Uważaj ... RM-Z250 jest tutaj!

Silnik	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność	249 cm ³
Skok x średnica	77,0 mm x 53,6 mm
Skrzynia 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

SUPER
SPORT

POWER
NAKED

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. 36 cm³, przymocowanego do rowerowej ramy. Unikatawa przekładnia zastosowana w Power Free pozwalała kierowcy pedałowac i napędzać 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 500 cm³. 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.



1999

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



1900 1950



1909

Michio Suzuki otwiera w niewielkiej, nadmorskiej wiosce Hamamatsu, w prefekturze Shizuoka, firmę zajmującą się produkcją krosien. Małutki 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.



1960



1965

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.

1980



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.

1990



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 wysrubowanych 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-F, skrócono całą konstrukcję i zmniejszono rozstaw osi, zapewniając doskonałą manewrowość maszynie, która ważyła zaledwie 179 kg.



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 osiąggów, 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 generacje 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.



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. Siła 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 rękodziela, podobnego temu, jakie jest niezbędne do wykucia prawdziwego, samurajskiego miecza, od którego ten model wzięł swoją nazwę.



2019

Suzuki wygrywa dwa wyścigi w GP Ameryki i GP Wielkiej Brytanii (Suzuki GSX-RR) co dodaje nowej energii zespołowi Suzuki Ecstar.



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.



2010



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.

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 osiąggach. 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 osiąggów i prowadzenia silnik 645cc V-Twin został przekonstruowany, oferując lepsze parametry w dolnym i średnim zakresie obrotów, oraz mniejsze spalanie i emisję spalin.



2016

Suzuki zwycięża w GP Wielkiej Brytanii w zaledwie dwa lata po powrocie do serii MotoGP w roku 2014.



2020



2019

Premiera zupełnie nowych modeli V-Strom 1050 oraz V-Strom 1050XT podczas międzynarodowej wystawy motocykli EICMA w Mediolanie.



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 te same 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 osiągnięć, 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.

Informacje dotyczące bezpieczeństwa

MOTOCROSS

RM-Z450 i RM-Z250 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.
- Ciesz się bezpieczną jazdą.
- Nigdy nie jedź pod wpływem alkoholu lub innych substancji odurzających.

Nr. KAT. 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!