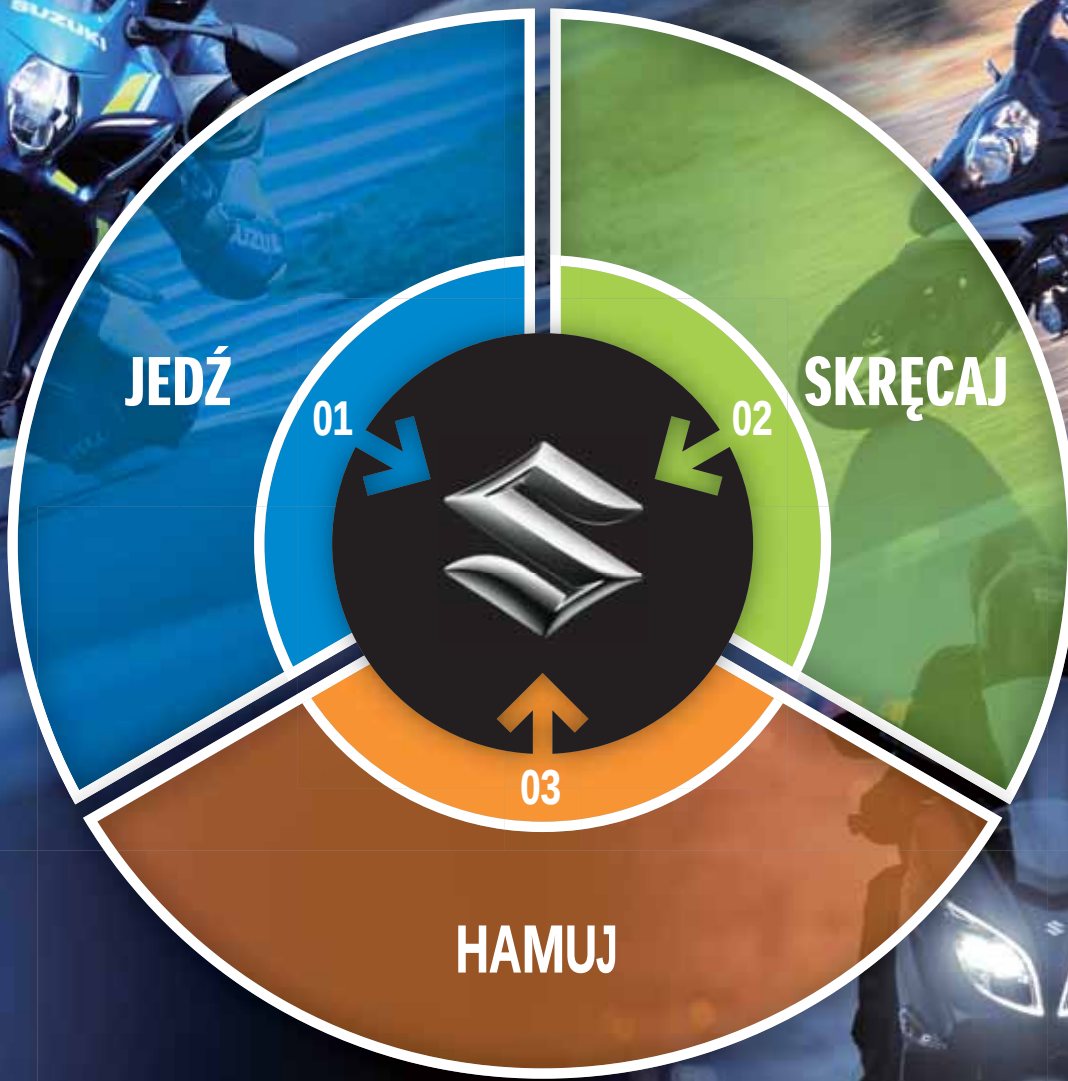




MOTOCYKLE SUZUKI

2018



MOTTO SUZUKI

Naszym głównym celem jest zapewnienie wszystkim użytkownikom doskonałych wrażeń z jazdy. Dział projektowy Suzuki skupia swoje wysiłki na użytkowniku, dlatego nieustannie opracowujemy nowe rozwiązania techniczne oparte na tej filozofii. Poczucie jedności z maszyną sprawia, że jazda jest jeszcze bardziej emocjonująca. A w Suzuki dbamy o ciągły rozwój.

* Zdjęcie zawiera wyposażenie opcjonalne.

JEDŹ

01

Dzięki ulepszaniu każdego aspektu jazdy oraz ciągłemu poszukiwaniu optymalnego projektu silnika, który jednocześnie zapewniałby doskonałe osiągi i nie obciążał środowiska naturalnego, wciąż dążymy do zrewolucjonizowania sposobu, w jaki użytkownicy cieszą się z naszych maszyn, i do stworzenia wspaniałych wspomnień z jazdy.



SKRĘCAJ

02

Dbamy o zwrotność i lepsze poczucie jedności z motocyklem, ponieważ chcemy, by kierowca miał więcej frajdy z pokonywania zakrętów. Chcemy dać mu radość nieograniczonej, swobodnej kontroli nad torem jazdy.



*Zdjęcie zawiera wyposażenie opcjonalne

HAMUJ

03

Sprawne hamulce umożliwiają pewniejszą jazdę i perfekcyjne pokonywanie zakrętów. Staramy się, by zatrzymywanie motocykla było zjednoczeniem woli kierowcy i ruchu maszyny, zapewniając poczucie komfortu i pewności w każdej sytuacji.



DUSZA SUZUKI NAPĘDZA TWÓJ MOTOCYKL

Produkty pełne wartości

W ciągu 109 lat produkcji, w tym 66 lat działalności produkcyjnej, motocykli, zawsze przyświecała nam idea tworzenia produktów pełnych wartości. Ufamy, że nasza pasja i nasz entuzjazm przełożą się na przyjemność i emocje, a duma z wyprodukowania motocykla stanie się dumą z jego posiadania.

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

HISTORIA SUZUKI

Rozwój
wraz z klientami

1952

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



1962

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



1971

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



1981

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



1993

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



1900



1909

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

1950



1958

Po raz pierwszy pojawia się charakterystyczny znak handlowy Suzuki „S”.

1960



1965

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

1970



1976

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

1980



1985

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

1990

1999

Suzuki po raz kolejny zrywa z konwencją w nowym modelu GSX1300R Hayabusa. Wspaniały rzędowy, czterocylindrowy, chłodzony cieczą silnik DOHC o pojemności 1298 cm³, który napędzał motocykl Hayabusa, stanowił ucieleśnienie inżynierii wolnej od kompromisów. Najbardziej charakterystycznymi cechami Hayabusy były aerodynamiczne kształty i doskonałe zrównoważenie osiągnięć silnika z możliwościami trakcyjnymi na drodze w szerokim zakresie rozwijanych prędkości.



2001

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



2008

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



2012

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



2016

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



2000



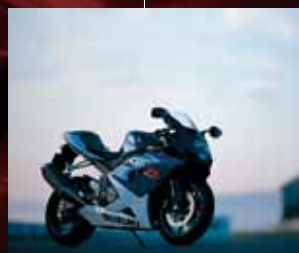
1996

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



2000

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



2005

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

2010



2009

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



2013

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



2017

Michael Dunlop wygrywa Isle of Man Senior TT na Suzuki GSX-R1000.

MARKA SUZUKI



Jeśli spojrzymy na życie jak na długą opowieść,
motocykl staje się partnerem bohatera
– zaufanym partnerem.

Suzuki oferuje szeroką gamę zróżnicowanych modeli
zaprojektowanych tak, by każdy mógł dobrać partnera
do swojej historii.

GSXR

SUPER SPORT

GSX-S

STREET



GSX-S1000 ABS



GSX-S1000F ABS



GSX-S750 ABS

RM-Z

MOTOCROSS



RM-Z450



RM-Z250

V-Strom

SPORT ADVENTURE TOURER



V-Strom1000XT ABS



V-Strom1000 ABS



V-Strom650XT ABS



GSX-R1000R ABS



GSX-R1000 ABS



GSX-R125 ABS

GSX 250R



STREET

GSX250R



GSX-S125 ABS

SV

STREET



SV650X ABS



SV650 ABS

BURGMAN



BURGMAN650 ABS



BURGMAN400 ABS



BURGMAN125 ABS

Address

SCOOTER



Address



V-Strom650 ABS



V-Strom250

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



Suzuki Exhaust Tuning

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



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.



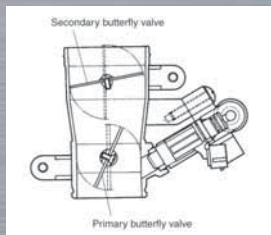
Ride By Wire

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, oddzielnymi 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

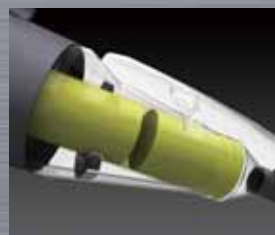
Wloty powietrza Suzuki Ram Air-Direct (SRAD) umieszczone są w centralnej części owiewki czołowej, zwiększając sprawność układu dolotowego. To z kolei oznacza wyższą moc podczas jazdy z dużą prędkością.

* 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.

Materiały cyfrowe



Widok 360°



Suzuki
VR Experience



Biblioteka wideo



W DROGĘ Z SUZUKI

K O L E K C J A S U Z U K I 2 0 1 8





SUPER SPORT

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

SERIA GSX-R

GSX-R 1000R
ABS

GSX-R 1000
/ABS

Rządź na torze

To maszyna zaprojektowana od przekucia prostej zasady – „jedź, skręcaj, hamuj” – w potężne połączenie przyspieszenia, zwrotności i siły hamowania, które sprawia, że z całej rodziny GSX-R daje najwięcej zabawy. Miej pewność, że – jeśli jesteś na niego gotowy – z GSX-R1000 będziecie rządzić na torze.



Glass Sparkle Black (YVB)
Na zdjęciu: GSX-R1000RZA
(tylko GSX-R1000RZA)



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: GSX-R1000A



Metallic Mat Black (YKV)
Na zdjęciu: GSX-R1000A
(tylko GSX-R1000A)



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



Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	1 000 cm ³
Średnica x skok tłoka	76,0 mm x 55,1 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zazębeniem stałym
Długość całkowita	2 075 mm
Szerokość całkowita	705 mm
Wysokość całkowita	1 145 mm

Rozstaw kół	1 420 mm
Prześwit	130 mm
Wysokość siedzenia	825 mm
Masa własna	202 kg [GSX-R1000A] 203 kg [GSX-R1000RA/RZA]
Zawieszenie	Przód: Odwrócony widelec teleskopowy, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe

*1 Tylko dla GSX-R1000RA/RZA i GSX-R1000A *2 Tylko dla GSX-R1000RA/RZA

Hamulce	Przód: Tarczowy, podwójny Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe Tył: 190/55ZR17M/C (75W), bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	16,0 l



Kompaktowy silnik

Zespół projektowy od początku był zgodny co do założeń. Nowy silnik ma wchodzić na wyższe obroty i oddawać więcej mocy, jednocześnie zachowując doskonałą moc w niskim i średnim zakresie. Ma być kompaktową i lekką rzędową czwórką, DOHC, z łańcuchem rozrządu i czterema tytanowymi zaworami w każdym cylindrze, ustawionymi pod ostrym kątem. Krótki skok tłoka, wyższy stopień sprężania i obroty maksymalne to główne cechy tego silnika.



Czujnik IMU mierzący ruch motocykla

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



Kompaktowa rama

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



Nieźródlna aerodynamika

Bardziej opływowa sylwetka GSX-R1000 została zainspirowana doświadczeniami zdobytymi w wyścigach MotoGP. Nowy GSX-R1000 jest smuklejszy i bardziej aerodynamiczny, co ułatwia jego prowadzenie i zwiększa prędkość maksymalną na torze. Zdjęcie przedstawia model L7

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

GSX-R 125 (GSX-R125A/XA)

GSX-R – rewolucja w klasie Lightweight

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



Brilliant White (YUH)
Na zdjęciu: GSX-R125A



Solid Black 50% Gloss (291)
Na zdjęciu: GSX-R125A



Metallic Triton Blue (YSF)
Na zdjęciu: GSX-R125XA



Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	124 cm ³
Średnica x skok tłoka	62,0 mm x 41,2 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2 020 mm
Szerokość całkowita	700 mm
Wysokość całkowita	1 075 mm

Rozstaw kół	1 300 mm
Prześwit	160 mm
Wysokość siedzenia	785 mm
Masa własna	134 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe
	Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe

Hamulce	Przód	Tarczowy
	Tył	Tarczowy
Opony	Przód	90/80-17M/C, bezdętkowe
	Tył	30/70-17M/C, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	11,0 l	



Światła przednie i pozycyjne LED

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



Nowoczesny silnik

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



Układ wydechowy

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



Bezkluczkowy zapłon z funkcją Answer-Back*

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

* Funkcja dostępna w specyfikacji australijskiej.

STREET



SV650X ABS

NOWOŚĆ



SUPER
SPORT

Wszystkie drogi należą do Ciebie

Jeśli chcesz ruszyć w drogę na sportowym motocyklu w stylistyce cafe racera, SV650X jest dla Ciebie. Dzięki wspaniałemu brzmieniu silnikowi V-Twin zamkniętemu w smukłej, lekkiej ramie SV650X łączy moc i zwinność z klasycznym wyglądem cafe racera. Nieważne, czy w krótkich podjazdach w korku, czy na długiej wiejskiej drodze, motocykl sprawia niezwykłą radość z jazdy. Niezależnie od tego, gdzie go zaparkujesz, stylistyka retro SV650X przyciągnie spojrzenia stylową osłoną lampy, siedzeniem typu tuck-and-roll, czarnymi podnóżkami kierowcy i pasażera. A na swojej ulubionej serpentynie docenisz radość z mocy i ze zwrotności SV650X.



Glass Sparkle Black / Metallic Oort Gray No.3 (BD7)



Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	645 cm ³
Średnica x skok tłoka	81,0 mm x 62,6 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2 140 mm
Szerokość całkowita	730 mm
Wysokość całkowita	1 090 mm
Rozstaw kół	1 445 mm
Prześwit	135 mm

Wysokość siedzenia	790 mm
Masa własna	198 kg
Zawieszenie	Przód Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe
	Tył Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód Tarczowy, podwójny
	Tył Tarczowy
Opony	Przód 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe
	Tył 160/60ZR17M/C (69W), bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	14,5 l

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

SV650X ABS SV650 ABS GSX-S1000/ABS GSX-S1000F ABS
GSX-S750 ABS GSX-S 125 ABS GSX250R ABS

* Zdjęcie zawiera wyposażenie opcjonalne.

SERIA SV



Stylowa osłona lampy przedniej

Okrągła wieloogniskowa lampa przednia otoczona jest stylową osłoną. Rowki po jej bokach nawiązują do wyścigowej tradycji, podkreślając charakter SV650X.



Opcjonalne światła przeciwmgienne

Przeciwmgienne lampy LED zostały dopasowane stylem do osłony i podkreślają silny charakter SV650X. Światła wyposażone są w jasne lampy LED o doskonałej charakterystyce dystrybucji światła.



Kierownica clip-on

Kierownica clip-on zachęca do przyjęcia sportowej pozycji i nawiązuje do historii pierwszych motocykli typu cafe racer.



Siedzenie tuck-and-roll

Wąskie, opływowe siedzisko nadaje motocyklowi sznyt retro. Wyściełane miękkim materiałem, zmniejsza uczucie zmęczenia nawet przy sportowej pozycji kierowcy.



* Zdjęcie zawiera wyposażenie opcjonalne.



* Zdjęcie zawiera wyposażenie opcjonalne.

SV650/ABS

Radość V-Twin 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 doskonale. Podniesienie osiągnięć na wyższy poziom dzięki innowacjom Suzuki sprawia, że najnowsza wersja SV650 zawieszę poprzeczkę jeszcze wyżej.



Metallic Triton Blue / Pearl Glacier White (AGQ)



Glass Sparkle Black (YVB)



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



SDTV



SCEM



LOW RPM ASSIST



ABS



EASY START



SAIS



EURO4

Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	645 cm ³
Średnica x skok tłoka	81,0 mm x 62,6 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2 140 mm
Szerokość całkowita	760 mm
Wysokość całkowita	1 090 mm
Rozstaw kół	1 445 mm
Prześwit	135 mm

Wysokość siedzenia	785 mm
Masa własna	198 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy, podwójny Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe Tył: 160/60ZR17M/C (69W), bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	14,5 l



Chłodzony cieczą silnik DOHC 90° V-Twin o pojemności 645 cm³



Zbiornik paliwa o pojemności 14,5 litra.



Tylna lampa zespolona LED



Suzuki Easy Start System

SERIA GSX-S

GSX-S1000 ABS (GSX-S1000A/ZA)



Sportowy roadster czystej krwi

Z DNA legendy klasy supersport powstał czystej krwi sportowy roadster. Model GSX-S1000. Motocykl stworzony, by fascynować. Ta wyposażona w silnik i większość głównych podzespołów modelu GSX-R1000 maszyna odda pod Twoją kontrolę osiągi światowej klasy.



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



Glass Sparkle Black /
Candy Daring Red (AV4)
Na zdjęciu: GSX-S1000A



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



Przekrój silnika



Lampa przednia



Kierownica Renthal Fatbar®



Rozbudowany wyświetlacz LCD
Na zdjęciu: GSX-S1000A



SET



SDTV



SCFM



ASSIST



ABS*



TCS



EASY START



SAIS



EURO4

Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	999 cm ³
Średnica x skok tłoka	73,4 mm x 59,0 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2 115 mm
Szerokość całkowita	795 mm
Wysokość całkowita	1 080 mm
Rozstaw kół	1 460 mm
Prześwit	140 mm
Wysokość siedzenia	810 mm

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

GSX-S1000F ABS (GSX-S1000FA)



Więcej niż sportowy motocykl

Z DNA legendy klasy supersport zrodziła się kolejna wariacja czystej krwi sportowego roadstera. Smukłe owiewki skrywają porywającą maszynę z silnikiem i większością podzespołów zachwycającego świat GSX-R1000. Wszystko w wygodnej formie przeznaczonej do dawania przyjemności z jazdy po drogach. Daj się ponieść legendarnym osiągom. GSX-S1000F to więcej niż sportowy motocykl.



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



Glass Sparkle Black /
Candy Daring Red (AV4)
Na zdjęciu: GSX-S1000FA



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: GSX-S1000FA



Chłodzony cieczą silnik 999 cm³



System kontroli trakcji Suzuki (STCS)



Tylna lampa LED



Zacisk przedniego hamulca
Brembo



SET



SDTV



SCFM



ASSIST



ABS



TCS



EASY START



SAIS



EURO4

Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	999 cm ³
Średnica x skok tłoka	73,4 mm x 59,0 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2 115 mm
Szerokość całkowita	795 mm
Wysokość całkowita	1 180 mm
Rozstaw kół	1 460 mm
Prześwit	140 mm
Wysokość siedzenia	810 mm

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

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

SERIA GSX-S

GSX-S 750 ABS (GSX-S750/A/ZA)

Niepokonany drapieżnik

Poczuj, jak moc silnika GSX-R przyspiesza bicie serca. Nie daj się pokonać zakrętom. Napędzany legendarnym silnikiem klasy supersport. Uzbrojony w najnowsze technologie. Stworzony do panowania na ulicach. Zbudowany, by władać sportowymi nakedami. GSX-750 – niepokonany drapieżnik.



Metallic Triton Blue / Glass Sparkle Black (KEL)
Na zdjęciu: GSX-S750/A



Glass Sparkle Black / Candy Daring Red (AV4)
Na zdjęciu: GSX-S750/A



Metallic Mat Black No.2 (YKV)
Na zdjęciu: GSX-S750/ZA



Większa moc i niższa emisja
– najlepsze połączenie dwóch światów



Rozbudowany wyświetlacz LCD



Lampa przednia



Wahacz z napinaczem tańcucha



Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	749 cm ³
Średnica x skok tłoka	72,0 mm x 46,0 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2 125 mm
Szerokość całkowita	785 mm
Wysokość całkowita	1 055 mm
Rozstaw kół	1 455 mm
Prześwit	135 mm
Wysokość siedzenia	820 mm

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

GSX-S 125 ABS (GSX-S125A/XA)

GSX-S, rewolucja w klasie Lightweight

Suzuki od ponad trzydziestu lat definiuje osiągi motocykli sportowych. Wszystko zaczęło się od legendarnej serii GSX-R, której światowa kariera wiąże się z ponad milionem sprzedanych motocykli. Inżynierowie Suzuki, którzy poświęcili się GSX-R, podchodzą do swojej pracy bardzo poważnie: każdy motocykl GSX-R musi być lekki i najlepszy w swojej klasie. Musi być niepokonany. Inżynierowie Suzuki wykorzystali swoje doświadczenie, przenosząc założenia konstrukcyjne serii GSX-R do nowego lekkiego motocykla z silnikiem o pojemności 125 cm³, opartego na rewolucyjnym GSX-R125.



Solid Black 50% Gloss (291)
Na zdjęciu: GSX-S125A



Stronger Red / Titan Black (GTA)
Na zdjęciu: GSX-S125A



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



Światła przednie i pozycyjne LED



Projekt silnika wsparty
osiągnięciami nauki



Rozbudowany wyświetlacz LCD



System Suzuki Easy Start
z blokadą kluczyka



Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	124 cm ³
Średnica x skok tłoka	62,0 mm x 41,2 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2 020 mm
Szerokość całkowita	745 mm
Wysokość całkowita	1 040 mm
Rozstaw kół	1 300 mm
Prześwit	155 mm

Wysokość siedzenia	785 mm
Masa własna	133 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 90/80-17M/C, bezdętkowe Tył: 130/70-17M/C, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	11,0 L



GSX 250R / ABS (GSX250R/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. Poczuć się wyjątkowo i podążaj dokądkolwiek zechcesz. Z nowym GSX250R poznasz nowe poziomy satysfakcji.



SUPER
SPORT



Pearl Nebular Black (YAY)
Na zdjęciu: GSX250R/A



Metallic Triton Blue No.2 (QHV)
Na zdjęciu: GSX250RZ/ZA



Silnik Parallel Twin 248 cm³



Rozbudowany wyświetlacz LCD



Charakterystyczne lampy
pozycyjne



Stylowa lampa tylna

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

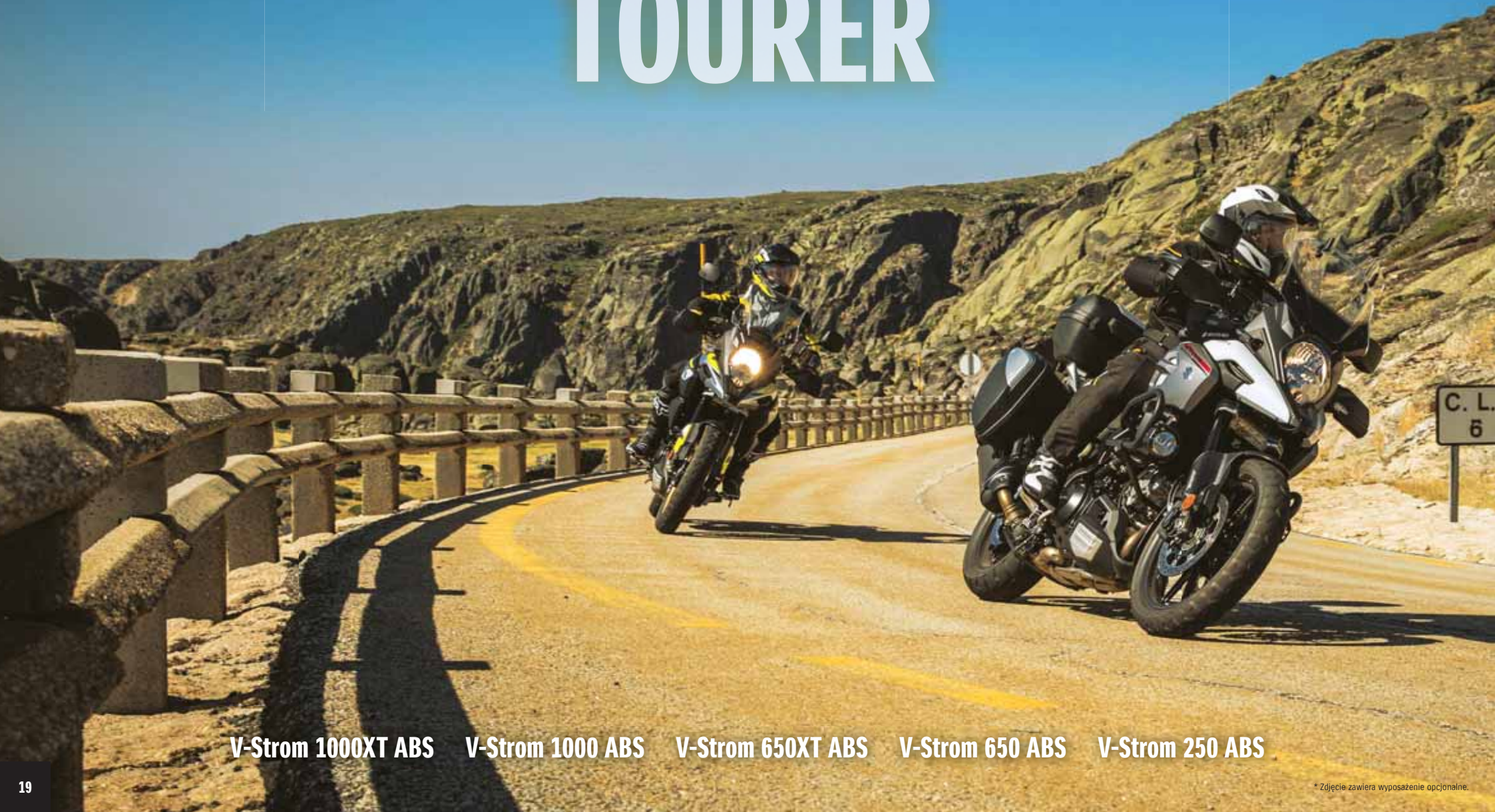


* Tylko GSX250RA/ZA

Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, SOHC
Pojemność skokowa	248 cm ³
Średnica x skok tłoka	53,5 mm x 55,2 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2 085 mm
Szerokość całkowita	740 mm
Wysokość całkowita	1 110 mm
Rozstaw kół	1 430 mm
Prześwit	160 mm
Wysokość siedzenia	790 mm

Masa własna	181 kg	[GSX250RA/ZA]
Zawieszenie	Przód	Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe
	Tył	Wahacz, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód	Tarczowy
	Tył	Tarczowy
Opony	Przód	110/80-17M/C 57H, bezdętkowe
	Tył	140/70-17M/C 66H, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	15,4 l	

SPORT ADVENTURE TOURER



V-Strom 1000XT ABS

V-Strom 1000 ABS

V-Strom 650XT ABS

V-Strom 650 ABS

V-Strom 250 ABS

* Zdjęcie zawiera wyposażenie opcjonalne.

SERIA V-Strom

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

Wznieść się jeszcze wyżej

Dość mocy do pokonywania stromych górskich dróg, nawet z pasażerem i bagażami. Wysokiej klasy technologia nie zawiedzie Cię w najbardziej wymagających sytuacjach, byś mógł komfortowo jechać aż po horyzont. Połączenie luksusowego doświadczenia z użytecznością w prawdziwym świecie. Relaks i luksus poniosą Cię ku przysgodzie. Nie potrzebujesz niczego więcej. V-Strom 1000 ABS.



Glass Sparkle Black (YVB)
Na zdjęciu: DL1000XA



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: DL1000A



Metallic Oort Gray No.3 (QEB)
Na zdjęciu: DL1000A



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



Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	1037 cm ³
Średnica x skok tłoka	100,0 mm x 66,0 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zazębeniem stałym
Długość całkowita	2 280 mm
Szerokość całkowita	930 mm
Wysokość całkowita	1 470 mm

Rozstaw kół	1 555 mm
Prześwit	165 mm
Wysokość siedzenia	850 mm
Masa własna	233 kg [DL1000XA] 232 kg [DL1000A]
Zawieszenie	Przód: Odwrócony widelec teleskopowy, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy

Hamulce	Przód: Tarczowy, podwójny Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 110/80R19M/C 59V, bezdętkowe Tył: 150/70R17M/C 69V, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	20,0 l



Niepowstrzymana moc

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



Systemy Motion Track Brake i Combination Brake

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



Doskonały przepływ powietrza

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



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

Wybór kół

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

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

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

Przygoda, dokądkolwiek się udasz

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



Glass Sparkle Black (YVB)
Na zdjęciu: DL650XA



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: DL650A



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



Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	645 cm ³
Średnica x skok tłoka	81,0 mm x 62,6 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z ząbieniem stałym
Długość całkowita	2 275 mm
Szerokość całkowita	910 mm [DL650XA] 835 mm [DL650A]

Wysokość całkowita	1 405 mm
Rozstaw kół	1 560 mm
Prześwit	170 mm
Wysokość siedzenia	835 mm
Masa własna	216 kg [DL650XA] 213 kg [DL650A]
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe

	Tył	Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód	Tarczowy, podwójny
	Tył	Tarczowy
Opony	Przód	110/80R19M/C 59V, bezdętkowe
	Tył	150/70R17M/C 69V, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa		20,0 L



Wyrafinowane osiągi V-Twin

Silnik DOHC V-Twin o pojemności 645 cm³ to szczyt inżynierii Suzuki z wciąż rozwijaną historią. Przed umieszczeniem go w nowym modelu 650, silnik został przestrojony tak, aby wzmocnić niski i średni zakres obrotów, by lepiej sprawdzać się w codziennym użytkowaniu i jednocześnie nie stracić maksymalnej prędkości.



Zaawansowany system kontroli trakcji

Nowy V-Strom 650 wyposażony został również w system kontroli trakcji o trzech ustawieniach (dwa tryby pracy i wyłączony), który sprawdził się już w modelu V-Strom 1000. Łatwy w użyciu i sprawdzający się w trudnych warunkach system został zaprojektowany w celu zapobiegania utracie przyczepności z powodu zbyt dużego otwarcia przepustnicy oraz pomagania kierowcy w każdych warunkach, jakie można spotkać w dłuższej trasie.



Lampa przednia

Światła mijania i drogowe zostały ustawione pionowo w lekkiej lampie zespolonej. Mimo swoich kompaktowych rozmiarów zapewniają jasność świecenia równą tej z podwójnych lamp stosowanych w poprzedniej generacji.



Wielofunkcyjny wyświetlacz

Zastosowanie tego samego, wyraźnego i intuicyjnego wyświetlacza, jaki wykorzystano w starszym modelu, spowodowało, że nowy 650 wyświetla szeroką gamę informacji w stylowej formie.

V-Strom 250 (DL250/A)

Masywny i elegancki

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



Metallic Diamond Red (YYW)



Pearl Nebular Black (YAY)



Black/Yellow (BJE)



* Tylko DL250A.

Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, SOHC
Pojemność skokowa	248 cm ³
Średnica x skok tłoka	53,5 mm x 55,2 mm
Skrzynia biegów	6-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2 150 mm
Szerokość całkowita	790 mm
Wysokość całkowita	1 295 mm

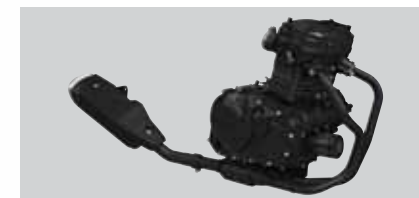
Rozstaw kół	1 425 mm
Prześwit	160 mm
Wysokość siedzenia	800 mm
Masa własna	186 kg [DL250] 188 kg [DL250A]
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy

Hamulce	Przód: Tarczowy Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 110/80-17M/C 57H, bezdętkowe Tył: 140/70-17M/C 66H, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	17,3 L



Lampy przednie i tylne

Metalowy, anodizowany klosz przedniej lampy został zaprojektowany na podobieństwo latarki. W tylnej lampie zastosowano diody LED.



Dwucylindrowy silnik 248 cm³

Dwucylindrowy silnik o pojemności 248 cm³, napędzający V-Strom 250/ABS, został gruntownie sprawdzony i zoptymalizowany, dzięki czemu udało się zwiększyć moc w niskim i średnim zakresie oraz ułatwić kierowcy kontrolę nad maszyną. Uzyskana wydajność pomogła też obniżyć spalanie i zwiększyć czystość spalin, które spełniają restrykcyjne wymagania normy Euro 4.



Wszystkie informacje na ekranie LCD

Model V-Strom 250/ABS wyposażony został w podświetlany panel LCD. Na wyświetlaczu przedstawione są prędkościomierz, obrotomierz, aktualny bieg, przebieg, dwa liczniki podróży, poziom paliwa, średnie zużycie paliwa, dioda informująca o konieczności zmiany oleju, a także zegar. Wskaźniki LED informują o kierunkowskazach, światłach drogowych, biegu jałowym, uruchomieniu ABS (tylko w modelu ABS), obrotach, temperaturze płynu chłodniczego i ciśnieniu oleju. Wszystkie wskaźniki zaprojektowano w celu łatwego ich rozpoznania.

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS



SCOOTER

BURGMAN 650/Executive BURGMAN 400 ABS BURGMAN 125 ABS Address

Luksus w każdym calu

BURGMAN. Synonim luksusu na dwóch kołach. Dla całego pokolenia motocyklistów BURGMAN stał się wyznacznikiem tego, czego można oczekiwać od skutera. Prowadzenie nigdy nie było tak proste. Moc nigdy nie przychodziła z taką łatwością. Każdy ruch jest płynny i dostojny. Każda ulica jest Twoja. BURGMAN 650. Luksus w każdym calu.



Pearl Glacier White (YWW)
Na zdjęciu: AN650Z



Mat Black (YKV)
Na zdjęciu: AN650



Metallic Mat Fibroin Gray (PGZ)
Na zdjęciu: AN650Z



Typ silnika	4-suwowy, 2-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	638 cm ³
Średnica x skok tłoka	75,5 mm × 71,3 mm
Skrzynia biegów	CVT
Długość całkowita	2 265 mm
Szerokość całkowita	810 mm
Wysokość całkowita	1 420 mm

Rozstaw kół	1 585 mm
Prześwit	125 mm
Wysokość siedzenia	760 mm
Masa własna	277 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe
	Tył: Wahacz, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy

Hamulce	Przód: Tarczowy, podwójny
	Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70R15M/C 56H, bezdętkowe
	Tył: 160/60R14M/C 65H, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	15,0 l



Przednie lampy z pozycyjnymi światłami LED

Smukłe, ostro zakończone, wielogniskowe lampy już z daleka dają poznać, że zbliża się BURGMAN 650, a kierowcy pozwalają skupić się na drodze. Lampy pozycyjne LED i kierunkowskazy w lusterkach poprawiają widoczność.



Przedni schowek z gniazdem DC

Trzy schowki pod kierownicą zapewniają miejsce na przedmioty potrzebne w podróży. W jednym ze schowków znajduje się gniazdo elektryczne, idealne do ładowania telefonu.



50-litrowy schowek pod siedzeniem

BURGMAN 650 pomieści spory bagaż. Przestronny 50-litrowy schowek pod siedzeniem mieści dwa pełne kaski i jest podświetlany dla wygody podczas wieczornych i nocnych podróży. Kaski można też zapiąć na zewnątrz, by pod siedzeniem zrobić miejsce na bagaż.



Informacyjny wyświetlacz

Duże i czytelne analogowe zegary prędkościomierza i obrotomierza stanowią ramę ekranu cyfrowego z drogomiczem, dwoma licznikami długości podróży, wskaźnikiem zużycia paliwa, temperatury płynu chłodniczego, termometrem, zegarem, wskaźnikiem poziomu oleju, wskaźnikiem trybu pracy (jazda lub moc) i aktualnie wybranym biegiem (dla trybu ręcznej skrzyni).

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

BURGMAN 400 ABS (AN400A)

Sportowa elegancja

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



Pearl Glacier White (YWW)



Metallic Mat Fibroin Gray (PGZ)



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	400 cm ³
Średnica x skok tłoka	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 kół	1 580 mm
Prześwit	125 mm
Wysokość siedzenia	755 mm
Masa własna	215 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe
	Tył: Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy

Hamulce	Przód: Tarczowy, podwójny
	Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70-15M/C 56S, bezdętkowe
	Tył: 150/70-13M/C 64S, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	13,5 l



Elegancki wygląd przednich lamp LED

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



Tylne zawieszenie wahaczowe z Monoshock

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



Lekki, smukły i bogato wyposażony

Nowy BURGMAN 400 nie uznaje kompromisu w kwestii stylu, poza zgubieniem paru kilogramów w porównaniu z poprzednikiem. Od ostrego, smukłego czubka nosa po wąski koniec lamp ten BURGMAN ucieleśnia doskonałe wykonanie, zaawansowaną technologię i najwyższą jakość.



Przestronny schowek pod fotelem

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

* Waga rzeczy w schowku nie może przekroczyć 10 kg.

** W schowku zmieszczą się jeden pełny i jeden półotwarty kask. Niektóre typy kasków mogą nie zmieścić się w schowku. Pokazane kaski i bagaż mają charakter wyłącznie pogładowy. W schowku nie wolno przewozić rzeczy delikatnych, cennych, niebezpiecznych ani podatnych na działanie ciepła.

SERIA BURGMAN

BURGMAN 125 ABS... (UH125A)

Sprytny towarzysz miejskich podróży

Pełna miejska mobilność w sportowej formie BURGMANA. Podobnie jak samo miasto, BURGMAN pulsuje oryginalnością. Jest gotowy na wszystko, co może spotkać Cię na ulicach. Zobacz, jak fascynująca może być jazda w przestrzeni miasta. Ruszaj przed siebie i znajdź swoje prawdziwe ja w mieście.



Metallic Mat Platinum Silver (ZRP)



Brilliant White (YUH)



Metallic Mat Black No.2 (YKV)



Mocny i ekonomiczny silnik



Przedni schowek z gniazdem DC



Schowek pod siedzeniem



Wielofunkcyjny zespół wskaźników



SCEM



ABS



EURO4

Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony powietrzem, SOHC
Pojemność skokowa	125 cm ³
Średnica x skok tłoka	57,0 mm x 48,8 mm
Skrzynia biegów	CVT
Długość całkowita	2 055 mm
Szerokość całkowita	740 mm
Wysokość całkowita	1 355 mm
Rozstaw kół	1 465 mm
Prześwit	130 mm
Wysokość siedzenia	735 mm

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

Address (UK110NE/NM)

Całe miasto jest Twoje

Wyraz stylu życia, mówiący tyle samo o Twojej osobowości, co Twoim celu. 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 wymiary stworzone specjalnie do miasta zamieniają każdą podróż – do szkoły, biura czy na zakupy – w czystą przyjemność.



Titan Black (YVU)



Brilliant White (YUH)



Metallic Triton Blue (YSF)



Mocny i oszczędny silnik



Układ wtrysku paliwa wyposażony w sześć czujników



Schowek pod siedzeniem



Przednie schowki wewnętrzne



EURO4

Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony powietrzem, SOHC
Pojemność skokowa	113 cm ³
Średnica x skok tłoka	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 kół	1 260 mm
Prześwit	120 mm

Wysokość siedzenia	755 mm
Masa własna	100 kg
Zawieszenie	Przód: Teleskopowe, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe Tył: Wahacz, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód: Tarczowy Tył: Bębnowy
Opony	Przód: 80/90-14M/C 40P, bezdętkowe Tył: 90/90-14M/C 46P, bezdętkowe
Poj. zbiornika paliwa	5,2 l

SUPER
SPORT

STREET

SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS

MOTOCROSS

RM-Z450 RM-Z250

SERIA RM-Z

RM-Z450

NOWOŚĆ



Zwycięska równowaga

W swojej istocie motocross wymaga od motocykla trzech podstawowych rzeczy: jazdy, skręcania i hamowania wykonywanych lepiej od innych. W czternastym roku produkcji RM-Z450 całkowicie przeprojektowaliśmy motocykl, skupiając się na nadaniu mu zwycięskiej równowagi. RM-Z450 dał nam solidne podstawy – 26 światowych i krajowych tytułów mistrzowskich, w tym AMA 450 Motocross i dwa tytuły AMA 450 Supercross. Do historii zwycięstw dopisujemy całkiem przebudowany silnik, korpus i elektronikę, a także radykalną zmianę stylu. Wynik? Najmocniejszy, najlepiej zrównoważony i konkurencyjny RM-Z450, jaki kiedykolwiek powstał.



Champion Yellow No.2 (YU1)



Lepsze osiągi silnika



System BFR



Asystent kontroli startu S-HAC



Lżejsze obręcze kół



Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	449 cm ³
Średnica x skok tłoka	96,0 mm x 62,1 mm
Skrzynia biegów	5-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2 175 mm
Szerokość całkowita	835 mm
Wysokość całkowita	1 260 mm
Rozstaw kół	1 480 mm
Prześwit	330 mm
Wysokość siedzenia	960 mm

Masa własna	112 kg
Zawieszenie	Przód Odwrotny widelec teleskopowy, sprężyna śrubowa, amortyzatory olejowe
	Tył Wahacz wleczony, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Hamulce	Przód Tarczowy
	Tył Tarczowy
Opony	Przód 80/100-21 51M, dętkowe
	Tył 110/90-19 62M, dętkowe
Poj. zbiornika paliwa	6,3 l

Informacje dotyczące bezpieczeństwa

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

SERIA RM-Z

RM-Z 250

Czas na zawody. Jedź po zwycięstwo!

Zwycięstwo może być Twoje od samego startu.

Suzuki 250 z 2018 roku pełne jest innowacyjnych technologii i najnowszych rozwiązań konstrukcyjnych, dzięki którym znajdziesz się na czele stawki, aż do flagi z szachownicą.



Champion Yellow No.2 (YU1)



Kierownica Renthal Fatbar®



Widelec PSF2
(z pneumatycznymi sprężynami KYB)



Asystent kontroli startu S-HAC



Lekki zacisk hamulca przedniego
i opony z serii Dunlop MX52



SCEM



S-HAC

Typ silnika	4-suwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Pojemność skokowa	249 cm ³
Średnica x skok tłoka	77,0 mm x 53,6 mm
Skrzynia biegów	5-biegowa z zazębieniem stałym
Długość całkowita	2 170 mm
Szerokość całkowita	830 mm
Wysokość całkowita	1 270 mm
Rozstaw kół	1 475 mm
Prześwit	345 mm
Wysokość siedzenia	955 mm

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

Informacje dotyczące bezpieczeństwa

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



* Zawodowy kierowca na zamkniętym torze.

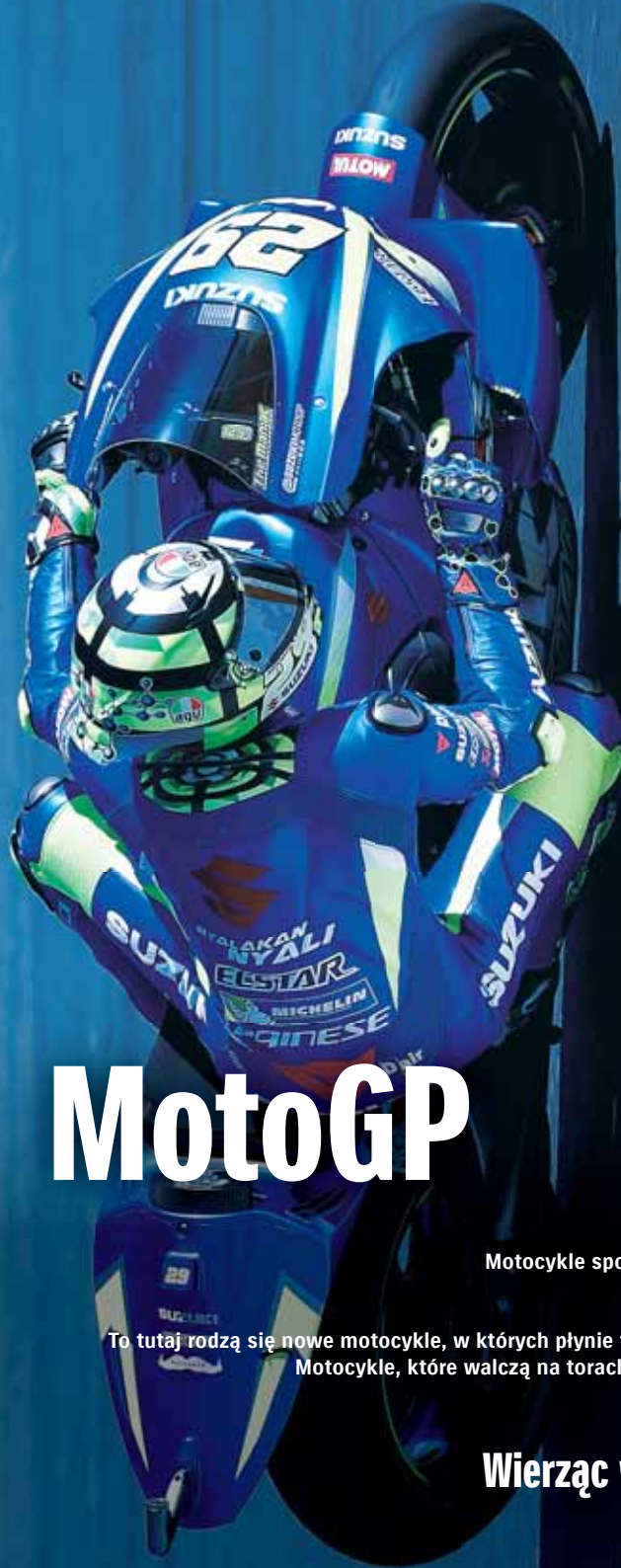
SUPER
SPORT

STREET

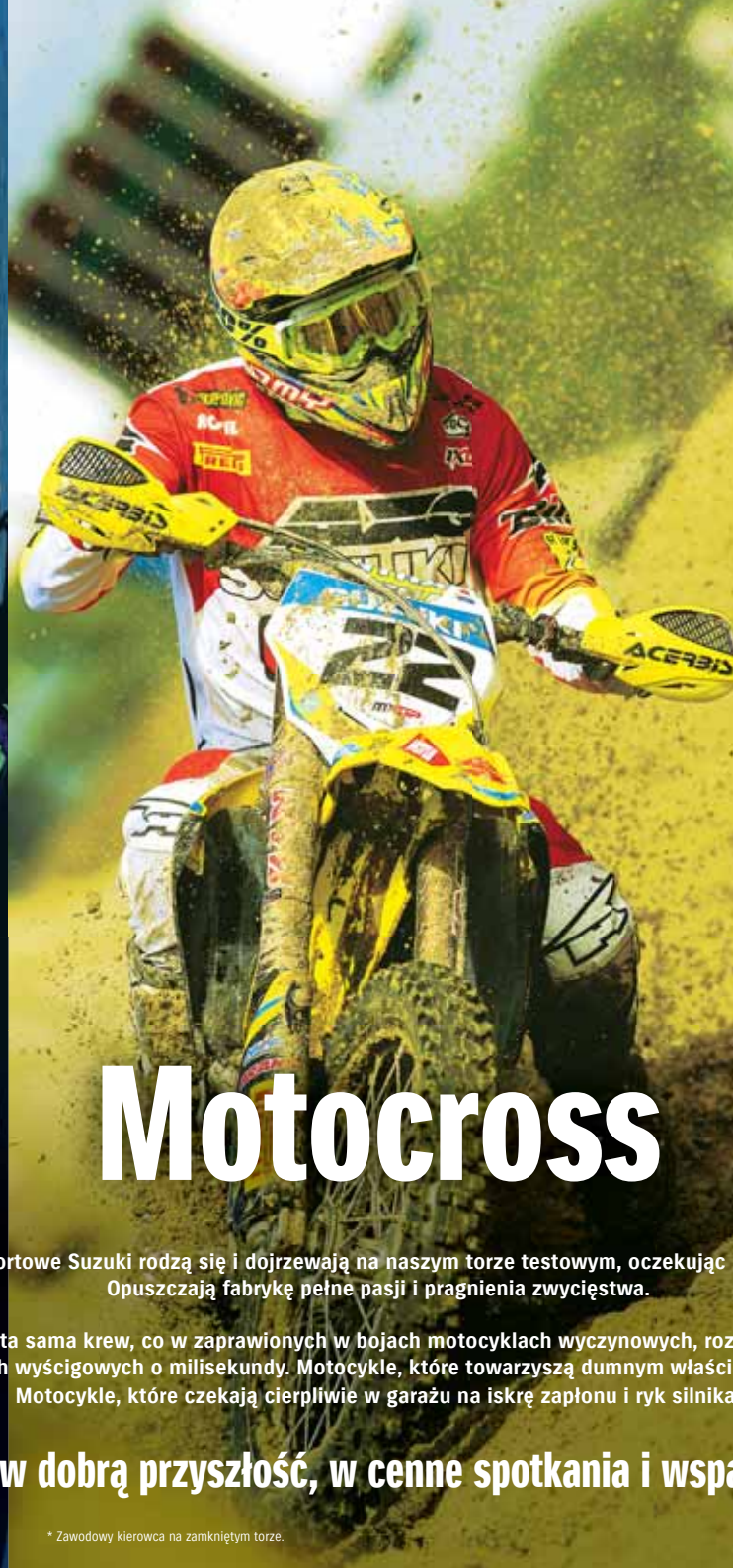
SPORT
ADVENTURE
TOURER

SCOOTER

MOTO
CROSS



MotoGP



Motocross



Super Sport

Motocykle sportowe Suzuki rodzą się i dojrzewają na naszym torze testowym, oczekując na szybką jazdę.
Opuszczają fabrykę pełne pasji i pragnienia zwycięstwa.

To tutaj rodzą się nowe motocykle, w których płynie ta sama krew, co w zaprawionych w bojach motocyklach wyczynowych, rozwijanych w bezwzględnym świecie współzawodnictwa.
Motocykle, które walczą na torach wyścigowych o milisekundy. Motocykle, które towarzyszą dumnym właścicielom w ich podróżach przez życie.
Motocykle, które czekają cierpliwie w garażu na iskrę zapłonu i ryk silnika.

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

* Zawodowy kierowca na zamkniętym torze.

ORYGINALNE CZĘŚCI SUZUKI

Każdy motocykl Suzuki powstaje z oryginalnych części. Są one tworzone pod względem projektu oraz osiągnięć dla konkretnego typu i modelu motocykla.

Każda część przechodzi rygorystyczne testy jakości Suzuki, sprawdzające jakość, wytrzymałość, bezpieczeństwo i komfort. W razie potrzeby naprawy motocykla zalecamy stosowanie oryginalnych części Suzuki. Każda oryginalna część jest idealnym uzupełnieniem Twojego motocykla. Wybierając oryginalne części i serwis Suzuki, utrzymujesz swój motocykl w najlepszym stanie technicznym.



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

- Zawsze używaj kasku, gogli i kombinezonu motocyklowego.
- Ciesz się bezpieczną jazdą.
- Dokładnie zapoznaj się z instrukcją obsługi motocykla.
- Nigdy nie prowadź pod wpływem alkoholu, narkotyków lub podobnie działających środków.

99999-A5001-181 Full Line Up Catalog

* Zawodowy kierowca na zamkniętym torze.



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



Way of Life!