



Way of Life!*



SPORTIVES 2009



Suzuki a 100 ans.

Fondée en 1909, Suzuki est spécialiste de la motorisation depuis 1952.

En 1909, Michio Suzuki crée Suzuki Loom Works à Hamamatsu, une compagnie de métiers à tisser. A la fin des années 30, Suzuki se diversifie et construit ses premiers prototypes de moteurs moto.

En 1952, apparaît le Power Free1 : un vélo motorisé par un monocylindre 36 cm³ 2-temps vertical. En 1954, Suzuki Loom Works K.K. devient Suzuki Motor Co. Ltd. et commercialise sa première véritable moto : la Colleda, propulsée par un monocylindre 90 cm³ 4-temps secondé par une boîte 3 vitesses. Une machine qui propulse Suzuki au rang de second constructeur national au bout de quatre ans. 1960 voit les débuts en compétition internationale de la marque qui engage trois Colleda RT2 au Tourist Trophy.

En 1962, Suzuki remporte son premier succès sur l'île de Man, grâce à la RM62 50 cm³ 8 vitesses pilotée par l'Allemand Ernst Degner, puis le titre mondial dans la foulée.

Avec l'apparition en 1969 de la TR500 bicylindre, suivie des légendaires RG500 4 cylindres, bientôt emmenées vers les sommets par Barry Sheene (1976/1977), Kevin Schwantz (1993) et Kenny Roberts (2000), Suzuki tient à démontrer tout son savoir-faire en Grands Prix sur les pistes du monde entier.



1962
RM62



1952
Power Free



1969
TR500



1976
RG500



1985
GSX-R750



1993
GSX-R1100



2001
GSX-R1000



2009
GSX-R1000

En 25 ans, les GSX-R ont conquis les pilotes du monde entier.

En sortant la GSX-R750 en 1985, Suzuki offre aux passionnés motos une « compé-client » révolutionnaire de légèreté et d'efficacité sur piste, qui rompt définitivement avec les machines lourdes et pataudes de l'époque. Un an plus tard, Suzuki récidive avec le lancement d'une GSX-R1100 délivrant 130 ch pour 197 kg à sec. Le bal d'une nouvelle génération de machines dédiées au sport est ouvert : le mythe GSX-R est né !

Depuis lors, les GSX-R s'illustrent avec talent sur les pistes les plus prestigieuses de la planète, continuant de remporter des titres de Champions du Monde en Endurance, en Superbike et en Supersport, grâce aux innovations apportées à chaque nouvelle mouture. En 1992, la 750 adopte le refroidissement liquide, suivie par la GSX-R1100 l'année d'après. 1998 marque l'arrivée de la rageuse GSX-R600, puis les moteurs GSX-R injectés sont inaugurés en 1998. En 2001, la GSX-R1000 devient le nouveau fleuron de la gamme hypersport Suzuki. La naissance en 2009 d'une 5ème génération de GSX-R1000, encore plus performante et facile à exploiter, perpétue à raison la légende. Constatez-le par vous-même !

1909 1919 1929 1939 1949 1959 1969 1979 1989 1999 2009

GSX-R1000



Nouveauté



Des performances de Superbike grâce à une technologie de pointe.

Plus légère de 5 kilos et plus agile, la GSX-R1000 2009 offre des performances inégalées.

2009 voit l'arrivée d'une GSX-R1000 entièrement renouvelée, bénéficiant de technologies, directement héritées du développement des machines de MotoGP, qui lui permettent d'afficher des performances jamais atteintes. Les ingénieurs Suzuki ont équipé la GSX-R1000 2009 d'un nouveau moteur, à la fois plus compact, plus performant et plus propre (1). Le quatre-cylindres en ligne double ACT 999 cm³ à transmission par chaîne se pare de cotes de course et d'alésage super-carrées : 74,5 mm x 57,3 mm contre 73,4 mm x 59,00 mm précédemment. Cette course réduite donne un meilleur rendement dans les hauts régimes, mais la nouvelle chambre de combustion permet aussi d'augmenter couple et puissance sur l'ensemble de la plage d'utilisation. Pour maximiser son incroyable potentiel, le bloc de la nouvelle GSX-R1000 utilise des soupapes en titane élargies, et des pistons à jupes courtes pourvus de segments en acier au chrome-molybdène (2). Le traitement antifriction des cylindres autorise une dissipation optimale de la chaleur et une fiabilité accrue. Dans l'ensemble, le bloc 999 cm³ voit son taux de compression aug-

menté à 12,8 :1 et son empattement diminué de près de 60 mm grâce au recentrage de sa distribution et à des carters simplifiés. Le carter moteur perd 670 grammes, et celui d'embrayage inclut désormais le démarreur électrique grâce à l'emploi d'une commande par câble compacte et légère. Le système d'injection conserve le célèbre système SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve) et le puissant boîtier électronique ECM offre au pilote le choix entre trois cartographies moteur (S-DMS). L'embrayage est doté d'un système anti-dribble dernière génération.





Un châssis plus compact pour une vivacité et une traction accrues.

Grâce à ses mensurations modestes, ce quatre-cylindres novateur prend place au sein d'une partie-cycle affinée qui garantit un centre de gravité rabaissé et une maniabilité record. La GSX-R1000 conserve un cadre périmétrique en aluminium moulé sous pression, composé de cinq parties pour une rigidité optimale. Avec 1 405 mm, l'empattement de la nouvelle GSX-R1000 se trouve réduit de 10 mm, d'où un gain de vivacité dans les enchaînements rapides. Pourtant le bras oscillant est lui allongé de 33 mm pour une traction améliorée et des sorties de virages plus efficaces.

Le cadre 2009 est secondé par une fourche révolutionnaire, réglable en compression, détente et précharge (1), développée en collaboration avec les ingénieurs Showa lors des 8H d'Endurance de Suzuka gagnées par Suzuki en 2007. Cette dernière fait appel au procédé BPF (Big Piston Fork) qui procure un amortissement plus progressif, particulièrement appréciable lors des freinages appuyés. La direction bénéficie de surcroît d'un amortisseur de direction piloté électroniquement (2).

Également entièrement réglable, le monoamortisseur arrière Showa relié au cadre par une articulation en aluminium autorise un confort remarquable sur revêtements irréguliers. Enfin, autour des disques flottants de 310 mm, le fer de lance des sportives Suzuki se voit octroyer des étriers avant monoblocs 4 pistons radiaux (3) pour un mordant et une puissance de freinage record. Comble du raffinement, la position des repose-pieds est réglable pour optimiser la position de pilotage (4), et le tableau de bord propose un shift-light programmable ainsi que l'affichage du rapport engagé.

Une aérodynamique plus fluide et un moteur plus écologique.

La ligne de la GSX-R1000 totalement revue en 2009 pour un meilleur comportement dynamique.

Tout en conservant son look ravageur, les études menées en soufflerie procurent à la GSX-R1000 2009 une meilleure aérodynamique, grâce à ses lignes fluides et acérées. Sa face avant redessinée reçoit une optique superposée et se dote d'une nouvelle bulle qui offre au pilote plus de confort et une meilleure protection du haut du corps. Ses entrées d'air recentrées assurent un remplissage amélioré de la boîte à air. Elles autorisent également une ventilation idéale du large radiateur trapézoïdal hérité des machines d'usines, tout en expulsant l'air chaud loin du pilote. Eux aussi retravaillés, les flancs de cette nouvelle GSX-R1000 lui confèrent une ligne fluide et racée, rehaussée par les nouveaux échappements recourbés qui remontent de chaque côté.

Signe des temps, la GSX-R1000 se plie en quatre pour réduire au maximum les émissions polluantes et tirer la quintessence de chaque goutte de carburant. L'ECM gère la consommation

de carburant en prenant en compte le régime moteur, l'ouverture des gaz et le rapport engagé. Le système de gestion moteur Idle Speed Control (ISC) améliore les démarrages à froid et réduit les émissions polluantes en régulant le volume d'air, la synchronisation et l'avance de l'allumage. Sous le contrôle du boîtier électronique, le procédé Pulsed-AIR autorise la combustion des hydrocarbures non brûlés. Enfin, grâce à son catalyseur dernière génération, la GSX-R1000 peut se targuer d'être une des sportives les plus écologiques du marché.



GSX-R750



Le meilleur des deux mondes.

La GSX-R750 allie la vivacité propre aux 600 cm³ et des performances dignes d'un moteur 1000 cm³.

Depuis ses premiers pas en 1985, la GSX-R750 s'est imposée comme une référence par son comportement routier comme par ses incroyables qualités dynamiques sur piste. Elle seule allie une légèreté comparable aux sportives de 600 cm³, à un coffre et une allonge similaires aux motorisations 1000 cm³. Son quatre-cylindres en ligne double arbre, reçoit des pistons aluminium à jupe courte et quatre soupapes titane par cylindre. Leur traitement antifriction novateur, comme l'emploi de bougies pourvues d'électrodes plus fines en alliage d'iridium, contribue à une meilleure combustion et une consommation de carburant plus économe. Le bloc est alimenté par une rampe d'injection SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve) à double valve papillon et double injecteur.

L'ensemble bénéficie d'un système complexe de gestion moteur, piloté par un boîtier électronique 32 bits. Comme la GSX-R1000, la 750 conserve l'embrayage anti-dribble, ainsi que le Suzuki Drive Mode Selector (S-DMS) permettant d'adapter la moto à son environnement. D'une simple pression du pouce, le pilote jongle à son gré entre les trois cartographies disponibles et peut contrôler sur l'écran digital le réglage engagé. La première configuration délivre sans retenue toute la performance moteur, la seconde tempère la mécanique dans les tours, et la troisième atténue l'arrivée de la puissance à travers toutes les plages de régimes pour faciliter sa prise en main sous la pluie. Des innovations qui rendent la GSX-R750 encore plus exploitable sur piste comme sur route.



GSX-R 750

GSX-R 600



Un châssis efficace et joueur pour un plaisir de pilotage décuplé.

Les GSX-R600 et 750 cm³ profitent d'une partie-cycle compacte à l'efficacité incomparable.

La partie-cycle des GSX-R750 et 600 leur assure un maniement d'une facilité déconcertante lors des changements d'angle, ainsi qu'une rigueur à toute épreuve dans les courbes rapides. Viser le point de corde à leur guidon devient un véritable jeu d'enfant grâce à un cadre en alliage d'aluminium composé de seulement cinq éléments. Une gageure en termes de rigidité et de stabilité qui font d'elles des sportives agiles et sécurisantes. Pour améliorer encore leur comportement dynamique, les GSX-R reçoivent l'apport d'un monoamortisseur entièrement réglable (précharge, détente, compression lente et rapide) (1), ainsi que d'un amortisseur de direction électronique de série (2). Grâce à un système d'électrovanne, le boîtier électronique assouplit la direction en fonction de la

vitesse pour virevolter dans les chicanes ou au contraire assurer une rigidité maximale à pleine vitesse. Entièrement réglable et très progressive, la fourche hydraulique inversée s'allège et profite au feeling du train avant, en améliorant l'amortissement des petits chocs. Un plus également, ressenti lors des freinages surpuissants dispensés par les étriers radiaux 4 pistons qui équipent le double disque avant de 310 mm de diamètre (3). Le freinage arrière étant assuré par un disque unique de 220 mm pourvu d'un étrier simple piston. Les repose-pieds sont réglables sur 3 positions.



GSX-R 600



Une Supersport fine comme une lame et tranchante comme un rasoir.

Intuitive sur route, la GSX-R600 se montre vive
et rageuse sur circuit.

Grâce à son gabarit et son poids réduit, la GSX-R600 a su s'imposer comme une merveille de vivacité. De surcroît, son moteur puissant et rageur à mesure que l'on s'approche de la zone rouge culminant à 16 000 tr/mn, lui donne un caractère sensationnel qui en fait une référence dans sa catégorie. Cette véritable Supersport de compétition partage le look racé et l'habillage valorisant de la GSX-R750, et reçoit les dernières innovations issues de l'expérience Suzuki en compétition. Embrayage hydraulique anti-rebonds, boîte de vitesse courte à 6 rapports, moteur 599 cm³ 16 soupapes ultracompact à refroidissement liquide, injection SDTV à double papillon... Rien n'est trop beau pour la GSX-R600 qui jouit également des trois pré-réglages de cartographie moteur que le pilote sélectionne

via le bouton du S-DMS (Suzuki Drive Mode Selector) situé au guidon droit. De même son module électronique 32 bits lui garantit un comportement idéal. En accordant l'injection à l'ouverture des gaz, au régime moteur et même à la pression interne, il améliore la réponse à la poignée et offre des bas régimes souples et coupleux, avant de faire exploser toute la puissance dans les tours. Si la GSX-R600 se révèle une sportive radicale, elle ne néglige pourtant pas son pilote. En dépit de son extrême compacité, elle offre grâce à ses repose-pieds réglables sur trois positions un confort et une ergonomie record. De quoi faire de cette reine des circuits, une machine parfaitement exploitable sur la route.



1ÈRE ET 2ÈME AUX 24 HEURES DU MANS
ET AU BOL D'OR



CHAMPIONNE DE FRANCE
600 SUPERSPORT

CHAMPIONNE DES ETATS-UNIS
SUPERBIKE



1ÈRE ET 2ÈME SUPERSTOCK
AUX 24 HEURES DU MANS ET AU BOL D'OR

CHAMPIONNE DE FRANCE
SUPERBIKE



CHAMPIONNE DU MONDE D'ENDURANCE

Titres
GSX-R
en 2008

GSX-R 1000

MOTEUR	
Type	4 cylindres, 4 temps, refroidissement liquide
Distribution	Double ACT, 16 soupapes
Cylindrée	999 cm ³
Alésage x course	74,5 x 57,3 mm
Rapport volumétrique	12,8 : 1
Puissance annoncée	106 ch à 10 000 tr / min
Couple annoncé	9,6 mkg à 7 500 tr / min
Alimentation	Injection séquentielle, double papillon, double injecteur par cylindre
Démarrreur	Électrique
TRANSMISSION	
Boîte	6 rapports
Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Commande	Par câble
PARTIE-CYCLE	
Cadre	Périmétrique de type diamant en aluminium
Angle de chasse	23°8'
Trainée	98 mm
Empattement	1 405 mm
Suspension avant	Fourche Showa inversée, réglable en précharge, compression et détente
Suspension arrière	Monoamortisseur, réglable en précharge, compression (2 vitesses) et détente
Frein avant	Double disque ø 310 mm, étriers monoblocs radiaux 4 pistons
Frein arrière	Simple disque ø 220 mm, étrier 2 pistons
Roue avant	17 M / C x MT 3.50 AV
Roue arrière	17 M / C x MT 6.00 AR
Pneu avant	120 / 70 ZR 17 AV
Pneu arrière	190 / 50 ZR 17 AR
DIMENSIONS, POIDS, CAPACITÉS	
L x l x H	2 045 x 720 x 1 130 mm
Hauteur de selle	810 mm
Garde au sol	130 mm
Essence	17,5 l
Huile	3,6 l
Poids tous pleins faits	203 kg
Garantie	2 ans, kilométrage illimité
Coloris	Bleu / Blanc (GLR), Noir / Noir mat (CRU), Noir / Prune (GRD), Blanc (FGF)

Capot de selle et selle passager livrés de série



clé codée

GSX-R 750

Type	4 cylindres, 4 temps, refroidissement liquide
Distribution	Double ACT, 16 soupapes
Cylindrée	749 cm ³
Alésage x course	70 x 48,7 mm
Rapport volumétrique	12,5 : 1
Puissance annoncée	106 ch à 12 500 tr / min
Couple annoncé	7,2 mkg à 9 500 tr / min
Alimentation	Injection séquentielle, double papillon, double injecteur par cylindre
Démarrreur	Électrique
Boîte	6 rapports
Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Commande	Par câble
Cadre	Périmétrique de type diamant en aluminium
Angle de chasse	23°8'
Trainée	98 mm
Empattement	1 400 mm
Suspension avant	Fourche inversée réglable en précharge, compression (2 vitesses) et détente
Suspension arrière	Monoamortisseur, réglable en précharge, compression (2 vitesses) et détente
Frein avant	Double disque ø 310 mm, étriers radiaux 4 pistons
Frein arrière	Simple disque ø 220 mm, étrier simple piston
Roue avant	17 M / C x MT 3.50 AV
Roue arrière	17 M / C x MT 5.50 AR
Pneu avant	120 / 70 ZR 17 AV
Pneu arrière	180 / 55 ZR 17 AR
L x l x H	2 040 x 715 x 1 125 mm
Hauteur de selle	810 mm
Garde au sol	130 mm
Essence	17 l
Huile	2,9 l
Poids tous pleins faits	198 kg
Garantie	2 ans, kilométrage illimité
Coloris	Bleu / Blanc (GLR), Noir / Noir mat (CRU), Blanc (EAH), Noir / Or (FGG)

Capot de selle et selle passager livrés de série



clé codée

GSX-R 600

Type	4 cylindres en ligne, 4 temps, refroidissement liquide
Distribution	Double ACT, 16 soupapes
Cylindrée	599 cm ³
Alésage x course	67 x 42,5 mm
Rapport volumétrique	12,8 : 1
Puissance annoncée	106 ch à 13 500 tr / min
Couple annoncé	6,3 mkg à 10 000 tr / min
Alimentation	Injection séquentielle, double papillon, double injecteur par cylindre
Démarrreur	Électrique
Boîte	6 rapports
Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Commande	Par câble
Cadre	Périmétrique de type diamant en aluminium
Angle de chasse	23°8'
Trainée	98 mm
Empattement	1 400 mm
Suspension avant	Fourche inversée réglable en précharge, compression (2 vitesses) et détente
Suspension arrière	Monoamortisseur, réglable en précharge, compression (2 vitesses) et détente
Frein avant	Double disque ø 310 mm, étriers radiaux 4 pistons
Frein arrière	Simple disque ø 220 mm, étrier simple piston
Roue avant	17 M / C x MT 3.50 AV
Roue arrière	17 M / C x MT 5.50 AR
Pneu avant	120 / 70 ZR 17 AV
Pneu arrière	180 / 55 ZR 17 AR
L x l x H	2 040 x 715 x 1 125 mm
Hauteur de selle	810 mm
Garde au sol	130 mm
Essence	17 l
Huile	2,9 l
Poids tous pleins faits	196 kg
Garantie	2 ans, kilométrage illimité
Coloris	Bleu / Blanc (GLR), Noir (019), Blanc (YPA), Noir / Orange (ECE)

Capot de selle et selle passager livrés de série



clé codée

SUZUKI MOTOR CORPORATION se réserve le droit de modifier, sans avis préalable, les équipements, spécifications, coloris, matériaux et autres composants pour répondre aux conditions en vigueur dans le pays de la commercialisation. Chaque modèle est susceptible d'être retiré du marché sans avis préalable. Veuillez vous informer auprès de votre concessionnaire pour en savoir plus sur d'éventuels changements. Les couleurs définitives peuvent être légèrement différentes des coloris reproduits dans cette brochure. Suzuki vous recommande de toujours porter un casque et des vêtements de protection, d'observer les règles du code de la route et de respecter l'environnement. Clauses de garanties : toutes les Suzuki homologuées pour circuler sur route ouverte sont garanties 2 ans pièces et main-d'oeuvre, kilométrage illimité. Catalogue SPORTIVES A.M. 2009 (janvier 2009). Création : C.H.A. Impression : SIRA. Ne pas jeter sur la voie publique. Imprimé en France. Toutes les puissances indiquées dans ce catalogue sont données selon la norme CE 95/l. Toutes les motos homologuées pour circuler sur la route sont conformes aux normes Euro3. Pour les disponibilités des modèles, consultez votre concessionnaire. Liste du réseau officiel sur suzuki-moto.com. Crédits photos: Revgondeau.com (compétition) / constructeur

Suzuki recommande **MOTUL**



SUZUKI France SAS
8, avenue des Frères Lumières - BP 136 - 78196 Trappes Cedex
Téléphone : 01 34 82 14 00 - Fax : 01 34 82 80 76
RCS Versailles B 330 066 374

Votre concession Suzuki :

suzuki-moto.com