



Way of Life!*



ROADSTERS 2009

Un siècle d'innovation et de fiabilité.

Fondée en 1909 par Michio Suzuki à Hamamatsu, la compagnie de métiers à tisser Suzuki Loom Works K.K. construit dès les années 1930 ses premiers prototypes de moteurs moto. Suit l'apparition en 1952 du Power Free : un vélo motorisé par un monocylindre 36 cm³ 2 temps. Dès 1954, cette première entreprise se spécialise dans la motorisation et devient Suzuki Motor Co. Ltd en lançant la Colleda. Une moto propulsée par un monocylindre 90 cm³ 4 temps à boîte 3 vitesses. Dès lors Suzuki n'aura de cesse d'explorer méthodiquement l'univers du deux-temps pendant près d'un quart de siècle à la recherche de machines toujours plus attractives et fiables.

En 1965, Suzuki sort la célèbre 250 T20 dont les performances inédites et la boîte 6 rapports assiéront pour longtemps la réputation de la firme. Trois ans plus tard, Suzuki récidive et offre au monde entier la révolutionnaire T500, une machine sportive de 47 ch dont la fiabilité assurera son succès. En 1971, la firme d'Hamamatsu continue d'innover et inaugure la désormais mythique GT750, à l'initiale architecture 3 cylindres deux-temps à refroidissement liquide.



1968 - 1975
T500



2009
B-King



1952
Power Free



1965 - 1968
T20



1971 - 1977
GT750



1974 - 1976
RE5



1976 - 1981
GS750



1995
Bandit 600

La technologie dédiée au plaisir de pilotage.

En 1974, Suzuki continue d'innover avec la commercialisation de la RE-5 à moteur rotatif. Une moto dotée d'une cylindrée de 497 cm³, délivrant plus de 60 ch et capable d'atteindre des régimes supérieurs à 16 000 tr/mn. En 1976 Suzuki se lance avec succès dans l'ère du 4 temps en lançant la célèbre GS750. Un roadster à la tenue de route exemplaire, pourvu d'un moteur quatre-cylindres en ligne double arbre à cames en tête et d'un freinage à disque. Celui-ci sera bientôt suivi par une version 1 000 cm³, remarquable pour sa puissance et son couple colossal.

La Bandit 600 commencera quant à elle sa longue carrière en 1995, en recevant une motorisation quatre-cylindres et le célèbre système de refroidissement air-huile SACS, issu de la famille GSX-R. Ayant fait l'effet d'une véritable bombe lors de la présentation de son prototype au Salon de Tokyo en 2001, la B-King sera finalement commercialisée en 2007. Dotée du fabuleux moteur de l'Hayabusa, aux performances ultimes, elle reste le roadster de référence dans le monde.

1909 1919 1929 1939 1949 1959 1969 1979 1989 1999 2009

B-KING



Le roadster de tous les superlatifs.

La B-King allie à son design musclé et sans concession le moteur mythique de l'Hayabusa.

Dès le premier coup d'œil, le look original et radical de la B-King laisse entrevoir son tempérament musclé. Pourvue de l'incroyable quatre-cylindres de 1 340 cm³ de l'Hayabusa, revu et corrigé pour plus d'agrément et encore plus de couple à bas régime, la B-King surprend dès les premiers kilomètres. Au-delà de son gabarit impressionnant, elle se révèle étonnamment légère et maniable. En ville ou sur les petites routes de campagne, son cadre double poutre en aluminium coulé sous pression, et son accord de suspension remarquable lui garantissent une vivacité et une rigidité impressionnantes. Son moteur 16 soupapes reçoit des pistons en aluminium forgés ultracourts, ainsi qu'un traitement de surface antifrictions S.C.E.M. pour des performances de haute volée.

A sa disponibilité et son allonge monumentales, la technologie Suzuki Drive Mode Selector ajoute le choix entre deux modes de cartographie moteur pour une facilité d'utilisation encore plus grande. Grâce aux boutons situés sur la magnifique console de réservoir chromée (1), le pilote ajuste sans effort sa machine aux conditions de circulation. Le tableau de

bord digital exhaustif, affiche le mode choisi, le rapport engagé, la moyenne réalisée..., en plus de toutes les informations classiques (2).

Pour dompter cette machine d'exception, Suzuki lui adjoint les services d'une partie-cycle digne d'une super sportive et un freinage radial Nissin quatre pistons (3) pour pincer le double disque avant, secondé par un disque arrière de 260 mm. L'ABS est également disponible en option. Une fourche télescopique inversée et un monoamortisseur Kayaba entièrement réglables lui assurent un comportement parfait sur petites routes et au freinage, ainsi qu'une motricité sans faille, grâce à l'emploi d'un superbe bras oscillant renforcé en aluminium. Difficile de décrire le plaisir que distille ce roadster de 1 340 cm³... Avec la B-KING, Suzuki a réussi l'impensable : un design et des finitions exceptionnelles, le comportement joueur d'une 1000 sportive...le gros couple en plus.



GLADIUS



Nouveauté



Look et technologie : un cocktail explosif.

Légère, raffinée et accessible, la toute nouvelle Gladius 650 associe un look tendance à une mécanique tonique.

Avec son look branché et ses tonalités bicolores, la toute nouvelle Gladius 650 fait une entrée remarquée dans l'arène des roadsters de charme. Elle arbore un dessin élaboré digne des meilleurs concept-bikes, souligné par son optique avant design (❶). Celui-ci est surmontée par un tableau de bord ultra complet, alliant compteurs analogiques et digitaux proposant entre autres, l'affichage du rapport engagé (❷). Malgré sa compacité, l'instrumentation fait également figure de saute-vent et permet une conduite plus décontractée. La ligne fluide de la Gladius est rehaussée par ses larges platines couleur alu, ses chromes sobres apposés sur l'échappement, ses écopes de radiateur effilées (❸)... Grâce à son réservoir échancre, son guidon relevé, sa selle épaisse et confortable qui culmine à seulement 795 mm (selle haute disponible en option), elle se montre accueillante pour les pilotes de toutes tailles ainsi que pour leur passager.

Au-delà de la gravure de mode, la Gladius 650 est une machine à la partie-cycle moderne et performante. Son cadre treillis en acier compact et novateur, lui procure une rigidité incompa-

nable et une tenue de route irréprochable. Son train avant reçoit une fourche télescopique hydraulique réglable en précontrainte. Son bras oscillant hyper rigide de section triangulaire en acier bénéficie d'un monoamortisseur, lui aussi, réglable en précharge. Par ailleurs, la Gladius reçoit des jantes en alliage d'aluminium, ainsi qu'un système de freinage avant double disque, équipé d'étriers double piston (❹), complété par un disque arrière de 240 mm de diamètre.



GLADIUS

La Gladius adopte le V-twin issu des fameuses SV, retravaillé pour un caractère et des sensations accrues.

La nouvelle Gladius reçoit le moteur bicylindre 645 cm³ 6 vitesses issu des célèbres SV650. Reconnu pour sa fiabilité et son agrément, ce V-twin ouvert à 90° a été largement réétudié pour offrir un rendement encore plus poussé. Il reçoit en effet une myriade de solutions techniques venues en droite ligne du développement des machines de courses. Ses cylindres en aluminium profitent du revêtement antifriictions S.C.E.M. (Suzuki Electrochemical Material) éprouvé en compétition, qui améliore la dissipation de la chaleur et donc la longévité du moteur. Ils reçoivent aussi des soupapes à angle réduit dotées de nouveaux poussoirs qui diminuent les pertes mécaniques. L'allumage est confié à des paires de bougies iridium haute performance pour une meilleure combustion. Plus encore, son moteur bénéficie d'arbres à cames au profil retravaillé qui réduisent l'inertie de 10%. En outre, la nouvelle Gladius s'oc-

troie les services d'un échappement rallongé au volume agrandi qui permet d'augmenter le couple aux bas et moyens régimes, tout en délivrant la puissance moteur de manière plus progressive. Enfin, le dernier né des roadsters Suzuki profite d'un nouvel embrayage à pignons obliques pour plus d'onctuosité, ainsi que d'un carter dédoublé qui limite les bruits mécaniques. C'est simple, entre son look enjôleur et sa mécanique de pointe, la Gladius a tout pour s'imposer comme le meilleur roadster mid-size de sa génération. Elle saura vous convaincre !



Une usine à sensations.

La Bandit 1250, c'est l'association d'un moteur inépuisable et d'une rigueur sans faille.

Au fil de son incroyable carrière, la Bandit 1250 s'est imposée comme le meilleur rapport prix/performance parmi les roadsters de fortes cylindrées. Derrière son apparence classieuse, cette machine dissimule un tempérament fougueux et des performances sans limites. Respectueux des normes Euro3, son moteur 4 cylindres en ligne à refroidissement liquide délivre pas moins de 106 ch et 11 mkg de couple dès 3 700 tr/mn. Spécifiquement conçu pour la Bandit, ce bloc 1 255 cm³ 16 soupapes bénéficie d'une rampe d'injection à double papillon et d'une boîte de vitesses 6 rapports idéale pour tirer le meilleur de ses capacités. Grâce à sa selle réglable en hauteur sur 20 mm, la Bandit 1250 réserve à son pilote un accueil de première classe quel que soit son gabarit. Plus encore, ce roadster s'avère idéal pour le duo grâce à une selle passager spa-

cieuse pourvue d'une poignée de maintien large et confortable. Autour de son cadre double berceau en acier, son châssis profite d'un monoamortisseur réglable en précharge et en détente, ainsi que d'une fourche hydraulique de 43 mm de diamètre ajustable en précontrainte afin de l'accommoder à toutes les situations. La Bandit 1250 absorbe ainsi les imperfections du bitume avec la même facilité, même en conduite soutenue. Pour lui assurer une puissance de freinage hors pair, elle bénéficie d'un ensemble avant double disque de 310 mm de diamètre, muni d'étriers Tokico quatre pistons, renforcé à l'arrière par un disque de 240 mm à étrier simple piston. La Bandit 1250 peut également accueillir un système ABS en option.

Bandit 1250

Par ailleurs, elle dispose d'une instrumentation de premier choix. Ses deux superbes cadrans cerclés de chrome mêlent en effet un compte-tours à aiguille et un affichage digital. En plus des multiples témoins d'usage, l'écran LCD parfaitement lisible propose la vitesse, plusieurs trips, une jauge à essence ou encore une horloge de bord.



Bandit
650



Nouveau look, mais toujours aussi dissipée.

D'une prise en main immédiate, la Bandit 650 réunit force et souplesse pour un plaisir décuplé.

La Bandit 650 n'a plus rien à prouver. C'est un roadster sobre et élégant, doté d'un moteur souple et puissant qui convient aussi bien à une utilisation quotidienne qu'aux virées les plus sportives. En effet, Suzuki a conçu pour cette machine, un moteur entièrement spécifique à la fois moderne et écologique, qui satisfait aux normes Euro3. Ce quatre cylindres en ligne 656 cm³ 16 soupapes à refroidissement liquide reçoit une rampe d'injection double papillon qui conjugue couple et puissance à la perfection, tout en minimisant la consommation et les émissions polluantes. Le travail des ingénieurs lui garantit des reprises musclées dès les bas régimes et un caractère rageur haut dans les tours.

Pour jouir pleinement de ce potentiel, sa partie-cycle profite d'un cadre double berceau en acier hyper rigide, d'une fourche

hydraulique ajustable en précharge, ainsi que d'un monoamortisseur réglable en précontrainte et en détente. Le confort du pilote est optimisé grâce au guidon original qui, comme la selle, est réglable en hauteur (1). Pour 2009, la Bandit 650 bénéficie d'un restyling complet. Elle reçoit de tous nouveaux garde-boues, une coque et un feu arrière redessinés, de nouvelles écopes, un nouveau phare, une nouvelle sortie d'échappement ovale plus agressive. De même, la star des roadsters mid-size est dotée d'un tout nouveau tableau de bord (2) lisible et complet qui propose entre autres un indicateur de rapport engagé.



Nouveauté



GSR 600

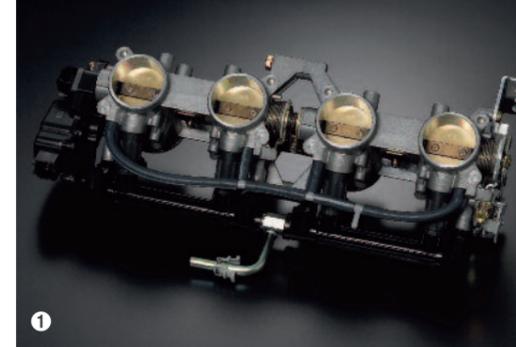


Roadster ascendant GSX-R.

La GSR conjugue la fougue d'un 4 cylindres explosif et le tranchant d'un design ultra moderne.

Grâce à son design futuriste, le pouvoir de séduction de la GSR opère dès le premier regard. On ne peut que détailler avec envie le regard incisif de son phare multi-réfecteur, les muscles saillants de son réservoir, ou encore la finesse de son double échappement sous la selle. Pour souligner encore un peu plus son caractère exclusif, son cadre double berceau en aluminium reçoit cette année dans sa livrée blanche une nouvelle finition titane raffinée. Mais le secret qui fait le succès de ce roadster d'exception réside dans un moteur 4 cylindres en ligne 599,4 cm³ issu des redoutables GSX-R600. Un bloc 4 soupapes par cylindre et refroidissement liquide, savamment retravaillé grâce à une rampe d'injection à double papillon (1). Résultat, le moteur de la GSR bénéficie d'encore plus de cou-

ple à bas et mi-régime, sans rien perdre de sa formidable aisance à grimper haut dans les tours. Sa partie-cycle reçoit une fourche hydraulique réglable en précharge, et son bras oscillant en aluminium (2), un monoamortisseur ajustable en précontrainte et en détente. Son freinage avant double disque est servi par des étriers quatre pistons pour un mordant et une puissance énormes. Son instrumentation ultra complète reçoit en plus du compte-tours analogique, deux cadrans digitaux rétro éclairés qui proposent notamment l'affichage du rapport engagé et une véritable jauge à essence (3). Aucun doute n'est possible, la GSR a tous les atouts pour vous faire craquer !



SV650



La vivacité avec un grand V.

Le roadster SV650 allie légèreté et caractère.

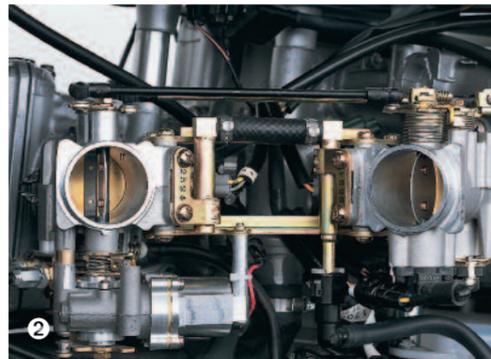
Le roadster SV650, c'est le V-Twin à l'état pur ! Un roadster qui possède le caractère unique d'une architecture bicylindre ouverte à 90° (1). A la fois souple et exploitable aux bas et moyens régimes, il se double d'un tempérament de feu à mesure que l'on approche de la zone rouge à 10 500 tr/mn. En effet, les équipes d'ingénieurs Suzuki ont doté ce moteur 645 cm³ 4 temps à refroidissement liquide, d'une distribution double arbre à cames en tête, de 4 soupapes par cylindre, et d'une injection double papillon (2).

Mais si la SV650 est aussi efficace que naturelle à piloter, c'est qu'elle bénéficie d'une partie-cycle qui concilie rigueur et maniabilité. Son cadre treillis en aluminium est complété par une fourche télescopique de 41 mm de diamètre réglable en précontrainte, et son bras oscillant en aluminium reçoit un monoamortisseur également réglable en précharge. Le frei-

nage est assuré par un ensemble double disque et étriers double piston à l'avant (3) et un disque de 220 mm à l'arrière. De quoi expliquer ses nombreux succès dans toutes les coupes où elle est engagée!



1



2



3

BLKING

GLADIUS

Bandit
1250

Bandit
650

SR600

SV650

MOTEUR	4 cylindres en ligne, 4 temps, refroidissement liquide Double ACT, 16 soupapes 1 340 cm ³ 81 x 65 mm 12,5 : 1 106 ch à 9 200 tr/min 13 mKg à 5 600 tr/min Injection électronique Électrique	Bicylindre en V à 90°, 4 temps, refroidissement liquide Double ACT, 8 soupapes 645 cm ³ 81 x 62,6 mm 11,5 : 1 72 ch à 8 400 tr/min 6,4 mKg à 6 400 tr/min Injection électronique Électrique	4 cylindres en ligne, 4 temps, refroidissement liquide Double ACT, 16 soupapes 1 255 cm ³ 79 x 64 mm 11,5 : 1 98 ch à 7 500 tr/min 11 mKg à 3 700 tr/min Injection électronique Électrique	4 cylindres en ligne, 4 temps, refroidissement liquide Double ACT, 16 soupapes 599,4 cm ³ 65,5 x 48,7 mm 11,5 : 1 85 ch à 10 500 tr/min 6,3 mKg à 8 900 tr/min Injection électronique Électrique	4 cylindres en ligne, 4 temps, refroidissement liquide Double ACT, 16 soupapes 599,4 cm ³ 67 x 42,5 mm 12,5 : 1 98 ch à 12 000 tr / mn 6,5 mKg à 9 600 tr / mn Injection électronique Électrique	Bicylindre en V à 90°, 4 temps, refroidissement liquide Double ACT, 8 soupapes 645 cm ³ 81 x 62,6 mm 11,5 : 1 74 ch à 9 000 tr/min 6,4 mKg à 7 200 tr/min Injection électronique Électrique	
TRANSMISSION	6 rapports Multidisque Hydraulique	6 rapports Multidisque Par câble	6 rapports Multidisque Hydraulique	6 rapports Multidisque Hydraulique	6 rapports Multidisque Par câble	6 rapports Multidisque Par câble	
PARTIE-CYCLE	Cadre Périmétrique en aluminium Angle de chasse 25° Trainée 107 mm Empattement 1 525 mm Suspension avant Fourche télescopique inversée, réglable en précharge, compression, détente Monoamortisseur, réglable en précharge, compression, détente Suspension arrière Double disque ø 310 mm, étriers radiaux, 4 pistons Simple disque ø 260 mm, étrier simple piston Pneu avant 120 / 70 ZR 17 Pneu arrière 200 / 50 ZR 17	Treillis tubulaire en acier 25° 104 mm 1 445 mm Fourche télescopique, réglable en précharge. Monoamortisseur, réglable en précharge.	Double berceau tubulaire en acier 25°2' 104 mm 1 480 mm Fourche télescopique, réglable en précharge Monoamortisseur, réglable en précharge	Double berceau tubulaire en acier 26° 108 mm 1 470 mm Fourche télescopique, réglable en précharge Monoamortisseur, réglable en précharge	Périmétrique en aluminium 25°5' 104 mm 1 440 mm Fourche télescopique, réglable en précharge Monoamortisseur, réglable en précharge	Treillis tubulaire en aluminium 25° 102 mm 1 440 mm Fourche télescopique, réglable en précharge Monoamortisseur, réglable en précharge	Treillis tubulaire en aluminium 25° 104 mm 1 440 mm Fourche télescopique, réglable en précharge Monoamortisseur, réglable en précharge
DIMENSIONS, POIDS, CAPACITÉS	L x l x H 2 220 x 800 x 1 085 mm Hauteur de selle 805 mm Essence 16,5 l Poids tous pleins faits 255 kg / 259 kg (ABS) Garantie 2 ans, kilométrage illimité Coloris Noir (CRU), Noir / Argent (ETT)	2 130 x 760 x 1 165 mm 785 mm 14,5 l 202 kg 2 ans, kilométrage illimité Bleu / Blanc (GLR), Rouge / Blanc (GDW), Noir / Vert (GUU), Noir (YAY)	2 130 x 790 x 1 095 mm 790 / 810 mm (réglable) 19 l 247 kg / 251 kg (ABS) 2 ans, kilométrage illimité Noir (YAY), Bleu (YBA), Rouge (YHL), Gris (YHG)	2 130 x 790 x 1 095 mm 770 mm / 790 mm (réglable) 19 l 240 kg 2 ans, kilométrage illimité Bleu (YKZ), Gris (YHG), Rouge (YVZ), Noir (YAY)	2 090 x 775 x 1 075 mm 785 mm 16,5 l 208 kg 2 ans, kilométrage illimité Noir (YAY), Bleu (GUL), Gris (YHG), Blanc (YPA)	2 125 x 745 x 1 085 mm 800 mm 17 l 194 kg 2 ans, kilométrage illimité Gris (YHG), Noir (YAY)	2 125 x 745 x 1 085 mm 800 mm 17 l 194 kg 2 ans, kilométrage illimité Gris (YHG), Noir (YAY)



clé codée



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 ROADSTERS 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: constructeur

Suzuki recommande **MOTUL**

Votre concession Suzuki :

suzuki-moto.com



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