



Way of Life!*



CUSTOMS 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. 1952 marquera la commercialisation du Power Free : un vélo motorisé par un monocylindre de 36 cm³ 2 temps. La naissance de Suzuki Motor Co. Ltd deux ans plus tard, coïncide avec le lancement de la Colleda monocylindre 90 cm³ 4 temps à boîte 3 vitesses. Dès lors, la firme d'Hamamatsu n'aura de cesse de poursuivre ses avancées techniques, à la recherche de motos fiables et attractives.

A la suite de la sortie réussie de la GS750, premier quatre-cylindres en ligne 4 temps de la marque, Suzuki se lance dans l'aventure du custom en 1979 avec une version Cruiser de la GS550 dotée de roues à bâtons. Trois ans plus tard, on assiste à l'arrivée de l'innovant Twin GR650 au calage d'embellage à 180°, bientôt suivi en 1986 par une LS650 Savage animée par un monocylindre de 652 cm³ 4 temps 4 soupapes. En 1987, l'imposante VS1400 Intruder confirme définitivement la réussite de Suzuki dans l'univers des cruisers à l'américaine.



1987 - 1998
Intruder 1400



1952
Power Free



1979 - 1986
GS550L



1986 - 1999
LS650 Savage



1991 - 1997
Intruder 800



1996 - 2001
Marauder 800



1998 - 2004
Intruder 1500LC



2009
Intruder M1800R

L'alliance du style et de la performance.

A la toute fin des années 80, Suzuki décide de décliner l'Intruder 1400 dans un modèle 750 cm³ 4 soupapes par cylindre, léger et maniable. Ce dernier sera supplanté dès le commencement des années 1990 par une version 805 cm³ plus coupleuse, pourvue d'un moteur bicylindre à 45° à refroidissement liquide et d'une boîte 5 rapports. 1998 accueille la sortie du plus gros custom Suzuki de l'époque, la majestueuse Intruder 1500LC V-twin.

Symbole de l'étendue de la gamme custom Suzuki, la Marauder 800 débarque en 2004 avec sa fourche inversée. La recherche de la puissance et du gros couple trouvent aujourd'hui leur apogée avec l'Intruder M1800R. Avec ses pistons de 112 mm de diamètre, c'est le custom de série qui possède tout simplement les plus gros pistons du monde de la moto. Sa fourche d'hyper sportive, ses freins radiaux démesurés et son pneu arrière de 240 mm, ont de quoi en impressionner plus d'un au feu rouge.

1909 1919 1929 1939 1949 1959 1969 1979 1989 1999 2009



M1800R



Le top de la Dragster Attitude.

L'Intruder M1800R : une partie-cycle high-tech pour les plus gros pistons du monde de la moto.

L'Intruder M1800R réalise la symbiose entre l'esthétique enivrante des customs bikes et une partie-cycle digne des meilleures sportives. Un dragster spectaculaire qui conjugue un empattement très long (1 713 mm) à une selle très basse (705 mm), pour une position pieds en avant inimitable. Son V-twin de 1 783 cm³ double ACT à transmission par cardan profite tout simplement des plus gros pistons au monde : 112 mm de diamètre chacun, pour un couple avoisinant 16 mkg dès 3 500 tr/mn. De plus, il emprunte aux sportives son injection double papillon, ses quatre soupapes et son double allumage par cylindre. Ce moteur colossal prend place dans un écrin exceptionnel de chrome et de métal. Sa ligne basse est rehaussée par son magnifique capotage de phare, son double échappement latéral étincelant ou encore ses superbes jantes en hélice.

Mais l'Intruder M1800R n'est pas juste l'addition d'un moteur et d'un look ravageur, c'est aussi une moto moderne dotée d'une partie-cycle à toute épreuve. Elle profite d'un cadre double berceau en acier extrêmement rigide, associé à l'avant à une fourche télescopique inversée de 46 mm de diamètre digne des GSX-R. A l'arrière, un monoamortisseur réglable en détente et en précontrainte contrôle le débattement du bras oscillant. L'Intruder M1800R bénéficie par ailleurs d'un freinage tout aussi haut de gamme, puisqu'elle reçoit un système double disque avant de 310 mm de diamètre pourvu d'étriers radiaux quatre pistons, doublé d'un disque arrière de 275 mm à étrier double piston. Grâce à ce châssis incomparable, les pulsations de ses gigantesques gamelles ne manqueront pas de vous faire frémir !





M1800R2



L'incarnation de la Custom Culture.

L'Intruder M1800R2 est un custom agressif animé par un bicylindre 1 783 cm³ au souffle inépuisable.

Ligne basse, chromes rutilants et gigantesque V-twin, on croirait l'Intruder M1800R2 sortie des ateliers des préparateurs les plus fous. Grâce à un châssis comparable aux meilleures sportives, elle devient bien plus qu'une simple machine à dévorer les lignes droites. L'Intruder M1800R2 reçoit en effet une fourche télescopique inversée, terminée par un freinage radial pinçant un double disque avant de 310 mm de diamètre (1). L'arrière est équipé d'un étrier double piston pour freiner son disque de 275 mm. Son cadre double berceau en acier est secondé par un bras oscillant qui profite d'un monoamortisseur réglable en précharge et en détente. Son assise basse et confortable (705 mm) (2) se double d'un empattement gigantesque de 1 713 mm qui lui procure une tenue de route idéale. Pour propulser ce colosse de chrome et de métal, les ingénieurs Suzuki ont prévu un gigantesque moteur V-twin de 1 783 cm³, ainsi qu'une transmission finale par cardan pour absorber sans à-coups l'énorme couple de 16 mkg délivré par ses pistons de

112 mm de diamètre. Ce bloc bénéficie des dernières technologies au travers du double allumage, des 4 soupapes par cylindre, de l'injection double papillon, ou encore du refroidissement liquide. L'Intruder M1800R2 adopte un design de phare raccourci au look agressif (3). Il est surmonté par un harmonieux cadran digital situé en haut du guidon (4), qui complète l'instrumentation de la superbe console de réservoir chromée. Par son esthétique comme par sa mécanique, l'Intruder M1800R2 vous garantit des sensations inoubliables !



INTRUDER
C 1800R



Le Low-Rider par excellence.

L'Intruder C1800R opère le mariage subtil d'un V-twin exceptionnel et d'un design au classicisme parfait.

Grâce à l'alliance de la fougue de son moteur V2 hérité des Intruder M1800R et de l'élégance des Low-Rider vintage, l'Intruder C1800R incarne le rêve des amoureux de custom. Non seulement ce bicylindre de 1 783 cm³ à refroidissement liquide (❶) et injection double papillon dispense 106 ch à seulement 6 200 tr/mn, mais ses pistons en aluminium forgé de 112 mm, distillent, dès 3 500 tr/mn, un couple phénoménal de 15,5 mkg. Pour profiter pleinement de ses reprises foudroyantes, Suzuki l'a équipée d'une transmission finale par cardan à l'entretien minime, ainsi que d'une boîte cinq vitesses et d'un embrayage à commande hydraulique, qui se distinguent par une souplesse incomparable.

Pour faciliter son utilisation et garantir le confort, l'Intruder C1800R adopte une selle basse de seulement 710 mm de hauteur et de larges marchepieds (❷). Sa partie-cycle profite d'un freinage à disque (❸) couplé avant-arrière pour une sécurité de chaque instant. Soulignée par un interminable double échappement et des garde-boues enveloppants, sa finition irréprochable marie le métal brillant et le noir profond. La modernité du feu arrière à LED, fusionne parfaitement avec l'optique frontale chromée et sa console de bord délicieusement rétro (❹).



INTRUDER
C 800



Le Cruiser de référence.

La référence des cruisers mid-size arrive parée de l'injection pour un moteur plus propre.

La Suzuki Intruder C800 revient plus respectueuse de l'environnement que jamais. Son bicylindre en V à arbres à cames en tête reçoit désormais une injection dernier cri pour satisfaire aux drastiques normes Euro3. Une avancée qui procure encore plus de rondeur à sa motorisation de 805 cm³. Son superbe double échappement chromé bénéficie d'un nouveau catalyseur tout en conservant couple démoniaque et sonorité envoûtante. L'Intruder C800 équipée de jantes aluminium à rayons et de voluptueux garde-boues qui font sa signature esthétique, adopte une nouvelle console de bord. Au cadran analogique, s'ajoute désormais un écran digital qui propose une jauge à essence et un indicateur du rapport engagé (❶). Dotée d'une selle basse et moelleuse, ainsi que de larges mar-

chepieds, l'Intruder C800 veille au confort de son pilote kilomètre après kilomètre. Pour conserver les codes esthétiques du custom rigide, sa suspension arrière est cachée sous le moteur. Pour l'arrêter, l'Intruder C800 reçoit un disque avant de 300 mm équipé d'un puissant étrier double piston, complété à l'arrière par un frein à tambour simple came.

L'Intruder C800 ravira ceux qui rêvent d'un vrai cruiser à l'américaine au poids contenu pour l'apprécier au quotidien.

Nouveauté





M 800



Custom et moderne à la fois.

L'Intruder M800 symbolise l'archétype du custom moderne à la fois propre, musclé et maniable.

L'Intruder M800 possède l'éloquent moteur V-twin 805 cm³ à transmission par cardan qui fait le bonheur du Cruiser Intruder C800. Délivrant 53 ch et 6,6 mkg de couple, son bicylindre à injection électronique bénéficie également d'un nouvel échappement catalysé. Résultat, un rendement moteur amélioré, une consommation réduite et des émissions polluantes maîtrisées. Autour de son cadre double berceau tubulaire en acier, l'Intruder M800 profite d'une fourche télescopique inversée chromée plus sportive, ainsi que d'une suspension arrière assurée par un monoamortisseur ajustable en précharge.

Plus légère de 12 kg que sa sœur, elle s'en distingue notamment par ses jantes aux branches finement travaillées, ces dernières recevant un frein avant à disque pourvu d'un puissant étrier double piston, secondé à l'arrière par un tambour. Pour asseoir le caractère dynamique de sa partie-cycle, l'Intruder M800 adopte des repose-pieds et un phare affinés, ainsi que des garde-boues et une coque arrière plus profilés. Enfin, elle profite d'une instrumentation dédoublée entre les voyants situés sur la console de réservoir et d'un cadran analogique complété par un affichage digital au milieu du guidon.

Nouveauté



MOTEUR	M1800R / M1800R2	C1800R	C800	M800	
Type	Bicylindre en V à 54°, 4 temps, refroidissement liquide	Bicylindre en V 54°, 4 temps, refroidissement liquide	Bicylindre en V à 45°, 4 temps, refroidissement liquide	Bicylindre en V à 45°, 4 temps, refroidissement liquide	
Distribution	Double ACT, 8 soupapes	Double ACT, 8 soupapes	Simple ACT, 8 soupapes	Simple ACT, 8 soupapes	
Cylindrée	1 788 cm ³	1 793 cm ³	805 cm ³	805 cm ³	
Alésage x course	112 x 90,5 mm	112 x 90,5 mm	83 x 74,4 cm	83 x 74,4 cm	
Rapport volumétrique	10,5 : 1	10,5 : 1	9,4 : 1	9,4 : 1	
Puissance annoncée	106 ch à 6 200 tr/min	106 ch à 6 000 tr/min	53 ch à 6 000 tr/min	53 ch à 6 000 tr/min	
Couple annoncé	16 mKg à 3 200 tr/min	15,5 mKg à 3 500 tr/min	6,9 mKg à 3 500 tr/min	6,6 mKg à 5 000 tr/min	
Alimentation	Injection électronique	Injection électronique	Injection électronique	Injection électronique	
Démarreur	Électrique	Électrique	Électrique	Électrique	
TRANSMISSION	5 rapports Multidisque Hydraulique	5 rapports Multidisque Hydraulique	5 rapports Multidisque Par câble	5 rapports Multidisque Par câble	
PARTIE-CYCLE	Cadre Angle de chasse Trainée Empattement Suspension avant Suspension arrière Frein avant Frein arrière Pneu avant Pneu arrière	Double berceau tubulaire en acier 31°15' 124 mm 1 710 mm Fourche télescopique Monoamortisseur réglable en précharge Double disque ø 310 mm, étriers radiaux 4 pistons Disque ø 275 mm, étrier 2 pistons 130 / 70 R 18 M / C 240 / 40 R 18 M / C	Double berceau tubulaire en acier 32° 130 mm 1 755 mm Fourche télescopique Monoamortisseur réglable en précharge Double disque ø 290 mm, étriers 3 pistons, freinage couplé Simple disque ø 275 mm, étrier 2 pistons, freinage couplé 150 / 80 R 16 M / C 240 / 55 R 17 M / C	Double berceau tubulaire en acier 33°20' 138 mm 1 655 mm Fourche télescopique Monoamortisseur réglable en précharge Simple disque ø 300 mm, étrier 2 pistons Tambour simple came 130 / 90 - 16 M / C 170 / 80 - 15 M / C	Double berceau tubulaire en acier 33°15' 141 mm 1 655 mm Fourche télescopique inversée Monoamortisseur réglable en précharge Simple disque ø 300 mm, étrier 2 pistons Tambour simple came 130 / 90 - 16 M / C 170 / 80 - 15 M / C
DIMENSIONS, POIDS, CAPACITÉS	L x l x H Hauteur de selle Garde au sol Essence Poids tous pleins faits Garantie Coloris	2 480 x 875 x 1 185 mm 705 mm 130 mm 19,5 l 347 kg 2 ans, kilométrage illimité M1800R : Bleu / Blanc (CWH), Rouge (YHL), Argent (YHG), Noir (YAY) M1800R2 : Noir (YAY)	2 585 x 985 x 1 165 mm 710 mm 140 mm 19 l 380 kg 2 ans, kilométrage illimité Noir (YAY)	2 500 x 955 x 1 110 mm 700 mm 140 mm 15,5 l 277 kg 2 ans, kilométrage illimité Noir (YAY)	2 395 x 920 x 1 125 mm 700 mm 140 mm 15,5 l 265 kg 2 ans, kilométrage illimité Noir (YAY)

capot de selle et selle passager livrés de série



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 CUSTOMS 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. Crédit photos : constructeur

Suzuki recommande **MOTUL**



Votre concession Suzuki :

suzuki-moto.com

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