



Way of Life!\*



# ROUTIERES 2009





## Un siècle dédié à l'innovation et à la 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. En 1952, apparaît le Power Free : un vélo motorisé par un monocylindre 36 cm<sup>3</sup> 2-temps vertical. Puis en 1954, cette première entreprise laisse place à Suzuki Motor Co. Ltd. qui commercialise sa première véritable moto routière : la Colleda, propulsée par un monocylindre de 90 cm<sup>3</sup> 4 temps avec une boîte 3 vitesses, bientôt supplanté par les moteurs 2-temps.

Dès lors, Suzuki n'aura de cesse de poursuivre sa route à la recherche de motos grand public toujours plus attractives et toujours fiables, explorant méthodiquement l'univers du deux-temps pendant les 25 années suivant l'après-guerre. En 1965, Suzuki propose notamment la 250 T20 dont les performances inédites et la boîte 6 rapports assiérent pour longtemps la réputation de la firme. Trois ans plus tard, Suzuki récidive et offre au monde entier, la T 500, une machine de 47 ch dont la fiabilité et la sportivité seront déterminantes pour son succès.



1954  
Colleda



1952  
Power Free



1965  
T20



1979  
GS1000S



1981  
Katana



1988  
GSX750F



1996  
Bandit 1200S



2009  
Hayabusa

## La recherche et le développement dans les gènes de la marque.

Passé du deux au quatre-temps dans le courant des années soixante-dix, Suzuki frappe un grand coup avec la sortie de la GS1000 aux quatre-cylindres en ligne refroidis par air. Une machine dont le couple et la prodigieuse puissance feront tout de suite un best-seller. Dès le début des années 80, Suzuki bouleverse les canons du design de l'époque en sortant la désormais célèbre GSX1100, rapidement suivie d'une série Katana qui fera date dans l'histoire de la moto.

S'inscrivant dans la lignée des premières GSX-R, la GSX750F sort en 1988 et hérite du refroidissement air-huile de ses sœurs sportives, qui lui assure fiabilité et sportivité. Une nouvelle génération de motos routières étroitement dérivées des machines de compétition est née. Dix ans plus tard en 1999, l'apparition d'une sportivo-GT dénommée Hayabusa confirme la venue d'une nouvelle étape dans le design et la motorisation des motos grand public. Connue pour son aérodynamisme de pointe et son mélange inégalé d'aptitudes routières et de sportivité, l'Hayabusa témoigne de la volonté d'innovation sans cesse renouvelée d'une grande marque motocycliste.

1909 1919 1929 1939 1949 1959 1969 1979 1989 1999 2009





## Une routière mythique.

L'Hayabusa procure le plaisir intense de piloter une moto d'exception.

Véritable légende vivante depuis sa sortie en 1999, l'Hayabusa défraye la chronique depuis bientôt dix ans. C'est une véritable machine à sensations fortes propulsée par un fabuleux quatre-cylindres en ligne de 1 340 cm<sup>3</sup> - tout simplement le plus gros bloc moteur jamais conçu pour une routière sportive Suzuki. Un caractère sportif parfaitement exprimé par son carénage avant effilé, qui abrite les entrées d'air de chaque côté de l'optique frontale. Ou encore par ses feux arrière, reconnaissables entre mille pour leur design fluide et aérodynamique (1). Confinant lui aussi à l'excellence, son tableau de bord haut de gamme (2) exhaustif propose en plus de toutes les informations d'usage courant : l'affichage du rapport engagé et le contrôle de la cartographie d'injection privilégiée.

En effet, pour plier cette formidable machine à ses envies, le pilote dispose du système exclusif Suzuki Drive Mode Selector. Ce dernier permet de jongler instantanément entre les trois cartographies de gestion électronique du moteur, grâce à une

simple pression du pouce sur le bouton situé au guidon droit (3). Pour mieux dompter l'impétueuse Hayabusa, les ingénieurs Suzuki l'ont équipée d'un freinage double disque de 310 mm de diamètre, pourvus d'étriers Tokico radiaux pour un ressenti et un mordant prodigieux (4). De même, l'Hayabusa reçoit un amortisseur de direction issu des machines de compétition qui, grâce à un système intelligent d'électrovanne, permet d'ajuster la rigueur du train avant à l'allure de la machine (5).





## Une machine dotée d'une technologie issue de la compétition.

Grâce à sa large panoplie d'éléments haute performance, le moteur de l'Hayabusa repousse les limites de la sportivité des machines de route, tout en préservant au maximum l'environnement. Il bénéficie en effet d'un échappement catalysé, d'une mécanique double arbre à cames en tête, de 4 soupapes en titane par cylindre, d'un vilebrequin monobloc (❶), et de pistons forgés en aluminium, dotés de jupes courtes pour un caractère encore plus rageur à haut régime. Il reçoit également une double rampe d'injection à double papillon. Pour profiter encore un peu mieux de ses formidables montées en régime et gérer son couple colossal de 13,1 mkg à 4 600 tr/min, l'Hayabusa offre au pilote une commande d'embrayage hydraulique anti-rebonds. Issu du développement des machines de course, le Suzuki Clutch Assist System (SCAS) (❷), autorise des rétrogradages plus doux en réduisant la pression sur les disques d'embrayage lors des décélération violentes. Sa partie-cycle (❸) se compose à l'arrière d'un bras oscillant en aluminium couplé à un monoamortisseur Kayaba ajustable

en précharge, compression et détente. Le train avant bénéficie, quant à lui, d'une fourche télescopique inversée intégralement réglable, également élaborée par Kayaba. Cette dernière emploie des bras de fourche de 43 mm de diamètre possédant un traitement de surface anti-frictions DLC (Diamond-Like-Coating). Résultat, une machine, certes, sportive mais extrêmement confortable, qui remplit à merveille son contrat routier. Les petites irrégularités de la route étant aussi bien amorties que les fortes pressions, lors des freinages appuyés.

## Une moto sculptée par le vent.

### Pour devenir la routière ultime, l'Hayabusa s'appuie sur une aérodynamique travaillée en soufflerie.

Nommée d'après le faucon pèlerin japonais, l'oiseau le plus rapide du monde, l'Hayabusa bénéficie d'une aérodynamique aussi révolutionnaire et inimitable que son modèle. Grâce à de longues études en soufflerie (❹), ses lignes fluides et gracieuses lui permettent d'exploiter au mieux son incroyable potentiel moteur. Au-delà de son look radical et ravageur, elle fait preuve d'une stabilité record et fend l'air comme une lame. Grâce à un design qui intègre véritablement le pilote au cœur de la machine, l'Hayabusa procure un confort remarquable grâce à un triangle selle, guidon, repose-pieds, conçu pour accueillir les pilotes de tous gabarits. Par ailleurs, sa large bulle profilée assure une protection optimale en détournant efficacement le flux d'air au-dessus du conducteur pour une conduite sans effort.





*Bandit S*  
650



## Une véritable routière à l'agilité de roadster.

La Bandit 650S entièrement redessinée s'apprécie autant en ville que sur la route des vacances.

La Bandit 650S est la combinaison ultime entre l'habileté des roadsters de moyennes cylindrées et des aptitudes routières qui font d'elle une véritable grande voyageuse. Grâce à son bloc quatre-cylindres 656 cm<sup>3</sup> injecté à refroidissement liquide entièrement développé pour elle (il ne s'agit pas d'une version affadie d'un moteur qui n'avait pas été conçu à l'origine pour les bas et moyens régimes), la Bandit 650S jouit d'une puissance et d'une disponibilité rares, tout en profitant de la fiabilité indispensable aux machines à voyager loin et longtemps.

A cela s'ajoute un carénage de tête de fourche entièrement retravaillé pourvu d'une bulle affinée qui offre une protection particulièrement appréciable, tant lors des longs trajets autoroutiers qu'au quotidien. Nouveauté 2009, les flancs de carénage revisités intègrent désormais deux vide-poches très pratiques pour y loger téléphone portable et portefeuille (●).

Le confort du pilote est encore amélioré, grâce au guidon original qui, comme la selle, est réglable en hauteur (●). Le passager profite, lui aussi, de ces améliorations au travers d'une large selle pourvue d'une véritable poignée de maintien.

Les suspensions de la Bandit 650S sont réglables afin de pouvoir s'ajuster à votre rythme de conduite. Si l'efficacité de son freinage double disque à étriers quatre pistons à l'avant, complété par un simple disque arrière muni d'un étrier simple piston, n'est plus à démontrer, la Bandit 650S peut également recevoir l'ABS en option. Elle est aussi disponible dans une version 34 ch adaptée aux débutants. Pour 2009, la Bandit 650S se voit attribuer un nouveau tableau de bord ultra-complet avec, notamment, l'affichage du rapport engagé (●), ainsi que des garde-boues plus profilés et une finition moteur noire encore plus valorisante.



*Nouveauté*





**GSX650F**



## Une routière échappée des circuits.

La GSX650F est à la fois une vraie routière moderne et une moto sportive au look ravageur.

En reprenant volontairement le design radical des GSX-R, la GSX650F s'inscrit résolument dans la lignée des machines sportives grand tourisme capables d'accumuler les kilomètres sans pour autant sacrifier le confort. Son carénage intégral garantit une protection optimale et une aérodynamique de pointe (1), tandis que sa large et épaisse selle assure un confort record pour le passager comme pour le pilote.

La GSX650F hérite du moteur à injection électronique (2) issu des célèbres Bandit 650. Son quatre-cylindres en ligne est connu pour ses reprises foudroyantes à bas et moyens régimes, tout autant que pour sa belle vigueur à l'approche de la zone rouge. Sa partie-cycle avec ses suspensions réglables s'articule autour d'un cadre double berceau compact en acier qui

lui procure un comportement dynamique et une vivacité irréprochables quel que soit votre mode de conduite.

Son tableau de bord hérité des GSX-R (3), associe un compteur analogique à un écran digital ultra-complet. Il intègre, outre la jauge à essence et les informations d'usage, un indicateur de rapport engagé et un shift-light programmable permettant d'exploiter comme vous le souhaitez chacun des six rapports. Disponible en version 34 ch, avec ou sans ABS (4), la GSX650F s'adapte aussi à merveille aux jeunes permis.







## Un "coffre" énorme dédié à la route.

La Bandit 1250S jouit d'un moteur exceptionnel, pour pousser la route toujours un peu plus loin.

Grâce à sa motorisation 1 250 cm<sup>3</sup> à refroidissement liquide, la Bandit 1250S dispense un couple et une allonge sans limite qui donnent envie de ne jamais s'arrêter. Adapté aux normes antipollution Euro3, le quatre cylindres en ligne catalysé bénéficie d'une rampe d'injection à double papillon qui lui procure un caractère et une souplesse inégalés, quel que soit le rapport engagé ou le régime moteur.

Plus encore, la Bandit 1250S offre à son pilote une protection optimale à haute vitesse, grâce au design de son semi-carénage et de sa bulle développés en soufflerie. De surcroît, ses suspensions efficaces, son guidon relevé et sa selle ajustable en hauteur sur deux positions permettent de préserver une assise parfaite et un niveau de confort maximal quel que soit le gabarit du pilote.

*Bandit S*  
1250

Le design du châssis de la Bandit 1250S allié à des suspensions réglables lui offre un équilibre et un rayon de braquage permettant de s'affranchir sans mal de la circulation urbaine. Son freinage double disque à étriers 4 pistons à l'avant, lui octroie une puissance et un toucher record et peut aussi recevoir l'ABS.



## Le twin de caractère, pour toutes les envies.

La SV650S est un bicylindre léger et sensationnel, aussi à l'aise sur route que sur piste.

Avec son tempérament résolument sportif et ses aptitudes routières indéniables, la SV650S réalise le compromis parfait entre caractère et confort pour vivre la route avec passion. Souple à bas régime, le bicylindre en V à 90° de la SV650S se montre idéal pour les jeunes permis dans sa version 34 ch, tout en faisant preuve d'un caractère à haut régime digne d'une machine de piste.

Sa distribution à double ACT et ses quatre soupapes par cylindre, son double allumage par cylindre couplé à une rampe d'injection double papillon, assurent à la SV650S un rendement

exemplaire à travers toute la plage d'utilisation. Grâce aux repose-pieds reculés et à son assise basculée sur l'avant, les amateurs de sportivité profiteront d'une machine au ressenti exceptionnel et au comportement dynamique, à la fois vif et très rigoureux, grâce à son cadre treillis aluminium hyper rigide.

*SV*  
650S

La partie-cycle de la SV650S est complétée par une fourche télescopique hydraulique de 41 mm de diamètre et un monoamortisseur, tous deux réglables en pré-contrainte pour un amortissement optimum. Son système de freinage réunit un double disque équipé d'étriers double piston à l'avant, et un simple disque à l'arrière, pour un feeling et une efficacité sans faille sur les routes sinueuses, comme lors de vos premiers tours de piste.



Coloris : bleu à bande blanche





# Le trail routier, instinctif et polyvalent.

De la ville aux départementales sinueuses, en passant par l'autoroute, la V-Strom sait tout faire.

Accessible et polyvalente, la V-Strom 650 est une véritable surdouée qui se plie à chaque situation, grâce à une partie-cycle rigoureuse dotée d'un cadre périmétrique en aluminium et à un moteur exploitable issu des roadsters SV. Résolument moderne, ce bicylindre 645 cm<sup>3</sup> à 90°, double ACT, 4 soupapes par cylindre, double allumage par cylindre bénéficie d'une injection double papillon pilotée par un boîtier électronique 16 bits qui maximise son couple et limite ses émissions polluantes.

Tout en conservant un caractère tranché à haut régime, la V-Strom 650 fait preuve d'une souplesse idéale pour la ville, secondée par une maniabilité remarquable et une hauteur de selle raisonnable qui la rendent accessible à tous. Pour les longs trajets sur route, on apprécie son allonge considérable, mais aussi sa position de conduite naturelle et sa bulle réglable sur une plage de 50 mm, qui lui offrent un confort et une protection dignes des meilleures GT.

V-Strom 650

Le freinage de la V-Strom est confié à un puissant ensemble double disque pourvu d'étriers double piston à l'avant, complété à l'arrière par un disque de 260 mm de diamètre. Elle reçoit l'ABS en option pour encore plus de sécurité. La V-Strom 650 bénéficie également d'un tableau de bord soigné et lisible qui allie au compteur analogique, un affichage digital ultra-complet.



Bandit 650

GSX650F

Bandit 1250

SV 650

V-Strom 650

MOTEUR	4 cylindres en ligne, 4 temps, refroidissement liquide Double ACT, 16 soupapes 1 340 cm <sup>3</sup> 81 x 65 mm 12,5 : 1 106 ch à 8 900 tr/min 13,1 mKg à 4 600 tr/min Injection électronique Électrique	4 cylindres en ligne, 4 temps, refroidissement liquide Double ACT, 16 soupapes 656 cm <sup>3</sup> 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 656 cm <sup>3</sup> 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 1 255 cm <sup>3</sup> 79 x 64 mm 11,5 : 1 98 ch à 7 500 tr/min 11 mKg à 3 700 tr/min Injection électronique Électrique	Bicylindre en V à 90°, 4 temps, refroidissement liquide Double ACT, 8 soupapes 645 cm <sup>3</sup> 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	Bicylindre en V à 90°, 4 temps, refroidissement liquide Double ACT, 8 soupapes 645 cm <sup>3</sup> 81 x 62,6 mm 11,5 : 1 67 ch à 8 800 tr/min 6,7 mKg à 6 400 tr/min Injection électronique Électrique
TRANSMISSION	6 rapports Multidisque Hydraulique	6 rapports Multidisque Hydraulique	6 rapports Multidisque Hydraulique	6 rapports Multidisque Hydraulique	6 rapports Multidisque Par câble	6 rapports Multidisque Par câble
PARTIE-CYCLE	Cadre Périmétrique en aluminium 24° 98 mm 1 485 mm Fourche télescopique inversée ø 43 mm réglable en précharge, compression et détente Monoamortisseur réglable en précharge, compression et détente Frein avant Double disque ø 310 mm, étriers radiaux 4 pistons Frein arrière Simple disque ø 260 mm, étrier simple piston Pneu avant 120 / 70 ZR 17 Pneu arrière 190 / 50 ZR 17	Cadre Double berceau tubulaire en acier 26° 108 mm 1 470 mm Fourche télescopique ø 41 mm, réglable en précharge Monoamortisseur, réglable en précharge Double disque ø 310 mm, étriers 4 pistons Simple disque ø 240 mm, étrier simple piston 120 / 70 ZR 17 160 / 60 ZR 17	Cadre Double berceau tubulaire en acier 26° 108 mm 1 470 mm Fourche télescopique ø 41 mm, réglable en précharge Monoamortisseur, réglable en précharge Double disque ø 310 mm, étriers 4 pistons Simple disque ø 240 mm, étrier simple piston 120 / 70 ZR 17 160 / 60 ZR 17	Cadre Double berceau tubulaire en acier 25° 104 mm 1 480 mm Fourche télescopique ø 43 mm, réglable en précharge Monoamortisseur, réglable en précharge Double disque ø 310 mm, étriers 4 pistons Simple disque ø 240 mm, étrier simple piston 120 / 70 ZR 17 180 / 55 ZR 17	Cadre Treillis tubulaire en aluminium 25° 100 mm 1 430 mm Fourche télescopique ø 41 mm, réglable en précharge Monoamortisseur, réglable en précharge Double disque ø 290 mm, étriers double pistons Simple disque ø 220 mm, étrier simple piston 120 / 60 ZR 17 160 / 60 ZR 17	Cadre Périmétrique en aluminium 26° 110 mm 1 430 mm Fourche télescopique ø 43 mm, réglable en précharge Monoamortisseur, réglable en précharge Double disque ø 310 mm, étriers double pistons Simple disque ø 260 mm, étrier simple piston 110 / 80 R 19 150 / 70 R 17
DIMENSIONS, POIDS, CAPACITÉS	L x l x H 2 195 x 740 x 1 170 mm Hauteur de selle 805 mm Essence 21 l Poids tous pleins faits 260 kg Garantie 2 ans, kilométrage illimité Coloris Blanc (FGF), Noir (CZY), Gris (GRF), Gold (FGG)	L x l x H 2 130 x 790 x 1 225 mm 770 / 790 mm (réglable) 19 l 243 kg / 247 kg (ABS) 2 ans, kilométrage illimité Noir (YAY), Gris (YHG), Rouge (YVZ), Bleu (YKZ)	L x l x H 2 130 x 760 x 1 225 mm 770 mm 19 l 241 kg / 245 kg (ABS) 2 ans, kilométrage illimité Bleu (GLR), Noir (FKE), Orange (EAI)	L x l x H 2 130 x 790 x 1 225 mm 790 / 810 mm (réglable) 19 l 250 kg / 254 kg (ABS) 2 ans, kilométrage illimité Noir (YAY), Bleu (YKZ), Rouge (YHL), Gris (YHG)	L x l x H 2 130 x 730 x 1 175 mm 800 mm 17 l 196 kg 2 ans, kilométrage illimité Bleu / Blanc (YSF), Gris (YHG), Noir (YAY)	L x l x H 2 290 x 840 x 1 390 mm 820 mm 22 l 217 kg / 220 kg (ABS) 2 ans, kilométrage illimité Gris (YHG), Noir (YAY), Orange (YME), Blanc (YPA)



clé codée

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 ROUTIERES 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](http://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