



Way of Life!



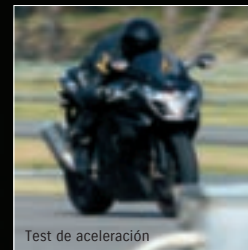
2016
Gama Deportivas



Ingeniería de Vanguardia, Control de Calidad Exhaustivo.



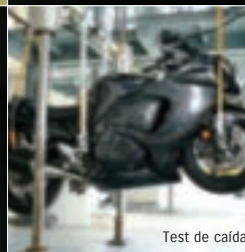
Test de tramo en pendiente



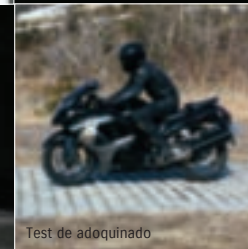
Test de aceleración



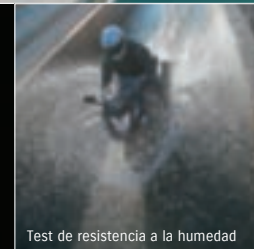
Centro Técnico de Motocicletas



Test de caída



Test de adoquinado



Test de resistencia a la humedad



Avanzada tecnología, calidad de fabricación.

El secreto de la alta calidad de Suzuki es una combinación del uso de una avanzada tecnología con la máxima calidad de fabricación. Las motocicletas Suzuki salen de fábrica después de incontables horas de pruebas, y unos exhaustivos controles de calidad por parte de nuestros ingenieros, tan cualificados como entusiastas de su trabajo.

Nuestro Espíritu de Fabricación Mueve a tu Suzuki.



Inspección final

Ofreciendo “productos con gran valor añadido”

En nuestros 107 años de historia como fabricantes, 64 de ellos creando motocicletas, la obsesión por ofrecer “productos con valor añadido” ha sido una de nuestras filosofías de producción. Estamos convencidos de que si la pasión y entusiasmo que ponemos en nuestro trabajo se traduce en tu diversión y emoción, nuestro orgullo como fabricantes se traduce igualmente en tu orgullo como propietario. El logo “S” es reconocido en todo el mundo como una marca de productos de calidad que ofrecen fiabilidad y originalidad. Suzuki se fundamenta en este símbolo global con la segura determinación de seguir manteniendo esta confianza también en el futuro.

La Tecnología Suzuki está Siempre a tu Lado



SDTV – Suzuki Dual Throttle

Cada cuerpo de inyección cuenta con dos válvulas de mariposa, una válvula primaria controlada por el puño de gas y una secundaria controlada por la ECM en base al régimen de giro del motor, la marcha engranada y la posición de la válvula primaria. La válvula secundaria se abre o cierra para mantener la velocidad ideal del aire de admisión, mejorando así la eficacia de la combustión, lo que se traduce en una respuesta más lineal del acelerador y un mayor par motor a bajo y medio régimen.



SCEM – Suzuki Composite Electrochemical Material

Este exclusivo sistema de tratamiento mediante níquel-fósforo-silíce-carbono de Suzuki está derivado de la experiencia en MotoGP. Los cilindros tratados con el sistema SCEM permiten una mayor transferencia de calor y una menor tolerancia entre pistón y cilindro, para una mayor durabilidad y resistencia al rayado.



SRAD – Suzuki Ram Air System

Las tomas de aire de admisión están posicionadas cerca del centro del frontal del carenado, ofreciendo una óptima eficacia y una mayor potencia a altas velocidades.



STCS – Suzuki Traction Control System

El sistema de control de tracción de Suzuki monitoriza de forma constante la velocidad de ambas ruedas, la posición del acelerador, los sensores de posición del cigüeñal y de marcha engranada para reducir de forma rápida la entrega de potencia si se detecta cualquier deslizamiento de las ruedas. De esta forma el usuario puede disfrutar los largos recorridos de forma más cómoda, con menor estrés y fatiga.



SCAS – Suzuki Clutch Assist System

El embrague con sistema de limitador de par permite unas reducciones más suaves, mejorando el control del piloto en las deceleraciones. Este sistema reduce la fuerza en los discos del embrague en deceleración presionando contra el disco de presión, permitiendo al sistema patinar de forma controlada.



S-DMS – Suzuki Drive Mode Selector

Permite al usuario elegir uno de los tres mapas de inyección y encendido, ajustando de esta forma la entrega de potencia a las preferencias personales en diversas situaciones de pilotaje, como por ejemplo circuitos distintos o carreteras reviradas. Esta función permite disfrutar más de las prestaciones en una mayor variedad de situaciones.



SAIS – Suzuki Advanced Immobiliser System

Utiliza un sistema de identificación electrónico en la llave de contacto para evitar que personas no autorizadas puedan poner en marcha el motor.



SET – Suzuki Exhaust Tuning

Utiliza una válvula de mariposa controlada por un servomotor para adaptar la presión de retorno del escape al régimen de giro del motor. A bajo régimen, la válvula se cierra, incrementando la presión de retorno y mejorando el par motor. La válvula se abre de forma progresiva de forma paralela al régimen de giro, reduciendo la presión de retorno e incrementando la potencia a medio y alto régimen.



ABS – Anti-lock Brake System

Este sistema evita el bloqueo accidental de las ruedas cuando hay un cambio brusco de la adherencia del asfalto o cuando se aplica demasiada fuerza en los frenos. El sistema monitoriza la velocidad de la rueda 50 veces por cada giro de la misma. Dependiendo de las condiciones de la superficie del terreno, como por ejemplo humedad, gravilla o baches, la distancia de frenado puede alargarse en relación a un vehículo sin ABS. El ABS no puede evitar el bloqueo de las ruedas causado por una frenada violenta con la moto inclinada.



Suzuki Easy Start

En una motocicleta convencional, para poner en marcha el motor, el usuario tiene que mantener apretado el botón de arranque hasta que el motor se pone en funcionamiento. Con el sistema Suzuki Easy Start, todo lo que necesitas es pulsar una vez el botón, como en los coches modernos. La centralita ECM reconoce la señal y se encarga de mantener el motor de arranque en marcha el tiempo necesario.



Low RPM Assist

El sistema Low RPM Assist utiliza el mecanismo ISC para subir ligeramente el régimen de giro del motor en las arrancadas y rodando a baja velocidad. Esta nueva característica permite suavizar las operaciones de iniciar la marcha y de rodar a baja velocidad, facilitando las mismas y el control de la moto en un entorno de tráfico intenso, con paradas y arrancadas constantes de la moto.

Historia Suzuki

Nuestra historia se escribe junto con la de nuestros usuarios en todo el mundo



1909

Michio Suzuki funda Suzuki Loom Works en la pequeña localidad costera de Hamamatsu, en la Prefectura de Shizuoka, Japón. Esta nueva fábrica se dedica a la producción de telares para la gran industria algodonera japonesa y el objetivo de Michio era simple: ofrecer los telares mejores y más ergonómicos del mercado.



1952

Suzuki fabrica su primera bicicleta motorizada, la "Power Free". Diseñada como un vehículo económico de compra y de mantenimiento, equipa un motor 2T de 36 cc acoplado a un chasis convencional de bicicleta. El sistema exclusivo de doble piñón de la "Power Free" permite pedalear sin asistencia del motor, con asistencia del mismo o circular solo con la fuerza del motor.



1958

Primera aparición del famoso logo "S" de Suzuki.



1962

¡Campeones del Mundo! El piloto de la Alemania del Este, Ernst Degner, logra la primera victoria en el TT para Suzuki en la cilindrada de los 50 cc y el mismo año gana el primer Campeonato del Mundo para la marca en esta misma categoría, a los que seguirán cinco más en los siguientes seis años.



1965

Hugh Anderson gana su cuarto título mundial, esta vez en la categoría de 125 cc. La sensacional T20 Super Six pone definitivamente a Suzuki en el mapa internacional. Una 250 cc 2T de seis velocidades y una velocidad punta de 160 km/h que se convierte en todo un éxito de ventas.



1996

Suzuki reinventa de nuevo la GSX-R750. Un hito en la trayectoria de este modelo, con un nuevo chasis doble viga en lugar del anterior doble cuna. Fielmente derivada de la RGV de GP, con una menor distancia entre ejes que le ofrece una mayor agilidad y un sorprendente peso en seco de tan solo 179kg.



1999

Suzuki rompe esquemas una vez más con la presentación de la GSX1300R Hayabusa. El increíble motor 4 cilindros DOHC de 1298 cc y refrigeración líquida que monta la Hayabusa representa el no va más de la ingeniería sin compromisos. Las características más destacadas de la Hayabusa son su diseño aerodinámico y el magnífico equilibrio entre prestaciones y comportamiento a cualquier velocidad en todo tipo de carreteras.



2000

Kenny Roberts Jr. Gana por segundo año consecutivo el GP de Malasia, la segunda prueba del Campeonato. Con un total de cuatro victorias, Roberts Jr. Logra el título de 500 cc, el sexto para Suzuki y el primero en siete años desde 1993.



2001

Un año inolvidable con el lanzamiento de la superdeportiva definitiva, la Suzuki GSX-R1000. La última incorporación a la familia GSX-R logra el mismo impacto mundial que alcanzó el primer modelo en 1985, reescribiendo las reglas en cuanto a prestaciones, peso, manejabilidad y estilo. Rápidamente dominaría los circuitos en todo el mundo.



2005

Suzuki marca de nuevo la referencia entre las superdeportivas con la presentación de la GSX-R1000 2005, que se pone una vez más en cabeza de la categoría. La GSX-R1000 gana innumerables título de Superbike, incluyendo el Campeonato del Mundo en 2005. Las razones del dominio de la Suzuki GSX-R1000 son sencillas. Una gran ergonomía y manejabilidad, un estilo radical y una enorme cantidad de potencia aprovechable.



1971

Joel Robert retiene el título mundial de motocross de 250 cc. Roger De Coster se corona Campeón del Mundo de Motocross en la categoría de 500 cc con su Suzuki RN71.



1976

Barry Sheene logra su primer título y también el primero para Suzuki de 500 cc con la RG500. Esta legendaria motocicleta copa la seis primeras plazas del campeonato, el mismo año en que se presenta la GS750, la primera Suzuki cuatro cilindros de gran cilindrada.



1981

El italiano Marco Lucchinelli gana el Campeonato del Mundo de 500 cc a los mandos de una RG500. Suzuki impacta al mundo de la moto con la futurista GSX1100S Katana. Su agresivo estilo y sus magníficas prestaciones la convierten en un gran éxito de ventas.



1985

Llega la moto que cambiaría el concepto de superdeportiva. La Suzuki GSX-R750 será recordada para siempre como la primera moto réplica de competición. Con 100 CV y un peso de 176 kg creó una nueva categoría de motos de altas prestaciones. La GSX-R750 logra un doblete en su primera carrera del Campeonato del Mundo de Resistencia, las míticas 24 Horas de Le Mans.



1993

Kevin Schwantz gana el título mundial de 500cc pilotando la RGV y se gana un lugar de honor entre los más grandes pilotos de todos los tiempos.



2008

La Suzuki B-King, una musculosa naked cargada de carácter, mostrada por primera vez como concept bike en 2001, llega a las tiendas. Suzuki lanza la primera moto de motocross del mundo equipada con inyección electrónica, las RM-Z450. El mismo año, Suzuki presenta las nuevas GSX-R600 y 750, las superdeportivas para los más entendidos y la segunda generación de la Hayabusa 1300.



2009

Se presenta una GSX-R1000 completamente renovada. En los EEUU, el piloto del Rockstar Makita Suzuki Mat Mladin logra su séptimo título AMA Superbike con la GSX-R1000.



2012

La producción total de modelos GSX-R alcanza el millón de unidades. Desde su introducción en 1985, el nombre de GSX-R se ha convertido en sinónimo de superdeportiva. Suzuki lanza la segunda generación de la V-Strom 650ABS. La V-Strom 650 se ha convertido en el modelo más vendido de su categoría desde su lanzamiento en 2004 y ahora llega con unas mejores prestaciones y confort de marcha gracias a las mejoras introducidas en su motor V-Twin de 645 cc, más eficaz a bajo y medio régimen, con menor consumo y emisiones.



2013

El Suzuki Endurance Racing Team (SERT) gana su cuarto Campeonato del Mundo de Resistencia, el 13º de su historia.



2016

Suzuki lanza la nueva GSX-R1000 con tecnología inspirada en MotoGP. Diseñada desde cero para ofrecer un rendimiento líder en su clase.

ADN de Campeones

GSX-R 1000

	Campeona del Mundo de Resistencia	 2002	 2003	 2005	 2006	 2007	 2008	 2010	 2011	 2012	 2013	 2015
---	--	---	---	--	---	---	---	---	---	---	---	---

	Vencedora en el Bol d'Or	 2002	 2003	 2004	 2005	 2006	 2008	 2009	 2010	 2011
---	---------------------------------	---	---	--	---	---	---	---	---	---

	Campeona AMA de Superbikes	 2003	 2004	 2005	 2006	 2007	 2008	 2009
---	-----------------------------------	---	---	--	---	---	---	---

	Vencedora en las 24 Horas de Le Mans	 2002	 2003	 2004	 2007	 2008	 2015
---	---	---	---	--	---	---	---

	Campeona del Mundo de Superbikes	 2005
--	---	---



GSX-R1000/A



Dominar el Circuito

Desde su lanzamiento hace más de una década, la GSX-R1000 ha sido sinónimo de Dominio en los Circuitos. La mejor prueba de ello es la propia historia de la GSX-R1000, que ha dominado las parrillas de las carreras para motocicletas de serie de hasta 1000 cc en todo el mundo. El título de “The Top Performer” está asociado a este modelo desde su lanzamiento. Los ingenieros de Suzuki, con entusiasmo, imaginación y determinación por la victoria no han cesado de trabajar en la búsqueda de nuevas formas de ahorrar peso, mejorar la entrega de potencia, la agilidad, la respuesta del motor y el control de máquina y piloto. Cada temporada, la GSX-R1000 eleva el listón de las prestaciones entre las motocicletas superdeportivas. Y este año no es tampoco una excepción. Equipada con la tecnología más avanzada, mejora a la vez sus prestaciones y sus consumos. Con una parte ciclo que ofrece un control aún mayor y unas mejoras estéticas que reflejan los avances logrados en prestaciones y comportamiento.

Un Conjunto Total

Para lograr una moto ganadora no se trata simplemente de una cuestión de aumentar la potencia y reducir el peso. No es tan sencillo conseguir la victoria. Para estar delante del resto es necesario conseguir un conjunto completo, con un perfecto equilibrio de las tecnologías más avanzadas. Un equilibrio que notará al instante en cuanto pongas la primera marcha de la GSX-R1000. La capacidad para subir de vueltas del motor, tan excitante como suave gracias a un intenso trabajo de aligeramiento de los pistones y de minimización de las fricciones internas del motor, que elevarán al límite tus sensaciones. La aceleración se desencadena sin fisuras. Al llegar a la primera curva, tendrás siempre la confianza de poder frenar siempre una fracción de segundo más tarde, gracias a la nueva horquilla Big Pistón, a los neumáticos y a las pinzas Brembo. Una vez con la moto inclinada, alucinarás con la facilidad con que mantienes la trayectoria y la velocidad gracias a la ligereza de la moto y al perfecto reparto de pesos. Toda una invitación para que seas aún más líder.

Pinzas Delanteras Brembo Monobloc de Anclaje Radial

El sistema de frenos incorpora las más avanzadas pinzas Brembo monobloc de anclaje radial. Las pinzas monobloc son más ligeras y más rígidas que las convencionales formadas por piezas atornilladas, ofreciendo además un mejor tacto al piloto. Un mayor diámetro de los pistones mejora la potencia de frenado. Suzuki ha reducido también el espesor de los discos de 5,5 mm a 5,0 mm para reducir aún más el peso, utilizando además un nuevo material más resistente y con una mayor capacidad de disipación de la temperatura. Este superior poder de retención se combina con una mayor estabilidad en frenada, gracias a una horquilla delantera mejorada para un uso intenso en circuito y un sistema ABS opcional.

Horquilla SHOWA Big Piston Fork (BPF) & Monoamortiguador

La GSX-R1000 incorpora una nueva horquilla delantera de diseño Big Piston Fork (BPF), que elimina la necesidad de un cartucho en cada pata de la horquilla. En su lugar monta un solo pistón superior de 39,6 mm en el interior de cada barra. El diseño BPF mejora de forma notable la eficacia del flujo del aceite, un mejor control de la compresión y ofreciendo por tanto unas mejores sensaciones al piloto. Las bajas fricciones internas y los mínimos cambios en la presión interna se traducen en una respuesta excepcional frente a las pequeñas irregularidades del asfalto. Los muelles están completamente sumergidos en aceite, por lo que se reduce el espumado del mismo, ofreciendo una amortiguación más consistente. Los tornillos de regulación de la extensión y la compresión están integrados en los tapones de la horquilla. La precarga de muelle se realiza por la parte inferior de las barras. El diseño BPF simplifica el mantenimiento de la horquilla en circuito, al ser posible extraer todo el conjunto de amortiguación de cada barra por la parte superior, sin necesidad de desmontar la horquilla. La suspensión trasera está formada por un monoamortiguador Showa anclado a un basculante en aleación de aluminio extruido mediante un sistema de bieletas. Su diseño reduce el brazo de palanca cuando la rueda se mueve hacia arriba, mejorando la progresividad y la sensibilidad, con lo que se gana tracción en asfalto rizado y se suaviza la respuesta frente a los impactos de mayor dimensión. El monoamortiguador es regulable en extensión, precarga de muelle y compresión a alta y baja velocidad.

GSX-R 1000



Azul Triton Metalizado (YSF)

Legendaria Potencia GSX-R

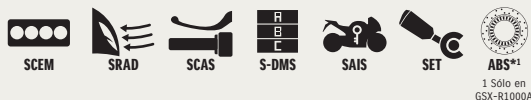
El corazón de la GSX-R1000 es un motor tetracilíndrico de 999 cc, refrigeración líquida, con sistema de admisión Suzuki Ram air Direct (SRAD), gestión digital del motor y doble árbol de levas en cabeza (DOHC). Suzuki utiliza tecnologías de competición en este motor, incluyendo un diámetro x carrera de 74,5 mm x 57,3 mm para lograr las mejores prestaciones en circuito. Unas cámaras de combustible optimizadas y una relación de compresión de 12,9:1 mejoran la respuesta a bajo y medio régimen para una mayor facilidad de uso y un contundente par motor para catapultarte de forma instantánea a la salida de las curvas. La culata incorpora válvulas de admisión de 31 mm y de escape de 25 mm, mientras que un corto árbol de levas de admisión se combina con el sensor del ángulo de las levas situado en el centro del árbol de levas de escape para lograr una culata más ligera. El sistema de escape es de tipo 4 en 2 en 1, con un silenciador de titanio que reduce aún más el peso y mejora la manejabilidad de la moto. El escape incorpora también el sistema Suzuki Exhaust Tuning (SET), una válvula de mariposa servo controlada que modifica la presión de retorno, mejorando el par motor a bajo y medio régimen así como la potencia a altas vueltas.

Suzuki Drive Mode Selector (S-DMS)

Este sistema de Suzuki permite al piloto elegir entre diferentes modos de respuesta del motor, actuando a través del sistema de inyección y de los mapas de encendido. Gracias a ello se puede ajustar la entrega de potencia al estilo de pilotaje, al trazado del circuito y a las condiciones ambientales. El cambio entre los tres modos A, B y C se realiza de forma instantánea mediante un pulsador situado en el puño izquierdo del manillar, reflejándose dichos cambios de forma clara en la pantalla digital de la instrumentación. El modo A ofrece una respuesta más directa y con la máxima entrega de potencia. El modo B ofrece una respuesta ligeramente más suave a medio gas. El modo C, por su parte, ofrece una respuesta más suave en todo el recorrido del acelerador al limitar la potencia del motor.

Instrumentación Deportiva

El conjunto de instrumentación incluye una pantalla digital con velocímetro, cuentakilómetros total, dos parciales, indicador de kilómetros en reserva, reloj horario, testigos de temperatura de refrigerante y presión de aceite, indicador de marcha engranada, contador de vueltas/cronómetro, indicador del ajuste S-DMS y de brillo de pantalla. El programador de régimen máximo cuenta con cuatro LEDS, y se incluyen asimismo testigos LED de la inyección electrónica, reserva de gasolina, punto muerto, luz larga, presión de aceite y refrigerante e intermitentes.



GSX-R750



Una Categoría Propia

La GSX-R750 original creó una categoría propia de motos superdeportivas de 750 cc, revolucionando el mundo de la moto cuando fue presentada en 1985. era el producto de un diseño integral: parte ciclo, motor y electrónica hacían historia trabajando de forma conjunta para crear una motocicleta más compacta y ligera. Con una combinación única de excelente respuesta al acelerador, lineal entrega de potencia, potente frenada, gran confianza de pilotaje y una relación peso/potencia sin rival en el mercado, era lo más cercano a una moto de competición matriculable para ir por la calle.

Disfruta de la extasiante combinación de prestaciones fuera de serie, excelente agilidad, dimensiones compactas y peso ligero. Disfruta la GSX-R750, la última versión de la GSX-R original, la elección de los “entendidos”, que buscan el mejor equilibrio entre una gran potencia y una gran manejabilidad, lo mejor de ambos mundos.

GSX-R 750



Azul Triton Metalizado (YSF)

El equilibrio Perfecto

Fiel al concepto GSX-R de ser siempre la “Top Performer”, la GSX-R750 es tan compacta como una 600 cc para lograr una mejor aceleración, manejabilidad, comportamiento en curvas y frenada.

El uso de un chasis doble viga en aluminio permite unas dimensiones compactas y una gran ligereza. La rigidez torsional se ha optimizado para el uso en circuito, mientras que su estudiada composición mediante piezas de fundición de diferentes tamaños y formas, con cuidadas soldaduras permite un peso mínimo. Su corta distancia entre ejes permite un mayor centrado de las masas, tanto de la moto como del piloto para una mayor agilidad en curvas, así como una ubicación de los semimanillares más cerca del asiento, lo que combinado con el ángulo de los mismo facilita los movimientos del piloto, tanto para un pilotaje al máximo en circuito como para mejorar la manejabilidad en carretera.

Pinzas Brembo Monobloc de Anclaje Radial

El diseño monobloc de las pinzas reduce el peso de las mismas, mientras que su construcción más rígida y el mayor diámetro de los pistones mejora la frenada, ofreciendo una potencia más consistente y un mejor tacto en la maneta. Dichas pinzas muerden un doble disco delantero de 310 mm totalmente flotante, a través de una bomba radial de 17 mm y una maneta ajustable en 6 posiciones.

Horquilla SHOWA Big Piston Fork (BPF) & Monoamortiguador

Esta horquilla desarrollada en competición usa un solo pistón de 37,6 mm en cada barra de 41 mm de diámetro para lograr una amortiguación más eficaz, lineal y precisa. Este mayor control de la compresión se nota especialmente en las frenadas más agresivas y en la entrada de las curvas, ofreciendo una mayor confianza al piloto. El monoamortiguador trasero Showa cuenta con regulación externa de la compresión y extensión, así como de la precarga de muelle. Los anillos encargados de ajustar la precarga están fabricados en aluminio anodizado para minimizar el peso.

Suzuki Drive Mode Selector (S-DMS)

El sistema S-DMS integrado en la centralita ECM permite al piloto elegir entre dos modos de potencia de motor mediante un mando situado en el puño izquierdo. Estos modos regulan la inyección, la válvula secundaria de aceleración y el sistema de encendido. Definidos como modo A y B, el modo A ofrece la potencia máxima del motor, mientras que el B permite una aceleración más suave.

Motor Exclusivo de 750 cc

El motor de 750 cc cuenta con refrigeración líquida, sistema de admisión Suzuki Ram-Air Direct (SRAD) y gestión electrónica del motor. El doble árbol de levas en cabeza (DOHC) está mandado mediante una cadena al cigüeñal forjado, actuando sobre cuatro válvulas de titanio por cilindro. La relación de diámetro x carrera es de tipo supercuadrado, mejorando la eficacia a alto régimen. El cambio de seis velocidades es de relación cerrada, con ejes superpuestos verticalmente para reducir la longitud total del motor y equipa también un embrague antirrebotes.

Embrague Suzuki Clutch Assist System (SCAS)

Este sistema mejora el agarre de la rueda y la estabilidad a la entrada de las curvas, reduciendo la presión del embrague en las reducciones bruscas. Este sistema comprime también el embrague en fase de aceleración para eliminar el patinado de los discos, sin necesidad de utilizar muelles más duros, reduciendo por tanto la fuerza a efectuar en la maneta.

Sofisticada Instrumentación

Un diseño compacto y ligero, pero muy completo. Ofrece una gran cantidad de información, pensando en una utilización en circuito, incluyendo cronometro vuelta a vuelta y un indicador programable de régimen de giro. El conjunto está formado por un cuentarrevoluciones analógico central, flanqueado por un panel digital con velocímetro, cuentakilómetros total, dos parciales, indicador de kilómetros en reserva, reloj horario, testigos de temperatura de refrigerante y presión de aceite, indicador de marcha engranada y del modo S-DMS.

Esbelta & Aerodinámica

Excitantes líneas aerodinámicas, creadas en el túnel de viento y formadas por piezas más sencillas, pequeñas y ligeras. Esto permite utilizar menos paneles en la carrocería y en consecuencia, menos piezas de unión entre los mismos, sin detrimento de la resistencia. La combinación de líneas redondeadas y afiladas, junto con el estudiado flujo de aire a través de los paneles laterales y la quilla inferior permite una menor superficie de carrocería y por lo tanto, un ahorro de peso.



GSX-R600



La Mejores Prestaciones de su Categoría

Una ligera parte ciclo combinada con una compacta distancia entre ejes y unas suspensiones desarrolladas en competición. Un compacto motor 4 cilindros cargado con la más avanzada tecnología desarrollada en las carreras. La GSX-R600 – diseñada para ofrecer las mejores prestaciones de su categoría, un



Tecnología de MotoGP

El motor de 599 cc cuenta con refrigeración líquida, sistema de admisión Suzuki Ram-Air Direct (SRAD) y gestión electrónica del motor. El doble árbol de levas en cabeza (DOHC) está mandado mediante una cadena al cigüeñal forjado, actuando sobre cuatro válvulas de titanio por cilindro. La relación de diámetro x carrera es de tipo supercuadrado, mejorando la eficacia a alto régimen. Las camisas de los cilindros están tratadas mediante el compuesto de níquel-fósforo-sílice-carbono de Suzuki derivado de la experiencia en competición. El cambio de seis velocidades es de relación cerrada, con ejes superpuestos verticalmente para reducir la longitud total del motor y equipa también un embrague antirrebotes.

Los pistones más ligeros y la distribución más agresiva de las válvulas mejoran la respuesta al acelerador y el par motor a bajo y medio régimen. Junto con la relación cerrada de cambio, este aumento del par permite unas mejores salidas en carrera, una mayor aceleración y una salida más rápida de las curvas.

Horquilla SHOWA Big Piston Fork (BPF) y Monoamortiguador

Esta horquilla desarrollada en competición usa un solo pistón de 37,6 mm en cada barra de 41 mm de diámetro para lograr una amortiguación más eficaz, lineal y precisa. Este mayor control de la compresión se nota especialmente en las frenadas más agresivas y en la entrada de las curvas, ofreciendo una mayor confianza al piloto. El monoamortiguador trasero Showa cuenta con regulación externa de la compresión y extensión, así como de la precarga de muelle. Los anillos encargados de ajustar la precarga están fabricados en aluminio anodizado para minimizar el peso.

Pinzas Brembo Monobloc de Anclaje Radial

El diseño monobloc de las pinzas reduce el peso de las mismas, mientras que su construcción más rígida y el mayor diámetro de los pistones mejora la frenada, ofreciendo una potencia más consistente y un mejor tacto en la maneta. Dichas pinzas muerden un doble disco delantero de 310 mm totalmente flotante, a través de una bomba radial de 17 mm y una maneta ajustable en 6 posiciones.

Chasis Diseñado para el Circuito

El uso de un chasis doble viga en aluminio permite unas dimensiones compactas y una gran ligereza. La rigidez torsional se ha optimizado para el uso en circuito, mientras que su estudiada composición mediante piezas de fundición de diferentes tamaños y formas, con cuidadas soldaduras permite un peso mínimo. Su corta distancia entre ejes permite un mayor centrado de las masas, tanto de la moto como del piloto para una mayor agilidad en curvas, así como una ubicación de los semimanillares más cerca del asiento, lo que combinado con el ángulo de los mismo facilita los movimientos del piloto, tanto para un pilotaje al máximo en circuito como para mejorar la manejabilidad en carretera.

GSX-R 600



Azul Triton Metalizado (YSF)

Suzuki Drive Mode Selector (S-DMS)

El sistema S-DMS integrado en la centralita ECM permite al piloto elegir entre dos modos de potencia de motor mediante un mando situado en el puño izquierdo. Estos modos regulan la inyección, la válvula secundaria de aceleración y el sistema de encendido. Definidos como modo A y B, el modo A ofrece la potencia máxima del motor, mientras que el B permite una aceleración más suave.

Sofisticada Instrumentación

Un diseño compacto y ligero, pero muy completo. Ofrece una gran cantidad de información, pensando en una utilización en circuito, incluyendo cronometro vuelta a vuelta y un indicador programable de régimen de giro. El conjunto está formado por un cuentarrevoluciones analógico central, flanqueado por un panel digital con velocímetro, cuentakilómetros total, dos parciales, indicador de kilómetros en reserva, reloj horario, testigos de temperatura de refrigerante y presión de aceite, indicador de marcha engranada y del modo S-DMS.

Embrague Suzuki Clutch Assist System (SCAS)

Este sistema mejora el agarre de la rueda y la estabilidad a la entrada de las curvas, reduciendo la presión del embrague en las reducciones bruscas. Este sistema comprime también el embrague en fase de aceleración para eliminar el patinado de los discos, sin necesidad de utilizar muelles más duros, reduciendo por tanto la fuerza a efectuar en la maneta.

Esbelta & Aerodinámica

Excitantes líneas aerodinámicas, creadas en el túnel de viento y formadas por piezas más sencilla, pequeñas y ligeras. Esto permite utilizar menos paneles en la carrocería y en consecuencia, menos piezas de unión entre los mismos, sin detrimento de la resistencia. La combinación de líneas redondeadas y afiladas, junto con el estudiado flujo de aire a través de los paneles laterales y la quilla inferior permite una menor superficie de carrocería y por lo tanto, un ahorro de peso.

Características completas en la contraportada.

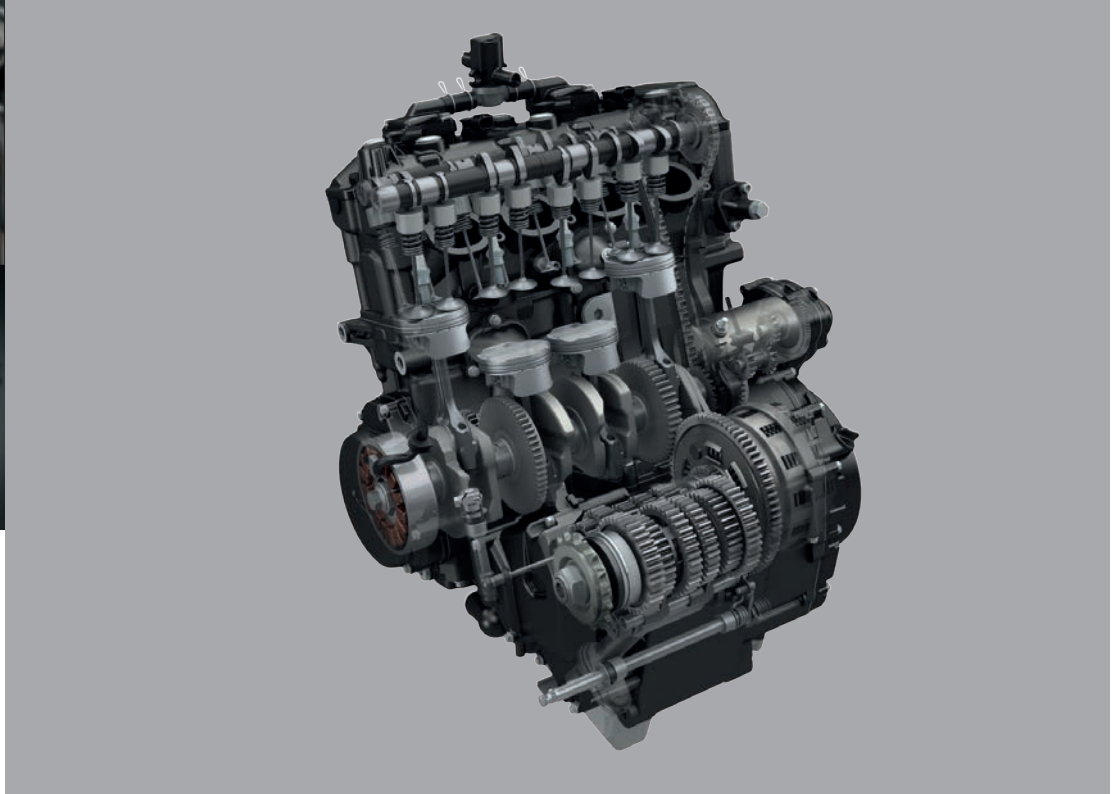
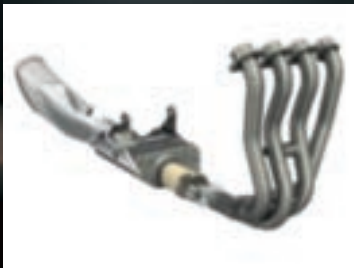


GSX-S1000F/A



Con el corazón de la GSX-R

Del ADN de una leyenda entre las superdeportivas, nace la GSX-S1000FA, una motocicleta creada para disfrutar en el mundo real. Bajo su esbelto carenado se oculta el motor original y los principales componentes de la victoriosa GSX-R1000. Todo en un cómodo conjunto para el máximo placer de pilotaje. Sal a la carretera con unas prestaciones de leyenda.



Prestaciones sin Límite

Este es un motor diseñado para dominar en los circuitos. Puesto a punto para las calles. Para convertirse en una leyenda por méritos propios. Su amplia gama de potencia y par la convierten en intocable. Con todo lo que exigas en la carretera, y algo más. La tecnología más avanzada le ofrece unas prestaciones eléctricas, incrementando el placer de pilotaje en cada recorrido.

Unas Prestaciones de Leyenda Adaptadas a la Calle

La GSX-S1000FA está propulsada por una versión adaptada a la calle del tetracilíndrico en línea DOHC de 999 cc que se ha convertido en una leyenda en la GSX-R1000 2005. Este renovado motor ofrece una suave repuesta al acelerador y una aceleración inmediata y controlada, para que el piloto pueda disfrutar al máximo de unas prestaciones cargadas de adrenalina.

Nuevos Perfiles de Árboles de Levas

Optimizan la distribución para ofrecer unas características de motor idóneas para un uso urbano y en carreteras de curvas. Las bujías de iridio aseguran una potente chispa para una combustión más eficaz, que se traduce en unas mayores dosis de potencia y una respuesta al acelerador más lineal.

Diseño De Carrera Larga

Con unas medidas internas de diámetro x carrera de 73,4 x 59 mm, permite unas compactas cámaras de combustión. Gracias a una óptima relación de compresión combinada con unos pistones de cabeza plana y una amplia entrega de potencia en toda la gama de revoluciones. Los avances técnicos en el interior del motor empiezan en los pistones. Suzuki se sirve de las técnicas de análisis de elementos finitos para fabricar pistones ligeros sin comprometer su durabilidad. Todo ello se traduce en una amplia gama de par motor y una espontánea aceleración.

Suzuki Composite Electrochemical Material (SCEM)

Las camisas de los cilindros están tratadas con el probado sistema SCEM patentado por Suzuki de níquel-fósforo-carburo de silicio, que reduce la fricción, mejora la transferencia de calor, la durabilidad y la estanqueidad de los segmentos.

Radiador Curvado

Un radiador de nuevo diseño, con una eficaz forma redondeada ayuda a mantener estable la temperatura del motor. Unos deflectores guían el aire hacia el mismo. El radiador de aceite es ligero y compacto para minimizar el peso y sus reducidas dimensiones ayudan a configurar unas líneas limpias, dejando más espacio para el sistema de escape.

La Más Avanzada Tecnología en Gestión De Motor y Control de Emisiones

La centralita de control de motor (ECM) ofrece la más avanzada tecnología en gestión de motor, optimizando el carácter del mismo para un uso deportivo. Una tecnología clave bajo el control de la ECM es una actualizada versión del sistema de doble cuerpo invertido de inyección Suzuki Dual Throttle Valve (SDTV) que ha formado siempre parte relevante de la leyenda GSX-R. El sistema SDTV ayuda a lograr una combustión eficaz y una suave entrega de potencia.

Inyectores De 10 Orificios

Ofrecen una óptima atomización de la mezcla, mejorando la combustión y reduciendo el consumo. El sistema de inyección electrónica trabaja en conjunción con un sistema de retorno de O₂ y un sensor de presión en la admisión para mejorar aun la eficacia de la combustión y limitar las emisiones de escape.

Sistema de Escape 4-2-1

El sistema de escape cuenta con unos tubos compensadores entre los colectores 1 y 4 y 2 y 3. Este sistema ajusta las pulsaciones del escape para una mejor entrega de potencia a bajo y medio régimen. La cámara de expansión situada después de la conexión entre los colectores está ubicada bajo el motor, minimizando el tamaño del silenciador y creando una imagen más ágil. El escape incorpora el sistema Suzuki Exhaust Tuning (SET). Una válvula movida por un servomotor que se abre o cierra según el régimen de giro, la posición del acelerador y la marcha engranada. Controla las ondas de presión internas para mejorar la combustión a bajo régimen.

Características completas en la contraportada.

Una Parte Ciclo Diseñada Para Disfrutar En El Mundo Real

Suzuki ha diseñado una nueva parte ciclo compacta y ligera, que hace de la GSX-S1000FA una moto ágil y divertida de utilizar. Cada detalle ha sido diseñado pensando en una máxima manejabilidad y control en condiciones de uso real, desde el tráfico urbano hasta las reviradas carreteras de montaña.

Chasis Ligero

Su chasis asegura una gran manejabilidad y estabilidad. Las vigas principales del mismo bajan directas de la pipa de dirección hasta el eje del basculante. Su diseño es ideal en términos de rigidez y bajo peso. Suzuki se ha valido para ello de técnicas de análisis de elementos finitos para lograr un chasis aún más ligero que el de la actual GSX-R1000.

Robusto Basculante En Aleación De Aluminio

Robusto Basculante En Aleación De Aluminio

Relajada posición de Pilotaje

Suzuki ha optimizado la posición de pilotaje en busca de un gran confort, con una zona de contacto de las rodillas estrecha para una ergonomía relajada. La esbelta carrocería se combina con una baja altura de asiento (810 mm) para facilitar el acceso al suelo con los pies.

Suspensiones Completamente Regulables

La nueva horquilla delantera invertida KYB de 43mm permite un uso deportivo y a la vez, cómodo. Es completamente regulable en compresión, extensión y precarga de muelle.

Sistema de Frenos de Altas Prestaciones y ABS

La GSX-S1000FA equipa en la rueda delantera las mismas pinzas Brembo monobloc de alta gama y anclaje radial y cuatro pistones opuestos de 32 mm de la GSX-R1000, combinadas con unos discos flotantes de 310 mm para una contundente potencia de frenada. El ABS es opcional en la GSX-S1000FA

Características completas en la contraportada



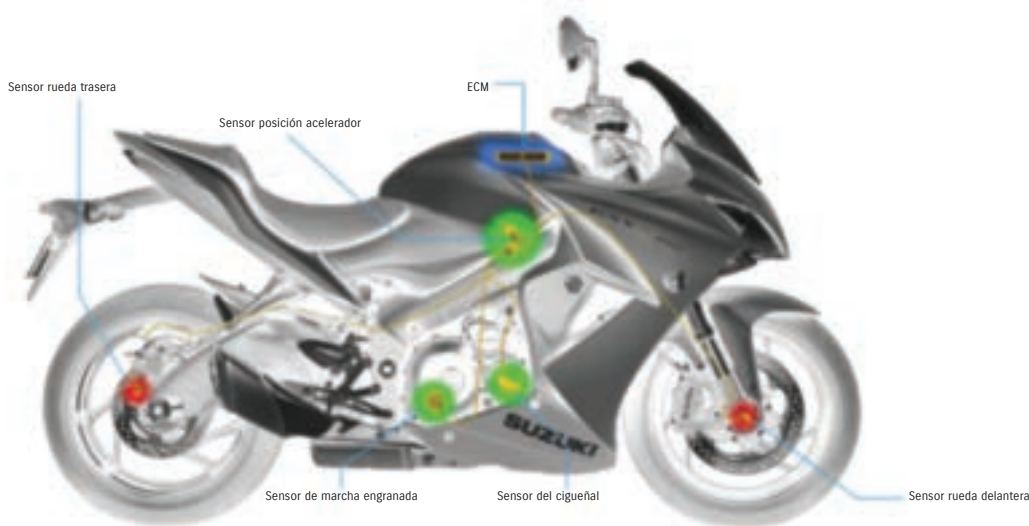
Sistema De Control De Tracción Con Tres Modos

El avanzado sistema de control de tracción de Suzuki permite al piloto abrir gas* con toda confianza independientemente de las condiciones del asfalto, permitiendo disfrutar más y de forma más relajada de un pilotaje deportivo.

El sistema comprueba la velocidad de ambas ruedas, el sensor de posición del acelerador, el de posición del cigüeñal y la marcha engranada 250 veces por segundo. En cualquier momento que detecta un deslizamiento de la rueda, reduce la entrega de potencia del motor a través del encendido. Esto se hace de una forma tan suave y natural que el placer de pilotaje no se ve perjudicado en ningún momento por esta acción.

El piloto puede elegir entre tres modos del sistema o desconectarlo totalmente. La diferencia entre los tres modos es el nivel de sensibilidad de los mismos. El modo uno es para un uso deportivo con una mínima intervención del sistema. El modo tres ofrece el máximo control de tracción para asfalto en malas condiciones de adherencia. El modo dos ofrece un equilibrio entre ambos y es ideal para un uso en condiciones normales.

* El control de tracción no sustituye al control del acelerador por parte del piloto en ningún tipo de condiciones.



Agresividad Naked Con Una Imagen Completamente Nueva

La GSX-S1000FA ha sido diseñada para aparecer salvaje, agresiva y para ofrecer confort en todo momento. La imagen general es la de una bestia al acecho. Y la combinación de partes negras y pintadas de su carrocería reafirman su apuesta por la personalidad, con un carenado cuyas líneas fluyen desde el afilado morro a través de las tapas laterales. Su manillar Renthal Fatbar en aluminio cuenta con un perfil de diámetro variable, que permite una óptima resistencia a la vez que reduce peso y vibraciones. Su acabado en color negro mate y el logo Renthal ofrecen una sensación de gran calidad. La forma del asiento ha sido diseñada para ofrecer una posición deportiva, permitiendo una gran libertad de movimientos a la vez que un óptimo agarre. El piloto trasero combinado utiliza lámparas LED en lugar de bombillas convencionales para una mayor visibilidad y una vida útil más larga.

Completa Instrumentación

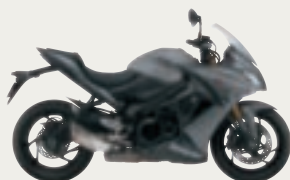
El panel de instrumentos está compuesto por un ligero conjunto digital de iluminación regulable. Ofrece información acerca de velocidad, régimen de motor, odómetro, doble cuentakilómetros parcial, marcha engranada, temperatura ambiente y de refrigerante, autonomía, consumo medio, consumo instantáneo, control de tracción y reloj horario. La retroiluminación blanca ofrece una gran visibilidad nocturna. La pantalla está flanqueada por unos testigos LED de intermitentes, luz larga, alerta de motor, ABS, control de tracción, temperatura del refrigerante y presión de aceite.



GSX-S1000FA/ABS



Rojo Candy / Negro Brillante Glaseado (AV4)



Gris Mate Metalizado (PGZ)



Azul Triton Metalizado (YSF)



*1 Sólo en GSX-S1000FA/ABS

GSX-S1000/A



Suzuki ofrece también la versión sin carenar de la GSX-S1000FA, la GSX-S1000/A que comparte la mayoría de características técnicas con su hermana.

Hayabusa



La Moto Definitiva

A finales del siglo XX, Suzuki sorprendió al mundo con el lanzamiento de su Hayabusa. Durante la pasada década, esta moto evolucionó sin dejar de ser fiel a su concepto inicial: ser la máxima expresión de las motocicletas de altas prestaciones.

Sus sensacionales cualidades de potencia, velocidad, suavidad de marcha y espectacular estética continúan fascinando a usuarios y admiradores por igual. Porque la Hayabusa es, y será siempre, la moto definitiva.

Suzuki ha diseñado la Hayabusa para actuar como un peso pesado del boxeo, musculoso, pero sorprendentemente ágil. Aunque sus usuarios raramente necesitarán utilizar todo su potencial, sus sobredimensionadas prestaciones les ofrecerán plena confianza en el uso cotidiano. Esta contenida y a la vez refinada energía es lo que hace girar las miradas cuando pasa alguien pilotando una Hayabusa.

Legendario motor tetracilíndrico

El musculoso cuatro cilindros de 1340 cc de la Hayabusa ofrece una inmensa ola de par motor para una aceleración increíble. Sus avanzadas características técnicas incluyen refrigeración líquida, admisión ram-air invertida con sistema Suzuki Dual Throttle Valve (SDTV), inyección electrónica con inyectores dobles controlados por una centralita ECU de 32 bits y doble árbol de levas hueco en cabeza con cuatro válvulas por cilindro. Los pistones son de aleación de aluminio con tres segmentos cada uno para una mayor robustez. El segmento de engrase de cada pistón recibe un tratamiento de nitruro de cromo aplicado en cámara de vacío mediante un sistema de deposición física de vapor. Este recubrimiento es más duro y suave que el cromado tradicional, reduciendo la fricción e incrementando la estanqueidad con el cilindro.

Pinzas Delanteras Brembo Monobloc

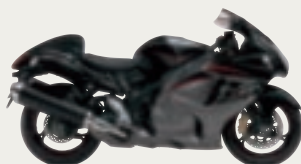
El diseño monobloc de las pinzas reduce el peso de las mismas, mientras que su construcción más rígida y el mayor diámetro de los pistones mejora la frenada, ofreciendo una potencia más consistente y un mejor tacto en la maneta. Dichas pinzas muerden un doble disco delantero de 310 mm totalmente flotante, a través de una bomba radial de 17 mm y una maneta ajustable en 5 posiciones.

ABS Ligero y de Altas Prestaciones

El sistema antibloqueo de serie ABS de serie está formado por una unidad central ligera y compacta. El ABS mejora la frenada evitando el bloqueo imprevisto de las ruedas en condiciones adversas de adherencia, regulando la potencia de la frenada a la tracción disponible.



Blanco Perla / Plata Mystic Metalizado (ARA)



Grís Trueno Metalizado / Negro Brillante Glaseado (AA3)

Neumáticos Bridgestone

La Hayabusa está equipada con neumáticos Bridgestone BT-015, especialmente desarrollados para esta motocicleta. Su perfil y compuesto han sido elegidos tras intensas pruebas para lograr unos altos niveles de estabilidad y agilidad.

Horquilla Invertida KYB

La horquilla delantera invertida KYB de 43mm es completamente regulable en compresión, extensión y precarga de muelle. Las barras tratadas mediante el sistema Diamond-Like Carbon (DLC) que reduce la fricción, permitiendo unas reacciones más rápidas frente a los cambios en el asfalto para ofrecer un mayor agarre y unas mejores sensaciones al piloto. El recorrido de la rueda es de 120 mm.

Suzuki Drive Mode Selector (S-DMS)

El sistema S-DMS integrado en la centralita ECM permite al piloto elegir entre tres modos de potencia de motor mediante un mando situado en el puño izquierdo. Estos modos regulan la inyección, la válvula secundaria de aceleración y el sistema de encendido, permitiendo al piloto ajustar la respuesta del motor a sus preferencias personales o según las condiciones de la carretera.

Surcando el Viento

Un intenso trabajo de pruebas en el túnel de viento ha permitido lograr la aerodinámica ideal para que poder disfrutar del pilotaje a altas velocidades, aprovechando al máximo la potencia de este legendario motor. Sus formas ofrecen a la Hayabusa una imagen exclusiva, además de proteger al piloto del viento y mejorando la aceleración, la estabilidad y el consumo de combustible.

Embrague Suzuki Clutch Assist System (SCAS)

Este sistema mejora el agarre de la rueda y la estabilidad a la entrada de las curvas, reduciendo la presión del embrague en las reducciones bruscas. El sistema comprime también el embrague en fase de aceleración para eliminar el patinado de los discos, sin necesidad de utilizar muelles más duros, reduciendo por tanto la fuerza a efectuar en la maneta.

Características completas en la contraportada





Way of Life!

Modelo	Tipo de motor	Cilindrada	Cambio	Potencia	Par motor	Consumo	Altura de asiento	Peso orden de marcha	Suspensión		Frenos		Neumáticos		Distancia al suelo	Capacidad del
									Delantero	Trasero	Delanter	Trasero	Delantero	Trasero		
GSX-R1000A	4 Tiempos, 4 Cilindros, DOHC, Refrigerado por agua	999 cm3	6 velocidades	182,5 CV @ 12000rpm	116,7 N.m @ 10000rpm	23,3 KM/L	810 mm	205 kg	Horquilla hidráulica invertida	Monoamortiguador hidráulico con bieletas	Doble disco	Disco	120/70ZR17M/C (58W) tubeless	190/50ZR17M/C (73W) tubeless	130 mm	17,5 L
GSX-R750	4 Tiempos, 4 Cilindros, DOHC, Refrigerado por agua	750cm3	6 velocidades	148 CV @ 13200rpm	86,30 N.m @ 11200rpm	22,9 KM/L	810 mm	190 kg	Horquilla hidráulica invertida	Monoamortiguador hidráulico con bieletas	Doble disco	Disco	120/70ZR17M/C (58W) tubeless	180/55ZR17M/C (73W) tubeless	130 mm	17 L
GSX-R600	4 Tiempos, 4 Cilindros, DOHC, Refrigerado por agua	599 cm3	6 velocidades	124 CV @ 13500rpm	69,6 N.m @ 11500rpm	23,4 KM/L	810 mm	187 kg	Horquilla hidráulica invertida	Monoamortiguador hidráulico con bieletas	Doble disco	Disco	120/70 ZR17M/C (58W) tubeless	180/55ZR17M/C (73W) tubeless	130 mm	17 L
GSX-S1000FA	4 Tiempos, 4 Cilindros, DOHC, Refrigerado por agua	999 cm3	6 velocidades	143,5 CV @ 10000rpm	106 N.m @ 9500rpm	18 KM/L	810 mm	214 kg	Horquilla hidráulica invertida	Monoamortiguador hidráulico con bieletas	Doble disco	Disco	120/70ZR17M/C (58W) tubeless	190/50ZR17M/C (73W) tubeless	140 mm	17 L
HAYABUSA	4 Tiempos, 4 Cilindros, DOHC, Refrigerado por agua	1340 cm3	6 velocidades	194 CV @ 9500rpm	155 N.m @ 7200rpm	-	805 mm	266 kg	Horquilla hidráulica invertida	Monoamortiguador hidráulico con bieletas	Doble disco	Disco	120/70ZR17M/C (58W), tubeless	190/50ZR17M/C (73W), tubeless	120 mm	21 L

* Consumo medido por Suzuki mediante el protocolo Worldwide Motorcycle Test Cycle (WMTC).

TU CONCESIONARIO SUZUKI

SUZUKI MOTOR IBÉRICA se reserva el derecho de cambiar, sin previo aviso, el equipamiento, las especificaciones, colores,materiales y otros elementos de los modelos expuestos en este folleto. Todos los modelos pueden ver interrumpida su fabricación sin previo aviso. Pregunte a su concesionario los posibles cambios. Los colores de los carenados pueden variar ligeramente de las fotografías de este folleto. Las imágenes mostradas corresponden a pilotos profesionales tomadas en condiciones controladas.

- Utilice siempre el casco, protección para los ojos y ropa de protección adecuada.
 - Lea el manual de usuario cuidadosamente.
- Disfrute conduciendo con seguridad.
 - No conduzca nunca bajo la influencia del alcohol o de las drogas.

Impreso en Alemania Gama Deportivas 2016 BROCH-SPORT-SES OCT. '15

Suzuki Motor Ibérica S.A.U.

Encuentra tu concesionario mas cercano en:

moto.suzuki.es



/SuzukiMotoES