

 SUZUKI

HORS-SÉRIE

DE 50 À 1500 CM³

2000

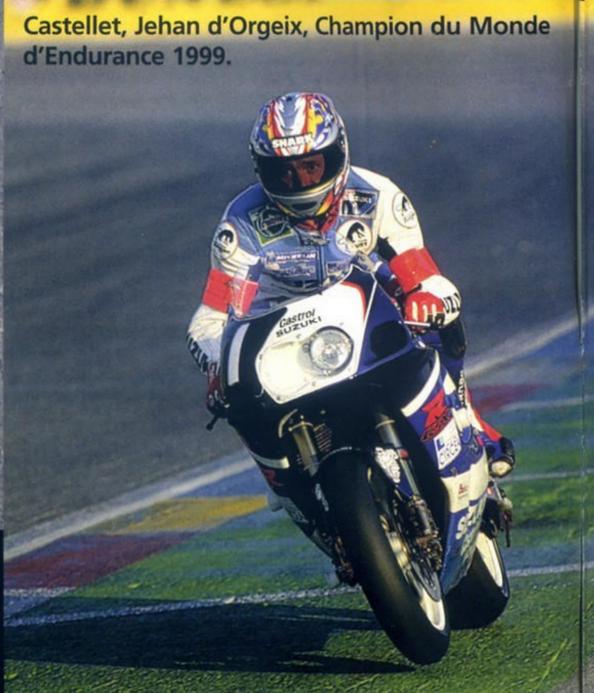


TOUT
SUR LA
GAMME
SUZUKI

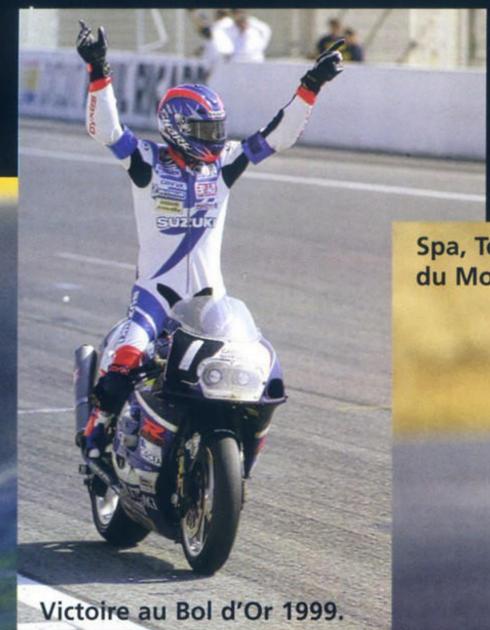




Spa, Christian Lavieille, vice-Champion du Monde d'Endurance 1999.



Castellet, Jehan d'Orgeix, Champion du Monde d'Endurance 1999.



Victoire au Bol d'Or 1999.

Spa, Terry Rymer, Champion du Monde d'Endurance 1999.



Podium du Bol d'Or 1999. Victoire !

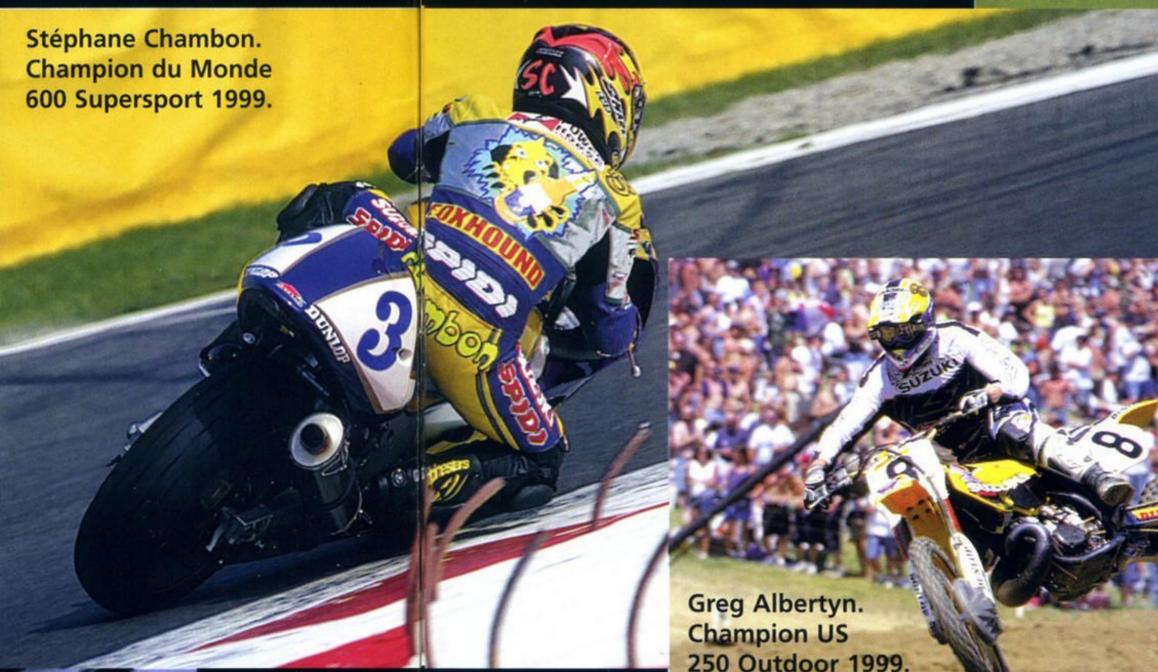
1999. UNE NOUVELLE MOISSON DE VICTOIRES !

Circuits de vitesse et d'endurance, pistes africaines, terrains de motocross, les Suzuki sont partout où règne l'esprit de compétition. Associez à cet esprit le talent de dizaines de pilotes officiels ou privés qui se dépensent sans compter sur des machines à la technologie d'avant-garde et vous obtenez l'un des palmarès les plus impressionnants de l'histoire de la moto. Une longue liste à laquelle s'ajoutent encore cette année les titres acquis par Jehan d'Orgeix et Terry Rymer (Champions du Monde d'Endurance 1999), Stéphane Chambon (Champion du Monde 600 Supersport 1999) ou encore Greg Albertyn (Champion USA Motocross 250 National Outdoor).

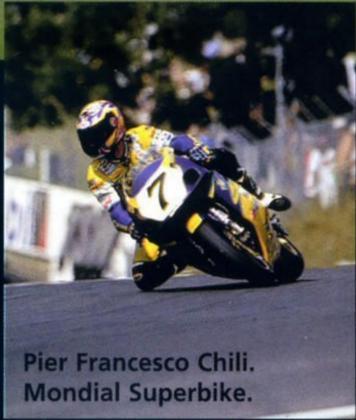
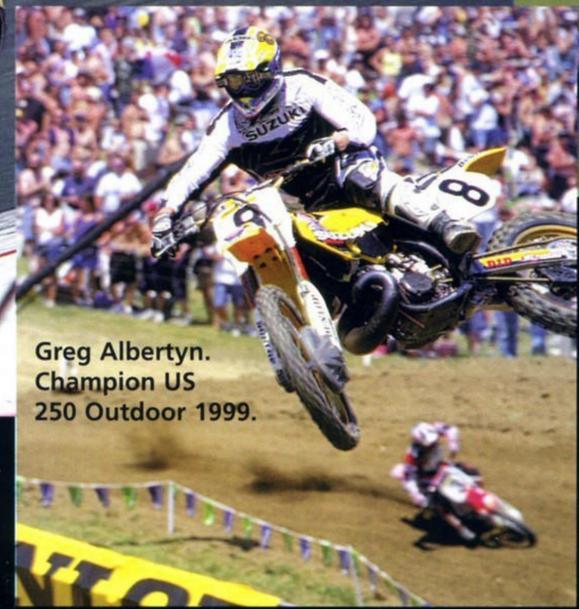
Jehan d'Orgeix.
Champion de France Superbike 1999.



Stéphane Chambon.
Champion du Monde
600 Supersport 1999.



Greg Albertyn.
Champion US
250 Outdoor 1999.



Pier Francesco Chili.
Mondial Superbike.

Kenny Roberts Jr. aux avant-postes des Grands Prix 500 cm³.



Nouveauté 2000

GSX-R 750

Les plus anciens se souviendront qu'au milieu des années 80, les motos qui font la loi sur les pistes d'Endurance sont encore d'authentiques prototypes, construits à l'unité par une poignée d'ingénieurs ou de préparateurs passionnés. Quant aux machines du commerce, elles n'ont alors qu'un — très — lointain rapport avec les machines engagées en compétition. Pourtant, fin 1984, Suzuki crée l'événement en dévoilant une moto qui va redéfinir les règles du jeu et engendrer une nouvelle catégorie, rapidement baptisée hypersports. Jusqu'alors, aucun constructeur n'avait jamais osé permettre à la technologie et aux performances des machines de compétition de descendre dans la rue. La GSX-R750, puisque c'est d'elle qu'il s'agit, va donc irrémédiablement marquer son temps, au point de devenir une sorte de valeur-étalon pour toutes les sportives, y compris de cylindrées supérieures.

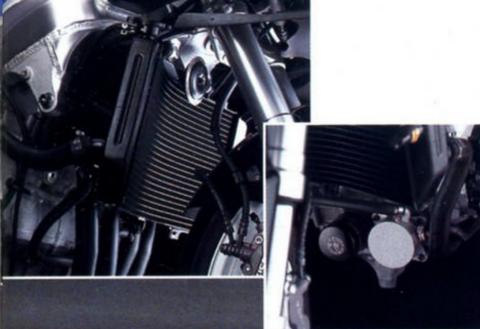
L'Histoire se répète aujourd'hui avec la commercialisation de la GSX-R750 2000, probablement la sportive la plus extrême fabriquée à ce jour. Attendue depuis des mois, cette future Championne ne fait effectivement pas dans la demi-mesure puisque aucune pièce n'est commune avec la version précédente, déjà hyper sophistiquée et hyper performante (Championne du Monde d'Endurance 97 et 99 ; Championne de France Superbike 99, Championne du Monde Supersport dans sa version 600 cm³...).

Au premier coup d'œil, l'héritage compétition cher à Suzuki saute aux yeux. Tout d'abord, alors que la

4 cylindres en ligne • 4 temps • DOHC • 16 soupapes • Refroidissement liquide • 78 kW (106 ch) • Boîte 6 rapports • Cadre périmétrique en alliage d'aluminium • Fourche inversée à cartouches ø 43 mm réglable en précharge, compression, détente • Monoamortisseur réglable en précharge, compression, détente • Double disque avant ø 320 mm • Disque arrière ø 220 mm • Poids à sec : 166 kg • Coloris : bleu, noir/argent. • (Données techniques sous réserve d'homologation).

Nouveaux carters monoblocs, nouvel agencement interne, nouvel échangeur thermique, le bloc GSX-R est né pour gagner.

La technologie de demain pour une moto d'aujourd'hui : alimentation par injection avec double papillon, allumage numérique hyper-sophistiqué.



CHAMPIONNE DU MONDE EN PUISSANCE



plupart de ses concurrentes obtiennent leurs performances au prix d'une augmentation de cylindrée, la GSX-R reste fidèle à ses 750 cm³ qui, ma foi, ne lui réussissent pas trop mal puisque ce sont 140 ch qui se bousculent à la sortie du moteur (version CE. Version française : 106 ch). Une cavalerie en progression par rapport au millésime précédent (+ 5 ch*) alors même que les autres caractéristiques sont en net recul : — 5 kg, — 4 mm en hauteur, — 15 mm en longueur, — 8 mm en largeur... Ajoutez à cela une refonte totale de l'architecture de la



Sportive mais civilisée, la GSX-R saura accueillir un passager à l'occasion. Le dossier de selle fait partie de l'équipement d'origine.

distribution et de l'équipage mobile, un usage généralisé du magnésium et de l'aluminium, une alimentation par air forcé et injection à double papillon, un allumage numérique, un système antipollution et vous obtenez le moteur le plus sophistiqué et le plus performant jamais conçu par les motoristes Suzuki. La partie cycle n'est pas en reste avec une géométrie résolument orientée sport : cadre aluminium redessiné (compacité), empattement rallongé (stabilité), angle de chasse resserré (maniabilité), répartition des masses modifiée... Suspensions, roues et freins sont également nouveaux, avec un net accent porté sur l'efficacité au détriment du tape à l'œil :

étriers 4 pistons à l'avant (moins de poids), jantes de 5 pouces à l'arrière (meilleur choix de pneumatiques, moins de frottements, moins de poids). Les vrais sportifs apprécieront... Dernier "détail", un poids de 166 kg (!) sur la balance, tout simplement le plus faible jamais enregistré dans la catégorie hypersport à ce jour. En 2000, une fois de plus, le sport se portera en bleu, blanc et rouge !

*En version libre.



Rampe de carburateur à gestion électronique pour encore plus d'agrément.



Nouveauté 2000

BANDIT GSF600

BANDIT 2, LE RETOUR

Plus de 17 000 : c'est le nombre de GSF600 Bandit vendues en France depuis 1994, avec et sans "moustiquaire". Un immense succès qui n'est pas près de s'arrêter lorsque l'on découvre la Bandit "Génération 2". Et pourtant, le challenge était plutôt relevé puisqu'il s'agissait de développer et construire une nouvelle moto qui soit au moins aussi populaire que ses aînées. Aujourd'hui, le pari semble réussi tant la Bandit "Génération 2" a su associer les qualités de l'ancien modèle (esthétique, aspects pratiques, facilité de conduite...) avec les évolutions indispensables à toute moto moderne. Toujours fidèle au poste, le vaillant 4 cylindres en ligne a été profondément revu afin de délivrer plus

de puissance (78 ch, soit 4 ch de plus que l'ancien modèle) et surtout plus d'agrément à bas et moyens régimes, les plus utilisés au quotidien. Un résultat obtenu, entre autres, grâce au montage d'une nouvelle rampe de carburateurs de 32 mm à gestion électronique (TPS) et d'un allumage numérique indépendant pour chaque cylindre. Du coup, la consommation est en baisse aussi ! Coté partie cycle, les évolutions sont plus profondes avec un cadre entièrement nouveau, tant dans le dessin que dans les cotes : empattement allongé pour une meilleure tenue de route, angle de chasse resserré pour une meilleure maniabilité et hauteur de selle abaissée de 20 mm... Changement également au niveau des étriers de freins avant plus puissants et



Nouveaux étriers de freins, espace de rangement sous la selle optimisé, nouvelle poignée passager.



GSF600N



GSF600N



GSF600S



GSF600S

4 cylindres en ligne • 4 temps • 16 soupapes • Refroidissement mixte air/huile • 57,4 kW (78 ch) à 10 500 tr/min • Boîte 6 rapports • Nouveau cadre double berceau tubulaire en acier • Fourche télescopique ø 41 mm • Amortisseur arrière réglable (précharge et détente) • Réservoir 20 litres • Poids à sec : 204 kg (N) - 208 kg (S) • Coloris : rouge, noir, bleu • (Données techniques sous réserve d'homologation).



Echappement tout inox, nouveau tableau de bord, ultra-complet, moustiquaire haute protection sur la version S.

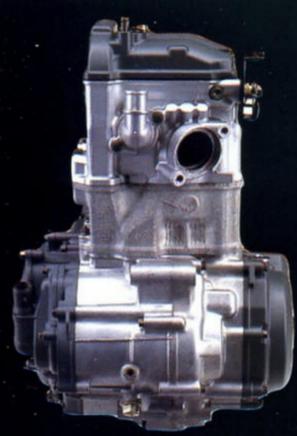
"sensibles", des pneumatiques taille basse et des suspensions. L'équipement est encore plus complet : réservoir à 20 litres (+ 1 litre), tableau de bord avec totalisateur électronique et montre de bord, logement antiviol sous la selle, béquille centrale

d'origine, protecteur de fourche... Quant à la "moustiquaire", véritable signature de la Bandit "S", on la retrouve encore plus efficace que jamais avec un demi-carénage plus large de 40 mm et plus haut de 16 mm. Les routards apprécieront, d'autant que, outre une bulle "percée" pour réduire les turbulences à haute vitesse, la Bandit "S" dispose également d'un double phare à multiréfecteur et de rétroviseurs indépendants du guidon. Quand on vous aura dit que le prix de l'engin reste lui aussi traditionnellement "Bandit", vous comprendrez pourquoi son succès ne fait à présent plus aucun doute.



GSF600S

Existe en version 25 kW



Un des monocylindres 4 temps parmi les plus puissants de sa génération.



DR-Z400S

Nouveauté 2000

SUZUKI RÉINVENTE LE TRAIL

Votre banquier ne vous reconnaît plus dans la rue ? Le dernier point qui vous reste sur votre permis vous est indispensable pour aller payer vos impôts ? Envie d'écologie et de grands espaces ? Pas une minute à perdre : un traitement s'impose à base de randonnées tout terrain tous les dimanches et d'enduros une fois de temps en temps. Et le remède s'appelle Suzuki

DR-Z400. Une moto entièrement nouvelle déclinée en 2 versions selon que vous soyez plus ou moins gravement contaminé par le virus de la moto verte : DR-Z400E non homologuée pour les purs et durs et DR-Z400S homologuée pour les amateurs de trails.

La base de ces deux machines est un même nouveau moteur monocylindre 4 temps à refroidissement liquide, une petite merveille de technologie avec double arbre à cames, 4 soupapes, piston forgé, boîte 5, décompresseur automatique et...démarrateur électrique. Le tout capable d'envoyer entre 40 chevaux (S) et 48 chevaux (E) à la roue arrière à chaque coup de gaz. Va y avoir du sport dans les chemins ! Afin de limiter le poids de l'engin, l'huile est contenue dans la poutre centrale du cadre simple berceau dédoublé réalisé en tubes d'acier haute résistance. Réglables, les suspensions se composent



d'une solide fourche hydraulique de 49 mm à l'avant; réglable en précharge et compression (voir fiche technique) et d'un monoamortisseur réglable également en précharge et compression, avec un bras oscillant en aluminium à l'arrière. Le freinage est confié à deux simples disques, 250 mm et étrier double piston devant, 220 mm et étrier simple piston à l'arrière.



Monocylindre • 4 temps • DOHC • 4 soupapes • Refroidissement liquide • 29,4 kW (40 ch) à 8 500 tr/min (S) • 35,3 kW (48 ch) à 9 000 tr/min (E) • Boîte 5 rapports • Lubrification par carter sec • Cadre simple berceau dédoublé en acier • Fourche télescopique hydraulique ø 49 mm réglable en précharge et compression (+ détente sur la "E") • Monoamortisseur réglable en précharge et compression (+ détente sur la "E") • Simple disque avant ø 250 mm • Disque arrière ø 220 mm • Poids à sec : S - 132 kg. E - 119 kg • Coloris : S - bleu/blanc, argent/noir. E - jaune • (Données techniques sous réserve d'homologation).

Ambiance machine d'usine pour ce tableau de bord entièrement digital.



DR-Z400S

DR-Z400E
E COMME
ENDURO

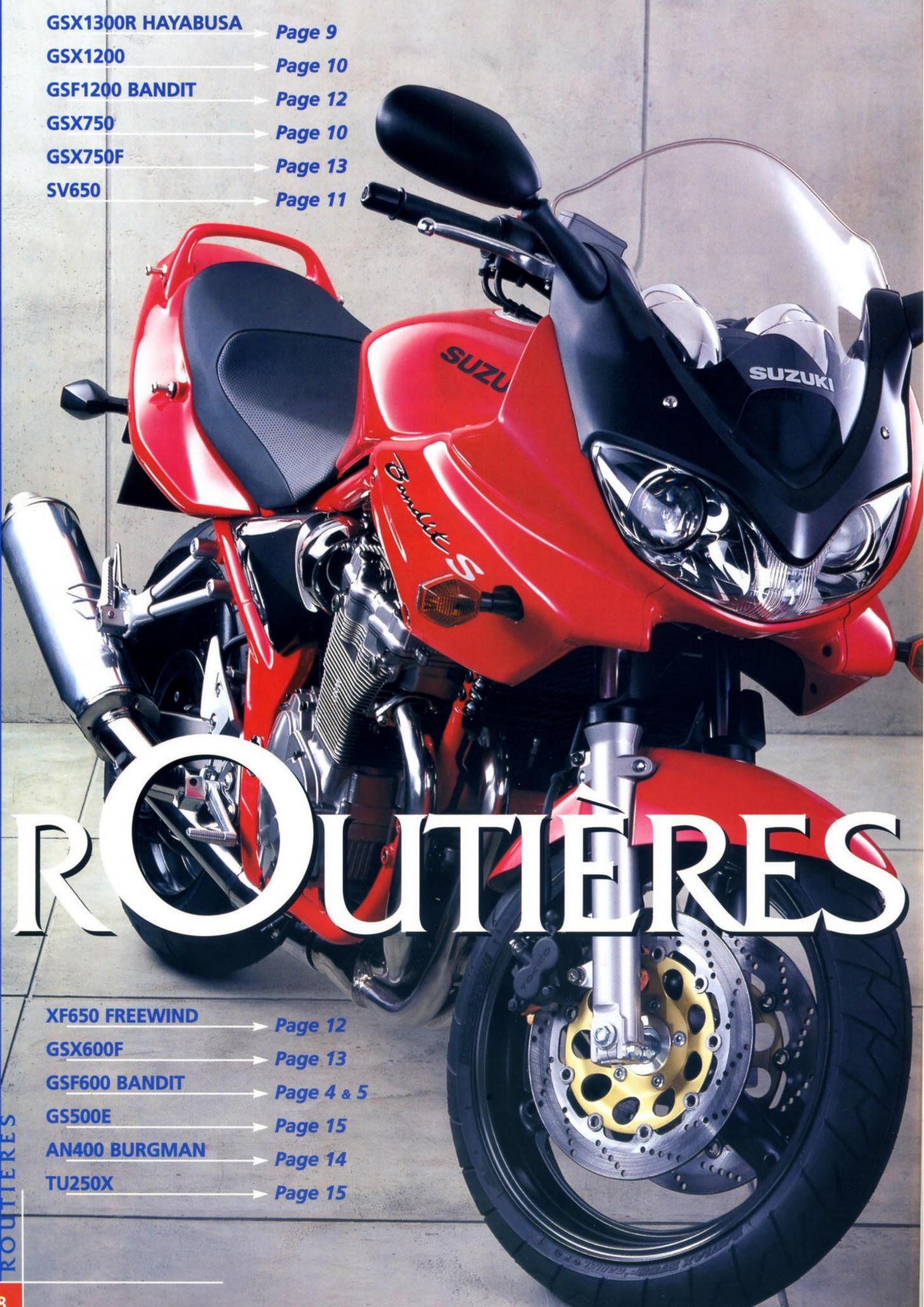


Photo : DR-Z400E (prototype).

- GSX1300R HAYABUSA → Page 9
- GSX1200 → Page 10
- GSF1200 BANDIT → Page 12
- GSX750 → Page 10
- GSX750F → Page 13
- SV650 → Page 11

ROUTIÈRES

- XF650 FREEWIND → Page 12
- GSX600F → Page 13
- GSF600 BANDIT → Page 4 & 5
- GS500E → Page 15
- AN400 BURGMAN → Page 14
- TU250X → Page 15



GSX1300R HAYABUSA

LA SUPERLATIVE

Avant même qu'elle n'ait été essayée, la GSX1300R Hayabusa défrayait la chronique. Une ligne générale à couper le souffle et des mensurations hors normes la placent d'emblée

4 cylindres en ligne • **4 temps** • **16 soupapes** • Refroidissement liquide • **78 kW** (106 ch) à **8 500 tr/min** • Admission d'air forcé • Injection séquentielle • Cadre périmétrique en alliage d'aluminium • Fourche inversée • Double disque avant ø **320 mm** • Disque arrière ø **240 mm** • Poids à sec : **215 kg** • Coloris : bleu / argent, rouge / gris, noir / gris foncé.

comme la référence de sa catégorie. Avec elle, le superlatif est de rigueur. Sur le papier, la belle affiche ses prétentions : le meilleur de la marque au service de la plus étonnante des GT sportives produites jusqu'alors. Quatre cylindres en ligne de 1299 cm³ à refroidissement liquide, double arbre à cames en tête, seize soupapes, le moteur de l'Hayabusa fait appel aux solutions les plus modernes. Un arsenal encore renforcé par un ensemble de technologies issues de la compétition : injection électronique, catalyseur deux voies, système d'admission d'air forcé SRAD, alliage spécial pour réduire les frictions chemises/pistons... En guise de conclusion, une puissance de 78 kW (106 ch) à 8500 tr/min et surtout un couple de 11,9 mkg à 4000 tr/min. Un chiffre record qui lui permet des reprises "canoniques" et une souplesse exemplaire qui limite considérablement l'utilisation de sa boîte six rapports.

L'observation en détail de la partie cycle confirme également cette impression de moto aboutie, taillée pour la route et dévoreuse de kilomètres : cadre double poutre aluminium, fourche inversée de 43 mm réglable en détente, compression et précharge, mono-amortisseur arrière à réservoir séparé lui aussi totalement ajustable. Sans oublier un système de freinage à la hauteur de l'événement : deux disques avec étriers six pistons à l'avant, simple disque arrière ! Une fois en piste, et grâce aux 215 kilos affichés par la balance, la GSX1300R reste pourtant étonnamment neutre et vive, au point que l'on se demande si elle cube bien 1300 cm³. Quelle différence (agréable) par rapport à l'impression de bestialité qu'elle dégage ! Dotée de cette faculté appréciable et rare de mettre son pilote en confiance, l'Hayabusa sait aussi rester confortable sur tous les revêtements. Une savante alchimie, faite pour séduire les motards matures. Et si malgré tout vous trouvez encore à redire, courez chez votre concessionnaire et prenez le temps de la regarder en détail... vous ne pourrez pas rester indifférent.

Cadre double poutre en aluminium, fourche UPSD ø 43 mm, injection électronique dernière génération. Un concentré de technologie pour un maximum d'efficacité.



GSX1200



Des équipements et des finitions très haut de gamme, sans oublier les détails pratiques.

4 cylindres • 4 temps • 16 soupapes • Refroidissement air/huile • 72 kW (98 ch) à 8 500 tr/min • Boîte 5 rapports • Double disque avant ø 310 mm • Disque arrière ø 240 mm • Poids à sec : 210 kg • Coloris : bleu, rouge.

ROADSTER RÉTRO

Roadsters "pur jus" issus des seventies, moins sauvages et plus raffinées que leurs cousines Bandit, les GSX750 et GSX1200 n'en sont pas moins des motos de caractère. Toutes deux ont été conçues avec un soin particulier apporté à la finition : usage abondant de l'aluminium et du chrome, équipements de qualité (freinage Brembo, suspensions Showa...), traitements des matériaux (carters polis...). Ce souci du détail, une esthétique avantageuse et des tarifs particulièrement serrés classent les GSX dans la catégorie des motos à voir absolument avant de faire un choix. Apparue l'an dernier au catalogue, illustration parfaite de ce qu'est une moto "réussie", la GSX1200 étonne

d'abord par sa facilité de prise en mains. Mensurations réduites malgré la cylindrée, partie cycle irréprochable et sécurisante, en particulier un train avant impressionnant d'efficacité, son comportement déclenche un plaisir immédiat chez tout motard qui se respecte. D'autant que son moteur quatre cylindres, un modèle de bonne volonté, de couple et de fiabilité, en fait une machine facile à exploiter et plutôt généreuse en sensations.



GSX750

Plus compacte donc adaptée à un usage urbain, la GSX750 bénéficie du même tempérament et ne manque pas non plus d'arguments : légèreté, faible hauteur de selle,

commandes agréables, sans oublier un freinage et une tenue de route au-dessus de tout soupçon. Un moteur docile, disposant d'une bonne allonge

pour sa cylindrée, contribue largement à l'agrément général de cette moto équilibrée et saine. Le tout disponible en 2 coloris et à un prix toujours aussi avantageux.



Un bicylindre bourré de caractère.

SV650



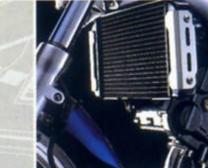
avec près de vingt kilos de moins que ses concurrentes, elle a, là encore, sévèrement bousculé les standards de la catégorie. La partie cycle, construite autour d'un cadre treillis aluminium (rien de moins !) témoigne d'une agilité au moins aussi étonnante que le caractère du moteur. Très joueuse, d'une efficacité redoutable sur les parcours sinueux et disposant d'un freinage digne d'une sportive, la SV fait partie des motos qui marqueront cette décennie.

LA RÉVÉLATION !

Fidèle au principe qui consiste à proposer des moteurs vivants, Suzuki a assurément réussi un coup de maître avec sa SV650... Un petit twin ultra-moderne et très, très alerte qui a immédiatement fait l'unanimité de tous ceux qui l'ont essayé, au point qu'il constitue désormais une référence, à peine quelques mois après sa sortie ! Souple pour rester agréable en ville, il repart sans rechigner dès 2500 tr/min. Surprenant dans ses montées en régime, étonnamment coupleux pour sa cylindrée, il dispose également d'une allonge digne d'un quatre cylindres sportif ! Une mécanique qui fait de la SV une moto performante qui chasse sans complexe sur les terres de motos autrement plus puissantes ou sportives. Il faut dire que c'est un vrai poids-plume :

Sans compter qu'elle existe en deux versions pour s'adapter à tous les gabarits et à tous les styles de conduite : version N (pour "naked"), sans carénage avec une position de conduite classique, idéale pour la ville et les balades, et version S qui propose, outre un demi-carénage et un tableau de bord spécifique, un équipement légèrement plus sportif : bracelets, cale-pieds reculés et démultiplication finale très légèrement plus longue. En un mot comme en cent, essayer une SV, c'est l'adopter !

Bicylindre en V à 90° • 4 temps • 8 soupapes • Refroidissement liquide • 51,5 kW (70 ch) à 9 000 tr/min • Existe en version 25 kW • Boîte 6 rapports • Cadre treillis tubulaire en aluminium • Double disque avant ø 290 mm • Disque arrière ø 240 mm • Poids à sec - N : 165 kg - S : 169 kg • Coloris N et S : bleu, noir, jaune.



Des matériaux nobles pour une routière de moyenne cylindrée.

Existe en version 25 kW

BANDIT GSXF1200

UN ROADSTER À L'ÉTAT BRUT



Construite autour d'un quatre cylindres en ligne réputé de longue date pour son coffre et sa générosité, la 1200 Bandit est une moto qui porte vraiment bien son nom. Des performances impressionnantes grâce à une mécanique dérivée des mythiques GSX-R1100, un caractère rageur qui incite au jeu, un comportement routier équilibré et sûr, autant d'arguments qui comblent de nombreux amateurs de sensations fortes. Car la "12 Bandit"

est conçue dans le plus pur esprit roadster : simple et (très) efficace. Bénéficiant d'une souplesse exemplaire et d'un couple de tracteur, maniable, bonne freineuse et bien suspendue, elle est largement à la hauteur de la réputation bestiale qui fait son succès. Avec un équipement général à l'image de son tableau de bord, complet et de bonne qualité, elle reste LA référence de sa catégorie. Ses qualités et la "moustiquaire" (le demi-carénage) qui équipe la version S en font même une excellente routière capable d'avalier sans broncher -et en confort- vos courtes sorties dominicales ou vos longs trajets autoroutiers. Enfin, si vous hésitez encore, sachez que son rapport qualité-prix la place loin devant ses concurrentes.

4 cylindres en ligne • **4 temps** • **16 soupapes** • Refroidissement mixte air/huile • **72 kW** (98 ch) à **8 500 tr/min** • Boîte **5 rapports** • Cadre double berceau tubulaire en acier • Double disque avant ø **310 mm** • Disque arrière ø **240 mm** • Poids à sec **211 kg** (N) **214 kg** (S) • Coloris : bleu, noir, gris.



Belle, sobre et classique, la Bandit bénéficie d'équipements luxueux.

XF650 FREEWIND

LE GROMONO ABSOLU

La XF650 Freewind défend une nouvelle idée du trail : plus routier que tout-terrain. Facile en ville grâce à une souplesse inhabituelle pour un monocylindre, légère avec ses 162 kg à sec, maniable avec son grand guidon, la Freewind est un utilitaire idéal pour vos trajets quotidiens, tout en étant aussi capable de voyager vite et loin.

Monocylindre • **4 temps** • **4 soupapes** • Refroidissement mixte air/huile • **2 carburateurs** • **34,6 kW** (47 ch) à **7 000 tr/min** • **5 rapports** • Cadre double berceau acier • Disque avant ø **300 mm** • Disque arrière ø **240 mm** • Poids à sec **162 kg** • Hauteur de selle modifiable • Coloris : bleu, champagne.

Une bonne autonomie pour une moto de cette catégorie (le réservoir contient 18,5 l), une selle confortable et dont la hauteur est réglable (par un concessionnaire) pour s'adapter à tous les gabarits, des suspensions sans reproches, un freinage efficace

et des performances intéressantes lui donnent une polyvalence difficile à prendre en défaut. Elle reste même joueuse et efficace lorsque vous la poussez dans ses retranchements. Nous n'avons par ailleurs rien négligé de son équipement : saute-vent efficace abritant un tableau de bord digital avec niveau d'essence, porte-bagages en série, béquille centrale en option...



Existe en version 25 kW

Evolution 2000



GSX600F & 750F

Evolution 2000

OBJECTIF POLYVALENCE



4 cylindres • **4 temps** • **16 soupapes** • Refroidissement mixte air/huile • **68,1 kW** (92,5 ch) à **10 500 tr/min** • Boîte **6 rapports** • Cadre double berceau tubulaire en acier • Double disque avant ø **290 mm** • Disque arrière ø **240 mm** • Poids à sec : **211 kg** • Coloris : bleu, noir.

Dans une catégorie où la concurrence se fait toujours plus difficile, les GSX750F et GSX600F tirent plutôt bien leur épingle du jeu. La clef de leur réussite ? Une polyvalence qui se fait de plus en plus rare et que Suzuki est parvenu à atteindre. S'appuyant l'une et l'autre sur des composants qui ont fait leurs preuves, en particulier un bloc moteur d'une fiabilité désormais légendaire, ces deux machines bénéficient en outre d'un dessin moderne qui ne laisse personne indifférent. Première de la lignée, la GSX750F n'usurpe en rien son appellation de routière sportive et possède effectivement tout pour plaire : un carénage intégral et une ligne raffinée, un équipement complet et surtout un moteur né pour avaler les kilomètres. Son esthétique avant-gardiste ne nuit ni à la protection, ni au confort, notamment grâce à une position de conduite à mi-chemin entre tourisme et sport. Ses qualités dynamiques sont réelles - maniabilité, équilibre... - et lui permettent d'assumer sa polyvalence sans problème.

Enfin, l'équipement est complet, à l'image du vaste logement aménagé sous la selle pour accueillir un antivol en U ou de la montre au tableau de bord.

Bien qu'issue du même moule, au moins en ce qui concerne l'esthétique, la GSX600F revendique sa propre personnalité et impose rapidement ses qualités. D'abord, sa partie cycle neutre et équilibrée vous met immédiatement en confiance, confirmant la première impression donnée par la faible hauteur de selle. Ensuite, moto facile pour un usage quotidien, la GSX600F bénéficie d'un tempérament moteur moins "neutre" que celui de son aînée : souple et suffisamment docile à bas régime (une qualité appréciable en ville), son quatre cylindres vous ravira surtout en conduite sportive, lorsque la mécanique demande à être sollicitée. Et là, quel régal ! Au final, la GSX600F se place comme une moto saine et équilibrée, qui sait séduire autant les débutants (n'oublions pas qu'elle est disponible en version 25 kW) que les motards confirmés qui veulent renouer avec le plaisir de rouler pour un budget raisonnable.



4 cylindres • **4 temps** • **16 soupapes** • Refroidissement mixte air/huile • **58,7 kW** (79,8 ch) à **10 500 tr/min** • Boîte **6 rapports** • Cadre double berceau en acier • Double disque avant ø **290 mm** • Disque arrière ø **240 mm** • Poids à sec : **208 kg** • Coloris : bleu, noir.

Existe en version 25 kW

Une esthétique qui ne laissera personne insensible.



AN400

BURGMAN



LE SCOOTER BIEN DANS SON TEMPS

Les ventes des scooters de + de 125 cm³ explosent en France. L'explication ? L'apparition chez Suzuki d'un drôle de véhicule, répondant au nom bizarre de AN400 Burgman. Machine à succès dès sa sortie, il est le pionnier d'une nouvelle race de deux-roues : les scooters inter-urbains de grosse cylindrée. Pour un prix à peine plus élevé que celui des

Monocylindre • 4 temps • 4 soupapes • Refroidissement liquide • 23,5 kW (32 ch) à 8 000 tr/min • Transmission automatique par courroie • Freinage couplé disque avant - disque arrière • Poids à sec : 174 kg • Coloris : argent, champagne, bleu • Contacteur antivol / anneau cimenté • Nombreux accessoires optionnels • Accessible nouveau permis.

"anciens" scooters 250, le Burgman offre tous les avantages des engins de sa catégorie : transmission automatique, bon niveau de confort et de protection, coffre spacieux qui permet de se débarrasser du casque à l'arrêt... Là où il fait la différence, c'est avec son monocylindre quatre-temps à refroidissement liquide

qui ne développe pas moins de 32 chevaux, avec, à la clef, des performances en accélérations et en vitesse de pointe comparables à celles d'une moto ! Autant dire que cette fois-ci, l'autoroute n'est plus un problème. Son châssis tubulaire est à la hauteur de cette motorisation et son freinage intégral à deux disques est un régal d'onctuosité et d'efficacité. Quant à l'équipement, il est au top : planche de bord complète et lisible, vide-poches dans le tablier, anneau antivol cimenté, vaste coffre éclairé, dossier passager, suspension arrière à démultiplication variable réglable... Stable grâce à ses roues de 13 pouces, le Burgman accepte même les départs en vacances... au risque de froisser les sceptiques qui rangent encore le scooter au rang de gadget urbain. Il faut vivre avec son temps !



Tableau de bord somptueux, frein à main, contacteur à protection magnétique... Une vraie "limousine"

Evolution 2000



GS500E

PREMIER AMOUR

Que ceux qui ne connaissent pas la GS500E lèvent le doigt ! Car comment ne pas se souvenir de celle sur laquelle vous avez sûrement passé votre permis moto, comme beaucoup d'autres.

Bicylindre • 4 temps • 4 soupapes • Refroidissement par air • 35,1 kW (47,8 ch) à 9 200 tr/min • Boîte 6 rapports • Cadre double berceau acier en tubes à section rectangulaire • Disque avant ø 310 mm • Disque arrière ø 250 mm • Poids à sec : 169 kg • Coloris : bleu, noir, rouge • Existe en version nouveau permis/25kW

C'est dire si cette moto possède les qualités essentielles d'une routière d'entrée de gamme : facilité, économie, polyvalence, fiabilité... Ce serait pourtant aller un peu vite que de la cantonner dans un rôle de moto d'initiation. Agréable au quotidien, la GS500E s'avère de bonne compagnie



Existe en version 25 kW

sur les grandes virées estivales ou les balades de fin de semaine. Son moteur et son confort l'autorisent à jouer avec des machines nettement plus "tape-à-l'œil" mais nettement moins efficaces et économiques. Car le petit bicylindre en ligne conçu par Suzuki ne rechigne jamais à l'ouvrage et distille des performances amplement suffisantes au quotidien. Autres points forts, une maniabilité imbattable et un freinage efficace. Moto sans histoires, la GS500E bénéficie en plus d'un prix qui défie toute concurrence. Que demander de plus ?



TU250X

PRATIQUE ET BRANCHÉE

Avec un habillage valorisant qui lui donne une frimousse sympa et plutôt agréable à regarder, la TU250X ne manque pas d'arguments. Son prix canon n'est pas le moins convaincant. Canon parce qu'il est moins élevé que la GN250 à laquelle elle succède et surtout parce qu'il est inférieur à celui de bien des 125 actuelles ! La mécanique est simple : un monocylindre quatre-temps refroidi par air à la puissance raisonnable, une courbe de puissance linéaire et une sonorité agréable. Rayon partie cycle, la TU250X fait appel à des solutions éprouvées : pourquoi changer une recette efficace ?

L'esthétique est soignée avec sellerie originale et confortable, réservoir ventru, ensemble tableau de bord - phare rétro, usage raisonnable des chromes et finition de bonne facture. La TU250X n'usurpe en rien son appellation "super classic" et se montre parfaitement à la hauteur de ses prétentions : une petite cylindrée facile et attachante.

Monocylindre • 4 temps • 4 soupapes • Refroidissement par air • 14,7 kW (20 ch) à 8 000 tr/min • Démarreur électrique • Boîte 5 rapports • Disque avant ø 275 mm • Tambour arrière ø 130 mm • Poids à sec : 125 kg • Coloris : noir, argent • Accessible nouveau permis • Nombreux accessoires optionnels.



TL1000R & TL1000S

QUAND L'ÉLÈVE DÉPASSE LE MAÎTRE

Caractère, puissance, couple, les qualités de l'architecture bicylindre en V sont nombreuses et Suzuki l'a compris de longue date. Fer de lance d'une gamme en constante évolution, la TL1000S a fait une apparition remarquée sur les pistes à partir de 1997 : un V2 puissant, agréable et facile à exploiter, une partie cycle efficace servie par une technologie ultra-moderne, il n'en fallait pas plus pour que la TL devienne l'un des "Twins" les plus vendus en France. Si la TL1000S peut revendiquer une certaine polyvalence, la TL1000R affiche clairement la couleur : hypersport. Conçue dans la perspective d'un engagement en compétition, cette moto d'exception ne partage en fait avec sa "sœur" que son architecture moteur. Tout le reste est nouveau, à l'image des conduits d'admission, du système d'injecteur (désormais double), de la boîte à air, des arbres à cames, des pistons, des

bielles ou encore des carters. Si la partie cycle conserve le système d'amortissement arrière rotatif, celui-ci se montre encore plus sophistiqué alors que le système de freinage reçoit des étriers six pistons. Enfin, le cadre double poutre aluminium, très proche de celui de la GSX-R, offre de nombreux choix en matière de géométrie, confirmant en cela la vocation extrême de la bête. Mais c'est certainement son caractère moteur qui constitue son atout majeur. Mécanique redoutable d'efficacité, sans rien perdre de sa facilité, ce V2 est une vraie réussite et place la TL1000R au sommet de la hiérarchie des bicylindres sportifs.

Bicylindre en V à 90° • 4 temps • 8 soupapes • Refroidissement liquide • 72 kW (98 ch) à 8 200 tr/min • Injection • Boîte 6 rapports • Cadre - TL1000R : périmétrique en aluminium. TL1000S : périmétrique multitubulaire en aluminium • Double disque avant ø 320 mm • Disque arrière ø 220 mm • Poids à sec - R : 197 kg. S : 191 kg • Coloris - R : bleu / blanc, noir. S : rouge, jaune.



Bicylindre en V, cadre tout aluminium, les TL sont de petits chefs-d'œuvres de technologie.



SUPER SPORT

TL1000R

TL1000S

GSX-R750

GSX-R600

→ Page 17

→ Page 2 & 3

→ Page 17



Evolution 2000

Suzuki n'a pas fait les choses à moitié en lançant dans la bataille très disputée des 600 Supersport. Reprenant l'essentiel de la partie cycle et du moteur de la remarquable 750, la GSX-R600 dispose du meilleur de la technologie actuelle. Les résultats ne se sont d'ailleurs pas fait attendre : Championne du Monde Supersport 1998 avec Fabrizio Pirovano, la "petite" GSX-R vient tout juste de renouveler sa performance entre les mains de Stéphane Chambon ! Un doublé complété par le titre de vice-champion de France Supersport acquis par Arnaud Van Den Bossche ! Ainsi, le comportement de cette petite teigneuse aux reprises rageuses et aux performances

GSX-R

600

DOUBLE CHAMPIONNE DU MONDE SUPERSPORT!

4 cylindres • 4 temps • 16 soupapes • Refroidissement liquide • 78 kW (106 ch) à 11 800 tr/min • Boîte 6 rapports • Cadre périmétrique en aluminium • Double disque avant ø 320 mm • Disque arrière ø 220 mm • Poids à sec : 174 kg • Coloris : blanc / bleu, noir / jaune, Alstare Replica.

impressionnantes pour une 600 s'apparente plus à celui d'une bête de circuit que d'une routière pure jus, comme en témoigne son cadre hyper rigide qui garantit une tenue de cap impeccable en même temps qu'un équilibre idéal lors des freinages, assurés par les deux disques flottants de 320 mm. Joueuse, vive et précise, la petite GSX-R séduira avant tout les amateurs de sensations et de pilotage en finesse.



CUSTOMS

VL1500 INTRUDER

LE PLUS AUTHENTIQUE DES "CRUISERS"

Fer de lance de la gamme Custom Suzuki, la VL1500 Intruder Legendary Classic se démarque sensiblement des autres "maxi-customs" qui hantent nos routes depuis quelques années. Positionnée comme un "cruiser" avec des roues larges et basses, une allure générale massive, un guidon adapté aux trajets routiers, un confort soigné et de nombreux

Bicylindre en V à 45° • 4 temps • 6 soupapes • Refroidissement mixte air/huile • 49,5 kW (67,3 ch) à 4 800 tr/min • Boîte 5 rapports • Transmission par arbre • Disque avant ø 300 mm • Disque arrière ø 275 mm • Poids à sec : 296 kg • Coloris : noir / bordeaux, noir / vert • Nombreux accessoires optionnels.

accessoires optionnels en catalogue, (pare-brise, sacoches, rampe de phares, sissy bar passager, pare-carters...), elle est avant tout destinée aux

longs trajets. Lui aussi travaillé dans cette optique, son gros moteur V2 remplit parfaitement son rôle. Plein partout, il se montre souple et agréable, avec une puissance amplement suffisante et un couple généreux. L'autonomie est adaptée en conséquence (15,5 l) et l'équipement complet (tableau de bord sur le réservoir avec double totalisateur partiel, selle double, marche-pieds...). En bref, la VL1500 Intruder ne craint aucune comparaison, d'autant qu'elle vous permettra d'économiser une petite fortune grâce à un prix largement inférieur aux modèles du genre. Quant à l'esthétique qui reprend point par point ce qui fait le succès désormais mythique de l'original américain, chacun jugera !



Un V2 de 1500 cm³, bourré de couple, associé à un cardan qui sait se faire oublier.

VZ800 MARAUDER

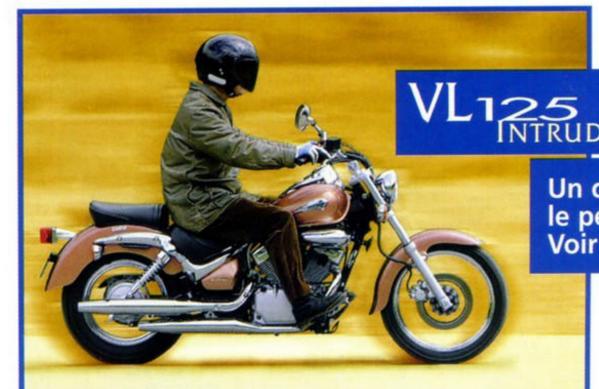
LE CUSTOM DRAGSTER

Bicylindre en V à 45° • 4 temps • 8 soupapes • Refroidissement liquide • 36,8 kW (50 ch) à 6 500 tr/min • Boîte 5 rapports • Fourche inversée • Disque avant ø 300 mm • Tambour arrière ø 180 mm • Poids à sec : 207 kg • Coloris : noir / jaune, noir • Nombreux accessoires optionnels.

Avec la VZ800 Marauder, Suzuki propose une approche différente autour du traditionnel concept Intruder. Si le bicylindre en V reste classique, une observation un peu plus détaillée laisse présager un comportement différent. La fourche inversée, les jantes en alliage d'aluminium, le disque avant de 300 mm à étrier double piston lui donnent un air plus moderne, un rien dragster. La lecture de la liste des accessoires lève les dernières ambiguïtés : "kit Dragster avec tête de fourche", "sabot moteur"...

Légère pour une moto de cette catégorie, disposant d'une faible hauteur de selle et d'un centre de gravité placé très bas, la VZ800 est un régal de

maniabilité en ville. Côté moteur, le V2 se montre plutôt souple et accepte de reprendre quasiment au ralenti sans à-coups pour devenir plein de santé dans les tours et confirmer son penchant sportif. Avec la VZ800, tous les avantages du Custom sont ainsi associés à un moteur au tempérament joueur, un cocktail inattendu dans une catégorie où les performances constituent rarement un point fort.



VL125 INTRUDER,

Un custom avec le permis auto. Voir page 23

VL1500 INTRUDER

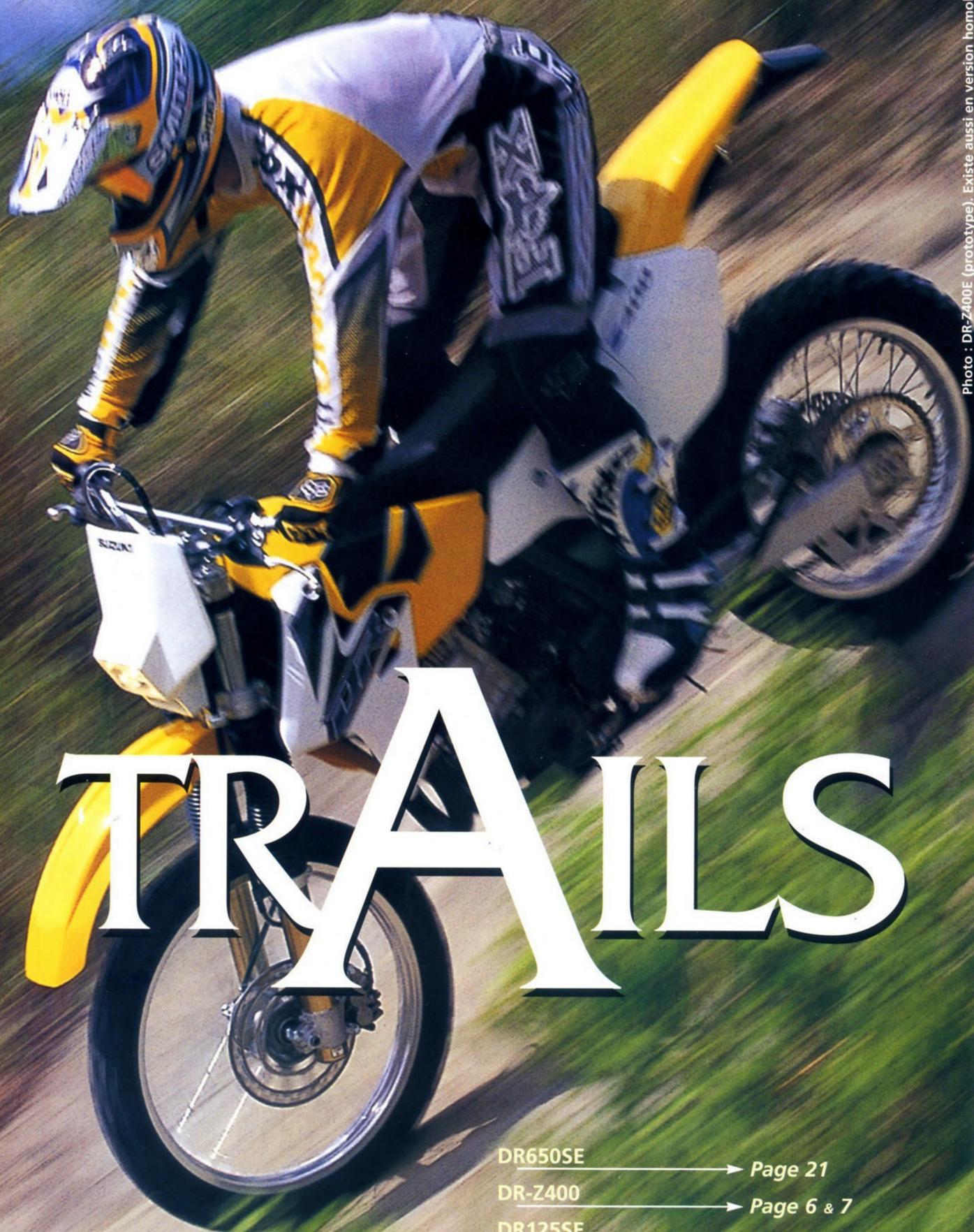
VZ800 MARAUDER

→ Page 19

VL125 INTRUDER

→ Page 19 & 23

Photo : DR-Z400E (prototype). Existe aussi en version homologuée p. 6 & 7



TRAILS

- DR650SE → Page 21
- DR-Z400 → Page 6 & 7
- DR125SE → Page 21 & 24



Ambiance évasion pour ce gros mono plein de caractère.

DR650SE

AGILE ET JOUEUSE

Avec ce gros mono, Suzuki propose l'un des derniers gros trails issus de l'école africaine : un exercice transformé en coup de maître puisque la DR650SE compte parmi les meilleures de sa catégorie. Guère plus grosse qu'une 350, la DR mise avant tout sur son gabarit réduit pour séduire les troupes. Compacte, agile et maniable, elle remplit

Monocylindre • 4 temps • 4 soupapes • Refroidissement mixte air/huile • 30,9 kW (42 ch) à 6 400 tr/min • Boîte 5 rapports • Disque avant ø 290 mm • Disque arrière ø 240 mm • Poids à sec : 147 kg • Hauteur de selle modifiable • Coloris : blanc / bleu, noir / argent.

pleinement son contrat en mariant agréablement un comportement routier joueur et de réelles aptitudes au tout-terrain. 147 kg sur la balance en font une moto facile à prendre en mains d'autant que sa hauteur de selle réglable la met à portée de tous (et toutes...). Des suspensions adaptées à cet usage mixte et un freinage puissant sans être brutal confirment ce souci du compromis. Sa force est là : une conception intelligente, un bon équilibre général, autant d'arguments qui font d'elle une

compagne agréable au quotidien et efficace lors des virées dominicales. Un joli jouet dont l'attrait est renforcé par un moteur monocylindre très vivant et pratiquement indestructible. La DR650SE est en définitive un trail comme on les aime : sobre et divertissant. Une recette simple et un prix serré ; une nouvelle fois, Suzuki utilise des arguments qui font réfléchir...

DR125SE

Un trail avec le permis auto. Voir page 24



- VL125 Intruder →
- GZ125 Marauder → Page 23
- DR125 SE →
- GN125 → Page 24
- TU125 →
- UC125 →
- AN125 → Page 25

LES SANS PERMIS*



Depuis 1996, avec la mise en place de la nouvelle réglementation qui autorise l'usage des 125 cm³ aux titulaires d'un permis auto obtenu depuis plus de deux ans, cette catégorie connaît un succès sans précédent, au point de représenter plus du tiers du marché global de la moto en France. Fidèle à sa politique de constructeur généraliste, Suzuki offre aux amateurs une large gamme de 125, dans les quatre familles classiques : trail, basique, custom et scooter. Un catalogue complet dans lequel vous trouverez chaussure à votre pied, quels que soient vos goûts. Conçues avant tout pour un usage quotidien, les 125 Suzuki bénéficient du même savoir-faire et du même soin de fabrication que les grosses cylindrées qui font la réputation de la marque.

- Qui peut conduire une 125 cm³ ?**
- Les titulaires du permis AL, à partir de 16 ans (15 ch. max.)
 - Les titulaires du permis auto depuis plus de deux ans (15 ch. max.)
 - Les titulaires du permis A (toutes 125 homologuées)



VL125 INTRUDER

CONCERTO EN V

Dernière-née de la gamme 125 Suzuki, la VL125 Intruder a été conçue dans la plus pure tradition du custom américain : double pot "low boy", bicylindre en V, tableau de bord posé sur un imposant réservoir en goutte d'eau et taille imposante. Pourtant, chose rare, sa ligne élégante, agrémentée de nombreuses pièces chromées, ne donne jamais dans la caricature.

- Bicylindre en V à 65° • 4 temps • 6 soupapes • Refroidissement liquide • 9,8 kW (13,3 ch) à 10 500 tr/min • Démarreur électrique • Boîte 5 rapports • Disque avant ø 275 mm • Tambour arrière ø 130 mm • Poids à sec 140 kg • Coloris : argent, bronze, rouge • Accessible permis auto.

La position de conduite s'avère traditionnelle avec une selle basse (tous les gabarits s'y trouvent à leur aise), un large guidon et des repose-pieds reportés vers l'avant. De fait, les manœuvres à l'arrêt sont on ne peut plus faciles, d'autant que

la petite roue avant garantit une bonne maniabilité en ville. Le reste de la partie cycle est surprenant d'aisance pour un custom, vif, précis et sécurisant avec, en particulier, un freinage irréprochable. A l'usage, le petit V2 remplit parfaitement son office : performances respectables et couple généreux pour sa cylindrée. La sonorité de l'échappement, particulièrement soignée, achève ce travail de séduction. Dernière différence revendiquée par la VL125, le soin réel apporté aux détails techniques, à l'image de ce coffre génial (40 cm de profondeur !) aménagé sous la selle et qui permet de loger aisément un antivol en U et de quoi se protéger des intempéries. Au final, une moto équilibrée et saine, dont le plaisir de conduite n'est entaché par aucun parasite. Après la Marauder, Suzuki réussit une fois de plus un coup de maître !



Dans la plus pure tradition custom, le compteur électronique prend place sur le réservoir.



GZ125 MARAUDER

LA CARTE DE L'ORIGINALITÉ

Dans la lignée de sa grande sœur VZ800, la GZ125 Marauder joue la carte de l'originalité. Plutôt craquante avec ses petites roues enveloppées de larges garde-boue et son look à mi-chemin entre roadster et custom, elle dispose d'un bel ensemble de qualités qui lui ont permis de se hisser dans le top-ten des ventes de la catégorie 125. Moins typée custom que ses concurrentes,

- Monocylindre • 4 temps • 2 soupapes • Refroidissement par air • 7,5 kW (10,2 ch) à 9 000 tr/min • Démarreur électrique • Boîte 5 rapports • Disque avant ø 275 mm • Tambour arrière ø 130 mm • Poids à sec : 125 kg • Coloris : vert, jaune, rouge • Accessible permis auto • Nombreux accessoires optionnels.

la Marauder bénéficie tout de même d'une faible hauteur de selle et d'une position de conduite confortable et naturelle qui permet de garder le buste droit. Son poids plume et un faible rayon de braquage la rendent particulièrement maniable et facile à prendre en mains. Animée par un monocylindre quatre-temps fiable et robuste, elle offre à ses propriétaires des performances tout à fait correctes et un appétit d'oiseau. Un bon freinage et un comportement sain achèvent d'en faire une machine homogène et sans histoires.



* Cette notion doit être comprise comme "Sans permis moto grosses cylindrées". Voir page 22.

DR125SE



LA POLYVALENTE

Chez Suzuki, le sigle DR est synonyme de trail quatre-temps depuis des générations. Voici la plus petite représentante de la gamme, véritable valeur étalon d'une catégorie où les quatre-temps ne règnent plus. Equipée du même moteur que la GN125, la DR s'équipe d'une boîte six rapports qui permet de la relancer dans toutes les conditions, le tout avec une autonomie supérieure à



Monocylindre • 4 temps • Refroidissement par air • 8,83 kW (12 ch) à 9 500 tr/min • Démarreur électrique • Boîte 6 rapports • Disque avant ø 230 mm • Tambour arrière ø 130 mm • Poids à sec : 114 kg • Coloris : noir / argent, bleu / blanc • Accessible permis auto.

la concurrence deux-temps puisqu'elle peut approcher les trois cents kilomètres. Plutôt réussie esthétiquement, légèrement typée TT, la DR125SE est un trail authentique : la partie cycle dispose de suspensions à grands débattements qui autorisent le tout-chemin sans problèmes, tout en acceptant sans rechigner les trajets urbains où le grand guidon et la maniabilité qui va avec font merveille.



Frein à disque, démarreur électrique, tableau de bord type enduro. Elle a tout d'une grosse.

GN125



IMBATTABLE

Monocylindre • 4 temps • 2 soupapes • Refroidissement par air • 7,9 kW (10,7 ch) à 9 600 tr/min • Démarreur électrique • Boîte 5 rapports • Cadre en acier tubulaire simple berceau • Disque avant ø 220 mm • Tambour arrière ø 130 mm • Poids à sec : 105 kg • Coloris : rouge, noir, argent • Accessible permis auto.

En définitive, séduisante par sa simplicité et son efficacité, cette machine s'avère être l'un des meilleurs rapports qualité/prix jamais observés sur le marché.

Sobre et robuste, discrète sans jamais être démodée, la GN125 fait son bonhomme de chemin sur le marché des 125. Hors du temps, ce petit mono fait partie des standards de la catégorie : moteur quatre temps indestructible et d'une sobriété exemplaire, démarreur électrique, frein avant à disque et tableau de bord complet, tout est là. Avec sa selle basse et son poids réduit, la GN125 semble taillée pour la ville.



TU125 SUPER CLASSIC



RETRO VIRUS

Ça se part dans la famille des 125, la TU125XT Super Classic cultive le genre rétro de fort belle manière. Ce monocylindre qui allie robustesse et sobriété s'habille pour l'occasion d'une robe bicolore dans le plus pur style des années 60 qui peut être encore agrémenté d'un kit optionnel. Son exceptionnelle maniabilité, son

Monocylindre • 4 temps • 2 soupapes • Refroidissement par air • 7,9 kW (10,7 ch) à 9 000 tr/min • Démarreur électrique • Boîte 5 rapports • Cadre en acier tubulaire simple berceau • Disque avant ø 220 mm • Tambour arrière ø 130 mm • Poids à sec : 105 kg • Coloris : bleu, noir, bordeaux • Accessible permis auto • Kit optionnel (feu arrière, selle, échappement, saute-vent, support de phare, clignotants, soufflets de fourche).

freinage irréprochable et sa faible hauteur de selle en font une citadine au-dessus de tout reproche.



UC125 EPICURO

Evolution 2000

LE PLAISIR EN PLUS

Élégant, racé et résolument moderne, l'UC125 Epicuro ne passe pas inaperçu. Conçu pour se jouer des embouteillages, il dispose de toutes les qualités d'un scooter dernière génération : moteur monocylindre quatre-temps quatre soupapes à refroidissement liquide (pour la puissance et la fiabilité), centre de gravité très bas et roues de 12 pouces (stabilité), frein à disque avant (sécurité) et équipement complet (confort). Son terrain de jeu ? La ville. Ses qualités ? Le moteur le plus dynamique de sa catégorie, une agilité et une maniabilité indispensables en ville, un

Monocylindre • 4 temps • 4 soupapes • Refroidissement liquide • 10,5 kW (14,3 ch) à 9 500 tr/min • Démarreur électrique + kick • Transmission par courroie • Boîte automatique • Disque avant ø 220 mm • Tambour arrière ø 130 mm • Poids à sec : 119 kg • Coloris : argent, bleu • Accessible permis auto • Nombreux accessoires optionnels.

poids réduit et un freinage efficace. Compromis intelligent mariant l'efficacité, les performances et la sécurité, l'Epicuro est bien placé pour tirer son épingle du jeu dans la jungle urbaine. Fort d'une esthétique valorisante, soignée et pensée dans les moindres détails - tableau de bord finition carbone, kick de secours, vaste coffre sous la selle - l'Epicuro a tout pour devenir votre plus précieux allié.



Équipement haut de gamme avec contacteur antivol, instrumentation complète, frein de parking.

AN125

L'INDÉMODABLE

Évident à prendre en main, léger et doté d'une hauteur de selle raisonnable, l'AN125 affiche son accessibilité comme un point fort. Scooter de qualité, il se fond dans la circulation avec un naturel déconcertant. Rayon de braquage réduit, agilité et vivacité sont ses principaux atouts lorsqu'il

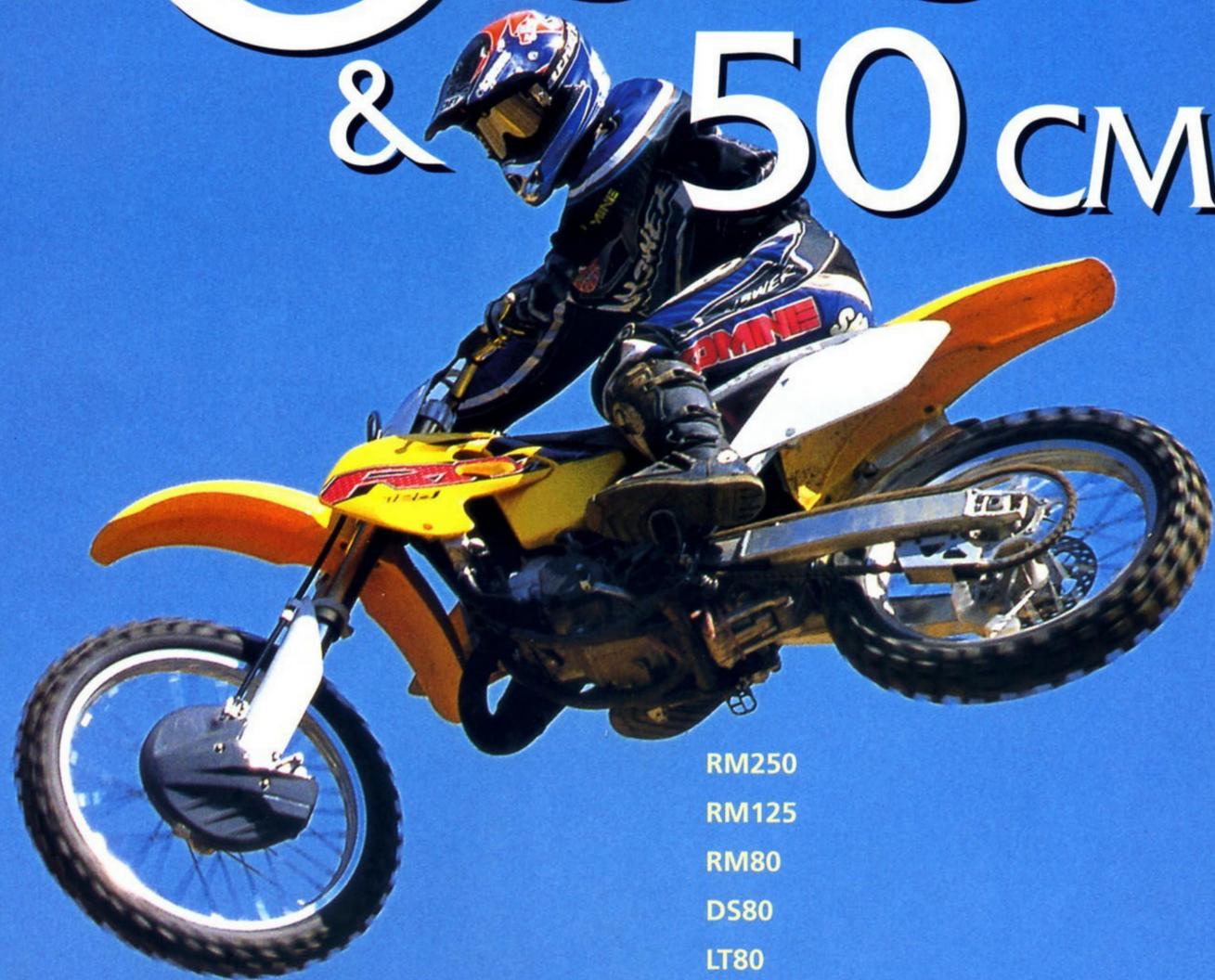
Monocylindre • 4 temps • Refroidissement par air • 7,51 kW (10,2 ch) à 7 500 tr/min • Démarreur électrique + kick • Transmission automatique par courroie • Disque avant ø 180 mm • Tambour arrière ø 120 mm • Poids à sec : 99 kg • Coloris : argent, bleu • Accessible permis auto.

doit se faufiler entre les files de voitures bloquées dans les embouteillages. Enfin, son moteur 4 temps d'une sobriété exemplaire en fait l'un des meilleurs rapports qualité/prix du marché.



* Cette notion doit être comprise comme "Sans permis moto grosses cylindrées". Voir page 22.

CROSS LOISIRS & 50 CM³



- RM250
- RM125
- RM80
- DS80
- LT80
- JR50
- LT50 → Page 27
- RMX50
- SMX50 → Page 28
- AY50
- UX50 → Page 29

Monocylindre • 2 temps • 249 cm³ • Refroidissement liquide • Boîte 5 rapports • Moteur modifié (cylindre, échappement, valve, clapet, vilebrequin, boîtier CDI) • Cadre renforcé (rigidité) • Suspensions modifiées (stabilité).



Monocylindre • 2 temps • 82 cm³ • Refroidissement liquide • Boîte 6 rapports • Fourche hydraulique ø 35 mm • Nouvel habillage.



Le sud africain Greg Albertyn emporte brillamment le titre AMA en outdoor US et Mickaël Pichon a déjà signé quelques exploits après son retour en MX 250. Après le titre mondial de Robby Reynard en Supercross, le palmarès des jaunes est plutôt copieux, non ? Quelles meilleures preuves que les RM sont plus que jamais dans le coup ? Ajouter à ça un certain Roger de Coster qui s'investit depuis cinq ans dans le développement des motos et vous comprendrez mieux que Suzuki n'a franchement pas l'intention de se cantonner dans les seconds

rôles. Les motos de série bénéficiant d'une année sur l'autre des développements apportés aux protos d'usine, la cuvée RM 2000 s'annonce redoutable !

Monocylindre • 2 temps • 124,8 cm³ • Refroidissement liquide • Boîte 6 rapports • Moteur modifié (cylindre, échappement, valve, clapet, vilebrequin, boîtier CDI) • Cadre renforcé (rigidité) • Suspensions modifiées (stabilité).



POUR LES MOTARDS EN HERBE

50

Monocylindre. 2 temps.
Refroidissement par air.
Démarréur kick.
Boîte semi automatique.
Nouvel habillage.
Poids à sec : 37 kg.



50

Monocylindre. 2 temps.
Refroidissement par air.
Boîte 1 rapport.
Poids à sec : 48 kg.



80

Monocylindre. 2 temps.
Refroidissement par air.
Démarréur kick. Boîte
5 rapports. Poids à sec : 58 kg.



80

Monocylindre. 2 temps.
Refroidissement par air.
Démarréur électrique.
Poids à sec : 99,5 kg.



SMX 50

GRAINE DE SUPERMOTARD

Tous les grands Champions vous le diront : aujourd'hui, pour gagner, il faut savoir maîtriser l'art de la glisse, aller aussi vite sur le goudron des circuits que sur la terre des ovales. Et pour cela, une seule école, le Supermotard. Avec la Suzuki SMX, les jeunes pousses seront servies : cadre et motorisation issus de la célèbre RMX50, suspensions adaptées, roues rayonnées capables d'accueillir de véritables pneus piste et freins surdimensionnés, tout y est ! Et ce n'est pas

Stéphane Chambon, Champion du Monde Supersport 600 cm³ 1999 sur GSX-R600 qui vous dira le contraire : il est né sur une moto de Supermotard !

Monocylindre • 2 temps • 49,9 cm³ • Refroidissement liquide • Carburateur ø 18 mm • Démarreur kick • Boîte 6 rapports • Fourche inversée • Pneu avant 100/80-17 52T • Pneu arrière 130/70-17 62T • Empattement 1 375 mm • Poids à sec 86 kg • Coloris : noir/gris, noir/bleu.



Nouveauté 2000

RMX 50

ELLE A TOUT D'UNE GROSSE

Monocylindre • 2 temps • 49,9 cm³ • Refroidissement liquide • Carburateur ø 18 mm • Démarreur kick • Boîte 6 rapports • Fourche inversée • Disque avant flottant ø 220 mm • Disque arrière ø 185 mm • Poids à sec : 85 kg • Coloris : jaune, violet.

Inspiré des célèbres RM qui gagnent sur tous les circuits du monde, le RMX50 ne fait pas dans le détail. Moteur 2 temps à refroidissement liquide, boîte six rapports, fourche inversée et mono amortisseur arrière à grands débattements, freins à disques avant-arrière, rien n'a été laissé au hasard. Tous les ingrédients d'une vraie moto d'enduro sont là. Aussi à l'aise en ville que sur les chemins, son niveau d'équipement est à la hauteur : cale-pieds passager suspendus, poignée de maintien, plaque phare et protège disque. Efficace et bien équilibré, il est le deux-roues idéal pour les verts en herbe.



UX 50 ZILLION

LE SCOOTER "NOUVELLE GÉNÉRATION"

Avec une ligne sortie tout droit d'un jeu vidéo, le Zillion n'a pourtant rien de virtuel. La partie mécanique dispose du meilleur de la technologie moderne : fourche inversée Showa, moteur à refroidissement liquide, frein à disque de 180 mm, cadre renforcé et pneus larges. La finition et l'équipement sont au même niveau : tableau de bord complet et soigné avec en particulier un petit compteur fond blanc et tous les voyants d'usage, coffre sous la selle, phare double optique... Pas de doute, c'est bien un Suzuki.

Monocylindre • 2 temps • Refroidissement liquide • 2,22 kW (3,02 ch) à 6 000 tr/min • Démarreur électrique + kick • Boîte automatique • Fourche inversée • Disque avant ø 180 mm • Tambour arrière ø 120 mm • Poids à sec : 83 kg • Coloris : argent, rouge.

L'innovation, c'est cette ligne nouvelle génération. Un nez de carénage vraiment "étrange" avec cette double optique capotée et cette grosse prise d'air de refroidissement... Un vrai look ! Nerveux et racé, le Zillion réussit la performance de donner un coup de vieux à une concurrence pourtant acharnée.



AY 50 KATANA

POUR TOUS LES GOÛTS

Pas question de négliger les jeunes, surtout lorsque l'on s'appelle Suzuki. Sur la même base moteur 50 cm³ à transmission automatique par courroie, le Katana se décline en trois versions. Toutes bénéficient de la même partie cycle, sûre et résolument moderne : fourche inversée, disques avant-arrière, cadre tubulaire renforcé, pneus larges 120/70 et 130/70. L'équipement est au top : tableau de bord complet avec jauge, anneau antiviol, coffre sous la selle, démarreur électrique avec kick de secours, phare double optique... Les lignes sont pures et le look agressif, du Suzuki pur jus. Alors que l'AY50 dispose d'un bloc à air, le moteur de la version W est à refroidissement liquide. Inutile de dire que les performances s'en trouvent bouleversées : plus de nervosité, des reprises plus énergiques à bas régimes et un comportement dans les tours plus hargneux. Un tempérament dont la partie cycle s'accommode très bien, en particulier

grâce à un freinage efficace. La concurrence n'a qu'à bien se tenir !

Monocylindre • 2 temps • Refroidissement par air (AY50), liquide (AY50W + WR) • Démarreur électrique + kick • Disque avant ø 180 mm • Poids à sec : 77 kg (AY50), 80 kg (AY50W), 81 kg (AY50WR) • Coloris : AY50 - bleu, noir. AY50W - bleu, noir. AY50WR - jaune/bleu, bleu/blanc.

Enfin, pour ceux qui l'auraient oublié, la compétition est un des terrains de jeu favoris de Suzuki. C'est pourquoi les versions WR sont aux couleurs des motos de Kenny Roberts et de Stéphane Chambon. Avec son petit capot de selle racing et sa finition carbone, cette version concentre évidemment le meilleur de la gamme Katana.





Suzuki recommande **Castrol**

Leader mondial du pneumatique, inventeur de la technologie radiale, sans cesse en quête de produits plus performants, Michelin équipe les Suzuki de série et de compétition depuis les premiers jours, avec un succès qui ne s'est jamais démenti. Et ce ne sont certainement pas Jehan d'Orgeix, Terry Rymer (Champions du Monde d'Endurance 1999) ou Kenny Roberts (GP500) qui vous diront le contraire !



Dans un monde en perpétuelle mutation, revendiquant fièrement ses 12 ans d'existence, le partenariat entre Castrol et Suzuki fait figure d'exception et de référence. Alors que s'approche le nouveau millénaire et que Castrol fête son 100^e anniversaire, jamais la synergie entre les deux sociétés n'a été aussi forte et étroite, tant en matière commerciale qu'en compétition. Un résultat que l'on doit autant à la philosophie des hommes qu'à la qualité des produits...

Être le 1^{er} à vous aider
COFICA

Une moto, c'est d'abord une histoire de passion. Cofica, partenaire financier de Suzuki depuis 1992, l'a bien compris en faisant profiter les clients Suzuki de toute l'expérience d'un groupe de statut international et en proposant des produits financiers uniques et attractifs.

SUZUKI MOTOR CORPORATION se réserve le droit de modifier, sans avis préalable, les équipements, spécifications, coloris, matériaux et autres composantes 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.

Catalogue Gamme A.M. 2000 (octobre 1999)
Imprimé en France. Ne pas jeter sur la voie publique.
Création : cha - © photo : pages 19 & 22, Pierre Leguevaques - Photogravure : Recto-Verso - Impression : Segro.

Liste des concessionnaires :
3615 SUZUKI (2,23F/min)



© photos : D. Reygondeau, *Roulez avec votre temps.



Toutes les Suzuki immatriculables de 250 cm³ et plus sont garanties 2 ans pièces et main d'œuvre, kilométrage illimité.



Toutes les Suzuki 50 cm³ homologuées et 125 cm³ immatriculables sont garanties 1 an pièces et main d'œuvre, kilométrage illimité.

Toutes les puissances indiquées dans ce catalogue sont données selon la norme CE 95/1. Pour les disponibilités des modèles, consultez votre concessionnaire.

Votre concessionnaire

