



Way of Life!



GSX-R 125

Une GSX-R qui révolutionne la catégorie «poids plume»

La gamme Suzuki GSX-R est synonyme de motos sportives d'exception depuis plus de 30 ans, avec plus d'un million de machines vendues dans le monde. Les ingénieurs Suzuki qui ont voué leur vie aux GSX-R prennent donc leurs responsabilités très au sérieux:

leur objectif est que chaque GSX-R soit la plus légère possible et offre les meilleures performances dans sa catégorie. Une combinaison imbattable. Découvrez la très révolutionnaire Suzuki GSX-R125, une moto qui affiche un rapport poids-puissance et des valeurs d'accélération d'exception dans la catégorie des 125 cm³, en plus d'une agilité hors du commun et d'une faible consommation.



Un carénage aérodynamique. Une selle plus basse. Une instrumentation LCD multifonction.

Des phares à LED superposés. Et un système de démarrage électrique sans clé.

La GSX-R125 est une moto fiable, idéale pour se jouer des encombrements urbains et pour se rendre à l'école ou au travail la semaine. Mais c'est aussi une moto enivrante prête à vous donner du plaisir sur les petites routes de campagne, voire sur la piste le week-end; une moto facile à conduire et qui fait la fierté de son pilote. Elle arbore une finition remarquable, une peinture et des éléments graphiques de toute beauté, et a l'allure sportive d'une machine de MotoGP.

Châssis et cadre périmétrique ultramodernes

La stabilité rassurante de la GSX-R125 sur autoroute, son dynamisme en courbe et sa grande agilité dans le trafic reposent en premier lieu sur un châssis moderne. Son cadre périmétrique en tubes d'acier combine à merveille rigidité torsionnelle et légèreté. L'empattement est de 1300 mm, avec un poids en ordre de marche de 134 kg et une hauteur de selle d'à peine 785 mm.

Plus légère de la catégorie*

134kg

Selle la plus basse
de la catégorie*

785mm

Faible empattement

1300mm

* Catégorie des motos sportives de 125 cm³



Un carénage fuselé et agressif développé en soufflerie

La GSX-R125 présente un look agressif et une finition de haute qualité tout à fait dans l'esprit de la gamme GSX-R. Grâce à un travail de développement en soufflerie, le châssis très épuré de la GSX-R125 lui confère une grande agilité et de belles performances aérodynamiques.



Ébauche numérique



Phares et feux de position à LED



Feu arrière



Réservoir de carburant

La GSX-R125 possède la face avant la plus compacte de la catégorie des 125 cm³, ce qui contribue à améliorer les accélérations, la consommation et la stabilité à haute vitesse, tout en réduisant la portance et la traînée. En plus de leur esthétique extrêmement soignée, les pièces de carénage à la fois fluides et robustes de la GSX-R125 sont de surcroît plus légères que celles des marques concurrentes.



Selle d'inspiration compétition

Éclairage à LED

Digne héritière de la lignée GSX-R, la GSX-R125 est dotée de phares à LED superposés (feux de croisement en haut, feux de route en bas) ainsi que de feux de position de chaque côté du phare. Les phares à LED de la GSX-R125 sont puissants et compacts, mais ils sont aussi plus légers et plus durables que les phares conventionnels à ampoule halogène équipant les machines de la concurrence. Comme les phares à LED utilisent environ 15 % de la puissance électrique requise pour les ampoules conventionnelles, il faut aussi moins de puissance moteur pour entraîner l'alternateur, ce qui a un effet positif sur les accélérations et la consommation de carburant. L'éclairage à LED de la plaque de contrôle sur le garde-boue arrière est léger et compact, et beaucoup plus durable et résistant aux vibrations que les ampoules conventionnelles installées sur les 125 cm³ concurrentes.

La science de la motorisation

La conception de moteurs hautement performants est une véritable science. Le moteur à DACT de la GSX-R125 pourrait être utilisé dans un manuel universitaire pour illustrer l'art de produire beaucoup de puissance avec un bloc extrêmement compact et efficient. L'objectif est triple: combustion efficace, caractère sportif sans être pointu et faible consommation. Il y a clairement un lien entre la GSX-R125 et la GSX-R600 à quatre cylindres vendue dans le monde entier et engagée avec succès en compétition, puisque le monocylindre de la GSX-R125 a plus ou moins un quart de la cylindrée de la GSX-R600. Bien que les ingénieurs Suzuki aient testé différentes configurations d'alésage-course pour trouver la meilleure combinaison pour la GSX-R125, les deux moteurs ont un point commun: leur concept super carré (alésage plus grand que la course), avec qui plus est un rapport alésage $\times$ course similaire, 1,576:1 pour la GSX-R600 et 1,505:1 pour la GSX-R125. Le moteur de la GSX-R125 affiche une cylindrée réelle de 125 cm³, avec un alésage de 62 mm et une course de piston de 41,2 mm. L'alésage plus important a permis d'installer deux soupapes d'admission de 24 mm et deux soupapes d'échappement de 21 mm, placées à la verticale sous un angle très fermé pour améliorer la forme de la chambre de combustion, ce qui améliore le taux de compression, les performances et l'économie de carburant. Le cylindre est recouvert d'un revêtement nickel-phosphore-silicium-carbure appelé SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material) mis au point par Suzuki et ayant fait ses preuves en compétition. Un cylindre en aluminium de type SCEM est beaucoup plus léger qu'un cylindre en aluminium à chemise en fonte insérée conventionnelle, réduit les frictions et améliore la longévité, l'étanchéité des segments, le transfert de chaleur et la capacité du moteur à conserver une puissance élevée constante. Un système de refroidissement liquide doté d'un grand radiateur contribue à maintenir le moteur à la température optimale, en produisant une puissance constante et en optimisant la consommation de carburant et l'endurance du moteur. Le moteur offre toute sa puissance et son couple généreux sur une plage de régime très large. Enfin, la GSX-R125 possède une boîte à 6 rapports d'une grande douceur d'utilisation ainsi qu'un démarreur électrique.

Injection électronique de pointe

La GSX-R125 dispose d'un système d'injection électronique de pointe qui procure à tout moment la quantité de carburant requise en fonction de la position de la poignée et des données fournies par des capteurs mesurant le régime moteur, la température et la pression de l'air à l'admission, la teneur en oxygène des gaz d'échappement et la température de l'eau de refroidissement. Pour accroître l'efficacité de l'admission, la réponse des gaz et la puissance moteur à tous régimes, la GSX-R125 est équipée d'un corps d'accélérateur de 32 mm. Un injecteur à double jet et quatre orifices projette le carburant directement vers les soupapes d'admission. Une boîte à air de grande capacité et un filtre efficace garantissent un apport d'air généreux. Le système d'injection électronique extrêmement précis fait de la GSX-R125 une machine très peu gourmande en carburant.



Piston et segments



Corps d'accélérateur



Radiateur



Silencieux d'échappement à double sortie

Système d'échappement hautes performances

Le système d'échappement hautes performances intègre un silencieux à double sortie. Un convertisseur catalytique aide la GSX-R125 à répondre aux normes d'émissions Euro 4, afin que tout le monde puisse mieux respirer.





Bloc d'instrumentation*

Bloc d'instrumentation LCD multifonction

La Suzuki GSX-R125 est dotée d'une instrumentation LCD logée dans un bloc d'instrumentation moderne qui regroupe, à ses extrémités, les témoins de clignotant, de point mort, de feux de route, de température de liquide de refroidissement, d'anomalie moteur (MIL), d'ABS et de régime moteur programmable. La dalle LCD très lumineuse intègre à son sommet un compte-tours à barres, auquel viennent s'ajouter un compteur de vitesse numérique, un indicateur de rapport engagé, une horloge numérique, un compteur kilométrique avec deux totalisateurs journaliers, un indicateur de consommation moyenne et un autre de vidange d'huile. À partir du modèle 2020, la couleur d'arrière-plan de l'instrumentation est passée du blanc au noir, ce qui a permis de proposer un écran LCD rétro-éclairé pour une meilleure lisibilité.

* Tous les témoins et indicateurs sont éclairés à des fins d'illustration.



Système d'allumage sans clé

Système d'allumage sans clé avec fonction de réponse

La GSX-R125 dispose d'un système d'allumage sans clé très pratique; le pilote peut en effet démarrer le moteur pour autant que la clé soit suffisamment proche de la moto. Cela signifie que le pilote n'a plus à se soucier d'aller chercher la clé, par ailleurs très compacte, dans le fond de sa poche ou de son sac à dos.



Fonction de réponse



Démarrateur et commutateur de feux de détresse

Système Easy Start de Suzuki et commutateur de feux de détresse

Le système Easy Start démarre automatiquement le moteur d'une simple pression sur un bouton monté sur le guidon; inutile de maintenir ce bouton enfoncé jusqu'à ce que le moteur démarre.

Un commutateur de feux de détresse très pratique a aussi été ajouté à partir du modèle 2020.

Adrénaline pure

La GSX-R125 est une moto sportive pour les amateurs de sensations fortes. Elle offre un rapport poids-puissance exceptionnel et de fabuleuses accélérations pour une 125 cm³, tout en gardant deux atouts clés de la catégorie: une faible consommation et une agilité époustouflante. Mais surtout, c'est une Suzuki GSX-R: une moto qui ferait la fierté de tout un chacun. Choisissez la vôtre dès aujourd'hui chez votre concessionnaire Suzuki!



Disque de frein à pétales et jante sport en alumi

Jantes en aluminium, pneus Dunlop et ABS ultraléger avec disques de frein à pétales

Les jantes sport en aluminium ultraléger à 10-branches de la GSX-R125 sont chaussées de pneus Dunlop D102. Le système d'antiblocage des freins (ABS) est le bloc ABS 10 Bosch de base, le système à deux canaux le plus léger et compact du marché. Ce système proactif contrôle la vitesse de rotation des roues et intervient immédiatement au moindre signe de blocage de la roue avant même qu'elle se bloque. Le système ABS compact monté sur la GSX-R125 ne pèse que 0,59 kg.*

Le disque avant à pétales de 290 mm est doté d'un étrier à deux pistons, le disque arrière à pétales de 187 mm, d'un étrier à un piston, garantissant ainsi une excellente performance de freinage.

*L'ABS n'est pas conçu pour réduire la distance de freinage et n'empêche pas le patinage des roues suite à un freinage en virage. Conduisez prudemment et ne vous fiez pas excessivement à l'ABS.



Fourche avant



Bloc ABS



Suspension arrière



Spécifications

Longueur hors-tout	2000 mm (78.7 in)	
Largeur hors-tout	700 mm (27.6 in)	
Hauteur hors-tout	1070 mm (42.1 in)	
Empattement	1300 mm (51.2 in)	
Garde au sol	155 mm (6.1 in)	
Hauteur de selle	785 mm (30.9 in)	
Masse à vide	134 kg (295 lbs)	
Type de moteur	4 temps, monocylindre, refroidissement liquide, DACT	
Alésage × course	62,0 mm x 41,2 mm	
Cylindrée	124,4 cm ³	
Taux de compression	11,0 : 1	
Système de carburant	Injection de carburant	
Système de démarreur	Électrique	
Système de lubrification	Carter humide	
Transmission	6 rapports en prise constante	
Rapport de transmission primaire	3,133 (69/21)	
Rapport de transmission finale	3,214 (45/14)	
Suspension	AV	Fourche télescopique, ressort hélicoïdal, amortissement hydraulique
	AR	Bras oscillant, ressort hélicoïdal, amortissement hydraulique
Chasse/déport		25,5°/93,3 mm
Frein	AV	Disque
	AR	Disque
Taille des pneus	AV	90/80-17M/C 46S, tubeless
	AR	130/70-17M/C 62S, tubeless
Système d'allumage		Allumage électronique (transistorisé)
Réservoir de carburant		11,0 l
Huile (révision)		1,5 l

* Correspond aux spécifications européennes

SUZUKI Schweiz AG se réserve le droit de modifier l'équipement, les données techniques, les teintes, les matériaux et d'autres d'éléments en fonction des conditions locales et ce, sans annonce préalable. Elle a aussi le droit d'arrêter la production d'un modèle sans avoir à en faire l'annonce. Dans l'hypothèse de tels changements, veuillez vous renseigner auprès de votre concessionnaire officiel Suzuki. Les teintes réelles des éléments de carrosserie peuvent légèrement différer des couleurs illustrées dans ce prospectus. Sous réserve d'erreurs d'impression. Songez-y: ne prenez jamais le guidon de votre moto sans casque ni équipement de protection! Veuillez lire le mode d'emploi de votre nouvelle Suzuki avant de prendre la route. Bon pilotage et prudence!



Conditions de leasing: durée 24 mois, 4000 km par an, taux d'intérêt annuel effectif de 2,9%. Assurance tous risques obligatoire, acompte spécial: 25% du prix de vente net. Le taux d'intérêt appliqué au leasing dépend de la durée (date du contrat d'achat déterminante jusqu'au 30.6.2021). Votre revendeur spécialisé officiel Suzuki se fera un plaisir de vous soumettre une offre de leasing individuelle adaptée à vos besoins pour la Suzuki de votre choix. Notre partenaire de leasing est MultiLease AG. **Tous les prix indiqués sont des recommandations sans engagement, TVA comprise.**



Financement et leasing: offres de leasing intéressantes chez votre revendeur spécialisé officiel Suzuki: www.multilease.ch



Solarise Silver / Metallic Triton Blue (B57)



Metallic Triton Blue (YSF)



Stronger Red / Titan Black (GTA)



«Way of Life!» est le message clé de notre marque – chaque modèle de voiture Suzuki, chaque moto, chaque moteur hors-bord apporte une touche de passion dans le quotidien de nos clients.



Way of Life!

SUZUKI Schweiz AG | Emil-Frey-Strasse | 5745 Safenwil | Tél. 062 788 87 90 | www.suzuki.ch