



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!



2.9%
HIT-LEASING

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.**



MultiLeaseAG

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

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

«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!

Réputée pour sa puissance, son agilité et sa présence majestueuse. Légendaire pour avoir repoussé les limites des performances sportives et pour avoir su conserver depuis deux décennies déjà la position de numéro un dans la catégorie qu'elle a créée.

Retour rapide vers le présent. Un engagement total et des efforts sans relâche ont permis de donner naissance à une nouvelle génération prête à emmener les motards droit vers le futur. L'expérience de conduite offerte passe par un débit de puissance encore plus doux, une maniabilité accrue et une multitude de systèmes électroniques ultramodernes conçus pour optimiser les caractéristiques de performance et rendre la Hayabusa encore mieux contrôlable et plus prévisible, sans oublier une fiabilité à toute épreuve; le tout réuni dans un package qui fait tourner instantanément toutes les têtes par son style et sa grâce à couper le souffle.



Équilibre parfait



Système SDMS-α pour une conduite mieux gérée et plus sûre

Le système SDMS-α (pour «Suzuki Drive Mode Selector Alpha») regroupe cinq systèmes de contrôle électronique offrant au pilote une multitude de possibilités de réglage. Il optimise les caractéristiques de performance et le comportement en fonction du revêtement routier, des conditions de conduite et du style de pilotage adopté. Essayez les différents réglages et bénéficiez du feed-back offert par chacun d'eux pour optimiser votre pilotage et renforcer votre confiance tout en vivant une expérience de conduite sans égale. En plus des trois préréglages d'usine (A, B et C), le système permet de choisir entre trois groupes de réglages définis par l'utilisateur (U1, U2, U3). Les modes et les réglages peuvent être changés au moyen de commutateurs situés sur le guidon gauche. Les réglages actuels s'affichent sur un écran LCD TFT situé au centre du bloc d'instrumentation.



Unité de mesure inertielle (IMU) à six axes signée Bosch

IMU

Une unité de mesure inertielle (IMU) à six axes signée Bosch combine des accéléromètres et des gyroscopes au sein d'un dispositif compact qui surveille en continu les mouvements de tangage (inclinaison vers l'avant ou l'arrière), le roulis (inclinaison vers la gauche ou la droite) et le lacet (rotation par rapport à la direction initiale). Ces mesures sont comparées les unes aux autres ainsi qu'avec les données fournies par les capteurs de vitesse des roues pour permettre à la Hayabusa d'avoir à tout moment une parfaite maîtrise de la situation et de tirer profit des nombreux systèmes de contrôle du S.I.R.S.



Sélecteur de mode de puissance

Vous avez le choix entre trois modes qui contrôlent le débit de puissance compte tenu du revêtement de la chaussée et des conditions de conduite. Le mode 1 offre les reprises les plus franches et fournit une puissance maximale. Ce mode sera sans doute privilégié par les pilotes expérimentés qui ont envie de se faire plaisir au guidon. Le mode 2 garantit des reprises plus progressives et un débit de puissance plus linéaire. Cela en fait un mode idéal pour la conduite au quotidien. Le mode 3 offre les reprises les plus douces, avec une courbe de puissance plus sage et un débit de puissance réduit. Ce mode est idéal sur route mouillée ou glissante, ou pour se familiariser avec le potentiel de la «moto de sport ultime».



Système de contrôle anti-soulèvement

Suzuki a mis au point un système perfectionné qui maximise l'accélération tout en évitant que la roue avant puisse décoller du sol. Ce système offre un choix de 10 modes quand il est activé. Le mode 1 assure un contrôle minimal, tandis qu'en mode 10, il est pratiquement impossible de soulever la roue avant, même avec un passager à l'arrière et en roulant à pleins gaz.

Système de conduite intelligente Suzuki (S.I.R.S.)



Shifter bidirectionnel

Ce système vous permet de monter et de descendre les rapports plus rapidement et facilement sans avoir à utiliser l'embrayage ou la poignée de gaz. Le shifter offre deux modes. Le mode 1 offre une réaction plus rapide similaire à la réaction d'un pilote de course, tandis que le mode 2 apporte une plus grande souplesse dans le passage des vitesses. Pour garantir un passage de vitesse en douceur avec le shifter, le module ECM retarde l'allumage au moment de l'accélération ou à vitesse constante et ouvre le papillon des gaz lors de la décélération. Les performances du nouvel embrayage à glissement assisté sont le gage de changements de vitesse encore plus fluides.



Système de contrôle du frein moteur

Ce système supprime l'effet du freinage moteur pour éviter tout dérapage du pneu arrière et assurer à la moto un comportement plus doux et plus facilement maîtrisable. Un choix de trois modes et une position OFF vous permettent de contrôler le niveau de freinage moteur compte tenu des conditions de conduite ou de vos préférences.



Système d'antipatinage Motion Track

Ce système pousse l'antipatinage à un autre niveau en exploitant les données fournies par l'IMU pour surveiller en permanence l'angle de la machine et limiter efficacement les pertes de motricité en virage et en ligne droite. Il garantit une stabilité accrue à tout moment, en garantissant un contrôle efficace dans les conditions de conduite les plus diverses, tout en réduisant le stress et la fatigue. Le système offre un choix de 10 positions de réglage et peut aussi être désactivé si vous préférez. Plus le numéro associé au mode est élevé, plus le contrôle est réactif et plus le système limite le patinage des roues de manière proactive.

Remarque: le système d'antipatinage Motion Track ne saurait se substituer au contrôle de l'accélérateur par le pilote. De plus, il ne saurait éviter u actionne les freins. Il ne saurait non plus prévenir une perte d'adhérence de la roue avant.



Conçue pour l'action

Le solide ensemble de systèmes de contrôle électronique avancés regroupés dans le système de conduite intelligent Suzuki (S.I.R.S.) va bien au-delà des fonctions du SDMS-α. Chacun d'eux est conçu pour apporter un surcroît de commodité, renforcer la confiance du pilote ou optimiser les caractéristiques de performance et répondre ainsi aux besoins du moment tout en rendant la Hayabusa plus aisément contrôlable et plus prévisible. Ces systèmes vous donnent une sensation renforcée de communication directe avec le cœur et le cerveau de la machine quand vous explorez tout le potentiel de la «moto de sport ultime».



Système de conduite intelligente Suzuki (S.I.R.S.)

Système de contrôle du démarrage

Ouvrez les gaz et faites l'expérience d'un démarrage et d'une accélération dont l'efficacité se rapproche de celle des motos de compétition. Un choix de trois modes vous permet d'adapter le régime moteur au démarrage à votre niveau d'expérience ou de confiance. Le mode 1 limite le régime moteur au démarrage à 4000 tr/min, le mode 2 tourne à 6000 tr/min et le mode 3 — le plus rapide — tourne à 8000 tr/min.

Limiteur de vitesse actif

Inédit dans le monde de la moto, ce système vous permet de définir une vitesse que vous ne voulez pas dépasser. Vous pouvez ensuite accélérer librement jusqu'à cette vitesse limite et décélérer à votre gré. Vous n'avez plus à craindre que la moto dépasse la vitesse choisie.

Régulateur de vitesse

Le régulateur de vitesse réduit la fatigue sur les longues distances en vous permettant de maintenir une vitesse définie sans avoir à actionner la poignée de gaz. La vitesse peut être facilement augmentée ou réduite à l'aide du sélecteur (+ ou -) situé sur le guidon gauche. Le régulateur de vitesse peut être réglé à une vitesse comprise entre 31 km/h et 200 km/h avec un régime moteur de 2000 à 7000 tr/min en deuxième vitesse ou au-delà. La fonction de reprise, pratique, réengage le système et permet d'accélérer jusqu'à la vitesse limite la plus récente après le freinage.

Emergency Stop Signal (signal d'arrêt d'urgence)

Autre première pour une moto Suzuki: la fonction de signal d'arrêt d'urgence active rapidement les clignotants avant et arrière pour alerter les véhicules qui suivent lorsque vous freinez brusquement à une vitesse de 55 km/h ou plus.

Système de freinage Motion Track

Ce système combine les données sur la posture du véhicule reçues de l'IMU avec les données des capteurs de vitesse des roues avant et arrière pour permettre l'intervention de l'ABS, pas seulement en ligne droite, mais aussi en courbe, moto inclinée. La moto est dès lors moins susceptible de tenter de se redresser ou de perdre de sa traction: au contraire, elle conserve son rayon de braquage et son angle d'inclinaison afin de mieux suivre la trajectoire en virage que vous lui imprimez.

Remarque: l'ABS n'est pas conçu pour réduire la distance de freinage. Respectez toujours une vitesse sûre et adaptée aux conditions de la route et aux conditions météorologiques, y compris dans les virages.

Contrôle dépendant de la pente

Ce système contrôle la posture de la moto pour éviter que la roue arrière ne décolle en utilisant l'ABS pour doser la force de freinage et compenser lorsque les freins sont actionnés en descente.

Assistant de démarrage en côte

L'assistant de démarrage en côte est conçu pour enclencher automatiquement le frein arrière pendant 30 secondes dès que la moto se retrouve à l'arrêt face à une pente ascendante, y compris si vous relâchez le levier ou la pédale de frein. Ce processus facilite le redémarrage en douceur, sans crainte de voir la moto reculer. Le système peut être désactivé soit par une double pression rapide du levier de frein avant, soit en commençant à accélérer après un départ arrêté.



Puissance et fiabilité légendaires

Les améliorations apportées au légendaire moteur quatre cylindres en ligne de 1340 cm³ à refroidissement liquide ont permis d'accroître encore l'efficacité et la durabilité, d'améliorer globalement l'équilibre des performances et de satisfaire aux normes d'émissions Euro 5. Héritière de la «moto de sport ultime» qui a créé la catégorie en 1999, la Hayabusa continue de délivrer plus de puissance et de couple que n'importe quelle autre moto sportive aux régimes moteurs typiquement utilisés au quotidien. Symbole de maîtrise technique, cette machine est construite pour offrir une expérience de pilotage hors du commun et, de surcroît, sur le long terme.

Puissance, durabilité et contrôle optimaux

Bien que le moteur soit déjà réputé pour sa durabilité et sa longévité exemplaires, les améliorations suivantes visent à mettre la barre encore un peu plus haut. De nouveaux pistons et bielles réduisent le poids des pièces en mouvement dans le moteur. Les modifications apportées aux passages d'huile du vilebrequin améliorent la lubrification du moteur. La longueur des rouleaux de roulements à aiguilles de l'arbre de transmission a été augmentée. Suzuki a poussé le souci du détail jusqu'à changer le mode de serrage des boulons du carter moteur et à repenser les filets des trous du couvercle supérieur du carter. Les nouveaux pistons et la chambre de combustion à double tourbillon (TSCC) tirent pleinement parti des progrès réalisés dans le domaine de l'analyse CAE et permettent d'apporter une plus grande quantité d'air quand les soupapes commencent à se lever et d'accroître ainsi l'efficacité de la combustion. Les nouveaux injecteurs doubles à alimentation latérale «Suzuki Side Feed Injectors» (S-SFI) ont un injecteur secondaire positionné de façon à projeter le carburant sur une plaque réfléchissante à l'intérieur du cornet, si bien que le carburant pénètre dans la chambre de combustion sous la forme d'un fin brouillard. Ce système vient s'ajouter à la capacité accrue de la nouvelle boîte à air et au choix d'un conduit d'admission plus long pour optimiser le débit de puissance à bas et moyen régimes, rendant la Hayabusa plus aisément contrôlable dans les situations de conduite du quotidien. Le système d'accélérateur ride-by-wire de Suzuki assure une réponse naturelle et un contrôle linéaire, tandis que l'adoption d'un alésage de 43 mm pour les corps d'accélérateur a permis d'accroître le débit de puissance à bas et moyen régimes. La réduction du chevauchement des soupapes sur le nouveau moteur et le nouveau conduit utilisé sur le collecteur d'échappement reliant les cylindres 1 et 4 contribuent également à améliorer les performances et le niveau de contrôle aux régimes moteur les plus utilisés, soit les bas et moyens régimes.



La Hayabusa doit ses performances extrêmes au mariage parfait entre puissance et équilibre et entre le pilote et la machine; des performances dont elle n'est avare à aucun moment. La puissance et le couple généreux garantissent une conduite plus sûre dans tous les rapports et à toutes les vitesses. Le châssis et le train de roues de la Hayabusa lui confèrent une maniabilité hors du commun offrant un contrôle total au pilote. Ces atouts sont logés dans un design audacieux et affirmé qui met en évidence les détails luxueux de la machine et témoigne de la maîtrise technique de Suzuki. Comme le faucon pèlerin japonais qui lui a donné son nom, la Hayabusa se positionne comme un «prédateur» ultra rapide et agile. Elle représente bien plus que la somme de ses parties.

Le mariage parfait entre puissance et équilibre

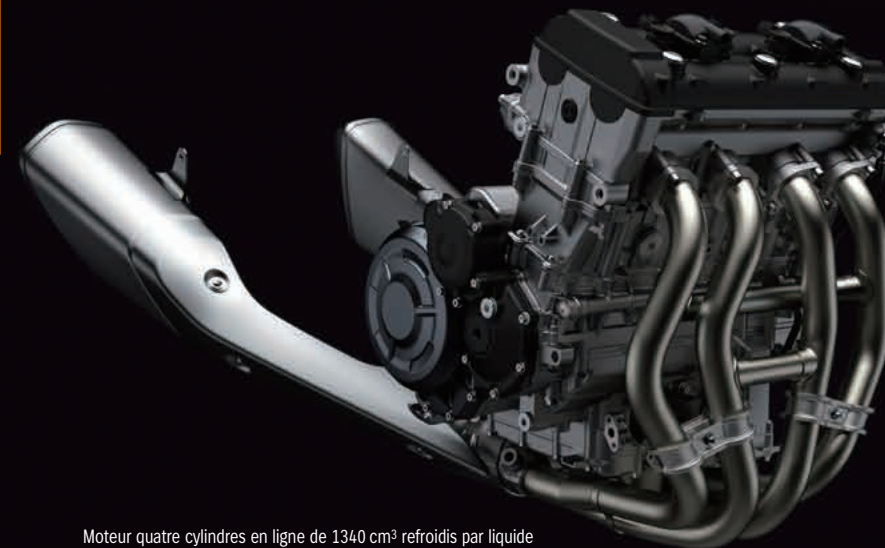


Un châssis à la solidité exceptionnelle

Le châssis de la Hayabusa est conçu pour vous offrir une bonne stabilité, une fine maniabilité et une prévisibilité qui donnent confiance et améliorent l'expérience de pilotage. Il assure une conduite fluide et confortable qui absorbe la moindre irrégularité dans la chaussée et permet à la machine de répondre fidèlement à vos ordres. Il transfère efficacement l'énorme puissance de son moteur légendaire à la chaussée tout en exploitant pleinement les systèmes de contrôle intelligents embarqués pour rouler et freiner avec efficacité, tant à grande vitesse en ligne droite que sur l'angle en virage. Le châssis de la Hayabusa doit ses qualités exceptionnelles à son cadre et à son bras oscillant double berceau en aluminium éprouvés. Même si Suzuki a construit et testé sur piste un certain nombre de prototypes de châssis différents durant la phase de développement, la combinaison éprouvée de profilés en aluminium extrudé et de pièces moulées en aluminium confèrent clairement à la structure rigide de son cadre en alliage la souplesse et la résistance requises. Bien que plus onéreux et plus difficiles à fabriquer, les profilés en aluminium extrudé sont une option rentable lorsqu'il s'agit d'atteindre l'équilibre global requis pour offrir des performances optimales et une vitesse de pointe nominale de 299 km/h. C'est pourquoi on trouve des éléments de châssis en aluminium extrudé sur un certain nombre de supercars.

Suspension optimisée

La fourche inversée à cartouche KYB offre à la roue avant un débattement de 120 mm et utilise des tubes intérieurs d'un diamètre extérieur de 43 mm revêtus d'une couche de carbone de type diamant pour réduire les frictions et améliorer la réaction aux petites irrégularités dans le revêtement routier. La précharge du ressort ainsi que la compression et la détente sont entièrement réglables. La structure interne a été améliorée pour encore mieux absorber les irrégularités de la chaussée et assurer une conduite plus souple et plus stable avec une adhérence optimale. La structure interne de la suspension arrière KYB à bras oscillant entièrement réglable a également bénéficié d'améliorations pour un confort et une stabilité optimaux en ligne droite. De plus, les réglages de suspension avant et arrière sont optimisés pour garantir une conduite stable et neutre à toutes les vitesses.



Moteur quatre cylindres en ligne de 1340 cm³ refroidis par liquide

Maximiser l'adhérence, l'agilité et la puissance de freinage



Frein avant Stylema® signés Brembo



Disque à frein roue avant

Étriers de frein avant Brembo Stylema®

La Hayabusa est dotée des derniers étriers de frein avant Stylema® signés Brembo. Grâce à une conception plus légère et plus compacte et à un design soigneusement sculpté, ces nouveaux étriers spécifiquement adaptés aux machines hautes performances augmentent le flux d'air autour des plaquettes de frein pour un refroidissement plus rapide et une réponse instantanée. Ces étriers sont associés à des disques avant dont le diamètre a été porté de 310 à 320 mm et présentant un nouveau schéma de perforation qui améliore encore l'efficacité du refroidissement.



Pneu avant



Pneu arrière

Pneus Bridgestone spécifiques

Suzuki a collaboré pendant de longues années avec Bridgestone pour développer les nouveaux pneus BATTTLAX HYPERSPORT S22, conçus spécialement pour répondre aux besoins de la Hayabusa. Ces nouveaux pneus bénéficient d'une meilleure adhérence sur le sec, se révèlent plus performants sur route mouillée et offrent un gain de motricité et d'agilité en toutes circonstances sans que cela nuise le moins du monde à leur longévité. Grâce à la toute nouvelle composition et construction de ces pneus, la différence manifeste en termes de stabilité en ligne droite et d'adhérence en virage offre à chaque pilote une expérience encore plus exaltante qui renforce sa confiance. Les pneus sont montés sur de nouvelles jantes à 7 branches qui, en plus d'être esthétiques, contribuent elles aussi à améliorer l'adhérence.

Le visuel inclut un accessoire en option. 10



Agressive, élégante et délicieusement tentante



Prête à prendre son envol

La silhouette élancée et aérodynamique de la Hayabusa est absolument unique. Mais son style moderne, son luxe et l'attention prêtée au moindre détail prouvent que son identité ne se limite pas à son physique. Fidèle à son concept de design, celui d'un animal sublime, la nouvelle Hayabusa exprime, par son allure longue et basse, la puissance, la performance et l'équilibre. Cette machine révèle des capacités de perception typiques d'un oiseau de proie. Avec son arrière relevé et ses silencieux mettant en évidence l'agressivité de sa masse concentrée vers l'avant, cette Hayabusa semble être prête à décoller pour offrir les plus beaux moments de pilotage. Avec le temps, les nouveaux silencieux se colorent en fonction de votre style de conduite, ajoutant ainsi une touche personnelle à votre Hayabusa. Les éclats de couleur et les accents chromés contrastent avec les éléments de carénage noirs pour suggérer l'incroyable potentiel de cette machine, qui ne demande qu'à être exploité. Même les nouveaux logos en anglais et en japonais évoquent la vitesse. La Hayabusa. Un véritable tour de force. Les performances aérodynamiques sont cruciales pour une moto capable d'atteindre des vitesses de pointe proches de 300 km/h. De nombreux tests en soufflerie, l'emploi des outils d'analyse CAE les plus modernes et les longues années d'expérience de Suzuki ont contribué à obtenir un style raffiné où machine et pilote ne font plus qu'un. La Hayabusa affiche l'un des meilleures coefficients de trainée dans l'univers des motos homologuées pour la route, tout en offrant un SCx (surface du véhicule face au vent) et un coefficient de portance de haut niveau pour maximiser le potentiel et la stabilité de la machine en vitesse de pointe. Après tout, quelle est la qualité numéro un de la Hayabusa, sinon la performance ultime?



La route éclairée avec style

Les feux de croisement et de route superposés de type projecteur de la Hayabusa adoptent l'éclairage LED. Avec leur signature lumineuse distinctive, ils éclairent parfaitement la nuit et rendent la Hayabusa extrêmement visible pour les piétons et les autres usagers. Les feux de position avec clignotants intégrés*, une première sur une moto Suzuki, ornent les bords extérieurs des grands conduits d'admission SRAD. Le nouveau design audacieux des feux arrière à LED et des clignotants arrière crée un effet unique, large et acéré, qui longe la partie inférieure de la boucle arrière.



Phare LED



Feux de position LED avec clignotants intégrés



Feux arrière LED à trait d'union

La beauté d'une belle instrumentation

Les pilotes adorent la disposition bien connue et la fonctionnalité exceptionnelle du bloc d'instrumentation de la Hayabusa. Ce dernier bénéficie désormais d'un certain nombre de touches soigneusement étudiées qui donnent encore plus d'éclat à sa brillance fonctionnelle. Les chiffres plus grands et plus clairs du compteur de vitesse et du compte-tours analogiques améliorent la lisibilité, tout comme les graduations en relief rétroéclairées sur le pourtour des compteurs. Le nouvel écran LCD TFT monté au centre saute tout de suite aux yeux. En plus des réglages actuels du système SDMS- α , il présente un affichage des données actives, améliorant ainsi la conduite en donnant une vision d'ensemble du mode de fonctionnement actuel de la machine. Cela inclut un affichage en temps réel indiquant l'angle d'inclinaison (avec fonction «peak-hold»), la pression des freins avant et arrière, l'accélération et la position de la poignée de gaz.



Conçue pour créer une nouvelle légende

Préparez-vous à vivre une expérience de conduite de l'extrême – et à créer vos propres légendes à mesure que vous apprivoiserez cette bête destinée à créer la sienne.



B5L (Glass Sparkle Black / Candy Burnt Gold)



B5M (Metallic Matte Sword Silver / Candy Daring Red)



B5N (Pearl Brilliant White / Metallic Matte Stellar Blue)

SPÉCIFICATIONS			
Longueur hors-tout	2180 mm	Système de démarreur	Électrique
Largeur hors-tout	735 mm	Système de lubrification	Carter humide
Hauteur hors-tout	1165 mm	Transmission	6 rapports en prise constante
Empattement	1480 mm	Suspension	AV Fourche télescopique inversée, ressort hélicoïdal, amortissement hydraulique
Garde au sol	125 mm		
Hauteur de selle	800 mm		Chasse / déport 23° 00' / 90 mm
Poids en ordre de marche	264 kg		Freins
Type de moteur	Quatre temps, refroidissement liquide, DACT, quatre cylindres en ligne		AR Nissin, 1-piston, single disc, ABS-equipped
		Pneumatiques	AV 120/70ZR17M/C (58W), tubeless
Alésage × course	81.0 mm x 65.0 mm		AR 190/50ZR17M/C (73W), tubeless
Cylindrée	1340 cm³	Système d'allumage	Allumage électronique (transistorisé)
Taux de compression	12.5:1	Capacité du réservoir de carburant	20.0 l
Système de carburant	Injection de carburant		