



Way of Life!



2016  
Custom



# Ingegneria all'Avanguardia. Qualità Senza Compromessi.

248



Test in salita



Test di accelerazione



Stabilimento



Test di caduta



Test su terreno sconnesso



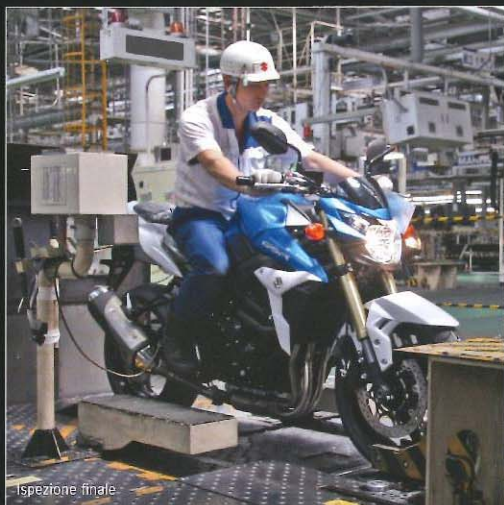
Test di resistenza all'acqua



## Tecnologia Avanzata, Qualità Artigianale.

Il segreto della qualità dei prodotti Suzuki è dato dalla combinazione dell'utilizzo delle tecnologie più avanzate e dalla precisione e qualità tipiche delle lavorazioni artigianali. Le moto e gli scooter Suzuki nascono solo dopo innumerevoli ore di test sul prodotto e controlli di qualità senza compromessi svolti da ingegneri specializzati che, oltre a possedere avanzate competenze tecniche, sono spinti dal loro entusiasmo e dalla passione per le due ruote per realizzare sempre prodotti dalla qualità artigianale.

# La Nostra Competenza al Servizio della tua Suzuki.



Ispezione finale



Assemblaggio



Saldatura telaio

## Realizzare prodotti dal valore aggiunto.

Nei nostri 107 anni di storia, 64 dei quali impiegati a specializzarci nella produzione di motocicli, abbiamo sempre cercato, come filosofia aziendale, di fornire prodotti dal valore aggiunto. Crediamo fortemente che la nostra passione e il nostro entusiasmo si traducano nel vostro divertimento, e che il nostro orgoglio di costruire prodotti di qualità si trasformi da parte vostra nell'orgoglio di possederli. Il marchio "S" è riconosciuto in tutto il mondo come sinonimo di qualità: un brand che offre al tempo stesso affidabilità e originalità. Ogni anno Suzuki rinnova il proprio intento ad essere all'altezza della propria reputazione, producendo moto, scooter, auto e motori fuoribordo di qualità assoluta. Questo è un obiettivo non solo per il presente ma soprattutto per il futuro.

# Tecnologia Suzuki. Passione per l'Eccellenza.



## SDTV - Sistema Suzuki Dual Throttle Valve

Nel sistema SDTV ogni corpo farfallato ha due valvole a farfalla, la prima controllata dal comando dell'acceleratore, la seconda direttamente dalla centralina a seconda dei giri del motore, della marcia inserita e della posizione della valvola primaria. La valvola secondaria si apre e si chiude per mantenere una velocità di aspirazione ideale, migliorando l'efficienza di combustione e l'erogazione ai bassi, medi e alti regimi.



## S-DMS - Suzuki Drive Mode Selector

Il sistema di gestione digitale del motore S-DMS consente al pilota di scegliere fra tre diverse modalità di erogazione della potenza per ottenere le migliori performance in qualsiasi condizione. L'interruttore di selezione della mappatura è montato sul semi-manubrio di sinistra ed è azionabile anche durante la guida.

Non disponibile per i modelli del catalogo.



## SAIS - Suzuki Advanced Immobiliser System

Utilizza un microchip integrato nella chiave che permette alla ECM di riconoscere il codice identificativo ID. In caso di manomissione, come ad esempio la rottura del blocchetto accensione, tale dispositivo rende impossibile avviare il motore.

Non disponibile per i modelli del catalogo.



## SCEM - Suzuki Composite Electrochemical Material

E' il trattamento del rivestimento interno dei cilindri al carburo di silicio. Oltre ad assicurare un'eccellente dissipazione del calore, riduce l'attrito e migliora la scorrevolezza.



## SRAD - Suzuki Ram Air System

I condotti d'aspirazione dell'aria SRAD sono posizionati ai lati del faro anteriore, per un'efficienza ottimale dell'aspirazione, un aumento della potenza del motore alle elevate velocità e una riduzione del peso.

Non disponibile per i modelli del catalogo.



## SET - Suzuki Exhaust Tuning

Il sistema ottimizza lo scarico dei gas utilizzando una valvola a farfalla comandata dalla ECM in base ai giri del motore. Ai bassi regimi la valvola si chiude aumentando la compressione e migliorando l'erogazione. La valvola si apre progressivamente all'aumentare della velocità, riducendo la pressione di ritorno e aumentando l'erogazione ai regimi medio/alti.



## STCS - Sistema di Controllo della Trazione

Monitorato dall'ECM riduce la potenza del motore quando rileva lo slittamento della ruota posteriore. Controlla anche la potenza del motore gestendo i tempi di accensione.

Non disponibile per i modelli del catalogo.



## ABS - Anti-lock Brake System

E' un dispositivo di supporto al sistema frenante, non destinato a ridurre la distanza di frenata. Il sistema monitora la ruota 50 volte ogni sua rotazione e regola la potenza di frenata. L'Abs non può prevenire lo slittamento della ruota in caso di brusche frenate, si ricorda pertanto di ridurre sempre la velocità prima di imbroccare le curve.

Non disponibile per i modelli del catalogo.



## SCAS - Suzuki Clutch Assist System

Il sistema SCAS consente di eliminare lo slittamento della frizione in fase di piena accelerazione, oltre a ridurre lo sforzo sulla leva del comando. Il pilota ha così un maggior controllo della moto in fase di decelerazione e può sfruttare pienamente l'erogazione in fase di accelerazione.



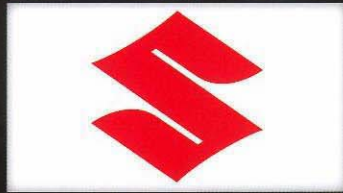
**1909**

Michio Suzuki apre il primo stabilimento Suzuki per la costruzione di telai tessili ad Hamamatsu, nella prefettura di Shizuoka, in Giappone. La nuova fabbrica produce telai per la produzione di massa di materiali tessili. L'obiettivo di Michio è semplice: produrre al meglio il telaio più ergonomico mai realizzato sul mercato.



**1952**

Suzuki realizza e produce la prima bicicletta motorizzata, la "Power Free". Progettata per essere economica e facile da utilizzare, disponeva di un motore a due tempi da 36 cc direttamente montato sul telaio di una normale bicicletta. La "Power Free" consentiva ai ciclisti di pedalare senza l'ausilio del motore, di avere una pedalata assistita o di viaggiare solo a motore.



**1958**

Per la prima volta viene utilizzato il logo con la "S" rossa che diventerà il simbolo esclusivo della Suzuki e riconosciuto in tutto il mondo.



**1962**

Campioni del mondo! Il pilota della Germania dell'Est, Ernst Degner, conquista il primo titolo iridato per Suzuki nella classe TT 50 cc: è il primo di cinque campionati mondiali in sei anni nella medesima classe.



**1965**

Hugh Anderson vince il suo quarto titolo mondiale, questa volta nella classe 125 cc (i primi tre nella classe 50 cc). La sensazionale T20 Super Six è la prima moto ad essere esportata a livello internazionale da Suzuki. Una moto due tempi da 250 cc con cambio a 6 marce e velocità massima dichiarata di 160 km orari. La T20 è stata un grande successo in termini di vendite.



**1996**

Suzuki re-inventa la GSX-R750 grazie ad un modello completamente nuovo, dal telaio al motore, riprendendo fedelmente la moto della GP, la RGV-R, con passo accorciato e ottima guidabilità grazie anche ad un peso a secco di soli 179 kg.



**1999**

Suzuki rompe nuovamente tutti gli schemi introducendo sul mercato l'incredibile GSX1300R, conosciuta anche come Hayabusa: una moto che ha notevolmente innalzato gli standard qualitativi e di potenza della categoria supersportiva. Il suo motore a 4 cilindri da 1.298 cc rappresenta l'eccellenza della tecnologia. Le caratteristiche principali dell'Hayabusa sono da sempre il suo design aerodinamico e il superbo equilibrio complessivo che permette incredibili prestazioni del motore.



**2000**

Kenny Roberts Jr., vincendo quattro gare del mondiale MotoGP, si aggiudica il Campionato del Mondo. Per la Suzuki è il sesto titolo iridato. Nello stesso anno Suzuki conferma la sua supremazia in pista aggiudicandosi per la seconda volta consecutiva il Campionato del Mondo Endurance.



**2001**

Un anno indimenticabile grazie al lancio della moto Supersportiva per eccellenza, la GSX-R1000. La nuova arrivata della famiglia GSX-R ha avuto lo stesso impatto del modello presentato nel 1985, riscrivendo le regole motociclistiche in termini di performance, peso, maneggevolezza e stile. La GSX-R1000 sarà il modello che dominerà presto i circuiti e i campionati di tutto il mondo.



**2005**

Suzuki introduce la terza generazione di GSX-R1000, posizionandola immediatamente in cima alla categoria supersport. La GSX-R1000 si aggiudica numerose gare della Superbike vincendo il mondiale nel 2005. I motivi di queste vittorie sono semplici: grande maneggevolezza, forme ergonomiche e prestazioni eccellenti del motore. Nello stesso anno Suzuki introduce la RM-Z450, la prima moto da motocross a 4 tempi Suzuki.



**1971**

Joel Robert conserva la corona di Campione del Mondo Motocross classe 250 cc, Roger De Coster vince il mondiale Motocross classe 500 cc in sella alla Suzuki RN71.



**1976**

Barry Sheene e Suzuki conquistano il loro primo titolo mondiale classe 500 cc con la RG500. Una moto leggendaria che si è posizionata nelle prime sei posizioni del campionato. Nello stesso anno la GS750 – la prima moto Suzuki di grandi dimensioni a quattro cilindri – viene lanciata sul mercato.



**1981**

Il pilota italiano Marco Lucchinelli vince il campionato del mondo sulla RG500. Suzuki stravolge la concezione mondiale del termine "motocicletta" introducendo la futuristica GSX1100S Katana. La moto dallo stile aggressivo e dalle eccellenti performance divenne un grande successo in termini di vendite.



**1985**

Viene prodotta e commercializzata la moto che ha cambiato l'intero panorama motociclistico mondiale: la Suzuki GSX-R750, che sarà ricordata come la prima vera "race-replica". Con la sua potenza di 100 cavalli e il suo peso di soli 176 kg ha dato vita ad una nuova categoria di moto sportive. Al loro debutto nelle gare, le GSX-R750 conquistano il primo e il secondo posto nella "24 Ore di Le Mans" nel Campionato del mondo Endurance.



**1993**

Kevin Schwantz, vincendo quattro gare del Campionato mondiale MotoGP, si aggiudica il titolo di Campione del Mondo classe 500 cc, iscrivendo il suo nome e quello della Suzuki RGV-500 nell'albo della MotoGP.



**2008**

Viene immessa sul mercato la Suzuki B-King, una potentissima naked presentata come concept nel 2001. Suzuki lancia sul mercato mondiale la prima moto da motocross ad iniezione elettronica, la RM-Z450. Nello stesso anno, Suzuki introduce le nuove GSX-R600 e GSX-R750 e la seconda generazione di Hayabusa.



**2009**

Viene lanciata la nuova GSX-R1000. Negli Stati Uniti Mat Madlin del team Rockstar Makita vince il settimo campionato AMA Superbike su GSX-R1000.



**2012**

La serie GSX-R raggiunge l'incredibile traguardo di un milione di unità prodotte in tutto il mondo. Dalla sua introduzione del 1985, la GSX-R è diventata sinonimo di moto sportiva dalle elevate prestazioni. Suzuki lancia la seconda generazione di V-Strom 650, il modello più venduto della sua categoria dalla sua introduzione sul mercato nel 2004. Per migliorarne ulteriormente le prestazioni e il comfort di guida, è stato realizzato un motore V-Twin da 645 cc con particolare attenzione ai bassi e medi regimi, con una migliorata combustione.



**2013**

Il team Suzuki Endurance Racing Team (SERT) conquista il suo quarto titolo consecutivo nel Campionato del Mondo Endurance, il tredicesimo titolo mondiale in assoluto.



**2016**

Suzuki lancia la nuovissima GSX-R1000 con tecnologia ispirata direttamente dalla MotoGP. Progettata completamente da zero per offrire prestazioni da Top Performer.

# M1800RBZ



Immagine a scopo illustrativo.

# M1800RBZ



## Una Veste Scura Ancora Più Cattiva.

Una versione ancora più curata che rende il suo stile più aggressivo grazie ad alcuni dettagli cromatici neri. L'Intruder M1800RBZ è sinonimo di esclusività, distinguendosi in maniera fortemente marcata rispetto alle altre moto della categoria. Partendo dal design unico dell'Intruder M1800R, aggiunge accenti stilistici e particolari dettagli della carrozzeria per diventare il punto di riferimento stilistico della categoria.

Una custom dall'aspetto cattivo e accattivante con prestazioni mozzafiato. Il suo motore V-Twin è in grado di erogare grande potenza senza sforzo, rendendo ogni viaggio rilassato e confortevole.

La potenza sprigionata ai bassi regimi, l'accelerazione e la comodità che garantisce anche nei lunghi viaggi rappresentano il mix perfetto dell'Intruder M1800RBZ.

**INTRUDER** M1800R



Nero / Blu



### Potente Motore V-Twin.

Il cuore pulsante dell'Intruder M1800RBZ è il suo incredibile motore V-Twin da 1.783 cc con alesaggio di ben 112 mm, il più grande di qualsiasi altra moto di serie al mondo. Il motore è progettato utilizzando l'esperienza acquisita nella realizzazione del motore delle GSX-R, e viene gestito perfettamente dal sistema d'iniezione elettronica digitale Suzuki (S-DTV).

### Sella Guidatore e Passeggero.

La sella guidatore è larga e confortevole, mentre quella del passeggero è montabile eliminando la copertura monoposto. Questo sistema permette di avere sempre un design pulito, sia nei viaggi in solitaria sia con un passeggero.

### S-DTV (Suzuki Dual Throttle Valve).

Il sistema, già utilizzato e perfezionato sulle GSX-R, consente al pilota di controllare tramite la manopola del gas la valvola a farfalla principale, mentre quella secondaria è gestita direttamente dalla centralina. Questo ottimizza la velocità di aspirazione permettendo risposte istantanee del motore a qualsiasi utilizzo.

### Forcella Anteriore Upside-Down.

La forcella anteriore telescopica a steli rovesciati da 46 mm è stata progettata, sviluppata e perfezionata attraverso l'esperienza racing per ottenere un controllo eccellente in qualsiasi condizione di guida.

### Sistema Frenante di Derivazione GSX-R.

Il sistema frenante, già testato nelle competizioni sportive in pista, è più rigido per frenate decise e sicure, con una forza frenante unica nella sua categoria.

### Sistema di Lubrificazione Suzuki.

L'Intruder M1800RBZ è dotata di un compatto sistema di lubrificazione a carter secco. Progettato appositamente per consentire la riduzione dell'altezza del motore e l'abbassamento dell'albero motore e del baricentro complessivo.

### Forcellone in Alluminio.

Il forcellone in lega d'alluminio con leveraggio progressivo lavora con un monoammortizzatore regolabile nel precarico molla che consente una personalizzazione della taratura per adattarsi a qualsiasi passeggero.

# M800



## Un Nuovo Stile su Strada.

L'Intruder M800 è una moto che coniuga l'appeal del classico stile custom con un design dalle linee moderne. L'avanzato motore V-Twin da 805 cc, perfettamente incastonato nel telaio a doppia culla, sprigiona un'adeguata potenza a qualsiasi regime d'utilizzo. Una moto dalle linee aggressive e dalla prestazioni elevate.



Immagine a scopo illustrativo.

### Iniezione del Carburante.

Il sistema S-DMS a doppia valvola a farfalla, già utilizzato e perfezionato nella serie GSX-R, utilizza un avanzato sistema d'iniezione del carburante, per una risposta immediata all'apertura del gas, una potenza lineare, avviamenti più semplici e economia nei consumi.

### Forcella Anteriore Upside-Down.

La forcella anteriore telescopica a steli rovesciati da 41 mm è stata progettata, sviluppata e perfezionata attraverso l'esperienza racing per ottenere un controllo eccellente in qualsiasi condizione di guida ed un look più sportivo.

### Trasmissione a Cardano.

Per una guida più fluida, un look pulito e bassa manutenzione.

### Ridotta Altezza della Sella da Terra e del Baricentro.

La ridotta altezza della sella da terra e il baricentro della moto basso rendono l'Intruder M800 facile da manovrare anche da fermi o in fase di parcheggio.

### Completo Quadro Strumenti.

Il quadro strumenti è chiaro e di facile lettura. Perfettamente posizionato sopra il manubrio comprende un tachimetro, l'indicatore del livello di carburante, il contagilometri, il parziale e l'orologio.

### Motore V-Twin da 805 cc.

Raffreddato a liquido e progettato per garantire una coppia potente fin dai regimi più bassi.

### Stile da Vera Custom.

Uno stile tipico da moto custom in ogni singolo elemento, dalla parte anteriore fino alla sezione di coda.

### Sella Ampia e Confortevole.

L'ampia sella non è solo confortevole ma è studiata per integrarsi armoniosamente nel design complessivo della moto.

### Faro Posteriore a LED.

Si integra alla perfezione nella sezione di coda.



Nero





# C1500T



## Prendi la Strada più Lunga.

L'Intruder C1500T è la custom dallo stile senza tempo che renderà ogni spostamento un divertente viaggio tanto da farvi scegliere sempre la strada più lunga per tornare a casa. Le linee forti e decise, tipiche delle moto custom, si arricchiscono di tocchi moderni che portano il mercato custom in una nuova dimensione.

Una moto che offre prestazioni eccezionali fin dai regimi più bassi e una maneggevolezza sorprendente per un mezzo di questa categoria, anche per un utilizzo quotidiano in città. Mentre i lunghi viaggi saranno ancora più confortevoli grazie ad un equipaggiamento di serie che comprende due borse laterali rigide e un ampio parabrezza.

L'Intruder C1500T è la moto adatta per chi ama i lunghi viaggi in moto o semplicemente girovagare senza meta.



Nero

### Realizzata per un Uso Turistico.

La prima custom Suzuki ad integrare due borse laterali rigide in abs antiurto di serie. Le borse non sono semplici accessori ma parte integrante della moto completandone il design. La loro forma consente di sfruttare al massimo lo spazio interno. Entrambe le borse sono dotate di serratura richiudibile tramite la stessa chiave utilizzata per l'accensione. Insieme al parabrezza touring, sempre di serie, la sella e le spaziose pedane sono attentamente progettate per un utilizzo a lungo raggio anche in coppia.

### Pannello Strumenti Multifunzione.

Posizionato sul serbatoio, il quadro strumenti è di facile lettura con un ampio tachimetro analogico e un pannello LCD con indicatore della marcia inserita, conta chilometri totale e parziale ed orologio. L'indicatore del livello del carburante e numerose altre spie di servizio completano una strumentazione ricca e di semplice consultazione.

### Sistema di Frizione SCAS.

Il sistema SCAS (Suzuki Clutch Assist System) consente di eliminare lo slittamento della frizione in fase di piena accelerazione, oltre a ridurre lo sforzo sulla leva del comando. Il pilota ha così un maggior controllo della moto in fase di decelerazione e può sfruttare pienamente l'erogazione in fase di accelerazione.

### Comfort di Guida.

La sella dell'Intruder C1500T è pensata per i lunghi viaggi e per garantire il massimo controllo della moto. Studiata per consentire libertà di movimento al pilota, la sua forma è progettata per ospitare comodamente piloti di qualsiasi stazza e peso in modo che possano raggiungere senza problemi il manubrio e le pedane.

### Parabrezza Integrato.

Il parabrezza integrato dell'Intruder C1500T è progettato per fornire un'ampia protezione dall'aria anche alle elevate velocità in autostrada. Gli ingegneri Suzuki hanno testato decine di forme e diverse angolazioni prima di finalizzare quello definitivo. L'effetto vela, le vibrazioni e il rumore sono ridotti al minimo.



C800





## Rombo Classico - Comfort Moderno.

Un rombo profondo e viscerale, con un'efficienza motoristica superiore. Una posizione di guida rilassata, con un comfort senza pari. Una verniciatura raffinata, unita ad un'ingegneria di precisione. Ogni più piccolo particolare è stato costruito per offrire una combinazione unica tra una tradizionale esperienza da cruiser e la sofisticata tecnologia moderna. Tutto questo è Intruder C800.

Il motore V-Twin a 45 gradi di 805 cc, dotato di raffreddamento a liquido e iniezione digitale, di Intruder C800 è stato progettato per offrire una grande coppia ed un comfort straordinario. L'iniezione garantisce una vaporizzazione ottimale della benzina, migliorando così la risposta dell'acceleratore e un'erogazione fluida ad ogni regime. Il raffreddamento a liquido aiuta a migliorare l'efficienza e diminuire il consumo di carburante.

**INTRUDER** **C 800/c**



Nero



### Scarico.

Lo scarico è progettato per avere un'erogazione della coppia reattiva e produrre il rombo tipico del motore V-Twin da 805 cc raffreddato a liquido.

### Tecnologia d'Iniezione del Carburante all'Avanguardia.

Il sistema SDTV e l'avanzato sistema di iniezione digitale lavorano insieme per garantire una risposta istantanea dell'acceleratore, un'erogazione della potenza lineare, partenze dolci e bassi consumi.

### Sella e Baricentro Ribassati.

Questi due fattori rendono la C800 semplice da manovrare da ferma e alle basse velocità, entrando od uscendo dai parcheggi.

### Iniezione Digitale a Mappe 3D.

Il sensore della posizione dell'acceleratore massimizza ancora di più la coppia ai bassi e medi regimi del poderoso motore V-Twin.

### Trasmissione a 5 Rapporti.

La trasmissione, con 5 rapporti, ed il cardano, che necessita di una bassissima manutenzione, trasmettono senza perdite la potenza al grosso pneumatico posteriore.

### Forcella Anteriore.

La forcella anteriore offre un'escursione della ruota anteriore di 140 mm.

### Sospensione Posteriore.

Il monoammortizzatore posteriore ad azione progressiva è stato disegnato per riprendere le linee classiche delle tradizionali cruiser rigide.

### Comfort per le Lunghe Distanze.

La grande sella per il passeggero rende la C800 comoda anche per lunghe gite in coppia.

Specifiche complete sul retro di copertina.

Modello	Motore	Cilindrata	Trasmissione	Potenza	Coppia	Consumi	Altezza sella da terra	Peso in ordine di marcia	Sospensioni		Freni		Pneumatici		Capacità serbatoio
									Ant.	Post.	Ant.	Post.	Ant.	Post.	
<b>M1800RBZ</b>	4 tempi, 2 cilindri, raffr. a liquido, V-Twin	1.783 cc	5 velocità	92 kW a 6.200 giri/min. (125 CV)	160 Nm a 3.200 giri/min.	N.d.	705 mm	347 kg	Forcella telescopica a steli rovesciati	Monoammortizz. con precarico molla regolabile	Deppio disco da 310 mm	Disco da 275 mm	130/70R18M/C 63V	240/40R18M/C 79V	19,5 litri
<b>M800</b>	4 tempi, 2 cilindri, raffr. a liquido, V-Twin	805 cc	5 velocità	39 kW a 6.000 giri/min. (53 CV)	69 Nm a 4.000 giri/min.	N.d.	700 mm	269 kg	Forcella telescopica a steli rovesciati	Monoammortizz. con precarico molla regolabile	Disco da 300 mm	Tamburo	130/90-16M/C 67H	170/80-15M/C 77H	15 litri
<b>C1500T</b>	4 tempi, 2 cilindri, raffr. a liquido, V-Twin	1.462 cc	5 velocità	58 kW a 4.800 giri/min. (79 CV)	131 Nm a 2.600 giri/min.	N.d.	720 mm	363 kg	Forcella telescopica	Monoammortizz. con precarico molla regolabile	Disco da 330 mm	Disco da 275 mm	130/80R17M/C 65H	200/60R16M/C 79H	18 litri
<b>C800</b>	4 tempi, 2 cilindri, raffr. a liquido, V-Twin	805 cc	5 velocità	39 kW a 6.000 giri/min (53 CV)	69 Nm a 3.200 giri/min.	N.d.	700 mm	277 kg	Forcella telescopica	Monoammortizz. con precarico molla regolabile	Disco da 300 mm	Tamburo da 180 mm	130/90-16M/C 67H	170/80-15M/C 77H	15,5 litri

\*Il consumo di carburante è calcolato tramite il metodo WMTC (Worldwide Motorcycle Test Cycle).

### TIMBRO DELLA CONCESSIONARIA

Le informazioni contenute in questo catalogo sono conformi alla data di stampa 10/2015. Nel quadro di una politica di miglioramento continuo del prodotto, Suzuki Italia S.p.A. si riserva il diritto di modificare in ogni momento le specifiche dei modelli descritti. Le modifiche saranno notificate presso la rete ufficiale Suzuki e pubblicate sul sito [www.suzuki.it](http://www.suzuki.it). A causa dei limiti tecnici di stampa i colori riprodotti in questo leaflet possono differire sensibilmente dai colori reali. Tutti i diritti sono riservati. Riproduzione vietata.

- Si ricorda sempre di indossare il casco, gli occhiali e l'abbigliamento tecnico adeguato.
- Si prega di leggere sempre il manuale d'uso e manutenzione.
- Si prega di guidare sempre con prudenza.
- Non guidare dopo aver bevuto alcolici o assunto droghe.

Stampato in Germania Catalogo Custom BROCH-CRUIS-SIT Ottobre 2015

NUMERO VERDE  
800-452625

**[moto.suzuki.it](http://moto.suzuki.it)**



**/SuzukiMotorcycleItalia**