



Way of Life!

GSX-R 1000 / R



12 cím 15 év alatt
WORLD ENDURANCE BAJNOKSÁG



8 győzelem 15 év alatt
Le Mans-i 24 órás motorverseny



10 cím 15 év alatt
AMA SUPERBIKE BAJNOKSÁG



11 győzelem 15 év alatt
Bold'or 24 órás motorverseny

Bemutatjuk a vadonatúj Suzuki GSX-R1000 és GSX-R1000R motorkerékpárokat.

Immár három évtized telt el, és több mint egymillió modellt adtunk el, amióta a GSX-R modellcsalád megszületett.

Több mint 15 év telt el, amióta a GSX-R1000 átformálta a csúcskategóriás sportmotorok világát.

Most pedig a 6. generációs GSX-R1000 definiálja újra a csúcsteljesítmény fogalmát. Ez a motorkerékpár a Suzuki mérnökeinek életművét testesíti meg. Azokét, akik szenvedéllyel tekintenek a GSX-R1000-re és annak a motorkerékpárok történetében elfoglalt helyére. Olyan férfiakról van szó, akik imádnak motorozni és versenyezni, és elkötelezettek azíránt, hogy visszaszerezzék a GSX-R1000 trónját a sportmotorok kategóriájában.

Ez a legerősebb, a legdinamikusabb és a legjobb GSX-R, ami valaha is készült.

Sőt, egyúttal a legkompaktabb, a legáramvonalasabb és a legkönnyebben kezelhető GSX-R1000, pontosabb gázreakcióval és jobb üzemanyag-égetési hatékonysággal. Olyan páratlanul hatékony elektronikus motorvezérlő rendszerrel rendelkezik, amelynek megértéséhez nem kell mérnöki diploma, és használatához nincs szükség egy csapat számítógépes technikusra.

Mindenek előtt ez egy GSX-R, amelyet úgy terveztünk, hogy pontosan és megbízhatóan működjön, és bárkit jobb motorossá tegyen. A tervezés során felhasználtuk a sorozatgyártású modellek világszerte megrendezett Superbike, Superstock és Endurance versenyeit több mint 30 éven át uralva összegyűjtött tapasztalatunkat, kiegészítve azt a MotoGP világbajnokságra kifejlesztett új és szabadalmaztatott technológiával.

Ez a történelem legfejlettebb és legizgalmasabb Suzuki GSX-R modellje, ehhez illő agresszív új külsővel.

Az új GSX-R két változatban elérhető.

Gazdag alapfelszereltségben a normál GSX-R1000 és korlátozott példányszámban a további komoly extrákkal ellátott GSX-R1000R.

Mindkét modell teljesen alkalmas utcai motorozásra, és rendszámtáblával felszerelhető. De vedd csak le a tükröket és a rendszámtáblát, ragaszd le a fényszórókat, és a motorkerékpár máris készen áll egy zártpályás élménymotorozásra.

Mindegyik GSX-R1000 és GSX-R1000R modellben egy versenymotor szíve dobog, és arra csábít, hogy Urald a versenypályát.



Urald a versenypályát

Vadonatúj, integrált design

Minden egyetlen céllal kezdődött: visszaszerezni a GSX-R1000 sportmotor teljesítménybeli vezető szerepét.

Ebből indultak ki mérnökeink. A nagyszerű sportmotorok alapvető képességeit három jellemzőre szűktítettük le: Haladás. Fordulás. Megállás.

Úgy alkották meg az új GSX-R1000/R sportmotort, hogy gyorsabb, fordulékonyabb és fékezhetőbb legyen vetélytársainál.

Haladás: Építettünk egy vadonatúj, kompaktabb és könnyebb motort kategóriagyőztes teljesítménnyel, mely széles motorfordulatszám-tartományban, egyenletesen és szabályozottan áll rendelkezésre, és amely ezáltal egyaránt alkalmas a pályakanyarokból való kigyorsításra vagy az erőfeszítés nélküli gyorsulásra az autópályán.

Fordulás és megállás: Tervezzünk egy vadonatúj, tömörebb vázat, amely könnyebb kezelhetőséget biztosít, jobban lehet vele érezni a motor elejét, élmény vele a fékezés, és amely egyaránt alkalmas a versenypályán a kanyar előtti fékezésre és a szűk kanyarok bevételeire egy vidéki országúton. Mindehhez vegyük hozzá a fejlett elektronikát, amely nem túl bonyolult a tényleges használat során; valamint a kifinomult aerodinamikával rendelkező karosszériát, amely nagy sebességnél csökkenti a légellenállást a versenypályán, és növeli a motoros kényelmét a gyors utcai motorozások során.

Röviden, a cél a megbízhatóság, a tartósság, a használhatóság és az általános teljesítmény új és páratlan kombinációjának kifejlesztése volt, amely kiváló versenypotenciállal rendelkezik, és amely egyaránt ideális választás utcai motorosoknak, alkalmi pályamotorosoknak, valamint amatőr vagy profi versenyzőknek.

Az ördög azonban a részletekben rejtőzött. A motor méretei, alakja és elhelyezkedése befolyásolja a tengelytávot, a lengőkar hosszát, az általános kezelhetőséget, az üzemanyagtartályt, a levegőszűrőház és a levegőbeszívó csövek rendelkezésre álló helyét, valamint magának a váznak a szélességét is. Az idomok és a vázszerkezet formája egyaránt befolyásolja a motor kialakítását, beépítését és elhelyezését, beleértve a hengerszöveget és a fojtószelepház esőáramának szögét. Ez viszont hatással van az üzemanyag-égetés hatékonyságára, a gázreakcióra és az általános teljesítményre. Így minden mindennel összefüggésben van.

Mindehhez vegyük hozzá a Suzuki integrált terméktervezési megközelítését, ahol tehetséges motor-, váz-, elektronikai és aerodinamikai szakmérnökökből álló, kifejezetten erre a célra kijelölt csapat dolgozott együtt egy úttörő sportmotor átfogó kialakításán.





HALADÁS

FORDULÁS



MEGÁLLÁS



Több, mint 30 éves szakmai tapasztalattal



A tervezőcsapat gyorsan megállapodott a motor alapvető fejlesztési céljaiban. Az új motor magasabb fordulatszámon pörögjön, több lóerőt adjon le, és közben őrizze meg a kiváló teljesítményt és nyomatékot az alsó-középső fordulatszám-tartományban. A végeredmény egy kompakt és könnyű, soros négyhengeres DOHC-motor lett vezérműlánc-meghajtással, hengerenként keskeny szögben elhelyezkedő négy titánszeleppel, nagyobb furat / löket aránnyal, magasabb leszabályozási értékkel és nagyobb sűrítési aránnyal.

A részletek kidolgozása a 76 mm x 55,1 mm furat / löket értékkel és a 999,8 cm³-es hengerűrtartalommal indult. Mindezt a MotoGP versenyekre kifejlesztett új szelepvezérlő követte, amely vékonyabb falú, üreges vezérműtengelyeket használ könnyebb, F1-stílusú, támaszelemes vontatókarokkal. Mindegyik vontatókar 6 grammal könnyebb a hagyományos csészés szelepemelőnél (16 g helyett 10 g), és mivel minden egyes kar rögzített tengelyen mozog, a mozgótömeg mindössze 3 g. A könnyebb mozgótömeg maximális motorfordulatszámot és megnövelt szelepkimelést tesz lehetővé, miközben javítja a szelepreakciót, és pontos szelepvezérlést biztosít.

A GSX-R1000-ben található mindegyik vontatókar kialakítása a GSX-RR MotoGP versenymotorban használt tényleges vontatókarokon alapul, beleértve a DLC-bevonatot is, amely a tartósságot növeli.

A szelepek között elhelyezkedő vontatókarok és a bütyökníványok természetüknél fogva vastagabbak a hagyományos csészés szelepemelők felső részénél. Ahhoz, hogy minimálisra csökkentsük a hengerfej teljes magasságának ebből eredő megnövekedését, a hagyományos alumínium szeleprugótányérokat vékonyabb, acélból készült szeleprugótányérokra cseréltük ki.

A kipufogószelepek mostantól acél helyett titánból készülnek, valamivel kisebbek (25 mm helyett 24 mm), és könnyebbek (egyenként 8,2 grammal). A kipufogószelep súlyának csökkentése hozzájárul az új motor megbízható magas fordulatszámához, és a valamivel nagyobb (30 mm helyett 31,5 mm) titánalapú szívószelep szintén segíti a magasabb motorfordulatszámon leadott teljesítményt. Azonban a motor magasabb fordulatszámát és a megnövelt magasfordulati teljesítményt az alsó-középső fordulatszám teljesítménycsökkenése nélkül elérni kívánt jelentett. A nagyobb teljesítményhez szükséges szelepvezérlés ugyanis csökkenti a közepes és alacsony fordulatszámon leadott teljesítményt.



Négyütemű, négyhengeres, folyadékhűtésű DOHC-motor, 999,8 cm³



GSX-R1000

Széles teljesítmény-tartományú rendszer



A Suzuki Racing VVT (SR-VVT), a Suzuki Exhaust Tuning-Alpha (SET-A) és a Suzuki Top Feed Injector (S-TFI) rendszerek kombinációjából jött létre a Broad Power System (széles teljesítménytartományú rendszer), amely úgy növeli meg a magas fordulatszámon leadott teljesítményt, hogy nem tapasztalható csökkenés az alsó-közepes fordulatszám-tartomány teljesítményében. Mindennek eredménye erős, egyenletes teljesítmény és fokozott gyorsulás a motor teljes fordulatszám-tartományában.

A megoldás a Suzuki Racing Variable Valve Timing (SR-VVT) rendszer volt, amelyet a MotoGP versenyekre fejlesztettünk ki. A más gyártók által használt bonyolult rendszerektől eltérően az SR-VVT rendszer egyszerűbb, tömörebb és könnyebb. A rendszer a szívóoldali vezérműtengely-lánckerékbe és a szomszédos terelőlemezbe van beépítve, amely 12 acélgolyót használ – ezek a szívóoldali vezérműtengely-lánckerék ferde sugárirányú hornyai és a vezérműtengelyhez közvetlenül csatlakozó terelőlemez egyenes sugárirányú hornyai között helyezkednek el. Amint a centrifugális erő magas fordulatszámon szorítja a golyókat kifelé, az eltérő irányú hornyok igazodnak egymáshoz, elforgatják a vezérműtengely-lánckerék pozícióját a vezérműtengelyen, és késleltetik a szívóoldali vezérmű időzítését.

Ennek következtében a magas fordulatszámú teljesítmény jelentősen megnő.

Az SR-VVT rendszer szépsége annak tömör egyszerűségében, csekély súlyában, megbízhatóságában és zökkenőmentes működésében rejlik. A centrifugális erő folyamatosan keletkezik miközben a motor jár, és ingyen van abban a tekintetben,

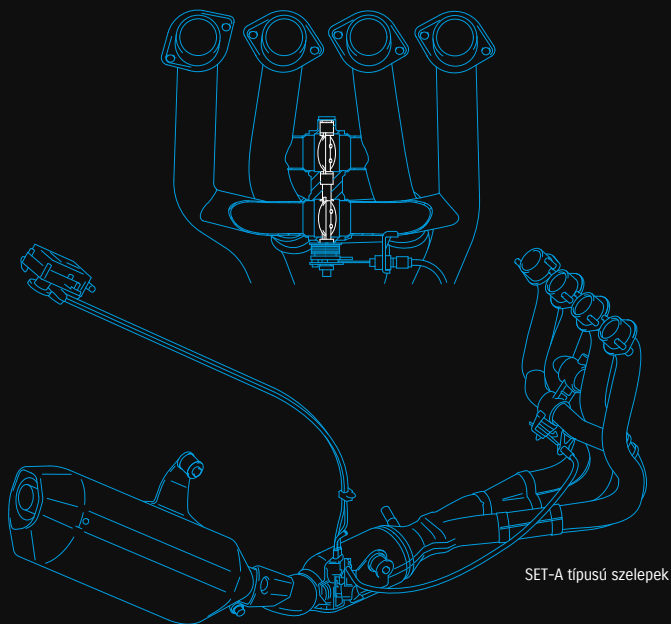
hogy nem használ olyan energiát, amely egyébként a hátsó kereket forgathatná. Több mint egy évtizede nem tudják érzékelni a versenyzők azt, amikor a rendszer mozgásba lendül és módosítja a szelepvezérlést. Amit viszont érzékelni tudnak, az a magas fordulatszám zökkenőmentes és jelentős növekedése az alsó-közepes fordulatszám teljesítményének feláldozása nélkül. A rendszert pedig a meglévő részegységekbe építettük be, így az nem foglal külön helyet a motorban, és a súlygyarapodás minimális.



Az új GSX-R1000-ben alkalmazott korszerű, 4-2-1 alapú, vékonyfalú, rozsdamentes acél Suzuki Advanced Exhaust System (S-AES) kipufogórendszert szintén úgy terveztük, hogy növelje a magas fordulatszámon az elérhető lóerők számát, anélkül hogy csökkentené az alacsony-közepes fordulatszámon leadott teljesítményt. A GSX-R1000 modellek már régóta használják a szervo-működtetésű Suzuki Exhaust Tuning (SET) típusú pillangószelepet, amely a cső középső részébe van beépítve a nyomaték teljes fordulatszám-tartományban történő maximalizálásához. Ez utóbbit a rendszer azáltal éri el, hogy optimalizálja az ellennyomást a motor fordulatszáma, a fojtószelep helyzete és a sebességfokozat alapján. Azonban az új GSX-R1000 kipufogórendszerénél továbbfejlesztettük ezt az ötletet az új Suzuki Exhaust Tuning-Alpha (SET-A) típusú pillangószelepek bevezetésével.

Egy kipufogógáz-kiegyenlítőcső köti össze az 1. és a 4. hengerhez tartozó leömlőket, és egy másik kipufogógáz-kiegyenlítőcső köti össze a 2. és a 3. hengerekhez tartozó leömlőket – egy olyan tervezési megoldás ez, amely a magas fordulatszámon leadott teljesítményt általában a közepes-alsó fordulatszám teljesítményének rovására növeli.

A Suzuki mérnökei szervo-működtetésű SET-A pillangószelepet helyeztek el mindkét kipufogógáz-kiegyenlítőcsőben, amely zárva marad a közepes-alacsony fordulatszámon nyújtott teljesítmény növeléséhez, majd magas fordulatszámon kinyit, jelentős magasfordulati teljesítménynövekedést eredményezve.



Mindegyik kovácsolt alumíniumdugattyú rövid szoknyával és oldalsó kivágással rendelkezik, amely csökkenti a súlyt és a sűrűdést. A DLC-bevonatú dugattyúcsapszeg szintén csökkenti a sűrűdést, miközben a gondosan kialakított kupolás dugattyú növeli a kompressziós arányt, illetve javítja az üzemanyag égés hatékonyságát. Az égéskor keletkező nyomás az L-alakú felső kompressziós gyűrűt a hengerfalnak nyomja, ezáltal csökkenti az elszökő gázokat, és javítja a tömítést. Az olajszabályozó gyűrű krómnitrid bevonatú, amely erősebb és simább felületet biztosít a hagyományos krómázshoz képest, csökkenti a sűrűdést, növeli a tartósságot, és javítja a tömítést.

A dugattyúk króm-molibdén acél hajtókarokon találhatók, és cementált felületkezeléssel rendelkeznek a nagyobb szilárdság érdekében. A hengereket a felső forgattyúház-öntvénybe építettük be, és azokat a Suzuki saját, versenyeken bevált, nikkel-foszfor-szilícium-karbid furatbevonatával kezeltük (SCEM - Suzuki Composite Electrochemical Material néven is ismert), amely csökkenti a sűrűdést, valamint javítja a hőtadást, a tartósságot és a gyűrűtömítést.

A hengerfuratok oldalain található kivágások (a dugattyúloket alatt) lehetővé teszik a süllyedő dugattyúk alatt rekedt levegő gyors távozását a szomszédos hengerekbe, ahol a dugattyúk emelkednek. A kivágások minimalizálják a belső főtenge lyégnyomás-ellenállását a lefelé irányuló dugattyúmozgásnál, miközben csökkentik a mechanikai energiaveszteséget, és jobb tömítést biztosítanak a gyűrűknél.

A belső járatok gondos tervezése megnövelte a hűtőfolyadék a hengerfejen való áramlásának sebességét, és drámaian javította a hőtadást. Az új, nagyobb kapacitású hűtő, amely dupla ventilátorral van felszerelve, segít hatékonyabbá tenni a hűtési rendszert akár kisebb hűtőfolyadék-mennyiségnél is.

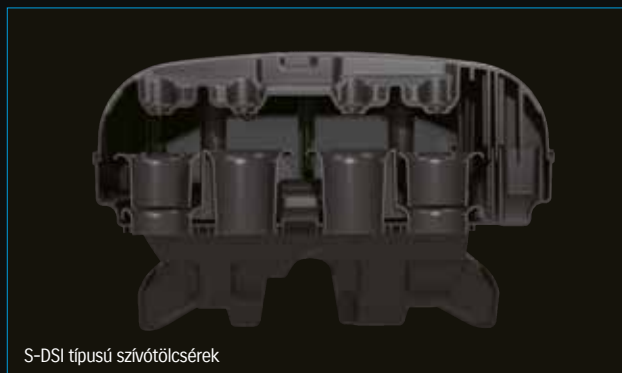
Mindez a súlycsökkenéshez járul hozzá.

A hatfokozatú, kis áttételű sebességváltó a korábbi modell belső arányértékeivel rendelkezik, és a függőlegesen eltolt tengelyei csökkentik a motorblokk hosszát.

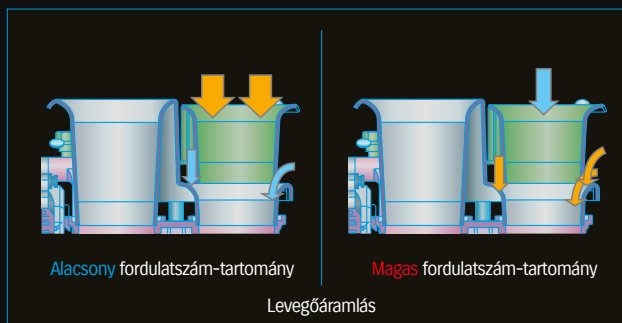
Azonban a fogaskereket újraterveztük a teljesítménynövekedés elviselése érdekében. Az új Suzuki Clutch Assist System (S-CAS) összekapcsoló hornyokkal és bütykökkel ellátott nyomólapot használ. Az új S-CAS-kialakítás automatikusan csökkenti a nyomást a tárcsákon lassítás közben, visszakapcsolásnál és erős fékezésnél a versenypályán. A rendszer csökkenti a csúszást is azzal, hogy megnöveli a mechanikai nyomást a tárcsákon gyorsítás közben, ezáltal lehetővé teszi a gyengébb kuplungrugók használatát, és könnyebbé teszi a tengelykapcsolókar behúzását.



Levegőszűrőház és fojtószelepház



S-DSI típusú szívótölcsérek



Alacsony fordulatszám-tartomány

Magas fordulatszám-tartomány

Levegőáramlás

Elektronikus fojtószelepházak

Az új fojtószelepházak 19 mm-rel rövidebbek, egyszerűbbek, könnyebbek és kompaktabbak a korábbi modell fojtószelepházaihoz képest, és nagyobb furattal rendelkeznek (46 mm, 44 mm helyett). Mindegyiknek egyetlen pillangószelepe van, amelyet korszerű elektronikus motorvezérlő-rendszer irányít, és mindegyik hengert két ultrafinom porlasztású 10 lyukas befecskendező táplálja.

Egy befecskendező meredek szögben magára a fojtószelepházra van szerelve, és folyamatosan működik, amíg a motor jár. Egy másik befecskendező - Top Feed Injector (TFI) néven is ismert - a levegőszűrőház tetejére van rögzítve közvetlenül az egyes fojtószelepházak levegőbeszívó tölcseré felett, és nagyobb fordulatszámon lép működésbe. A TFI befecskendezőfej javított szórásképpel biztosítja a kiegészítő üzemanyagot, ami által javítja az üzemanyag-égési hatékonyságát, a gázreakciót és a magasfordulati teljesítményt.

A Suzuki Dual-Stage Intake (S-DSI) rendszere

Az új S-DSI rendszer a változó hosszúságú levegőbeszívó tölcserék előnyeit kínálja a súly, az összetettség vagy a költségek növekedése nélkül. Az S-DSI tölcserék új, egymásra épülő, kétszintes kialakítást használnak, ahol egy hosszabb tölcser helyezkedik el egy rövidebb felett, és a kettő között rész található. A kétszintes S-DSI tölcserék az 1. és a 4. hengerhez illeszkednek, míg a hagyományos tölcserék a 2. és a 3. hengerhez. A rövidebb hagyományos járatok magasabb fordulatszámra, míg a hosszabb hagyományos járatok inkább alacsony és közepes fordulatszámra alkalmasak. A légáramlás fizikai tulajdonságainak köszönhetően az S-DSI tölcserék mindkét rendszer előnyeit kínálják: hosszabb tölcserként viselkednek alacsony-közepes fordulatszámon, illetve rövidebb tölcserként magas fordulatszámon. Alacsony és közepes fordulatszámon a levegő nagy része a hosszabb, felső tölcseren keresztül áramlik a rövid járatba, növelve ezáltal az alacsony és a közepes fordulatszámon leadott teljesítményt. Magasabb fordulatszámon több levegő áramlik el a hosszabb felső tölcser alsó része körül, közvetlenül a rövidebb alsó tölcserbe - ennek eredményeként nő a magas fordulatszámú teljesítmény. A két S-DSI és a két hagyományos tölcser használata szélesebb teljesítménysávot kínál és zökkenőmentes átmenetet biztosít az alacsony-közepes fordulatszám-tartományról a magasabb fordulatszám-tartományra.

Korszerű, IMU-alapú elektronika az izgalmas motorozáshoz

A tehetetlenségmérő egységen (IMU) alapuló fejlett motorvezérlő-rendszert egy 32 bites, kétprocesszoros, számítógépes motorvezérlő elektronika (ECM) vezérli. Amint a motoros elfordítja elfordítja a gázkart, az ECM beolvassa a fojtószelep állását, a főtengely helyzetét, a fordulatszámot, a sebességfokozatot, az első és a hátsó kerék sebességét, az IMU helyzetét és a kipufogó oxigéntartalmát. A rendszer ezután megnyitja vagy lezárja a fojtószelepház pillangószelepeit, illetve növeli vagy csökkenti a befecskendezett üzemanyag mennyiségét a beömlési levegősebesség maximalizálásához, valamint a lehető leghatékonyabb és legteljesebb üzemanyag-égéshez. Az eredmény lineárisabb fojtószelep-válasz nagyobb teljesítménnyel, nagyobb nyomatékkal és kisebb károsanyag-kibocsátással a teljes fordulatszám-tartományban.

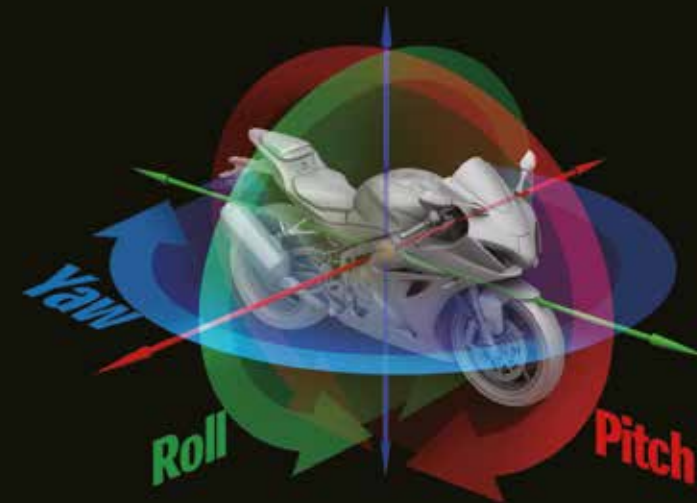
A motorkerékpár mozgását követő IMU-érzékelő

Az új GSX-R1000 fejlett elektronikus vezérlőrendszere adatokat kap a tehetetlenségmérő egységtől, amely 6 irányban és 3 tengelyen (hossz-, kereszt- és függőleges tengelyen) követi nyomon a motorkerékpár mozgását és helyzetét. A motorkerékpár jellemzőinek valós idejű figyelése lehetővé teszi a tapadás, a fékezés és a kanyarodás pontosabb és hatékonyabb szabályozását. A GSX-R1000 tehetetlenségmérő egységen alapuló rendszerei olyan fejlett mérnöki tervezés eredményei, amelyeket a MotoGP versenyekre fejlesztettünk ki.

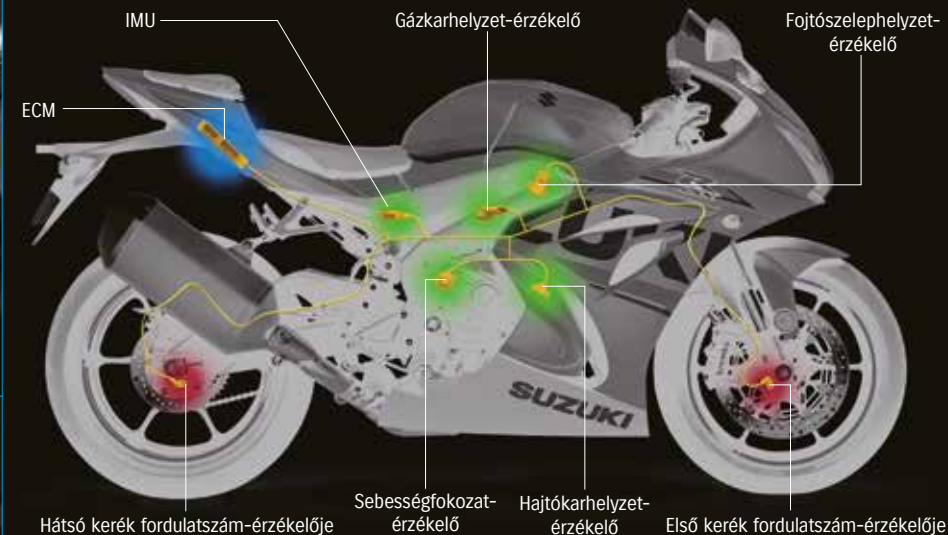
Suzuki motorvezérlési üzemmódválasztó (S-DMS) és Motion Track kipörgésgátló rendszer

A bal oldali kormánymarkolaton található S-DMS kapcsolóval a motoros három különböző séma és motorteljesítmény-beállítás közül választhat, amelyek célja a különböző környezeti feltételeknek megfelelő teljesítmény-leadás (például különböző versenypályákon, szűk és kanyargós utakon, városi környezetben, forgalomban vagy egyenes, nyílt autópályán történő motorozás). A motoros vezetés közben módosíthatja a motorvezérlési üzemmódot, ha a fojtószelep zárva van. A teljes teljesítmény mindhárom üzemmódban rendelkezésre áll. Az S-DMS rendszer együttműködik a 10 fokozatú Motion Track kipörgésgátló rendszerrel, amely a teljesítmény-leadási és vezérlési megoldások széles választékát kínálja a motorosnak.

IMU / 6 irányú, 3 tengely mentén: hossz-, kereszt- és függőleges tengely



Bal oldali vezérlőkapcsoló



Motion Track kipörgésgátló rendszer (TCS)

A Suzuki korszerű Motion Track kipörgésgátló rendszere a tapadásszabályozás 10 különböző szintjét kínálja a motorosnak, amelyek közül az utcai és a versenypálya-körülmények, a személyes preferenciák és a vezetői tapasztalat függvényében lehet választani. A motorvezérlési üzemmód és a kipörgésgátló beavatkozási szintje motorozás közben szabályozható, ha a fojtószelep zárva van. A Motion Track kipörgésgátló rendszer folyamatosan figyeli az első és a hátsó kerék fordulatszámát, a fojtószelep állását, a főtengely helyzetét, a sebességfokozatot és a motorkerékpár mozgását, és gyorsan csökkenti a motor által leadott teljesítményt, amint a rendszer a tapadás elvesztését észleli. A leadott teljesítményt a gyújtási idő és a fojtószelep helyzete szabályozza. A Motion Track kipörgésgátló rendszer 4 ezredmásodpercenként (0,004 másodpercenként) olvassa be az érzékelő adatait a pontos reagálás érdekében. Ezen túlmenően a tehetetlenségmérő egységből (IMU) érkező adatok felhasználásával a számítógépes motorvezérlő elektronika 6 irányban (3 tengely mentén: hossz, kereszt- és függőleges tengely) képes kiszámítani a motorkerékpár mozgását a pontosabb tapadásszabályozás érdekében.

10 fokozatban állítható kipörgésgátló

A motoros a Motion Track kipörgésgátló rendszer 10 fokozata közül választhat: Az 1. mód minimális, a 10. mód maximális beavatkozási szintet képvisel. Az 1-4. mód versenypályás motorozásra, az 5-8. mód utcai motorozásra, míg a 9-10. mód csúszós útvízi viszonyok közötti használatra szolgál. Az 1-4. mód engedélyezi a kerék túlpörgését a versenypályán azoknak a tapasztalt motorosoknak, akik a minimális elektronikus beavatkozás hívei. Az 5-8. módban a Motion Track kipörgésgátló rendszer korábban avatkozik be az 1-4. módhoz képest. Amint a motorkerékpár eléri egy bizonyos dőlésszöveget, a rendszer csökkenti a fojtószelep-választ és a teljesítmény-leadást a gázkarral történő egyszerűbb szabályozás érdekében. Ha a rendszer a kerekek túlpörgését vagy megcsúszását érzékeli, azonnal csökkenti a teljesítményt. A 9-10. mód csúszós útvízi viszonyok között használható, és a rendszer korábban avatkozik be a többi üzemmódhoz képest. A műszerfal mutatja, hogy éppen melyik üzemmód van használatban, és visszajelző fény jelzi, amikor a Motion Track kipörgésgátló aktív.

Low RPM Assist

A Suzuki új Low RPM Assist rendszere figyeli és automatikusan szabályozza a motor fordulatszámát a megállásból történő elinduláskor vagy a lassú motorozáskor. A rendszer megkönnyíti az elindulást álló helyzetből, illetve segíti a manőverezést sűrű forgalomban vagy zsúfolt parkolóban.



Suzuki Easy Start System

A kétprocesszoros számítógépes motorvezérlő elektronika új egyérintéses Suzuki Easy Start rendszert és olyan alapjáratú megoldást használ, amely javítja a hidegindítást, csökkenti a hidegindításkor keletkező károsanyag-kibocsátást, és a hűtőfolyadék-hőmérséklet alapján stabilizálja a motor alapjáratát fordulatszámát különböző körülmények között. A kényelmes Suzuki Easy Start System a jobb oldali kormánymarkolat kapcsolómoduljára szerelt indítógomb egyetlen érintésére automatikusan beindítja a motort – nincs szükség a gomb lenyomva tartására, amíg a motor be nem indul. Az új rendszernek köszönhetően a motorosnak nem kell behúznia a tengelykapcsolókart a motor indításához, ha a sebességváltó üres fokozatban van.

Rajtautomatika (GSX-R1000R)

A GSX-R1000R modell rajtvezérlő rendszere megkönnyíti a versenyzőnek az ideális rajtolást azáltal, hogy automatikusan korlátozza a motor fordulatszámát, és optimalizálja a nyomatékleadást, miközben a versenyző nyitott állásban tartja a gázkart, és a kuplungkar használatára koncentrálni. Miután a rajtvezérlő kiválasztása megtörtént a jobb oldali kormánymarkolaton található kapcsolóval, a rendszer speciális sémákat használva szabályozza a fojtószelep nyitását és a gyújtás időzítését. A rendszer figyeli a gázkar helyzetét, a fojtószelep pozícióját, a motor fordulatszámát, a sebességfokozatot, az első kerék sebességét és a hátsó kerék sebességét. A rajt pillanatában a rendszer ideális fordulatszámon tartja a motort a hatékony induláshoz. Amikor a tengelykapcsolókart felengedve a tengelykapcsoló összeshár, a fordulatszám korlátozása megszűnik, de a rendszer a fojtószelep nyitásának szabályozásával ideális nyomatékon tartja a motort az erőteljes kigyorsításhoz. A rajtvezérlő rendszer nem csak az optimális rajtban segíti a versenyzőt, hanem segít csökkenteni a gázkar idő előtt zárásának szükségességét is. Ezt úgy éri el, hogy együttműködik a Motion Track kipörgésgátló rendszerrel, és szabályozza a fojtószelep nyitását és a gyújtási időt, miközben figyeli az első és a hátsó kerekek fordulatszámát. A rajtvezérlő rendszer automatikusan kikapcsol, amint a motoros harmadik sebességfokozatba vált, vagy zárja a gázkart. A rajtvezérlő rendszer csak a GSX-R1000R modell felszereltségében érhető el.

Kétirányú gyorsváltó rendszer (GSX-R1000R)

A GSX-R1000R modell új, versenykialakítású, kétirányú gyorsváltó rendszerrel lett ellátva, amellyel a motoros a kuplung vagy a fojtószelep használata nélkül válthat sebességfokozatot felfelé vagy lefelé. A gyorsváltó rendszerrel a motoros zökkenőmentesen és gyorsan kapcsolhat magasabb fokozatra teljes gázon – anélkül, hogy zárja a fojtószelepet. A rendszer éppen elegendő időre (az érzékenységi beállításoktól függően 50 és 75 ezredmásodperc közötti időtartamra) automatikusan megszakítja a teljesítmény-leadást a sebességváltó fogaskerekeinek körmein lévő terhelés feloldásához, illetve az egyszerű felfelé váltáshoz – így biztosítva a gördülékenyebb és a szinte folyamatos gyorsulást. A gázkar manuális gázadása vagy a kuplung használata nélküli gyorsabb és gördülékenyebb lefelé váltáshoz a rendszer automatikusan épp annyi időre nyitja meg a pillangószelepeket, amennyi a fordulatszám növeléséhez és a motorfordulatszámnak a következő alacsonyabb sebességfokozathoz igazításához szükséges. A gyorsváltó rendszer figyeli a váltórúdazat löketét, a kapcsolódob forgását és a motor fordulatszámát. A kétirányú gyorsváltó rendszer csak a GSX-R1000R modell felszereltségében érhető el.

A tökéletesség a részletekben rejlik



Az előző generációs GSX-R1000 számos országos és világbajnoki futamot és címet nyert szerte a világon. Azonban a profi versenyzők szerették volna jobban érezni a motorkerékpár elejét, és több visszajelzést igényeltek pályakörülmények között. A tesztelés során kiderült, hogy az első tengely és a lengőkar-forgócsap közötti távolság csökkentésével a motoros jobban érzékelheti az első gumibroncs viselkedését a versenypálya éles kanyarjaiban. Ahhoz, hogy helyet találjanak az első tengely és a lengőkar-forgócsap közötti távolság rövidítéséhez, a mérnökök 32 fokról 26 fokra csökkentették a hengerek függőleges irányú dőlésszögét. Ennek köszönhetően az új motor rövidebb lett a hengerfej elejétől a forgattyúház hátsó része felé mérve, így hely szabadult fel. Ráadásul a henger furatának növekedése az új motor henger- és hengerfej-szerelvényét valamivel szélesebbé tette. Viszont a forgattyúház olajjáratainak új vonalvezetése az új motort 6,6 mm-rel keskenyítette a legszélesebb pontján, és hozzájárult a kisebb homlokfelület által megvalósuló jobb aerodinamikához.

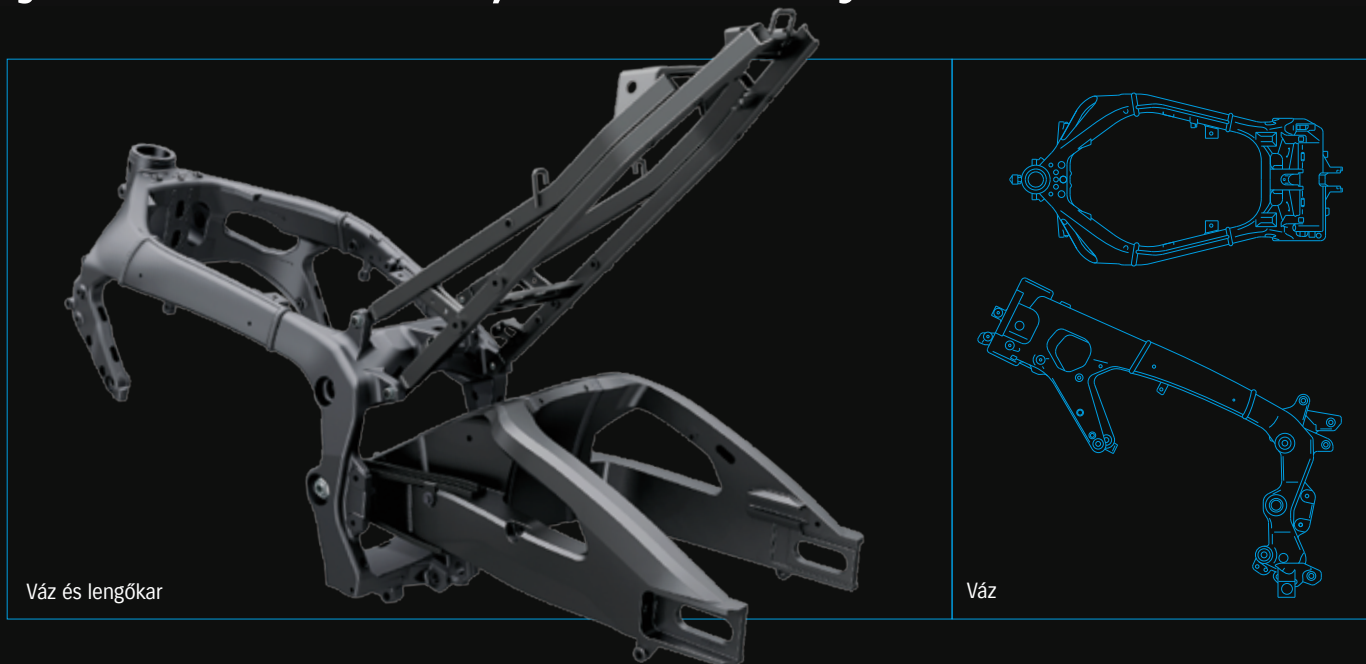
Az új GSX-R1000 váza kisebb és keskenyebb az előző modellénél. A Suzuki mérnökei egy új alumínium hídvezeték terveztek, amely a **legszélesebb pontján 20 mm-rel keskenyebb, és a súlya 10%-kal kevesebb**. Négy összehegesztett darabból áll. A két fő rúdszakasz a torziós merevség optimalizálásához belső öntvényekből és külső préselt anyagból épül fel, és az öntött kormányfejjel/első motorfelfüggesztő szakaszt kapcsolja össze az öntött hátsó szakasszal, amely felső és alsó motorrögzítőkből és a lengőkar-forgócsap tárcsáiból áll. A váz 60 mm-rel szélesebb és erősebb a hátsó motorrögzítőknél, ezáltal csökkenti a vibrációt. A felső-hátsó lengéscsillapító rögzítőjét 48 mm-rel hátrébb és 20 mm-rel lejjebb költöztették, így biztosítva helyet a versenycsapatnak a módosított üzemanyagtartály beépítésére a hosszabb versenyek esetén. Az új csavarozott hátsó segédkeret mostantól szögletes alumíniumcsőből készül, így a súly 38%-kal csökken. Egyetlen oldal helyett mindkét oldalon új alumínium lengőkar található, amely optimális súlyt és merevséget egyensúlyt biztosít. 25 mm-rel hosszabb is a forgócsap-tengelytől a leghátsó tengelypozícióig, ami javítja a kanyarérzékelést a versenypályán.

A kényelmes elhelyezkedés mostantól még egyszerűbb, mivel az üzemanyagtartály teteje 21 mm-rel alacsonyabban fekszik, és a motoros teljes előre dőlésekor még több hely áll rendelkezésre a bukósisak állvédőjének. Az üzemanyagtartály keskenyebb és kisebb, így a motoros egyszerűbben mozoghat oldalirányban, és gyorsabban változtathat irányt a versenypályán. A tartályt egyszerűbben lehet a térdek közé szorítani az erős fékezést igénylő pályakanyarokban, és a tartály alakja lágyan simul bele az ülés és a hátsó szakasz formavilágába.



Vadonatúj alumínium hídvezeték, 10%-kal könnyebb szerkezet

GSX-R1000



Váz és lengőkar

Váz

Csúcsminőségű Showa lengéscsillapítók

Az alap GSX-R1000 modell Showa BPF (Big Piston Front) típusú villái jobb teljesítményt nyújtanak a versenytársak által értékesített alapmodellek futóműveikhez képest. Ez a kialakítás kiiktatja a hagyományos villákban használt belső lengéscsillapító egységet, és ehelyett nagyobb dugattyút használ, amely a villacső belső falának feszülve mozog. A kialakítás jól reagál a kisebb egyenetlenségekre, és hatékonyabb nyomócsillapítást biztosít, különösen a hirtelen fékezések során a versenypályán. A BPF típusú villákon a húzócsillapítást, a nyomócsillapítást és a rúgó-előfeszítést szabályozni lehet. Az alapmodell Showa típusú hátsó rúgóstagja progresszív rudazattal működik, és a húzócsillapítás, a nagy és kis sebességű nyomócsillapítás, a rúgó-előfeszítés és a hátsó hasmagasság egyaránt állítható. A GSX-R1000R modell egy lépéssel tovább megy, és a legújabb Showa BFF (Balance Free Front) és BFR lite (Balance Free Rear Lite) típusú villákat használja, amelyeket versenyekre fejlesztettek ki, és most kerültek tömeggyártású motorkerékpárokra. Mindkét megoldás javítja a kanyorodást, gördülékenyebb és szabályozottabb haladást biztosít, és jól bírja az útburkolat hiányosságait. A BFF rendszer kiegyenlíti az olajnyomást

mozgás közben a szilárd belső dugattyú felett és alatt azáltal, hogy átréseli az olajat a villaszárból a csillapítóegységeken – ezek a dugattyú másik oldalára futnak át, ahol a közeg visszaáramlik a villaszárba.

A külső nyomás és a húzócsillapítási egységek pontosabbak a más típusú villákban és csillapítókban található dugattyú feletti és alatti szelepegységeknél, és a csillapításvezérlés független (elszigetelt) az egyenlőtlen nyomás hatásától. Olyan különbség ez, amely a versenypályán érzékelhető. A versenyzők jobban érzik a motorkerékpárt és a hajtóerőt, így hamarabb gyorsíthatnak, és dinamikusabban törhetnek ki a kanyarokból.

A normál modellhez hasonlóan a GSX-R1000R modell BFR lite típusú csillapítója is progresszív rudazatot használ. A BFF és a BFR lite típusú villák teljes mértékben állíthatóak. Mindkét modell automatikus kormány-lengéscsillapítóval rendelkezik. A számítógépes motorvezérlő elektronika (ECM) figyeli a kerekek fordulatszámát, és mágnesekercs segítségével egy kónuszos végű tűt tol be az olajjáratba az olajáramlás szabályozásához. Ennek eredményeként nagy sebességen nő a csillapítási erő, míg alacsonyabb sebességen, a könnyebb kormányzás érdekében csökken a csillapítási erő.

GSX-R1000R



BFF (Balance Free Front) típusú villa



BFF (Balance Free Front) típusú villák



BFR lite
(Balance Free Rear Cushion lite)

GSX-R1000



BPF (Big Piston Front) típusú villák



SHOWA hátsó lengéscsillapító

Új Brembo féktárcsák és radiális rögzítésű féknyergék

Az új Brembo rozsdamentes acél féktárcsák 10 mm-rel nagyobb átmérőjűek (320 mm). Mindegyik tárcsa új hibrid rögzítőrendszert használ, amely 5 db hagyományos rúgós lebegőcsapszerelék és 5 db Brembo T-Drive típusú úszószerelék fele-fele arányú kombinációjából áll.

A Brembo T-Drive szerelések könnyebbek, és nagyobb érintkezési felülettel rendelkeznek a tárcsa és a belső egység között, ezáltal kevesebb rögzítést (10) igényelnek, mint a hagyományos szerelések (12). Ennek eredményeként a nagyobb tárcsából származó súlygyarapodás minimális. Azonban a T-Drive szerelések hallható zörejt okozhatnak bizonyos körülmények között. A hagyományos rúgós csapszerelések valamivel nehezebbek, és kisebb érintkezési felülettel rendelkeznek, cserébe viszont csendesebbek. A T-Drive szerelések és a rúgós csapszerelések kombinációjával a zajterhelés csökken, valamint kevesebb rögzítési pontra van szükség.

A GSX-R1000 Brembo típusú, radiális és egyblokkos első féknyergeinek mindegyike négy darab 32 mm-es dugattyúval rendelkezik, és radiális szivattyús, 19 mm-es főfékhengert használ. A hátsó fékrendszer egydugattyús féknyerget és 220 mm-es tárcsát tartalmaz. Az első fékkar vége hornyolt, így csökkenti annak esélyét, hogy a szélnyomás féksúrlódást okozzon nagy sebességnél.

Motion Track fékrendszer

Az új GSX-R1000R modell és a normál GSX-R1000 modell ABS változata az új Motion Track fékrendszerrel van felszerelve, amely együttműködik a tehetetlenségmérő egységgel (IMU).

Az IMU 6 irányban és 3 tengelyen (hossz, kereszt- és függőleges tengelyen) figyeli folyamatosan a jármű mozgását. Az IMU adatainak segítségével a Motion Track fékrendszer csökkenti a versenypályán a hátsó kerék felemelkedését nagyon erős fékezéskor, és különösen hatékony megoldás lejtős pályaszakaszokon. Továbbá a GSX-R1000R modellen a rendszer optimalizálja a fékerőt a motorkerékpár bedőlésekor.

Az ABS-t nem a féktáv rövidítésére tervezték. Motorozz mindig biztonságos sebességgel az út- és az időjárási viszonyoknak megfelelően, beleértve a kanyarodást is.



Brembo típusú 320 mm-es első féktárcsa



Brembo típusú első féknyereg

Bridgestone RS10 radiál gumiabroncsok, és új hatküllős kerekek

Az új, könnyű, hatküllős, öntött alumínium kerekek könnyebb kezelhetőséget és sportos megjelenést biztosítanak. A Bridgestone BATTLAX RACING STREET RS10 radiál gumiabroncsok a különböző környezeti feltételek melletti következetes teljesítményükkel és tartósságukkal szereztek jó hírnevet világszerte.

Az új GSX-R1000 120/70ZR-17M/C(58W) méretű első gumiabronccsal van felszerelve. Egy nagyobb, 190/55ZR17M/C (75W) méretű hátsó gumiabroncs váltja a meglévő modell 190/50ZR17M/C (73W) méretű hátsó gumiabroncsát. Az új gumiabroncs kialakítása támogatja a megnövekedett teljesítményt és nyomatékot.

Az új GSX-R1000 gumiabroncsának mérete, gyártmánya

Első gumiabroncs: 120/70ZR17M/C (58W) Bridgestone BATTLAX RACING STREET RS10

Hátsó gumiabroncs: 190/55ZR17M/C (75W)

A jelenlegi GSX-R1000 gumiabroncsának mérete, gyártmánya

Első gumiabroncs: 120/70ZR17M/C (58W) Bridgestone BATTLAX HYPERSPORT S20

Hátsó gumiabroncs: 190/50ZR17M/C (73W)



120/70ZR17M/C (58W)

190/55ZR17M/C (75W)



GSX-R1000R

Továbbfejlesztett aerodinamika

Az új GSX-R1000 modell a MotoGP által inspirált karcsúbb és aerodinamikusabb karosszériával rendelkezik, amelynek célja a jobb kezelhetőség és a nagyobb sebesség versenypályán. Az elülső burkolat 13 mm-rel keskenyebb, az átformált burkolatfülek közelebb esnek a kormányhoz, és jobb légáramlást biztosítanak a motoros kezénél és karjánál. A burkolatorr alsó vezéríve a levegőt közvetlenül az új Suzuki Ram-Air Direct (SRAD) légbeszívó csőbe irányítja, amely egyenletesebb belső kialakítással rendelkezik, és fokozza a sűrített levegő áramlását a légszűrőházba. A hűtőburkolat mindkét oldalon előrenyúlik, és több hűtőlevegőt irányít magába a hűtőbe is.

Az első sárvédő alakja növeli a leszorítóerőt, egyenletesen biztosítja a hűtőlevegő hűtőbe történő áramlását, és növeli az első féknyergeket érő levegő mennyiségét. A karosszéria még áramvonalasabb kialakítású az orrtól egészen a farrészig. Kisebb homlokellenállással és szélcsatornában kifejlesztett harmonikus vonalvezetéssel rendelkezik, amely csökkenti a légellenállási tényezőt, illetve pályasebességen az elemelkedést. A karosszéria könnyebb, kisebb tehetetlenségi nyomatékot hoz létre, és kisebb emelőerő hat a súlypontjára.

A motorteljesítmény növeléséhez és a fék hűtéséhez szabályozza a levegő áramlását, ugyanakkor növeli a leszorítóerőt, a motoros szélről való védelmét és a motor hatékonyságát. Mindez azt jelenti, hogy az új karosszéria amellett, hogy jól néz ki, segíti a GSX-R1000 modellt a versenypályán történő haladásban, kanyarodásban és megállásban egyaránt.



Aerodinamikus kialakítás



LED-es fényszóró és LED-es helyzetjelző lámpák



Informatív LCD műszerfal A fényképen az összes lámpa és visszajelző illusztrációk célból van bekapcsolva.



LED-es fényszóró



Informatív LCD műszerfal A fényképen az összes lámpa és visszajelző illusztrációk célból van bekapcsolva.

*A fagypontra figyelmeztető lámpa villogni kezd, ha a környezeti hőmérséklet 3 °C alá csökken. A lámpa 30 másodpercig villog, majd bekapcsolva marad, amíg a környezeti hőmérséklet 5 °C fölé nem emelkedik.



GSX-R1000R

Hightech világítás és műszerek

Az új Suzuki GSX-R1000 olyan LED-es fényszóróval rendelkezik, amely a halogén fényszóróknál kisebb, mégis kiváló világítást biztosít. A burkolat orrába épített LED-es fényszóró keskenyebb és rövidebb, ami hozzájárul az új GSX-R modell aerodinamikájához. A tompított és az országúti fényszórók egymás alatt helyezkednek el: a tompított fényszóró van felül, az országúti fényszóró alul. Az új LED-es helyzetjelző lámpák a SRAD levegőbeszívó nyílásai felett találhatók a GSX-R1000R modell fényszórójának mindkét oldalán. A normál és az R modellek egyaránt LED-es elemeket használnak a függőleges hátsó lámpához, a féklámpához és a rendszámtábla-világításhoz.

A LED-es rendszámtábla-világítás körülbelül fele akkora és lényegesen könnyebb, mint a hagyományos izzó, mégis több fényt ad, és jobban ellenáll a vibrációnak, így a hátsó sárvédő könnyebb lehet. Mindkét GSX-R1000 modell LED-es irányjelzőt használ, így láthatóságuk jobb és erőteljesebb. Az új GSX-R1000 informatív LCD-s műszerfállal rendelkezik. A műszerfal világosabb és könnyebben olvasható, és magában foglalja az S-DMS mód és a Motion Track kipörgésgátló visszajelzőit, az üzemanyagszint-jelzőt, valamint az olyan adatok megjelenítését, mint a pillanatnyi vagy átlagos üzemanyag-fogyasztás, a környezeti hőmérséklet, a fagypontról-riasztás és a szervizemlékeztetők.

A további funkciók közé tartozik az áthelyezett és jobban látható sebességfokozat-jelző, a szokásos sebességmérő, a fordulatszám-mérő, a kilométer-számláló, a távolságmérő, az óra, a köridő és vízhőmérséklet kijelzője. Az egyéb visszajelzők között találjuk az üres fokozat, az országúti fényszóró, az irányjelző és az ABS-működés visszajelzőit. A sebességfokozat visszajelzője új és pontosabb mágneses érzékelőhöz csatlakozik. Ezen kívül a GSX-R1000R modell könnyebb és kisebb méretű akkumulátorral szereltük fel.

GSX-R1000/R

A sportmotorok királya

A sportmotorok királya visszatért: jobb, mint valaha, és megkezdte az uralkodását.

Több mint 30 évnyi megbízható GSX-R teljesítmény, innováció, dominancia és páratlan érték betetőzése mindez.

Az új modell a motorozást és a versenyzést az élet természetes részeként tekintő Suzuki mérnöki csapat büszkeségének, szenvedélyének, szakértelmének és elkötelezettségének fizikai megtestesülése. Büszkeséggel és szenvedéllyel építettük annak a filozófiának a nevében, amelyet a GSX-R képvisel. Több mint három évtizedes GSX-R teljesítményen alapuló szakértelemmel fejlesztettük.

A motorkerékpárt úgy terveztük, hogy a haladás, a fordulás és a megállás egyszerű, ám lényegi koncepcióját lenyűgöző gyorsulási, kanyarodási és fékezési élménnyé varázsolja. Mindennek köszönhetően ez a legragyogóbb GSX-R, amit valaha is építettünk.

Annak biztos tudatában mutatjuk most be, hogy – amennyiben Te is felkészültél rá – az új GSX-R1000/R uralni fogja a versenypályát.



GSX-R1000 (csak ABS rendszerrel kapható)



YSF: Metallic Triton Blue



YVZ: Pearl Mira Red



YKV: Metallic Mat Black No.2

GSX-R1000R (csak ABS rendszerrel kapható)



YSF: Metallic Triton Blue



YVB: Glass Sparkle Black

SPECIFIKÁCIÓ

Hosszúság	2075 mm	
Szélesség	705 mm	
Magasság	1145 mm	
Tengelytáv	1420 mm	
Szabad magasság	130 mm	
Ülésmagasság	825 mm	
Menetkész tömeg	GSX-R1000 ABS	202 kg
	GSX-R1000R ABS	203 kg
Motor típusa	Négyütemű, négyhengeres, folyadékhűtéses DOHC	
Furat × löket	76,0 mm x 55,1 mm	
Hengerűrtartalom	999,8 cm ³	
Teljesítmény	GSX-R1000 ABS	202 LE (149 kW) / 13 200 rpm
	GSX-R1000R ABS	203 LE (150 kW) / 11 500 rpm
Nyomaték	GSX-R1000 ABS	117 Nm / 10 800 rpm
	GSX-R1000R ABS	118 Nm / 10 800 rpm
Sűrítési arány	13,2 : 1	
Üzemanyagrendszer	Üzemanyag-befecskendezés	
Indítórendszer	Elektromos	
Kenési rendszer	Nedves olajteknő	
Sebességváltó	Hatfokozatú, mechanikus	
Elsődleges áttétel	1,652 (76/46)	
Végáttétel	2,647 (45/17)	
Futómű	Első	Fordított teleszkópvilla, tekercsrugó, olajcsillapítás
	Hátsó	Központi rugóstag, tekercsrugó, olajcsillapítás
Villaszög / Utánfutás	23°20' / 95 mm	
Fékek	Első	Dupla tárcsa
	Hátsó	Tárcsa
Gumiabroncs	Első	120/70ZR17M/C (58W), tömlő nélküli
	Hátsó	190/55ZR17M/C (75W), tömlő nélküli
Gyújtásrendszer	Elektronikus gyújtás	
Üzemanyagtank	16 l	
Olajkapacitás	4,1 l	



www.suzuki.hu/motor



www.facebook.com/
SuzukiMotorcyclesMagyarország



A műszaki adatok, megjelenés, színek (beleértve a váz színét), felszerelések, anyagok és egyéb tekintetében a katalógusban bemutatott „SUZUKI” termékek specifikációját a gyártó bármikor, értesítés nélkül megváltoztathatja. Továbbá az egyes járművek kiépítése a helyi jogszabályoknak megfelelően változhat. Bármely modell előzetes értesítés nélkül megszűnhet. Egyes modellek nem elérhetőek bizonyos régiókban. A kiadványban foglaltak nem minősülnek ajánlattételnek és a tájékoztatás nem teljes körű! Kérjük, a pontos részletekkel, aktuális színekkel és az esetleges változtatásokkal kapcsolatban keresse a hivatalos hazai Suzuki Motorkerékpár Márkakereskedőinket. A képek számítógép által generált összeállításokat tartalmaznak. A termékek színe eltérhet a broszúrában ábrázoltaktól. A fordítási és nyomdai munkálatokból eredő esetleges hibákért felelősséget nem vállalunk.

- Mindig viseljen bukósisakot, óvja szemét és viseljen védőruházatot!
- A motorkerékpárokat mindig felelősséggel működtesse és ügyeljen a biztonságra!
- Figyelmesen olvassa el a Használati Útmutatót!
- Soha ne vezessen alkohollal vagy egyéb tudatmódosító szer hatása alatt!

MAGYAR SUZUKI ZRT.



A Suzuki „Way of Life!” jelmondata áll márkánk középpontjában – minden Suzuki gépjármű, motorkerékpár és hajómotor úgy készül, hogy izgalmassá és élvezetessé tegye vásárlójának mindennapjait.



Way of Life!