

GSX-R 1000

ABS

Specyfikacja

Długość całkowita	2045 mm	Skrzynia biegów	6-stopniowa
Szerokość całkowita	705 mm	Przełożenie podstawowe	1.617 (76 / 47)
Wysokość całkowita	1130 mm	Przełożenie	2.470 (42 / 17)
Rozstaw osi	1405 mm	Zawieszenie	Przód Odwrócony widelec teleskopowy, sprężyny spiralne, tłumienie olejowe
Prześwit	130 mm		Tył Typ łącza, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
Wysokość siedzenia	810 mm	Nachylenie widelca	23.5° / 98 mm
Masa własna	205kg	Hamulce	Przód Podwójny tarczowy
Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC		Tył Tarczowy
Średnica x skok tłoka	74.5 mm x 57.3 mm	Opony	Przód 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe
Pojemność skokowa	999 cm ³ (61.0 cu. in)		Tył 190/50ZR17M/C (73W), bezdętkowe
Stopień sprężania	12.9 : 1	Zapłon	Elektroniczny (tranzystorowe)
Układ zasilania	Wtrysk paliwa	Zbiornik paliwa	16.5L
Rozrusznik	Elektryczny		17.5L
Układ smarowania	Mokra miska olejowa	Zbiornik oleju	3.6 L



Metallic Triton Blue (YSF)



Pearl Mira Red / Metallic Mat Black No.2 (ARB)



Glass Sparkle Black / Metallic Mat Fibroin Gray (AR4)

ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP



Dane techniczne, wyposażenie, kolorystyka, materiały i pozostałe elementy produktów firmy „Suzuki” znajdujące się w niniejszym opracowaniu mogą ulec zmianie bez uprzedniego powiadomienia i mogą być różne w zależności od rynku i norm prawnych. Niektóre modele nie są dostępne na wybranych rynkach. Produkcja każdego modelu może zostać zakończona bez uprzedniego powiadomienia. Informacje na temat jakichkolwiek zmian znajdują się u lokalnych dealerów. Zdjęcia zawierają elementy fotomontażu.

- Podczas jazdy motocyklem należy zawsze mieć na sobie kask ochronny z szybą, a także odpowiedni kombinezon.
- Należy jeździć bezpiecznie.
- Przed rozpoczęciem eksploatacji należy przeczytać Podręcznik Użytkownika.
- Nigdy nie należy prowadzić motocykla będąc pod wpływem alkoholu lub narkotyków

SUZUKI MOTOR POLAND Sp. z o.o.

01-378 Warszawa, ul. Polczyńska 10, tel. (22) 329 41 00, www.suzuki.pl

Way of Life

GSX-R 1000

ABS



Te same geny

Im dłużej patrzy się na GSX-R1000, tym lepiej można zrozumieć, jak wiele form może przybierać piękno. Zbudowany z technologii stworzonych, doprowadzonych do perfekcji i przetestowanych w czasie opracowywania maszyn do wyścigów MotoGP - jak GSX-RR - nowy motocykl GSX-R1000 udowadnia, że piękno sięga znacznie głębiej i nie kończy się na wyglądzie zewnętrznym.



The Top Performer - mistrz osiągnięć

Przez ponad dekadę nazwa GSX-R1000 na całym świecie była synonimem doskonałości wśród seryjnych motocykli klasy 1000 cm³, zyskując angielski przydomek „The Top Performer”. To zaszczyt, który zyskano dzięki pełnej poświęcenia pracy przy doskonaleniu maszyny, która musi pozostać królem toru wyścigowego – to wynik pasji solidnie zakorzenionej wśród inżynierów firmy Suzuki.

Zbudowany z tego samego materiału DNA, co maszyny MotoGP, GSX-R1000 obficie korzysta z doświadczeń wyścigowych firmy Suzuki. Na cześć powrotu Suzuki do wyścigów MotoGP w sezonie 2015, nowy GSX-R1000 ubrany jest w wyścigowe barwy firmowe – Suzuki Racing Blue – co jest wyrazem wyścigowego ducha i pasji Suzuki. Motocykl wyposażony w system zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania, jest też gotowy upomnieć się o swoje tradycyjne tytuły – mistrza osiągnięć i króla toru wyścigowego.

System ABS



Standardowym wyposażeniem GSX-R1000 ABS jest system zapobiegający blokowaniu kół przy hamowaniu, dzięki któremu hamowanie motocykla można wykonywać odważniej i bezpieczniej. System monitoruje prędkość kół i dostosowuje maksymalną siłę hamowania względem aktualnej przyczepności do nawierzchni, co pozwala uniknąć zablokowania jednego z kół w wyniku zbyt ostrego hamowania lub nieoczekiwanej zmiany warunków drogowych. Przednie hamulce wyposażono w montowane promieniowo monoblokowe zaciski Brembo, które pozwalają na wyjątkowo przewidywalne, a przy tym niezwykle skuteczne hamowanie.

* W niektórych warunkach drogowych, takich jak mokre, luźne lub nierówne nawierzchnie, droga hamowania pojazdu z systemem ABS może być dłuższa, niż w przypadku pojazdu nie wyposażonego w ten system. ABS nie może zapobiec poślizgowi kół podczas hamowania na zakrętach. Prosimy o ostrożną jazdę i unikanie nadmiernego polegania na systemie ABS.

Wybór trybu jazdy (S-DMS)



Unikalny system wyboru trybu jazdy S-DMS (Suzuki Drive Mode Selector) pozwala kierowcy na wybranie jednej z trzech dostępnych map sterowania wtryskiem paliwa i zapłonem, co pozwala dostosować moc i charakter motocykla do upodobań kierowcy lub warunków jazdy.

Przycisk umieszczony na kierownicy po jej lewej stronie pozwala kierowcy błyskawicznie przełączać się pomiędzy trzema mapami wtrysku, które są wyświetlane na zestawie wskaźników jako „A”, „B” i „C”.

Ustawienie „A” oznacza ostrą odpowiedź na zmiany położenia przepustnicy w całym zakresie jej położenia z zadaniem natychmiastowego dostarczenia całej żądanej mocy. Ustawienie „B” powoduje stosunkowo miękką reakcję na otwarcie przepustnicy do połowy zakresu jej otwarcia. Ustawienie „C” również powoduje stosunkowo miękką reakcję na otwarcie przepustnicy, lecz w całym zakresie jej położenia, co uzyskano poprzez zwolnienie przyrostów mocy silnika.



W kontroli drzemie moc



Zdjęcie: Kierowca Takuya Tsuda na torze Suzuki Ryuyo Course.

Precyzyjna równowaga najważniejszych elementów

Nobuatsu Aoki

Profil kierowcy:

• W latach 2014 i 2013 kierowca testowy SUZUKI MotoGP na motocyklu GSX-RR

• W roku 2013 drugie miejsce w 8-godzinym wyścigu na torze Suzuka na motocyklu GSX-R1000 (World Endurance Championships)

• W latach 2005, 2007, 2008 kierowca SUZUKI MotoGP

Na tor wyścigowy i na ulicę

GSX-R1000 to maszyna, z którą radzą sobie kierowcy o różnym poziomie doświadczenia. Obracasz manetkę gazu i motocykl przyspiesza, hamujesz i motocykl zwalnia – to podstawowe funkcje, których oczekujesz od każdego motocykla, ale motocykli, co do których można mieć tak duże zaufanie, jest zaledwie kilka. Wielką frajdą jest jeżdżenie tym samym motocyklem po torze wyścigowym i po zwykłej drodze. To ogromna zaleta GSX-R.



Takuya Tsuda

Profil kierowcy:

• W roku 2014 kierowca testowy SUZUKI MotoGP na motocyklu GSX-RR

• W roku 2014 drugie miejsce w 8-godzinym wyścigu na torze Suzuka na motocyklu GSX-R1000 (World Endurance Championships)

• W roku 2013 drugie miejsce w 8-godzinym wyścigu na torze Suzuka na motocyklu GSX-R1000 (World Endurance Championships)

• W roku 2013 czwarte miejsce w mistrzostwach All Japan Road Racing Champions, klasa JSB na motocyklu GSX-R1000

Wyjątkowo dobrze zbalansowana maszyna

Przyspieszanie, hamowanie, zakręty – niesamowicie wysoki poziom równowagi pomiędzy tymi podstawowymi sytuacjami tworzy poczucie jedności z motocyklem, czyniąc z niego przedłużenie rąk i nóg kierowcy. Poziom perfekcji osiągnięty przez Suzuki robi wrażenie, mówiąc najskromniej. Ten motocykl ma serce i duszę wymarzone przez inżynierów Suzuki.



Więcej mocy, więcej przyspieszenia



Czterocylinndrowy silnik o pojemności skokowej 999 cm³ ma cylindry o średnicy 74,5 mm i tłoki o skoku 57,3 mm, a dzięki takim właśnie proporcjom jednostka napędowa może dynamicznie reagować na zmiany położenia przepustnicy w całym zakresie użytecznych prędkości obrotowych, co oznacza lepsze osiągi i większy potencjał na torze wyścigowym. Optymalizację kształtu krzywek rozrządu służącą zwiększeniu wyścigowego potencjału motocykla wykonano korzystając ze sprawdzonych w MotoGP technologii silników wyścigowych.

Doskonale ukształtowane komory spalania i dobór stopnia sprężania wynoszącego 12,9:1 przyczyniły się do poprawy osiągnięć przy niskich i średnich obrotach oraz pozwoliły nadać korzystniejszy przebieg krzywej momentu obrotowego.

Lekkie i wytrzymałe, kute tłoki zaprojektowano korzystając z modelowania komputerowego metodą elementu skończonego (MES) oraz stosując technikę analizy zmęczeniowej materiału, tak jak przy konstruowaniu silników wyścigowych na potrzeby serii MotoGP. Zintegrowane z górną częścią skrzyni korbowej tuleje cylindrowe pokrywane są powłoką fosforowo-krzemowo-węglkową SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material), co ogranicza tarcie, usprawnia wymianę ciepła, oraz podwyższa niezawodność i zapewnia szczelność pierścieni tłokowych.

Pięciokątne otwory wentylacyjne na bokach każdego cylindra redukują straty tłoczenia spowodowane oporami ciśnienia powietrza wewnątrz skrzyni korbowej powstającymi przy ruchu tłoka w dół.

Układ wydechowy w konfiguracji 4-2-1 korzysta z zaworu Suzuki Exhaust Tuning (SET), który maksymalizuje moment obrotowy i przyspiesza reakcję na otwarcie przepustnicy, szczególnie w zakresie niskich i średnich prędkości obrotowych silnika.

Kontrola hamowania i pokonywania zakrętów



Sprawdzone w warunkach wyścigowych sprzęgło ograniczające moment hamujący silnika umożliwia płynniejszą redukcję biegów i bezpieczniejsze wchodzenie w zakręty.

Przednie zawieszenie wykonane w technice BPF (Big Piston Front Fork) sprawdzonej w wyścigach długodystansowych, zapewnia doskonałą informację zwrotną z drogi, precyzyjną i stabilną pracę, a do tego jest wyjątkowo lekkie.

Przednie hamulce tarczowe wyposażono w najwyższej klasy monoblokowe, promieniowo montowane zaciski hamulcowe firmy Brembo.

Lekka i zwarta w budowie podwójna rama (Twin Spar) wykonana jest z pięciu odlewanych sekcji. Współpracuje ona z łukowo ukształtowanym wahaczem wykonanym z trzech odlewów oraz z jednoczęściową odlewaną pomocniczą ramą tylną.

Zwarta budowa silnika pozwala na zastosowanie krótkiego rozstawu osi i jednocześnie użycie długiego wahacza, co podwyższa możliwości pokonywania zakrętów.

Elektronicznie sterowany amortyzator skrętu pozwala na użycie mniejszej siły przy skręcaniu z małymi prędkościami, zapewniając dużą siłę tłumienia na torze wyścigowym czy w czasie jazdy autostradowej.



Zawieszenie przednie
Big Piston Front Fork (BPF)



Elektronicznie sterowany
amortyzator skrętu

