



GSX-R 1000 / R



**Numero Verde
800 - 452625**

/SuzukiMotorcycleItalia     **moto.suzuki.it**

Le informazioni contenute in questo catalogo sono conformi alla data di stampa 10/2016.
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.
A causa dei limiti tecnici di stampa i colori riprodotti in questo catalogo 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.



Il "Way of Life!" è il cuore del marchio Suzuki - tutte le moto gli scooter, le automobili e i motori fuoribordo sono realizzati per regalare tutti i giorni emozioni e divertimento ai nostri clienti.



12 titoli in 15 anni
CAMPIONI DEL MONDO ENDURANCE



8 vittorie in 15 anni
24 Ore di Le Mans



10 titoli in 15 anni
CAMPIONI AMA SUPERBIKE



11 vittorie in 15 anni
24 Ore del Bol D'Or

Sono passati 30 anni e più di un milione di esemplari venduti da quando la GSX-R ha fatto il suo debutto sul mercato.

Sono invece 15 gli anni trascorsi da quando la GSX-R1000 ha rivoluzionato il panorama delle moto supersportive.

Oggi la sesta generazione di GSX-R ridefinisce il concetto di "Top Performer", raccogliendo in sé tutta la passione e l'esperienza degli ingegneri Suzuki, per i quali la sigla GSX-R rappresenta non solo un progetto sportivo ma un impegno lungo una vita. Uomini che amano guidare, che amano le corse e che hanno lavorato per riportare la GSX-R1000 nel posto che le spetta: sul trono delle supersportive.

La più veloce e potente GSX-R mai prodotta.

La più compatta, la più aerodinamica e maneggevole di sempre. Con una risposta del motore sempre pronta e una efficiente combustione.

Dotata di un'elettronica tecnologicamente avanzata, che non richiede nessuna competenza specifica per essere domata.

La GSX-R è stata realizzata per durare nel tempo e consentire ad ogni motociclista di trasformarsi in un vero pilota. Ideata sulla base dell'esperienza maturata in 30 anni di supremazia nelle competizioni: dalla Superbike al mondiale Endurance, passando per la tecnologia sviluppata per la MotoGP. Con il suo look aggressivo è la più avanzata e emozionante GSX-R della storia.

Disponibile in due versioni: la standard GSX-R1000 e la serie limitata GSX-R1000R.

Entrambe le versioni sono omologate per circolare su strada, ma una volta tolti gli specchietti, la targa e coperte le luci sono immediatamente pronte per aggredire la pista.

Il cuore del progetto, il nuovo potentissimo motore, batte in entrambe le versioni e sembra avere un solo unico messaggio per il pilota: "Own The Racetrack".

Own The Racetrack



Design Integrato. Completamente Nuovo

Tutto ha avuto inizio con un obiettivo preciso: riportare la GSX-R1000 ad essere la migliore moto supersportiva.

Questo è stato il focus del progetto GSX-R. Tre sono stati gli elementi imprescindibili per questo obiettivo: in inglese suonano come "Run. Turn. Stop", ovvero essere più veloce, curvare meglio, e frenare più forte, per far sì che la nuova GSX-R sia più potente e guidabile di ogni rivale.

Run: realizzare una moto completamente nuova, più compatta, con un motore leggero, dotato di potenza ai vertici della categoria in tutti i regimi di utilizzo. Una moto perfettamente bilanciata per un utilizzo sia in strada sia in pista.

Turn & Stop: un nuovo e compatto telaio in grado di assicurare l'adeguato bilanciamento tra maneggevolezza e stabilità, per una sensazione di sicurezza in frenata e in curva.

Inoltre l'elettronica è evoluta e intuitiva; l'aerodinamica è progettata in galleria del vento, per permettere alla GSX-R di raggiungere velocità elevate in pista e proteggere il pilota da fastidiose turbolenze in strada.

In breve l'obiettivo, raggiunto, è stato quello di realizzare una perfetta combinazione di affidabilità, facilità d'utilizzo ed elevate performance per tutti i motociclisti e anche per i piloti professionisti.

Gran parte del lavoro è stato dedicato ai dettagli. La dimensione del motore, il suo design, la sua integrazione con la ciclistica.

Tutto è connesso: dalla linea del serbatoio, all'airbox; dalle prese d'aria frontali, ai condotti di aspirazione e alla larghezza complessiva del telaio.

Anche l'angolo d'inclinazione dei cilindri e la posizione del corpo farfallato sono direttamente connesse alle dimensioni ciclistiche e influenzano positivamente l'efficienza di combustione e la risposta all'acceleratore. Tutti gli ingegneri, dai progettisti ai motoristi, dai telaisti agli elettronici, hanno lavorato insieme per realizzare questa sconvolgente GSX-R.



Motore Compatto. Massima Potenza ad Ogni Regime d'Utilizzo.



GSX-R1000R

Il team di sviluppo del motore ha focalizzato i propri obiettivi su: maggiore potenza agli alti regimi, eccellente erogazione e facilità di guida anche ai bassi e medi regimi.

Un quattro cilindri in linea compatto e leggero; distribuzione a doppio albero a camme in testa; quattro valvole in titanio per cilindro con angolo d'inclinazione ridotto; rapporto alesaggio/corsa più superquadro rispetto al predecessore; maggiore rapporto di compressione e regime massimo.

999,8 cm³ di cilindrata con un rapporto alesaggio/corsa di 76 mm/55,1 mm. Nuove valvole con steli più sottili che adottano la tecnologia sviluppata in MotoGP, e ancora albero a camme alleggerito con trasmissione del motore con bilancieri a dito e non più con bicchierini. Ogni bilanciere a dito è più leggero rispetto ai bicchierini (10 grammi contro 16), e la sua massa in movimento è di soli 3 grammi. Il minor peso delle masse in movimento permette una risposta delle valvole più pronta e precisa. Il design dei bilancieri a dito deriva direttamente dalla MotoGP del Team Ecstar, così come il trattamento DLC che ne aumenta la durata.

Inoltre i piattelli delle molle valvole in alluminio sono sostituiti da più sottili piattelli in acciaio riducendo l'altezza complessiva del gruppo valvola.

Le nuove valvole di scarico in titanio sostituiscono le precedenti in acciaio, sono ora leggermente più piccole (24 mm contro 25 mm) ma più leggere di ben 8,2 grammi ciascuna. La riduzione del peso delle valvole di scarico contribuisce alla capacità del motore di girare più in alto; mentre le valvole di aspirazione, sempre in titanio, sono più grandi (31,5 mm contro 30 mm) e migliorano l'erogazione del motore agli alti regimi.

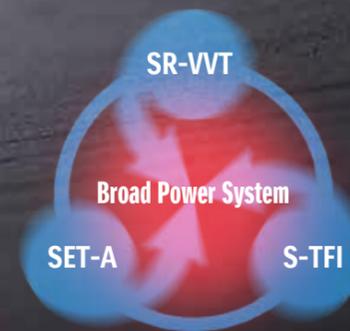


4 tempi, 4 cilindri,
raffreddato a liquido,
da 999,8 cm³ DOHC



GSX-R1000R

Broad Power System



Suzuki ha sviluppato il sistema di fasatura variabile SR-VVT (Suzuki Racing Variable Valve Timing), il sistema di gestione dei fumi di scarico (SET-A), e quello d'iniezione (S-TFI). Questi tre strumenti insieme formano il "Broad Power System" e consentono di aumentare le performance agli alti regimi, senza penalizzare i bassi/medi regimi. Il risultato ottenuto è una potenza elevata e lineare, con una migliore erogazione ad ogni regime.

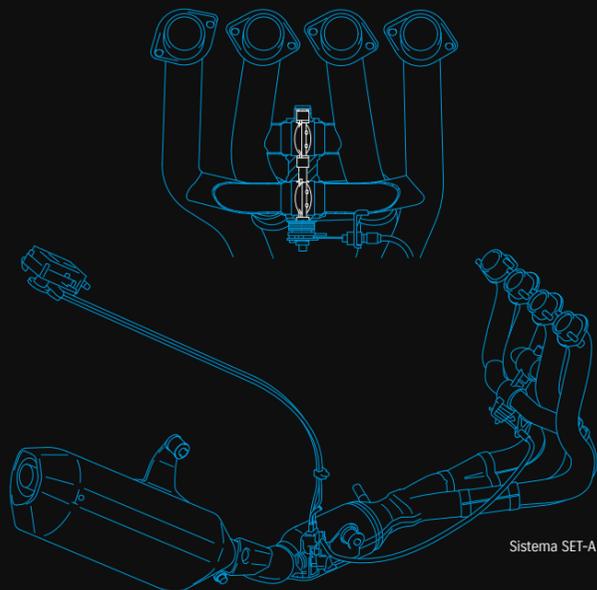
Il sistema di fasatura variabile SR-VVT sviluppato per la MotoGP è semplice, compatto e leggero. Il sistema è integrato nella ruota dentata della camma di aspirazione, nella quale scorrono 12 sfere di acciaio. Lo scorrimento delle sfere è dettato dalla naturale forza centrifuga. Ai bassi regimi le sfere mantengono la posizione vicino al centro di rotazione, mentre all'aumentare dei giri del motore le sfere vengono spinte verso l'esterno della ruota dentata. Questo consente di ritardare l'alzata delle valvole ad un regime di giri preimpostato e di guadagnare così spinta agli alti regimi, senza perdere nulla a quelli bassi. Le caratteristiche principali del sistema SR-VVT sono la sua compattezza, il peso ridotto, la sua durata e facilità di funzionamento.

L'azione graduale e non discontinua del sistema di fasatura si fa apprezzare per le sue caratteristiche tecniche: potenza agli alti regimi, senza sacrificare i bassi e i medi. Il sistema SR-VVT è integrato al motore, non richiede l'aggiunta di nessuna appendice, non occupa spazio ed ha un peso davvero irrisorio.



Il nuovo sistema di scarico della GSX-R1000 è un 4-in-2-in-1 di ultima generazione denominato Suzuki Advanced Exhaust System (S-AES), in acciaio e privo di saldature, progettato per migliorare l'erogazione agli alti regimi senza peggiorarla ai bassi e medi. Per lungo tempo le GSX-R hanno utilizzato un sistema basato su una valvola a farfalla servo-assistita, posta nel collettore centrale, regolando la contropressione di scarico per ottimizzare la coppia erogata in base alla posizione dell'acceleratore e della marcia inserita.

Sulla nuova GSX-R1000 viene invece adottato il nuovo sistema SET-A (Suzuki Exhaust Tuning Alpha). I collettori del cilindro 1 e 4, e 2 e 3 sono rispettivamente collegati da dei connettori dotati di valvole di regolazione del flusso.



Sistema SET-A



GSX-R1000R

Le valvole a farfalla all'interno dei connettori sono servo-assistite e agiscono in relazione ai giri del motore. Rimangono chiuse a basso numero di giri, per aprirsi gradualmente all'aumentare del regime motore.

Ogni pistone è in alluminio forgiato; l'altezza del mantello è ridotta e la relativa superficie, accuratamente lavorata, riduce il peso e l'attrito dovuto allo scorrimento. Lo spinotto subisce il trattamento DLC (Diamond-Like Carbon) che ne riduce l'attrito, mentre il cielo del pistone è lavorato per aumentare la compressione e migliorare l'efficienza di combustione.

La fascia elastica superiore, progettata con una particolare forma a "L" viene spinta contro le pareti del cilindro della pressione generata in combustione, riducendo il rischio di blow-by e migliorando la tenuta.

La fascia raschia-olio subisce un trattamento di rivestimento al nitruro di cromo, che la rende più resistente e liscia rispetto alla convenzionale cromatura, riducendo così il coefficiente d'attrito e aumentando la vita utile. I pistoni sono collegati a bielle al cromo-molibdeno sulle quali viene eseguito un trattamento di cementazione che ne aumenta la robustezza.

I cilindri sono integrati nel carter superiore e sono rivestiti con un trattamento al nichel-fosforo-silicio-carbonio sviluppato eccezionalmente dal reparto corse Suzuki, denominato SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material). Grazie a questa lavorazione è possibile ridurre l'attrito e migliorare il trasferimento di calore, così come la durata delle fasce.

I cilindri sono dotati di fori di compensazione che consentono all'aria intrappolata sotto ogni pistone, nella sua fase discendente, di trasferirsi facilmente verso i cilindri adiacenti, nei quali i pistoni sono in fase ascendente. Questo per attenuare "l'effetto pompa" riducendo la relativa perdita di potenza meccanica e contribuendo ad una migliore tenuta.

L'accurata progettazione dei passaggi interni del refrigerante migliora notevolmente il raffreddamento del motore. Un nuovo radiatore, di maggiore capacità e dotato di doppia ventola, contribuisce a rendere il sistema di raffreddamento più efficiente anche con una quantità inferiore di liquido refrigerante, contribuendo alla riduzione del peso.

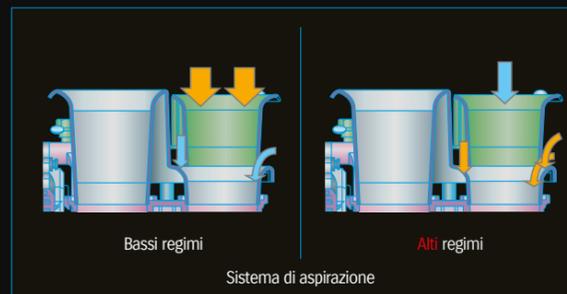
Il nuovo cambio a sei marce come il precedente modello è disposto trasversalmente in modo da ridurre la lunghezza complessiva del motore. Gli ingranaggi sono stati riprogettati conseguentemente all'aumento di potenza. Il sistema di antisaltellamento denominato Suzuki Clutch Assist System (S-CAS) è di nuova concezione. In caso di violente scalate impedisce il saltellamento della ruota posteriore facendo slittare i dischi della frizione in modo controllato per un ingresso in curva più fluido, sicuro e veloce. L'utilizzo di molle frizione più morbide migliora inoltre il feeling alla leva nonchè riduce lo sforzo per tirarla.



Scatola del filtro aria e corpo farfallato



S-DSI



Bassi regimi

Alti regimi

Sistema di aspirazione

Corpi Farfallati Ride By Wire

I nuovi corpi farfallati sono 19 mm più corti, più leggeri e compatti rispetto ai precedenti, con un diametro interno più grande (di 2 mm). Ognuno è dotato di una valvola a farfalla, attivata da un sistema di gestione elettronica. Ogni cilindro è alimentato da due iniettori a 10 fori. Un iniettore viene installato nel corpo farfallato e opera ogni volta che il motore è in funzione. Il secondo invece, dalla quale ha origine il nuovo sistema di alimentazione Suzuki Top Feed Injector (TFI), è montato nella parte superiore della scatola del filtro aria e funziona esclusivamente a regimi più elevati. L' iniettore TFI fornisce combustibile aggiuntivo migliorando la dinamica di spruzzo dello stesso, incrementando l'efficienza di combustione e la potenza massima.

Suzuki Dual-Stage Intake (S-DSI) System

Il nuovo sistema Suzuki Dual Stage-Intake System (S-DSI) offre i vantaggi di un sistema d' aspirazione costituito da collettori ad altezza variabile, senza aggiunta di peso o di costo, e senza insorgere in complicazioni tecniche. Il sistema di aspirazione a "doppio stadio" è costituito da due collettori di altezza diversa posizionati uno, quello corto, all' interno dell' altro con un vuoto tra i due. Il sistema S-DSI è presente sul 1° e 4° cilindro mentre è di tipo tradizionale sul 2° e 3°.

Il nuovo design permette di trarre vantaggio sia ai bassi sia ai medi regimi in quanto la maggior parte dell' aria confluisce attraverso l' imbuto più lungo, in modo da aumentare sia la potenza media sia la coppia.

A regimi più elevati, invece, l' aria scorre intorno alla base del collettore superiore più lungo ed entra direttamente in quello più corto sottostante, aumentando così la potenza massima. La combinazione dei due collettori S-DSI e dei due collettori convenzionali aiuta a produrre una più ampia fascia di potenza, e migliora l' erogazione del motore rendendola più fluida.

Elettronica Avanzata. Nuova Piattaforma Inerziale.

Il sistema di gestione del motore basato su una piattaforma inerziale IMU è controllato dalla centralina ECM (Engine Control Module) dotata di doppio processore a 32-bit.

Quando il pilota agisce sul comando del gas, la ECM legge la posizione dello stesso e dell'albero motore, i giri motore, la marcia inserita, la velocità di entrambe le ruote, la posizione e l'angolazione forniti dalla piattaforma inerziale IMU e la percentuale di ossigeno contenuta nei gas di scarico.

Il sistema agisce sull'apertura e chiusura della valvola a farfalla migliorando l'erogazione del motore. Questo massimizza la velocità di aspirazione e produce una combustione il più efficace possibile. Il risultato è una risposta lineare all'acceleratore lungo tutto l'arco di utilizzo; una maggiore coppia e la riduzione dei consumi a tutti i regimi.

IMU: Pieno Controllo della GSX-R

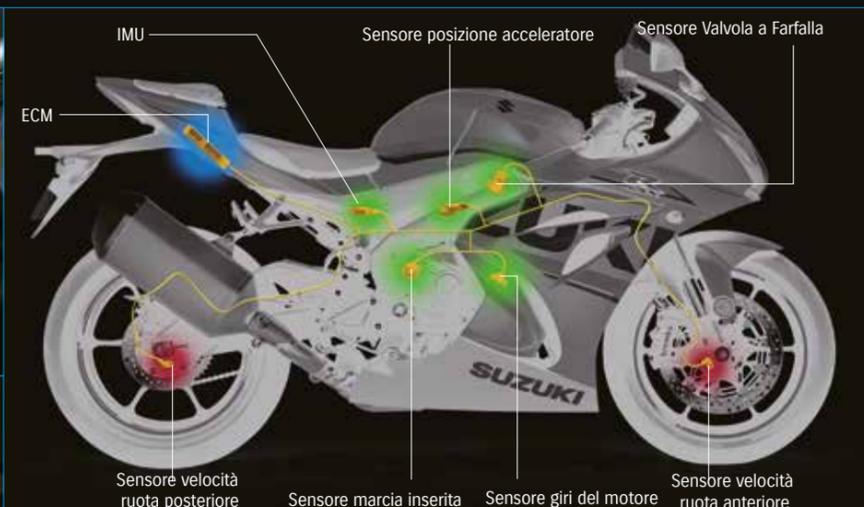
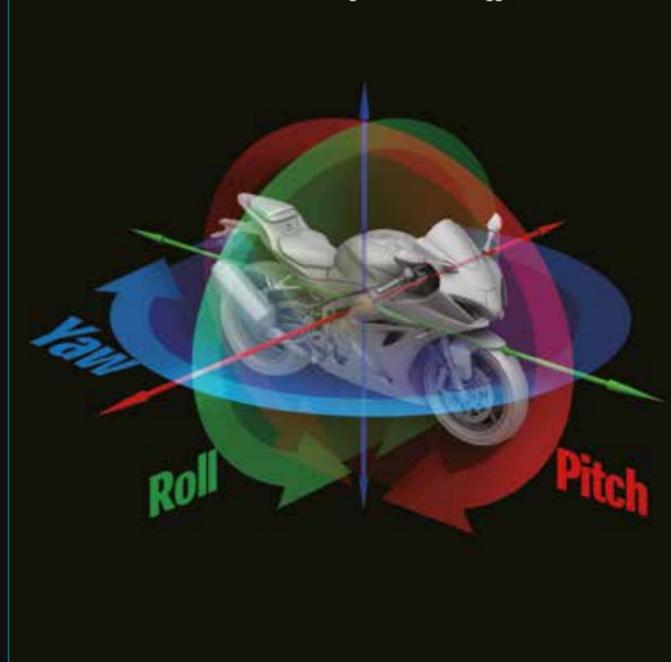
Il sistema di gestione elettronica avanzata della nuova GSX-R1000 raccoglie le informazioni derivate dalla piattaforma inerziale (IMU) che monitora il movimento e la posizione della moto in 6 direzioni, lungo tre assi, beccheggio, rollio e imbardata. Il monitoraggio avviene in tempo reale e consente di adeguare la risposta del motore all'esigenza del pilota.

L'IMU garantisce quindi un'ottima trazione, fornendo l'aiuto necessario per essere più precisi ed efficaci in frenata e in percorrenza di curva. La gestione elettronica adottata sulla nuova GSX-R1000 è un prodotto di ingegneria avanzata, sviluppata per le competizioni in MotoGP.

Suzuki Drive Mode Selector (S-DMS) e Sistema di Controllo della Trazione

Utilizzando il pulsante posto alla sinistra del manubrio il pilota può selezionare tre differenti mappature atte ad adeguare potenza e coppia alle diverse condizioni: dalla guida in circuito alle strade strette e tortuose dei passi montani; dal traffico urbano dell'ora di punta alle autostrade veloci. Il sistema S-DMS si integra perfettamente con il controllo di trazione a 10 livelli (TCS), offrendo al pilota una grande varietà di scelte per poter avere l'equilibrio prestazionale ideale in ogni situazione.

Piattaforma inerziale IMU / 6-direzioni, lungo 3 assi, beccheggio, rollio e imbardata.



Motion Track TCS (Traction Control System)

Il sistema Suzuki Advanced Motion Track TCS consente al pilota di selezionare 10 diversi livelli di intervento del controllo di trazione, a seconda della strada o delle condizioni di pista, ma anche in base alle preferenze personali e all'esperienza. I diversi livelli di intervento del TCS possono essere selezionati durante la guida. Il controllo di trazione TCS monitora continuamente la velocità della ruota anteriore e posteriore, la posizione dell'acceleratore, la posizione dell'albero motore, del cambio e del movimento della moto lungo i tre assi, e istantaneamente regola la potenza del motore quando viene rilevata o addirittura prevista una perdita di trazione. La gestione della potenza è ottenuta intervenendo sul sistema d'accensione e sull'apertura della valvola a farfalla.

Il TCS legge i segnali provenienti dai sensori ogni 4 millisecondi per una risposta sempre precisa. Inoltre, utilizzando gli input che arrivano dalla piattaforma inerziale IMU, l'ECM è in grado di calcolare la posizione della moto su 6 direzioni (lungo 3 assi, beccheggio, rollio e imbardata), per garantire un controllo di trazione più preciso e meno invasivo possibile.

10 Livelli di Settaggio del Motion Track TCS (Traction Control)

Il pilota può scegliere tra 10 differenti livelli di intervento del Traction Control: la modalità 1 è la meno invasiva, mentre la modalità 10 rappresenta il livello massimo di intervento. Le modalità dalla 1 alla 4 sono pensate per la guida in pista; quelle dalla 5 alla 8 sono studiate per la guida su strada; infine la 9 e la 10 sono ideali quando il manto stradale è molto rovinato o sdruciolevole. Quando il Traction Control è settato sulle modalità da pista consente un certo pattinamento della ruota posteriore, ideale per un pilota esperto che predilige un intervento minimo dell'elettronica. Al contrario le modalità dalla 5 alla 8 prevedono un maggiore intervento dell'elettronica. Quando la moto raggiunge un determinato angolo di piega, il sistema addolcisce la risposta del gas, e quando il sensore rileva un pattinamento della ruota posteriore, la potenza viene istantaneamente adeguata. Le modalità 9 e 10 sono le più invasive e diventano assolutamente necessarie quando le condizioni di guida sono al limite, specialmente quando si guida una GSX-R 1000. Una spia sul cruscotto segnala l'intervento del Traction Control, mentre sul display, affianco all'indicatore della mappa S-DMS, è leggibile nel dettaglio quale modalità del TCS è selezionata.

Low RPM Assist

Il nuovo sistema Low RPM Assist monitora e regola automaticamente i giri del motore in fase di partenza, o a basse velocità. Il sistema rende più facili e sicure le ripartenze e le manovre nel traffico.



Suzuki Easy Start System

La centralina ECM gestisce anche il nuovo "one-touch" Suzuki Easy Start System e il sistema di gestione del minimo migliorano l'avviamento a freddo, riducendo le emissioni e stabilizzando il minimo. Il tutto in funzione della temperatura del liquido di raffreddamento. Il Suzuki Easy Start System permette di avviare automaticamente il motore con un unico e breve tocco del pulsante di avviamento. Grazie al nuovo sistema, se il cambio è in folle, non è necessario agire sulla leva della frizione per avviare il motore.

Launch Control (GSX-R1000R)

Il Launch Control è in dotazione solo sulla versione "R" e rende più facile scattare dalla griglia e ottenere così un'ottima partenza in gara. Il sistema si occupa di regolare automaticamente i giri del motore in partenza ottimizzando la coppia erogata.

Il Launch Control utilizza delle mappe esclusive che controllano l'apertura della farfalla e l'accensione. Il sistema monitora la posizione della manopola del gas, il regime del motore, la marcia inserita e la velocità della ruota anteriore e posteriore.

Al momento della partenza, il sistema è impostato per tenere il motore ad un regime di giri ideale per uno scatto efficace. Una volta che la leva della frizione viene rilasciata, l'apertura della farfalla viene regolata per mantenere il motore alla coppia ideale per ottenere un'accelerazione ottimale.

Il Launch Control aiuta il pilota ad ottenere il miglior spunto, senza la necessità di chiudere la manopola del gas in caso di pattinamento o impennamento improvviso. Questo è possibile grazie all'interazione tra launch control e traction control. Il launch control si disattiva automaticamente quando il pilota inserisce la terza marcia o chiude l'acceleratore.

Bi-Directional Quick Shift System (GSX-R1000R)

La GSX-R1000R è dotata anche di un nuovo tipo di cambio elettronico bidirezionale, che permette al pilota di inserire rapidamente le marce in accelerazione e in scalata senza usare la frizione o richiamare il gas. Il sistema interrompe automaticamente l'erogazione di potenza (per 50-75 millisecondi, a seconda della regolazione della sensibilità) e consente una cambiata efficace che coincide con un'accelerazione poderosa, fluida ed ininterrotta. Per ottenere una scalata rapida, il sistema aumenta i giri motore per allineare le velocità di rotazione del motore e del cambio.

Dettagli che Fanno la Differenza



La precedente generazione della GSX-R1000, negli ultimi 15 anni, ha vinto diversi titoli a livello nazionale e mondiale, come le 24 Ore di Le Mans e il Bol D'Or. I piloti professionisti più esigenti chiedono di poter avere un feeling migliore, un avantreno che infonda sicurezza ma che sia anche rapido e maneggevole. Così il team di progettisti ha deciso di dare ai piloti quello che cercavano. I test effettuati hanno rivelato che riducendo la distanza tra l'asse della ruota anteriore e il perno del forcellone si sarebbe potuto raggiungere l'obiettivo preposto: avere un controllo migliore e più preciso dell'avantreno. Malgrado l'aumento dell'alesaggio gli ingegneri hanno reso il motore più corto riducendo l'angolo di inclinazione dei cilindri (da 32 a 26 gradi).

La riprogettazione dei passaggi olio dei carter ha permesso un nuovo motore più stretto di 6,6 mm, contribuendo ad una migliore aerodinamica con una sezione frontale più rastremata.

Il telaio della nuova GSX-R1000 è più compatto e stretto del suo predecessore. I tecnici Suzuki hanno progettato un nuovo telaio a doppia trave in alluminio che è 20 mm più stretto e pesa il 10% in meno. È costituito da quattro sezioni in alluminio pressofuse e saldate insieme, in modo da aumentare la rigidità torsionale. L'avancorsa e l'inclinazione del canotto rimangono immutate, mentre l'interasse viene esteso. Il telaio è 20 mm più stretto in zona serbatoio, per agevolare la guida e gli spostamenti in sella del pilota; è stato rinforzato grazie all'aumento della larghezza di 60 mm in corrispondenza del supporto posteriore del motore allo scopo di ridurre le vibrazioni.

Il supporto superiore dell'ammortizzatore posteriore è stato spostato indietro di 48 mm e in basso di 20 mm, questo ha permesso alla squadra corse di montare un serbatoio carburante modificato adatto alle gare di endurance.

Il nuovo telaietto posteriore è in tubi in alluminio a sezione quadrata, con una riduzione del peso del 38%. Il nuovo forcellone in alluminio rinforzato su entrambi i lati con lo scopo di migliorare bilanciamento e rigidità è più lungo di 25 mm aumentando la stabilità quando si piega tra i cordoli della pista.

La triangolazione manubrio-sella-pedane consente di mantenere una posizione di guida invariata rispetto al modello precedente.

Per il pilota ora è più semplice ripararsi dietro il cupolino perché la parte superiore del serbatoio è più bassa di 21 mm e si è creato maggiore spazio per il casco quando il pilota è raccolto. Il serbatoio del carburante è più stretto, e rende più facile per il pilota potersi spostare nei cambi di direzione più repentini. La nuova forma del serbatoio si collega in maniera omogenea, senza giunture, con la zona sella ed il codino.



GSX-R1000

Ciclistica Completamente Nuova, Telaio Leggero



Telaio e forcellone

Telaio

Sospensioni Showa Racing

La forcella Showa BPF (Big Piston Front) della nuova GSX-R1000 non ha rivali con la concorrenza in termini di performance. Il nuovo design elimina la cartuccia interna utilizzata nelle forcelle tradizionali a favore di un pistone più grande che scorre contro la parete interna del fodero. Questo consente alla forcella di rispondere perfettamente alle sollecitazioni, con uno smorzamento in compressione più efficace, specialmente durante le brusche frenate in pista.

La forcella BPF è completamente regolabile, in compressione, ritorno e precarico molla. Anche il monoammortizzatore posteriore Showa della GSX-R1000, azionato da un link progressivo, è regolabile in estensione, in compressione e nel precarico molla.

Il modello GSX-R1000R fa un ulteriore passo in avanti con l'ultima Showa BFF (Balance Free Front) all'anteriore, ed il nuovo monoammortizzatore BFRC lite, o (Balance Free Rear Cushion lite), sviluppati per le corse e ora finalmente disponibili su una moto di serie.

Grazie ad una migliore gestione del freno idraulico aumenta sia la trazione in curva sia lo smorzamento delle imperfezioni stradali.

La forcella Showa BFF utilizza il "damping control unit", un sistema idraulico che minimizza le fluttuazioni della pressione dell'olio.

Il vantaggio principale è una migliore reattività per garantire un maggior comfort di guida alle basse velocità e performance elevate nella guida sportiva. Tra le altre caratteristiche della forcella troviamo il serbatoio pressurizzato esterno a gas inerte, le regolazioni dei freni idraulici di compressione ed estensione sono posti nel piede forcella, mentre la regolazione del precarico molla si trova sul tappo superiore.

Il mono ammortizzatore BFRC lavora su un leveraggio progressivo, proprio come sulla versione standard, ma consente un risparmio di peso di ben 200 grammi.

Entrambi le versioni GSX-R1000 sono dotate di ammortizzatore di sterzo idraulico/elettronico. La centralina ECM, attraverso un solenoide, regola il flusso dell'olio aumentando la forza di smorzamento alle alte velocità e permettendo allo sterzo invece di essere più leggero alle basse velocità.

Nuovi Freni Brembo Con Pinze Ad Attacco Radiale

I nuovi dischi freno Brembo in acciaio inox hanno un diametro da 320 mm, 10 mm in più rispetto al modello precedente. Ogni disco dispone di un nuovo sistema di accoppiamento ibrido tra fascia e campana, che utilizza una combinazione di 5 nottolini convenzionali e di 5 perni speciali Brembo T-Drive.

Il sistema T-Drive di Brembo è più leggero, dotato di una maggiore area di contatto tra la fascia e la campana, richiede meno supporti rispetto ai soli nottolini convenzionali, riducendo al minimo l'aumento di peso generato dalla scelta di dischi maggiorati. L'adozione di 5 perni T-Drive e di 5 nottolini convenzionali rappresenta la soluzione migliore, capace di sfruttare la rigidità e la leggerezza della nuova tecnologia e la silenziosità del sistema classico, mantenendo 10 punti di fissaggio contro i 12 precedenti.

La nuova GSX-R monta pinze radiali Brembo monoblocco dotate di 4 pistoncini, ognuno con un diametro di 32 mm, azionati da una pompa radiale da 19 mm. Al posteriore il sistema frenante è dotato di una pinza a singolo pistoncino e un disco da 220 mm. L'estremità della leva freno anteriore è scanalata per ridurre la possibilità che la pressione del vento possa indurre una pressione accidentale della leva.

Motion Track Brake System

La nuova GSX-R 1000 nella sua versione standard come nella versione R, è equipaggiata con il sistema Motion Track Brake System che lavora in simbiosi con la piattaforma inerziale IMU. L'IMU monitora costantemente il movimento del veicolo in 6 direzioni lungo 3 assi, beccheggio, rollio e imbardata. Attraverso i dati forniti dalla piattaforma inerziale, il Motion Track Brake System riduce la possibilità che la ruota posteriore perda di aderenza nelle staccate al limite. Sulla GSX-R1000R il sistema inoltre ottimizza la pressione sul freno quando la moto è in piega.



Disco freno anteriore Brembo



Pinza freno Brembo

Pneumatici Bridgestone RS10 Radiali e Cerchi a 6 Razze

I nuovi cerchi super leggeri, a 6 razze in lega di alluminio contribuiscono a rendere la GSX-R1000 più agile, donandole un look sportivo.

Gli pneumatici radiali Bridgestone Battlax Racing Street RS10 sono apprezzati in tutto il mondo per le loro prestazioni e per la durata, in qualsiasi condizione d'utilizzo.

La nuova GSX-R1000 adotta uno pneumatico 120/70ZR17M/C (58W) all'anteriore e uno posteriore da 190/55ZR17M/C (75W) invece del 190/50ZR17M/C (73W) usato sul precedente modello.

La scelta del nuovo pneumatico è stata dettata per supportare l'aumento di potenza e di coppia della nuova GSX-R.

Nuova GSX-R1000:

Anteriore: Bridgestone Battlax Racing Street RS10 120/70ZR17M/C (58W)

Posteriore: Bridgestone Battlax Racing Street RS10 190/55ZR17M/C (75W)

Precedente GSX-R1000:

Anteriore: Bridgestone Battlax Hypersport S20 120/70ZR17M/C (58W)

Posteriore: Bridgestone Battlax Hypersport S20 190/50ZR17M/C (73W)



120/70ZR17M/C (58W)

190/55ZR17M/C (75W)



GSX-R1000R

BFF (Balance Free Front fork) - Forcella Anteriore



BFF (Balance Free Front) Forcelle



BFRC lite (Balance Free Rear Cushion lite)



GSX-R1000

Forcella BFF



SHOWA posteriore



GSX-R1000R

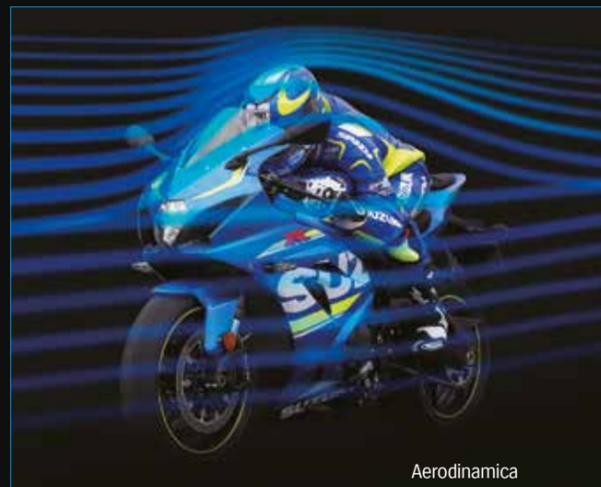
Aerodinamica Migliorata

La nuova GSX-R1000 è chiaramente ispirata alla MotoGP, con un'aerodinamica migliorata, così da aumentarne la maneggevolezza e la velocità massima in pista.

Il cupolino è di 13 mm più stretto, ridisegnato in corrispondenza dei semi manubri per migliorare il flusso d'aria intorno alle mani e agli avambracci del pilota. Il bordo inferiore della carena convoglia l'aria verso i riprogettati condotti d'aspirazione Suzuki Ram-Air Direct (SRAD).

La sezione laterale della carena, come anche il parafrangente anteriore, sono stati studiati per convogliare più aria verso il radiatore. La forma del parafrangente spinge l'aria direttamente verso il radiatore e sulle pinze dei freni. La sezione frontale, così come tutta la carrozzeria, è stata studiata in galleria del vento per ridurre al minimo il coefficiente di resistenza aerodinamica.

Il nuovo design della nuova GSX-R1000 raggiunge tutti gli obiettivi prefissati: migliorare il raffreddamento del motore e dei freni, aumentare la protezione per il pilota, ridurre il coefficiente aerodinamico e migliorare la stabilità della moto. La nuova moto non è solo più bella, ma è anche più performante.



Aerodinamica



Faro e luci di posizione a LED



Pannello Strumenti LCD Tutte le spie sono accese a puro scopo illustrativo.



Faro anteriore a LED



Pannello Strumenti LCD Tutte le spie sono accese a puro scopo illustrativo.

*La spia che avverte in caso di strada ghiacciata si accende quando la temperatura esterna si abbassa sotto i 3 gradi. Lampeggia i primi 30 secondi e rimane accesa fin quando non si raggiunge la temperatura di 5 gradi

Luci e Strumentazione Avanzate

La nuova Suzuki GSX-R1000 dispone di un faro a LED che è più compatto di un faro alogeno e garantisce un'illuminazione eccellente. Il nuovo faro a LED è più stretto e più corto, armonizzandosi con la nuova aerodinamica della GSX-R. Le luci degli abbaglianti e degli anabbaglianti si sviluppano verticalmente.

La versione R è dotata di luci supplementari, sempre a LED, poste al di sopra delle prese d'aria SRAD.

Entrambi i modelli dispongono di fari posteriori full LED, sia per la luce stop sia per il sistema d'illuminazione della targa. Il risparmio in termini di peso e dimensioni è evidente, inoltre le luci a LED hanno una durata superiore rispetto alle lampadine alogene. Anche per gli indicatori di direzione la scelta è ricaduta su un impianto full LED.

La nuova GSX-R1000 dispone di una completa e chiara strumentazione LCD. Il cruscotto, più luminoso e di facile lettura, incorpora la modalità delle mappe S-DMS e del sistema TCS, l'indicatore del livello del carburante, il consumo medio e quello istantaneo. Troviamo poi un indicatore di temperatura esterna, la spia service e la spia che avverte in caso di possibile strada ghiacciata.



GSX-R1000R

Altre caratteristiche includono un nuovo e più visibile indicatore della marcia inserita ed il classico tachimetro con contagiri, contachilometri, trip, orologio, tempo sul giro, e la temperatura dell'acqua.

Abbiamo infine l'indicatore per la folle, gli abbaglianti, indicatori di direzione, ed ABS. L'indicatore della posizione del cambio è collegato ad un nuovo sensore magnetico, più accurato rispetto al precedente. La GSX-R1000R viene fornita con una batteria più leggera e più compatta.

GSX-R1000: The King is Back

La regina delle supersportive è tornata, più che mai pronta a regnare. Si tratta dell'apice di oltre 30 anni di prestazioni, innovazione e dominio senza pari. La nuova GSX-R è l'incarnazione fisica dell' orgoglio e della passione, della competenza e della determinazione di un team di ingegneri che ama le moto e le corse con la stessa intensità con cui ama la vita.

Orgoglio e passione, due caratteristiche che appartengono alla GSX-R e a tutti quelli che hanno lavorato per rendere questo progetto reale. Con 30 anni di storia alle spalle la GSX-R è tornata per reclamare il suo trono.

Run, Turn e Stop. Accelerazioni poderose, curve veloci e frenate potenti. Con la nuova GSX-R puoi farlo.

Una combinazione perfetta di potenza e coppia, maneggevolezza e stabilità, in curva come in frenata la nuova GSX-R ti impressionerà. Se tu sei pronto, con la GSX-R1000, la pista sarà tua.



GSX-R1000 ABS



Blu GP

GSX-R1000R ABS



Blu GP



Nero Mat



Nero

SCHEDA TECNICA

Lunghezza Max	2.075 mm
Larghezza Max	705 mm
Altezza Max	1.145 mm
Interasse	1.420 mm
Altezza da terra	130 mm
Altezza sella da terra	825 mm
Peso in ordine di marcia	GSX-R1000A 202 kg GSX-R1000RA 203 kg
Tipo Motore	4 tempi, 4 cilindri, raff. a liquido, DOHC
Alesaggio x Corsa	76,0 mm x 55,1 mm
Cilindrata	999,8 cm ³
Rapporto di Compressione	13.2 : 1
Accensione	Elektrika
Sistema di lubrificazione	Con olio nel carter
Cambio	6 velocità
Rapp. Trasmissione Primaria	1.652 (76/46)
Rapp. Trasmissione Finale	2.647 (45/17)
Sospensioni	Ant. Telescopica rovesciata Post. Tipo link
Angolo Cannotto/Avancorsa	23°20' / 95 mm
Freni	Ant. Doppio Disco Post. Disco
Pneumatici	Ant. 120/70ZR17M/C (58W) Post. 190/55ZR17M/C (75W)
Sistema d'Iniezione	Elektronika transistorizzata
Capacità serbatoio	16 Litri
Capacità lubrificante olio	4,1 Litri