



Way of Life!

GSX-R 1000/R



12 tytułów w 15 lat
WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP



8 zwycięstw w 15 lat
24h Le Mans



10 tytułów w 15 lat
AMA SUPERBIKE CHAMPIONSHIP



11 zwycięstw w 15 lat
Bold'or 24h ENDURANCE

Prezentujemy całkowicie nowe motocykle Suzuki GSX-R1000A i GSX-R1000R.

Od narodzin pierwszego z motocykli serii GSX-R dzieli nas ponad 30 lat i ponad milion sprzedanych maszyn. GSX-R1000 pojawił się 15 lat temu, na zawsze zmieniając świat sportowych jednośladów.

Najnowsza, szósta generacja GSX-R1000 na nowo definiuje, co to znaczy być mistrzem osiągnięć – „The Top Performer”. Motocykl jest ucieleśnieniem profesjonalnych ambicji inżynierów Suzuki, którzy są wielbicielami GSX-R1000 i jego miejsca w historii.

To ludzie, którzy kochają motocykle, są fanami wyścigów, a ich cel, to GSX-R1000 z tytułem króla sportowych motocykli. Jest to najmocniejszy, najdynamiczniej przyspieszający i najlepiej jeżdżący GSX-R, jaki kiedykolwiek powstał. Jest to również najbardziej zwarty, najlepiej dopracowany aerodynamicznie i najlepiej prowadzący się GSX-R1000. Motocykl cechuje płynniejsza reakcja na otwarcie przepustnicy i wyższa sprawność spalania. Wyposażono go w niezwykle skuteczny system zarządzania pracą silnika, który nie wymaga dyplomu inżyniera, by nad nim panować. Nie potrzebuje też nieustannych regulacji wykonywanych przez techników komputerowych, by był zdolny do efektywnej pracy.

Przede wszystkim, jest to prawdziwy GSX-R, a więc zbudowany do jazdy, niezawodny i zaprojektowany tak, by każdemu, kto go dosiadzie, pomóc stać się lepszym kierowcą. Został skonstruowany z wykorzystaniem doświadczeń zdobytych w ciągu trwającego ponad 30 lat pasma sukcesów w wyścigach motocykli produkcyjnych w klasach Superbike, Superstock i Endurance na całym świecie, wzbogaconych nowymi technologiami Suzuki opracowanymi na potrzeby startów w Mistrzostwach Świata MotoGP.

Jest to najbardziej zaawansowany, najbardziej ekscytujący Suzuki GSX-R w historii, z nowym, agresywnym wyglądem, dopasowanym do jego charakteru.

Dostępny jest w dwóch wersjach: wyposażonej w ABS GSX-R1000A i w limitowanej GSX-R1000R.

Obie wersje są w pełni przystosowane do ruchu drogowego i gotowe do rejestracji. Ale jeśli zdejmiesz lusterka i tablice rejestracyjne, zakleisz światła, otrzymasz motocykl gotowy do zabawy na zamkniętym torze wyścigowym.

Serce motocykla wyścigowego bije w każdym GSX-R1000A i GSX-R1000R, dostarczając niezwykłego wrażenia: Zostań królem toru wyścigowego

A blue and yellow Yamaha motorcycle is shown from a front-three-quarter view, riding on a racetrack. The rider is wearing a blue helmet and gear. The motorcycle's headlights are on, and the front wheel is slightly blurred, suggesting motion. The background features a sunset sky with orange and yellow clouds, and a dark, curved fence or barrier in the distance.

Król toru wyścigowego

Całkowicie nowa stylistyka

Na początku postawiono cel: GSX-R1000 ma być sportowym motocyklem o najlepszych na świecie osiągnięciach.

Był to punkt wyjściowy do dalszych rozważań. Podstawowe funkcje, które tworzą wspaniałą maszynę sportową zostały sprowadzone do trzech pojęć: Jazda. Skręcanie. Hamowanie. Uznano zatem, że nowy GSX-R1000 musi lepiej jeździć, lepiej skręcać i lepiej hamować, niż jakkolwiek inny motocykl sportowy.

Jazda: należało skonstruować zupełnie nowy, bardziej zwarty i lżejszy silnik o najwyższej mocy w swojej klasie, dostarczanej płynnie i przewidywalnie w szerokim zakresie obrotów. Tak, aby w równym stopniu nadawał się do błyskawicznego przyspieszania na wyjściu z zakrętu na torze, jak i do swobodnego rozpędzania się na drogach publicznych.

Skręcanie i hamowanie: należało zaprojektować zupełnie nowe, bardziej zwarte podwozie, zapewniające zwinność, doskonale wycucie przedniego zawieszenia i hamowania - zarówno przy hamowaniu na

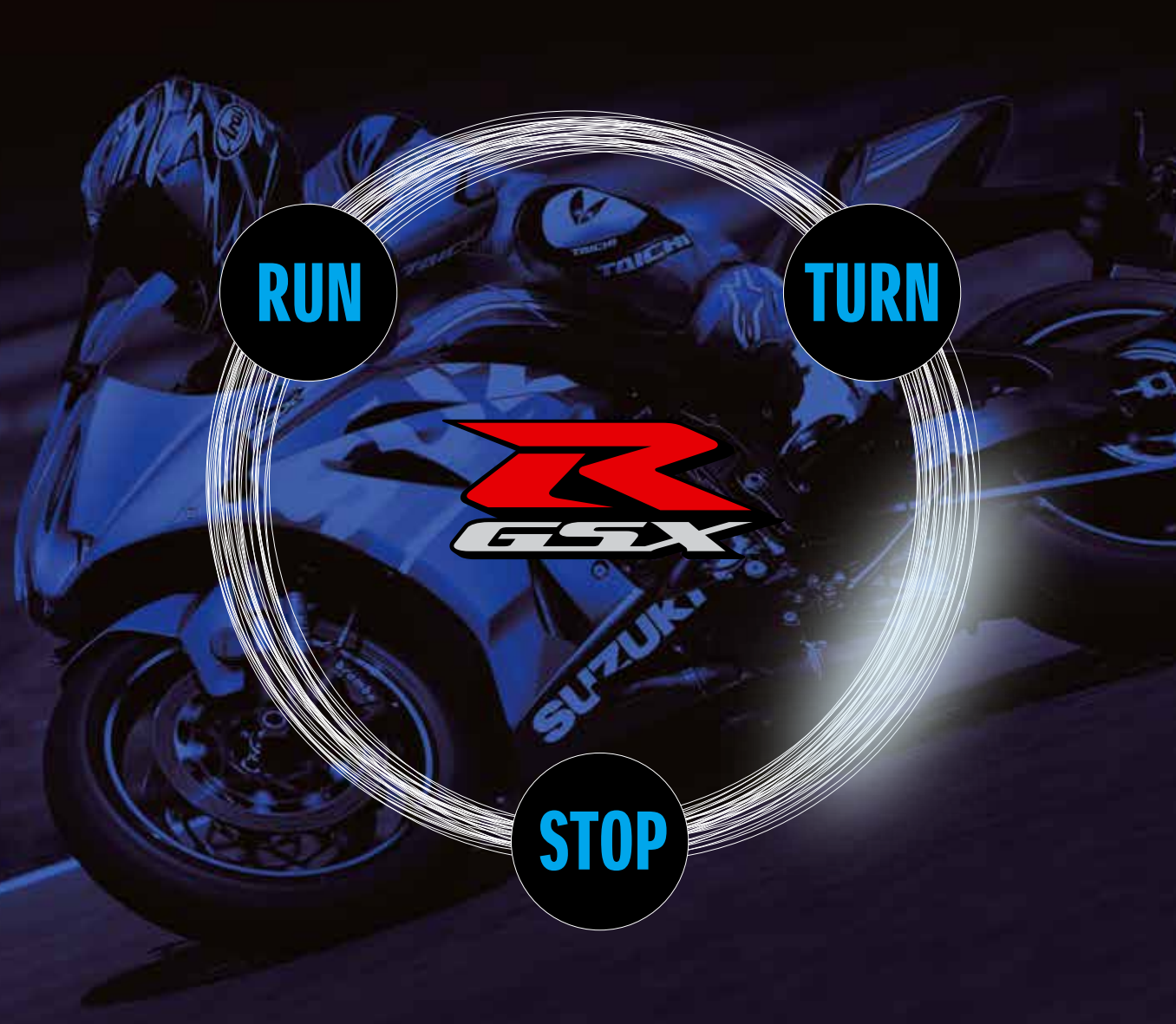
zakręcie toru wyścigowego, jak i przy hamowaniu przed ciasnymi zakrętami na wąskich drogach. Do tego zaawansowane układy elektroniczne, które nie są zbyt skomplikowane, by właściwie z nich korzystać. Oraz owiewki z wyrafinowaną aerodynamiką, by zmniejszyć opór powietrza przy maksymalnej prędkości na torze wyścigowym i poprawić komfort jazdy przy szybkim ruchu drogowym.

W skrócie, potrzebna była nowa, niespotykana kombinacja niezawodności, trwałości, funkcjonalności i ogólnej sprawności, połączona z ogromnym potencjałem wyścigowym. Wszystko to w zestawie, który sprawdzi się na drodze publicznej, w czasie zabaw na zamkniętym torze, a także podczas amatorskich lub profesjonalnych wyścigów.

Diabeł tkwił w szczegółach. W wymiarach silnika, jego kształtach i umiejscowieniu, co przekładało się na rozstaw osi i długość wahacza, a w rezultacie na prowadzenie się motocykla. Ważne było też miejsce na zbiornik paliwa, filtr powietrza i dolet powietrza z dynamicznym doładowaniem, a także szerokość samej ramy. Koncepcja konstrukcyjna ramy i podwozia ma również wpływ na konstrukcję silnika, i jego umiejscowienie, w tym na kąt pochylenia osi cylindrów i kąt przepływu powietrza przez przepustnicę - co z kolei może oddziaływać na efektywność spalania, szybkość reakcji przepustnicy i osiągi silnika. Jak widać, wszystko jest wzajemnie połączone.

Problem rozwiązano, konstruując motocykl w systemie Suzuki Integrated Design, z dedykowanym zespołem utalentowanych inżynierów pracujących wspólnie nad przełomowym projektem.





**Zwarty silnik
wytwarzający więcej mocy
w szerszym zakresie obrotów**



Zespół projektowy szybko zgodził się co do podstawowych założeń konstrukcyjnych silnika. Nowa jednostka miała osiągać wyższe obroty maksymalne i większą moc maksymalną, przy zachowaniu doskonałej, przyjaznej charakterystyki na niskich i średnich obrotach. Silnik musiał być zwarty i lekki. Zdecydowano się na rzędowy układ czterech cylindrów, rozrząd DOHC z napędem łańcuchowym i czterema tytanowymi zaworami na cylinder, odchylonymi o niewielkie kąty od osi cylindra. Zastosowano wyraźne nadkwadratowe parametry skoku i średnicy tłoka, z wyższymi obrotami maksymalnymi i z wyższym stopniem sprężania.

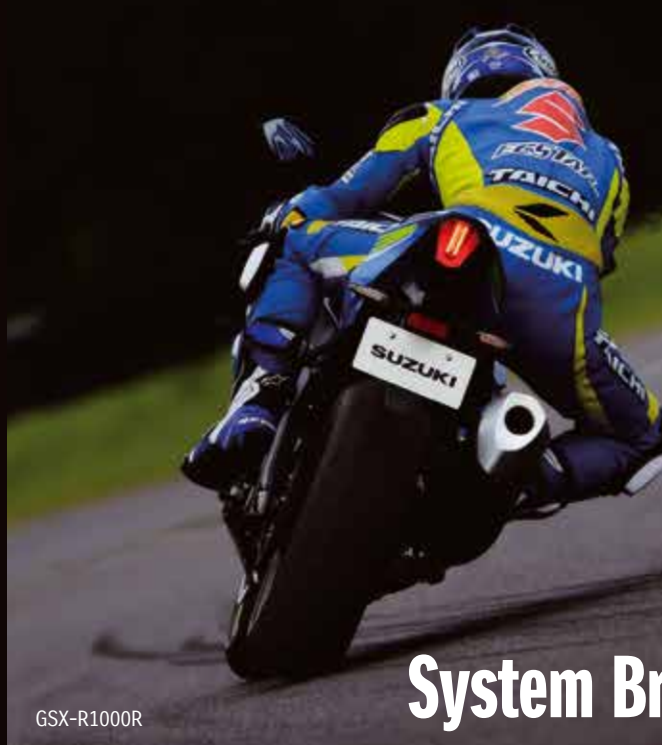
Szczegółowe wyniki prac prezentują się następująco: średnica cylindra 76 mm, skok tłoka 55,1 mm, pojemność skokowa 999,8 cm³. Układ rozrządu opracowano w oparciu o doświadczenia zebrane w motocyklowych mistrzostwach świata MotoGP. Zastosowano cieńsze ścianki, drążone, a więc lżejsze wałki rozrządu i jednostronne dźwigienki zaworowe, mocowane jak w silnikach wyścigowych F1. Każda dźwigienka jest o 6 gramów lżejsza od konwencjonalnego popychacza (10 g w porównaniu z 16 g), a ponieważ każda mocowana jest obrotowo na wałku stałym, jej masa bezwładna wynosi zaledwie 3 gramy. Mniejsza masa bezwładna pozwala na wyższe obroty maksymalne silnika i zwiększenie skoku zaworów, przy jednoczesnej poprawie pracy zaworów i utrzymaniu precyzyjnej kontroli ich położenia. Każda z dźwigienek zaworowych w GSX-R1000 została skonstruowana w oparciu o dźwigienki stosowane w wyścigowym motocyklu GSX-RR MotoGP, włącznie z powłoką DLC stosowaną w celu zwiększenia trwałości.

Jednostronne dźwigienki zaworowe umieszczone pomiędzy zaworami i krzywkami są z natury grubsze niż górne powierzchnie konwencjonalnych popychaczy szklankowych. Aby zminimalizować wynikający z tego wzrost całkowitej wysokości głowicy, konwencjonalne aluminiowe podkładki sprężyn zaworowych zastąpiono cieńszymi, stalowymi podkładkami.

Zawory wydechowe, które zostały wykonane z tytanu, a nie ze stali, są nieco mniejsze (24 mm zamiast 25 mm) i lżejsze (8,2 g). Zmniejszenie ich masy przyczynia się do podniesienia niezawodności nowego silnika przy pracy na wysokich obrotach, a nieco większe (31,5 mm zamiast 30 mm) tytanowe zawory dolotowe pozwalają na uzyskiwanie większych mocy w tym zakresie

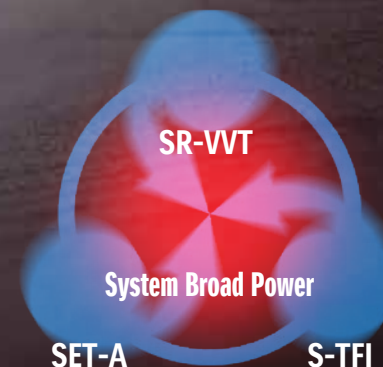


Silnik 4-suwowy, 4-cylindrowy chłodzony cieczą, DOHC, pojemność skokowa 999,8 cm³



GSX-R1000R

System Broad Power



pracy. Prawdziwym wyzwaniem nie było jednak zwiększenie maksymalnych obrotów i maksymalnej mocy, ale zrobienie tego bez negatywnego wpływu na pracę i moc silnika w zakresie średnich i niskich obrotów. Dostosowanie czasów rozrządu do wyższej mocy maksymalnej automatycznie zmniejsza moc przy niskich i średnich obrotach.

Osiągnięcie założonego celu wymagało użycia zaawansowanego systemu Broad Power, który składa się w układów Suzuki Racing VVT (SR VVT), Suzuki Exhaust Tuning-Alpha (SET A) i Suzuki Top Feed Injector (S-TFI). Dzięki nim, zwiększając wydajność na wysokich obrotach, uniknięto ograniczania mocy przy niskich i średnich prędkościach obrotowych. Efektem jest potężna, liniowo narastająca moc i świetne przyspieszenia w całym zakresie możliwości silnika.

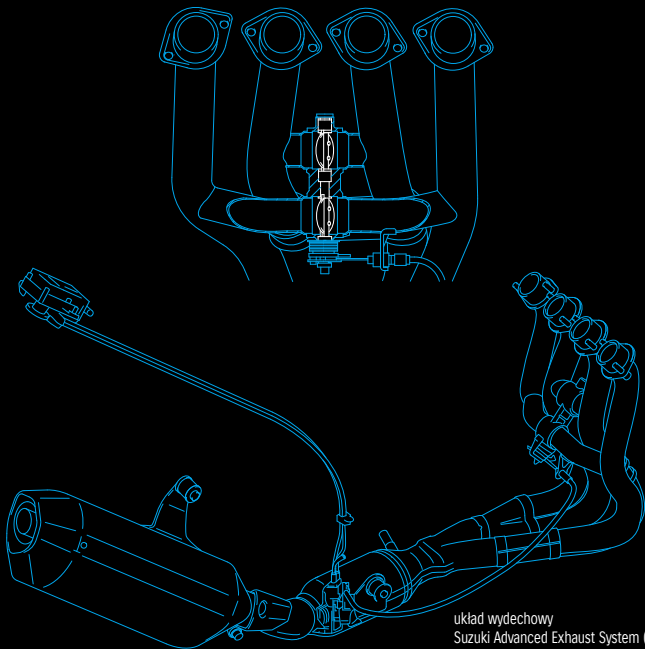
Ważnym elementem tego rozwiązania jest system zmiennych faz rozrządu Suzuki Racing Variable Valve Timing (SR VVT) opracowany na potrzeby wyścigów MotoGP. W przeciwieństwie do skomplikowanych rozwiązań stosowanych przez innych producentów, system SR VVT jest prostszy, bardziej zwarty i lżejszy. System jest wbudowany w koło zębate wałka rozrządu zaworów dolotowych i sąsiadującą z nim płytę prowadzącą z 12 stalowymi kulkami. Umieszczono je pomiędzy skośnymi rowkami promieniowymi w kole zębatym i prostymi promieniowymi rowkami w płycie prowadzącej połączonej bezpośrednio z wałkiem rozrządu. Gdy siła odśrodkowa przesunęła kulki na zewnątrz przy wysokich obrotach, koło zębate i płyta połączona z wałkiem rozrządu przemieszczają się kątowno względem siebie. To opóźnia otwieranie i zamykanie zaworów dolotowych, powodując znaczny wzrost mocy dostępnej przy wysokich obrotach.

Piękno systemu SR VVT leży w jego prostocie zwartości, lekkości, niezawodności i płynności działania. Siła odśrodkowa pojawia się zawsze, gdy silnik jest uruchomiony i jest darmowa w tym sensie, że nie korzysta z mocy, która mogłyby trafić na tylne koło. Od ponad dekady praca systemu zmiany faz rozrządu jest niezauważalna dla kierowcy wyścigowego. Odczuwa jedynie płynny i wyraźny wzrost mocy przy dużych prędkościach obrotowych, bez strat w osiągnięciach na niskich i średnich obrotach. System Suzuki jest wbudowany w istniejące elementy, nie zajmuje więc dodatkowego miejsca w silniku, a jego zastosowanie spowodowało minimalny wzrost masy.



Nowy GSX-R1000 otrzymał cienkościenny układ wydechowy Suzuki Advanced Exhaust System (S-AES) w konfiguracji 4-2-1, wykonany ze stali nierdzewnej. On również przyczynia się do maksymalizacji mocy na wysokich obrotach, bez negatywnego wpływu na nią przy niższych prędkościach obrotowych. W GSX-R1000 od dawna używane są serwowawory motylkowe Suzuki Exhaust Tuning (SET) wbudowane w środkową część układu wydechowego. Ich zadaniem jest zmaksymalizowanie momentu obrotowego w całym zakresie obrotów, poprzez optymalizację ciśnienia zwrotnego. Zawory sterowane są zależnie od obrotów silnika, położenia przepustnicy i załączonego biegu. Układ wydechowy nowego GSX-R1000 jest jeszcze skuteczniejszy, a to dzięki zastosowaniu nowego systemu zaworów motylkowych Suzuki Exhaust Tuning-Alpha (SET-A).

Łączniki równoważenia ciśnienia, łączące górne odcinki rur wydechowych prowadzących z cylindrów 1 i 4 oraz 2 i 3, to rozwiązanie konstrukcyjne, dzięki któremu zwiększa się moc w zakresie wysokich obrotów kosztem mocy w dolnym zakresie prędkości silnika. Inżynierowie Suzuki umieścili więc w tych łącznikach dwa zawory motylkowe sterowane siłownikami. Zawór motylkowy w każdym łączniku pozostaje zamknięty przy niskich i średnich obrotach, następnie otwiera się przy wysokich obrotach, aby znacząco podnieść moc w górnym zakresie obrotów.



układ wydechowy
Suzuki Advanced Exhaust System (S-AES)



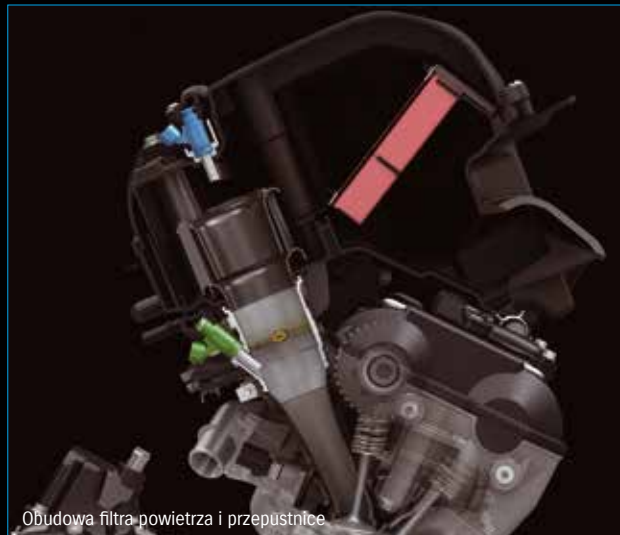
Kute aluminiowe tłoki mają krótkie płaszcze i boczne podcięcia, celem zmniejszenia masy i tarcia, a sworznie tłokowe otrzymały pokrycie DLC zmniejszające tarcie. Kształt korony tłoka został starannie dobrany w celu zwiększenia sprężania przy jednoczesnym zwiększeniu sprawności spalania. Górny pierścień uszczelniający w kształcie litery L jest wypychany na ściankę cylindra przez ciśnienie spalania, zmniejszając przedmuchy gazów spalinowych i poprawiając szczelność komory spalania. Pierścień olejowy posiada powłokę azotku chromu, który jest twardszy i gładniejszy niż konwencjonalne powłoki chromowe, zmniejszając opory, oraz zwiększając trwałość i szczelność.

Tłoki są prowadzone przez korbowody wykonane ze stali chromowo-molibdenowej z nawęglaną warstwą powierzchniową, zwiększającą ich wytrzymałość. Tuleje cylindrowe osadzone w górnej części odlewu bloku silnika pokrywane są powłoką fosforowo-krzemowo-węglkową SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material), co także ogranicza tarcie, usprawnia wymianę ciepła, podwyższa niezawodność i szczelność pierścieni tłokowych.

Wycięcia w powierzchniach tulei cylindrowych (poniżej dolnego zwrotnego położenia tłoka) pozwalają powietrzu uwięzionemu pod przesuwającym się w dół tłokiem szybko uciec do sąsiednich cylindrów, gdzie tłoki poruszają się w górę. Wycięcia minimalizują opory ciśnieniowe w skrzyni korbowej przy ruchu tłoków w dół, zmniejszając straty mechaniczne oraz przyczyniając się do lepszego uszczelnienia komór spalania przez pierścienie tłokowe.

Staranne opracowanie kanałów wodnych w silniku zwiększyło przepływ płynu chłodzącego przez głowicę cylindrów i znacznie poprawiło odprowadzanie ciepła. Nowa chłodnica o większej wydajności wyposażona została w dwa wentylatory, dzięki czemu system chłodzenia jest wydajniejszy, nawet przy mniejszej objętości płynu chłodzącego, co przyczyniło się do obniżenia masy motocykla.

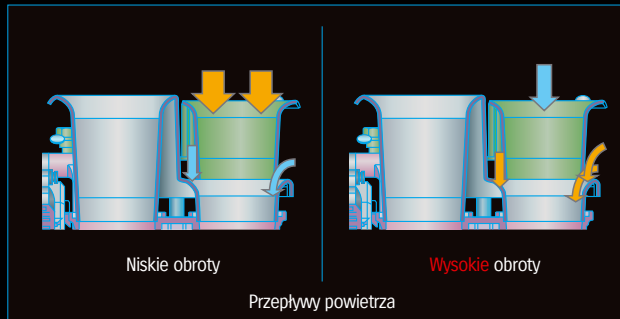
Ciasno zestopniowana sześciobiegowa przekładnia ma wewnętrzne przełożenia odziedziczone po poprzednim modelu oraz ułożone w pionie wałki w celu zmniejszenia całkowitej długości silnika. Koła zębate przeprojektowano, by mogły przenosić większą moc. Nowy system wspomagania sprzęgła Suzuki Clutch Assist System (S-CAS) wykorzystuje płytę dociskową z wbudowanymi rowkami i zapadkami. Sprzęgło z systemem S-CAS automatycznie zmniejsza docisk tarcz (zwiększając poślizg oraz ograniczając moment obrotowy na tylnym kole) podczas hamowania na drodze, przy redukcji biegów i w trakcie ostrego hamowania na torze wyścigowym. Układ redukuje również poślizg sprzęgła, zwiększając mechaniczną siłę nacisku na płytki podczas przyspieszania, umożliwiając użycie słabszych sprężyn sprzęgłowych. Dzięki temu siła na dźwigni konieczna do rozłączenia sprzęgła jest mniejsza.



Obudowa filtra powietrza i przepustnice



Kanały S-DSI



Niskie obroty

Wysokie obroty

Przepływy powietrza

Przepustnice systemu Ride By Wire

Nowe zespoły przepustnic są o 19 mm krótsze, prostsze, lżejsze i bardziej zwarte, niż w poprzednich modelach. Mają większą średnicę (46 mm w porównaniu do 44 mm). Każda przepustnica otrzymała pojedynczy zawór motylkowy kontrolowany przez zaawansowany system elektronicznego sterowania pracą silnika, a każdy cylinder jest zasilany przez dwa, bardzo dokładnie rozpylające paliwo 10-otwarkowe wtryskiwacze. Jeden z wtryskiwaczy jest zamontowany kątowno w korpusie przepustnicy i działa przez cały czas pracy silnika. Drugi – rozpylający, znany również jako wtryskiwacz górny (TFI), jest zamontowany w górnej części obudowy filtra powietrza, bezpośrednio nad korpusem przepustnicy „swojego” cylindra. Ma ona kształt przypominający lejek, a pełni także funkcję rury rezonansowej. Wtryskiwacz rozpylający TFI pracuje tylko przy wysokich obrotach silnika, zapewniając dodatkową mieszankę o wyjątkowej strudze rozpylenia. Zwiększa on wydajność spalania, szybkość reakcji na otwarcie przepustnicy oraz moc przy najwyższych obrotach.

System Suzuki Dual-Stage Intake (S-DSI)

Nowy system dwustopniowych kanałów dolotowych S-DSI ma kilka zalet w porównaniu do systemu kanałów o zmiennej długości, pełniących rolę rur rezonansowych. Kanały dolotowe S-DSI składają się z dwóch części, z dłuższym kanałem umieszczonym bezpośrednio nad krótszym i z wyraźną przerwą między nimi. Kanały takiej konstrukcji zasilają cylindry zewnętrzne (1 i 4), natomiast cylindry 2 i 3 mają kanały o stałej długości. Krótkie stałe kanały lepiej napowietrzają silnik przy wysokich obrotach, długie kanały o stałej długości są skuteczniejsze przy niskich i średnich obrotach. Wykorzystując zjawiska z dziedziny dynamiki płynów, kanały S-DSI skonstruowano tak, by zachowywały się jak długie kanały przy niskich obrotach i jak krótkie kanały przy wysokich obrotach.

Przy niskich i średnich prędkościach obrotowych, większość powietrza przepływa przez dłuższy, górny kanał do krótkiego kanału. To pozwala zwiększyć moc na niskich i średnich obrotach. Wraz z ich wzrostem powietrze zaczyna przedostawać się bezpośrednio do dolnego, krótkiego kanału, przepływając przez szczelinę wokół podstawy dłuższego, górnego traktu, co zwiększa moc na wysokich obrotach. Używanie dwóch kanałów S-DSI i dwóch kanałów konwencjonalnych pozwala uzyskać najlepszy rozkład mocy w całym zakresie prędkości obrotowych i płynne przejście pomiędzy pracą na niskich i średnich obrotach, do pracy wysokoobrotowej.

Zaawansowana elektronika z modułem IMU pomaga w panowaniu nad motocyklem w czasie najostrzejszej jazdy

Zaawansowany system zarządzania pracą silnika, wyposażony w moduł IMU, oparty jest na 32-bitowym dwurdzeniowym procesorze znajdującym się w ECM (moduł sterujący silnika). Gdy kierowca obraca manetkę przyspieszenia, ECM odczytuje położenie przepustnicy, położenie wału korbowego, obroty silnika, załączony bieg, prędkości przedniego i tylnego koła, sygnały z IMU oraz zawartość tlenu w spalinach. Następnie system otwiera lub zamyka przepustnice i zwiększa lub zmniejsza ilość wtryskiwanego paliwa, aby zmaksymalizować prędkość ładowania powietrza dolotowego i uzyskać najbardziej efektywne i pełne spalanie, możliwe w danych warunkach. Rezultatem jest bardziej liniowa reakcja na otwarcie przepustnicy, większa moc i moment obrotowy oraz redukcja emisji w całym zakresie obrotów.

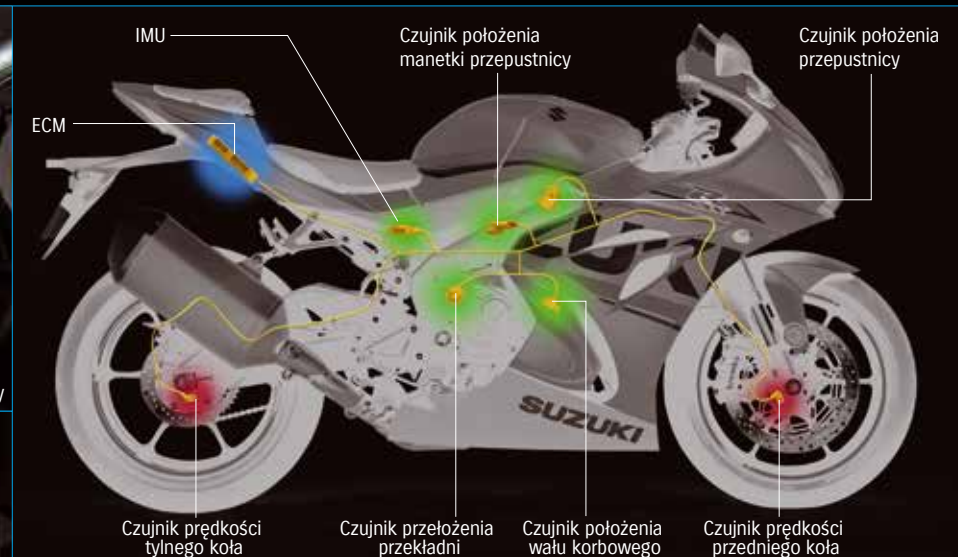
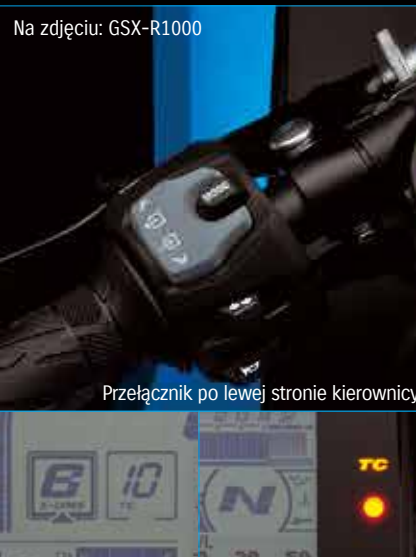
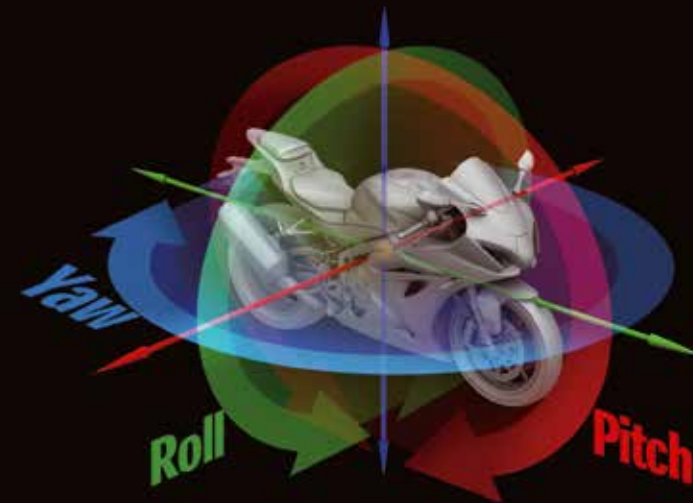
Moduł IMU śledzący ruchy motocykla

Zaawansowany elektroniczny system zarządzania nowego GSX-R1000 otrzymuje sygnały z inercyjnego modułu pomiarowego (IMU) firmy Continental. IMU śledzi ruch i położenie motocykla w 6 płaszczyznach: wzdłuż 3 osi, badając pochylenie, przechył i odchylenie od kierunku jazdy (Pitch, Roll i Yaw). Monitorowanie tych ruchów w czasie rzeczywistym pozwala na precyzyjne i skuteczne kontrolowanie przyczepności, hamowania i zachowania w zakrętach. Systemy GSX-R1000 oparte o IMU są dziełem zaawansowanej inżynierii i zostały opracowane na potrzeby wyścigów MotoGP.

Przełącznik trybu jazdy (S-DMS) Motion Track TCS (system kontroli trakcji)

Korzystając z przełącznika S-DMS umieszczonego po lewej stronie kierownicy, można wybrać trzy różne ustawienia trybu jazdy różniące się mapami pracy. Do dyspozycji są mapy zaprojektowane, by dopasować charakterystykę dostarczania mocy do różnych warunków eksploatacyjnych, takich jak jazda na torach wyścigowych, jazda po wąskich i krętych drogach, jazda w ruchu miejskim, w korku lub na prostych, otwartych drogach. Kierowca może zmienić tryb jazdy bez zatrzymywania się pod warunkiem, że przepustnica będzie zamknięta. Uwaga: pełna moc jest dostępna we wszystkich trzech trybach. System S-DMS współpracuje z 10-poziomowym systemem Motion Track TCS, oferując kierowcy szeroką gamę ustawień do wyboru.

IMU / 6 kierunków wzdłuż 3 osi, pochylenie, przechył i odchylenie od kierunku jazdy (Pitch, Roll i Yaw)



Motion Track TCS (System kontroli trakcji)

Zaawansowany system Suzuki Motion Track TCS pozwala wybrać jeden z 10 różnych poziomów interwencji systemu kontroli trakcji, w zależności od warunków na drodze lub na torze wyścigowym, jak i osobistych preferencji czy doświadczenia kierowcy. Zmiana poziomu czułości TCS może być dokonywana w trakcie jazdy, jeśli w momencie zmiany przepustnica będzie zamknięta. Motion Track TCS stale monitoruje prędkość przedniego i tylnego koła, położenie przepustnicy, położenie wału korbowego, włączony bieg i ruchy motocykla. W razie wykrycia utraty przyczepności kół lub zagrożenia taką utratą, szybko zmniejsza moc silnika. Moc wyjściowa jest kontrolowana poprzez zarządzanie kątem wyprzedzenia zapłonu i położeniem przepustnicy. Motion Track TCS odczytuje sygnały z czujników co 4 milisekundy (0,004 sekundy), co umożliwia natychmiastową reakcję na zmianę sytuacji. Korzystając z sygnałów IMU (inercyjny zespół pomiarowy), ECM może obliczyć ruch motocykla w 6-kierunkach (wzdłuż 3 prostopadłych osi - pochylenie, przechylenie i odchylenie), zapewniając jeszcze bardziej precyzyjną kontrolę trakcji.

Wybór jednego z 10 poziomów czułości systemu Motion Track TCS

Kierowca może wybierać spośród 10 poziomów czułości systemu Motion Track TCS:

Tryb 1 oznacza minimum interwencji, a tryb 10, to maksymalny poziom interwencji. Tryby 1-4 są przeznaczone do jazdy po torze wyścigowym; tryby 5-8 służą do jazdy ulicznej; tryby 9-10 - do jazdy po śliskich drogach. Tryby 1-4 pozwalają na pewien poślizg kół, co zadowoli doświadczonych kierowców, którzy akceptują tylko minimalną interwencję systemów elektronicznych. W trybach 5-8 system interweniuje wcześniej, niż ma to miejsce w trybach 1-4. Gdy motocykl osiąga w zakręcie określony kąt przechyłu, system łagodzi reakcję na otwarcie przepustnicy i ogranicza zwiększanie mocy, ułatwiając panowanie za pomocą manetki przyspieszenia. W przypadku wykrycia poślizgu wzdłużnego lub poprzecznego kół, system natychmiast zmniejsza moc silnika. Tryby 9-10 przeznaczone są na śliskie nawierzchnie drogowe, a układ aktywuje się wcześniej niż w innych trybach. Na zespole wskaźników można odczytać, jaki tryb jest aktualnie włączony, a osobna kontrolka zapala się podczas interwencji systemu Motion Track TCS.

Wspomaganie na niskich obrotach

System wspomagania kierowcy przy pracy silnika na niskich obrotach monitoruje i automatycznie reguluje obroty silnika podczas ruszania z miejsca oraz wolnej jazdy. Dzięki temu łatwiej jest wystartować, a także manewrować przy dużym natężeniu ruchu lub na zatłoczonym parkingu.



System łatwego rozruchu Suzuki

Dwurdzeniowy procesor ECM obsługuje również nowy system rozruchu silnika i system kontroli pracy na biegu jałowym. To nie tylko ułatwia rozruch zimnego silnika, ale też redukuje emisję szkodliwych związków generowanych przez zimną jednostkę i stabilizuje jej pracę na biegu jałowym w różnych warunkach, działając w zależności od temperatury płynu chłodzącego.

Wygodny w użyciu system Suzuki Easy Start automatycznie uruchamia silnik za jednym naciśnięciem włącznika zapłonu. Przycisk, który znajduje się w module przełączników po prawej stronie kierownicy, nie musi być wciskany do momentu podjęcia pracy przez silnik. Dzięki nowemu systemowi, kierowca nie musi też używać przy rozruchu dźwigni sprzęgła, o ile przekładnia jest w pozycji neutralnej.

System kontroli startu

System kontroli startu GSX-R1000R ułatwia wykonanie maksymalnie efektywnego startu w warunkach wyścigowych. Realizowane jest to poprzez automatyczne ograniczenie obrotów oraz optymalizację momentu obrotowego, gdy kierowca utrzymuje manetkę przepustnicy w pozycji maksymalnego otwarcia i koncentruje się na zwalnianiu sprzęgła.

Po włączeniu kontroli startu za pomocą przełącznika umieszczonego po prawej stronie kierownicy, system przełącza się na specjalne mapy sterujące otwarciem przepustnicy i wyprzedzeniem zapłonu.

Monitorowane są takie parametry, jak położenie manetki przyspieszenia, położenie przepustnicy, obroty silnika, włączony bieg, prędkość przedniego koła i prędkość tylnego koła.

Od momentu ruszenia, system ma za zadanie utrzymanie silnika na obrotach idealnie dobranych do skutecznego przyspieszenia. Kiedy dźwignia sprzęgła jest już zwolniona i sprzęgło jest załączone, obroty nie są ograniczane, ale otwarcie przepustnicy jest sterowane tak, aby silnik wytwarzał maksymalnie wysoki moment obrotowy, pozwalający na jak najlepsze przyspieszenie.

System kontroli startu nie tylko pomaga kierowcy w uzyskaniu dobrego wyniku na samym starcie, ale również zmniejsza ryzyko przedwczesnego przymknięcia przepustnicy manetką. Jest to możliwe dzięki współpracy z systemem Motion Track TCS, kontroli otwarcia przepustnicy oraz wyprzedzenia zapłonu i monitorowaniu prędkości obu kół. System kontroli startu wyłączy się automatycznie po zmianie biegu na trzeci lub po zamknięciu przepustnicy manetką.

Dwukierunkowy system szybkiej zmiany biegów (GSX-R1000R)

W modelu GSX-R1000R zastosowano również nowy, wyścigowy system dwukierunkowej szybkiej zmiany biegów, co pozwala kierowcy na zmianę w górę i redukcję biegów bez użycia sprzęgła i manetki przyspieszenia. System szybkiej zmiany biegów pozwala zmieniać biegi w górę, bez zamykania przepustnicy. System automatycznie przerywa dostarczanie mocy tylko na taki czas (od 50 do 75 ms, w zależności od regulacji czułości), jaki jest potrzebny do czystego wykonania zmiany przełożenia, zapewniając płynność i niemal niezakłócony przebieg przyspieszania. Celem szybszej i płynniejszej redukcji biegów bez ręcznego przegazowania lub używania sprzęgła, system automatycznie otwiera przepustnicę na tyle, by zwiększyć obroty i dopasować prędkość obrotową silnika do następnego, niższego przełożenia. System szybkiej zmiany biegów monitoruje skok dźwigni zmiany biegów i obrót krzywki wyboru biegu, a także obroty silnika.

Umiejscowienie podzespołów – silnik i podwozie



GSX-R1000 poprzedniej generacji wygrał wiele wyścigów na szczeblu mistrzostw krajowych i mistrzostw świata. Mimo takich sukcesów, zawodowi kierowcy wyścigowi sugerowali, by zwiększyć wycucie przedniego zawieszenia w warunkach wyścigowych. Testy wykazały, że zmniejszenie odległości pomiędzy przednią osią, a sworzniem tylnego wahacza może ułatwić wycucie zachowania przedniej opony podczas agresywnego pokonywania zakrętów na torze wyścigowym.

Aby znaleźć miejsce na zredukowanie odległości między przednią osią, a osią obrotu wahacza, inżynierowie zmniejszyli kąt pochylenia silnika w stronę przedniej osi z 32 do 26 stopni. Sprawilo to, że nowa jednostka zajmuje mniej miejsca. Jednocześnie, wzrost średnicy cylindrów spowodował, że zespół cylindrów i głowica stały się nieco szersze. Z kolei zmiany przebiegu kanałów olejowych w skrzyni korbowej spowodowały zwężenie nowego silnika o 6,6 mm w jego najszerszym miejscu, w porównaniu z poprzednią konstrukcją. To poprawiło aerodynamikę, dzięki mniejszej powierzchni czołowej. Podwozie nowego GSX-R1000 jest bardziej zwarte i węższe, niż podwozie poprzednika. Inżynierowie Suzuki opracowali nową, podwójną aluminiową ramę, która w swoim najszerszym miejscu jest o 20 mm węższa i waży 10% mniej od ramy poprzedniej generacji. Rama jest zbudowana z czterech sekcji zespawanych ze sobą. Dwie główne belki ramy są wykonane z odlewów po wewnętrznej stronie i wytłoczek na zewnątrz ramy. Sięgnięto po ten patent, by zoptymalizować sztywność skrętną i połączyć odlewaną część główki ramy wraz z przednim mocowaniem silnika, z odlewaną częścią zawierającą tylne górne i dolne mocowania silnika oraz oś sworzni wahacza.

W okolicy tylnych mocowań silnika rama jest o 60 mm szersza, a przy tym wytrzymałsza, dzięki czemu zredukowano drgania.

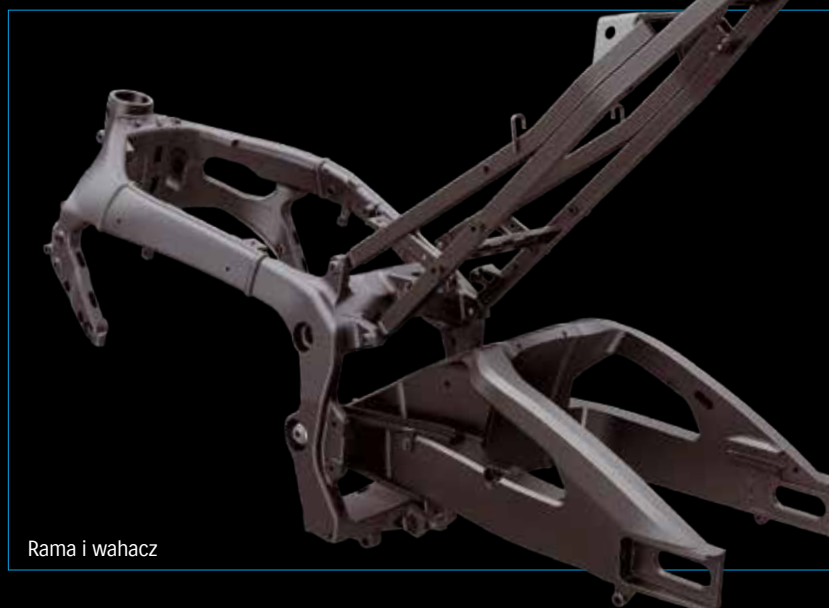
Górny punkt mocowania tylnego amortyzatora został przesunięty o 48mm w tył i o 20 mm w dół, pozwalając na wygospodarowanie miejsca, w którym zespoły wyścigowe będą instalowały powiększony zbiornik paliwa.

Nowa, łączona śrubami tylna ramownica pomocnicza jest wykonana z kwadratowych rur aluminiowych o masie zredukowanej o 38% w stosunku do poprzedniej konstrukcji. Nowy aluminiowy wahacz jest usztywniony po obu stronach, a nie po jednej, aby poprawić równowagę pomiędzy masą i sztywnością. Wahacz jest także o 25 mm dłuższy, licząc od sworzni do najbardziej cofniętej pozycji tylnej osi, co poprawiło wycucie zakrętów na torze wyścigowym. Pozycja kierowcy zdefiniowana poprzez ustawienie względem siebie podnóżków, siedzenia i kierownicy, pozostaje niezmieniona, ale obecnie łatwiej przysiąć na motocyklu pozycję do szybkiej jazdy, ponieważ górna część zbiornika paliwa została obniżona o 21 mm, więc jest więcej miejsca na kask, gdy kierowca przyjmuje maksymalnie aerodynamiczną pozycję. Zbiornik paliwa jest węższy i bardziej kształtny, co ułatwia kierowcy przenoszenie ciężaru z boku na bok oraz szybką zmianę kierunku jazdy na torze. Nowy kształt zbiornika ułatwia też trzymanie się go kolanami podczas wchodzenia w ostre zakręty z intensywnym hamowaniem. Od strony estetycznej linia zbiornika płynnie łączy się z siedzeniem, które z kolei przechodzi w sekcję tylną motocykla.

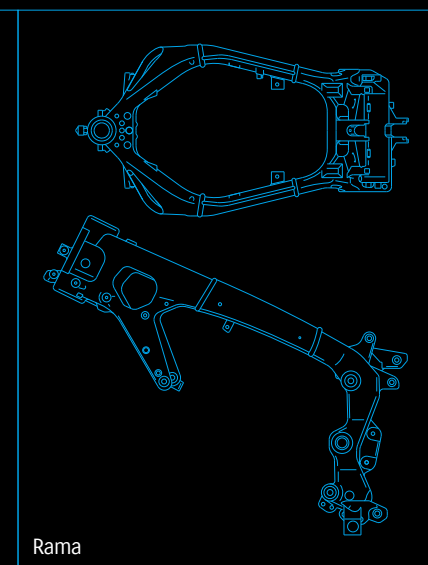


Nowe podwozie z lżejszą ramą

GSX-R1000



Rama i wahacz



Rama

Sprawdzone zawieszenie Showa

Standardowe zawieszenie przednie GSX-R1000 stanowi widelec Showa BPF (Big Piston Front), mający lepsze właściwości niż typowe zawieszenia konkurencyjnych motocykli. Konstrukcja ta eliminuje kartridż używany w konwencjonalnych widelcach, a zamiast tego

wykorzystuje większy tłok współpracujący z wewnętrzną ścianką rury widelca. Takie rozwiązanie dobrze reaguje na małe nierówności, efektywniej tłumiąc ruch koła w stronę dobiecia, zwłaszcza podczas gwałtownego hamowania na torze. Widelec BPF ma regulowane tłumienie odbicia, tłumienie dobiecia i napięcie wstępne sprężyny. Standardowy tylny amortyzator Showa współpracuje z progresywnym wahaczem, a regulacji podlega zarówno tłumienie odbicia, jak i szybkie i wolne tłumienie w stronę dobiecia, a także napięcie wstępne sprężyny i wysokość tylnego zawieszenia.

Model GSX-R1000R idzie o krok dalej z zastosowaną w nim najnowszą wersją widelca Showa BFF (Balance Free Front) oraz amortyzatorem tylnym BFRC (Balance Free Rear Cushion lite) opracowanymi do motocykli wyścigowych, a obecnie zastosowanymi w seryjnych modelach. Poprawie ulega przyczepność na zakrętach, dzięki zapewnieniu płynniejszych, lepiej kontrolowanych ruchów kół oraz lepszemu radzeniu sobie z niedoskonałościami nawierzchni. System BFF wyrównuje (lub równoważy) ciśnienie oleju powyżej i poniżej tłoka wewnętrznego, gdy ten się porusza, przepychając olej

z widelca (amortyzatora) kanałami tłumienia, które prowadzą na drugą stronę tłoka, skąd jest on prowadzony z powrotem do widelca (amortyzatora). Zewnętrzne kanały tłumiące dobiecia i odbicia działają precyzyjniej, niż zespoły zaworów umieszczone powyżej i poniżej tłoka w innych typach widelców i amortyzatorów, a kontrola tłumienia jest izolowana od wpływu różnicy ciśnień. Jest to zmiana, która staje się odczuwalna na torze wyścigowym, a kierowcy potwierdzają lepsze wyczucie i przyczepność, co pozwala na szybszą jazdę i intensywniejsze przyspieszanie za szczytami zakrętów. Podobnie, jak w przypadku standardowego modelu, tylny amortyzator BFRC lite w GSX-R1000R współpracuje z progresywnym wahaczem. Widelec BFF oraz amortyzator BFRC lite są w pełni regulowane. Oba modele mają automatyczne amortyzatory skrętu. ECM monitoruje prędkość koła i wykorzystuje elektromagnes do poruszania stożkową iglicą umieszczoną w kanale olejowym by regulować przepływ oleju, zwiększając siłę tłumienia przy wyższych prędkościach i zmniejszając tłumienie przy niższych prędkościach. Dostosowuje w ten sposób siłę potrzebną do zmian kierunku jazdy.

GSX-R1000R



BFF (widelec Balance Free Front)



Widelce BFF (Balance Free Front)

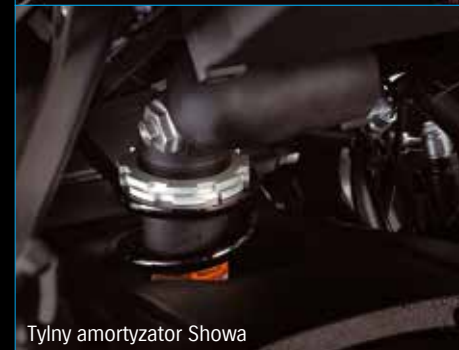


BFRC lite
(Balance Free Rear Cushion lite)

GSX-R1000



Widelec BPF



Tylny amortyzator Showa

Nowe tarcze hamulcowe Brembo i promieniowe zaciski hamulcowe

Nowe tarcze hamulcowe Brembo wykonane ze stali nierdzewnej mają o 10 mm większą średnicę, wynoszącą 320 mm. Każda tarcza ma nowy system mocowania za pomocą hybrydowej kombinacji 50/50 złożonej z 5 konwencjonalnych pływających sworzni ze sprężynami i 5 pływających połączeń Brembo T-drive.

Pływające połączenia Brembo T-drive są lżejsze, zapewniają jeszcze więcej kontaktu w obszarze pomiędzy tarczą, a wewnętrznym szkieletem, wymagają mniej mocowań (10) w porównaniu do systemów konwencjonalnych (12) i minimalizują przyrost masy przy powiększeniu tarcz. Niestety, w niektórych warunkach mocowania T-drive powodują słyszalne grzechotanie. Konwencjonalne sprężynowo-sworzniowe mocowania są nieco cięższe i wytwarzają mniejszą powierzchnię styku, ale są cichsze. Za pomocą kombinacji T-drive i sworzni mocujących, zredukowano grzechotanie i ograniczono ilość punktów mocowania.

GSX-R1000 wyposażono w montowane promieniowo monoblokowe przednie zaciski hamulcowe Brembo, każdy z 4 tłoczkami o średnicy 32mm, współpracujące z promieniową pompą hamulcową 19 mm. Tylny hamulec wykorzystuje zacisk jednotłoczkowy i tarcze o średnicy 220 mm. Zakończenie dźwigni hamulca przedniego ma szczelinę zmniejszającą zjawisko występujące przy wysokich prędkościach, gdy napór wiatru wpływa na siłę hamowania.

System Motion Track Brake

Nowy GSX-R1000R oraz GSX-R1000A wyposażone są w nowy system hamowania Motion Track Brake, który współdziała z modulem IMU (inercyjny zespół pomiarowy). IMU stale monitoruje ruch pojazdu w 6 kierunkach, wzdłuż 3 osi, badając pochylenie, przechylenie i odchylenie toru jazdy motocykla. Korzystając z sygnałów IMU, system redukuje unoszenie tylnego koła podczas bardzo intensywnego hamowania na torze i jest szczególnie skuteczny na odcinkach prowadzących w dół. W modelu GSX-R1000R system optymalizuje również ciśnienie w układzie hamulcowym, gdy motocykl jest przechylony na zakręcie.

Zadaniem systemu ABS nie jest skracanie drogi hamowania. Prosimy zachować ostrożność w czasie jazdy, dostosowując prędkość do warunków drogowych i pogodowych, w tym przy pokonywaniu zakrętów.



Przednia tarcza hamulcowa Brembo



Przedni zacisk hamulcowy Brembo

Opony radialne Bridgestone RS10 i nowe 6-ramienne obręcze kół

Nowe lekkie, 6-ramienne obręcze odlewane z aluminium służą zarówno świetnemu prowadzeniu się motocykla, jak i jego rasowemu wyglądowi. Opony radialne Bridgestone BATTLAX RACING STREET RS10 zyskały dobrą reputację na całym świecie dzięki świetnym parametrom i wytrzymałości w szerokim zakresie warunków drogowych.

Nowy GSX-R1000 otrzymał przednią oponę o rozmiarze 120/70ZR17M/C (58W). Większa opona 190/55ZR17M/C (75W) z tyłu zastępuje dotychczas stosowaną oponę o rozmiarze 190/50ZR17M/C (73W). Zmianę spowodował wzrost mocy silnika i momentu napędowego przenoszonego przez tylne koło na drogę.

Nowy GSX-R1000 – rozmiary i marka opon.

Przód: 120/70ZR17M/C (58W) Bridgestone BATTLAX RACING STREET RS10.
Tył: 190/55ZR17M/C (75W)

Poprzedni GSX-R1000 – rozmiary i marka opon.

Przód: 120/70ZR17M/C (58W) Bridgestone BATTLAX HYPERSPORT S20
Tył: 190/50ZR17M/C (73W)



120/70ZR17M/C (58W)

190/55ZR17M/C (75W)



GSX-R1000R

Lepsze właściwości aerodynamiczne

GSX-R1000 model 2017 wyposażono w owiewki inspirowane wyścigami MotoGP - smuklejsze i bardziej aerodynamiczne, zaprojektowane w celu poprawy zachowania motocykla i uzyskania maksymalnej prędkości na torze wyścigowym. Przednia owiewka jest o 13 mm węższa, a przekonstruowane osłony dłoni znalazły się bliżej kierownicy, by zapewnić lepszy przepływ powietrza wokół dłoni i ramion. Dolna krawędź wiodąca owiewki przedniej kieruje powietrze do wlotu kanałów nowego systemu Suzuki Ram-Air Direct (SRAD), które mają łagodne krzywizny, celem zwiększenia przepływów sprężonego dynamicznie powietrza do obudowy filtra powietrza. Owiewka osłaniająca chłodnicę jest poszerzona na boki, kierując więcej powietrza chłodzącego na rdzeń chłodnicy.

Kształt przedniego błotnika zwiększa siłę pionową dociskającą koło do jezdni, wygładza przepływy powietrza do chłodnicy i zwiększa ilość powietrza trafiającego na przednie zaciski hamulcowe.

Przepływ powietrza wokół motocykla jest bardziej spójny od czoła aż do tylnego końca nadwozia. Przednia powierzchnia czołowa została zmniejszona, a linie obrazujące przepływy, jakie generuje się w tunelu aerodynamicznym mają płynniejszy przebieg. To oznacza niższy współczynnik czołowego oporu powietrza, a także zmniejsza siłę nośną, jaka powstaje przy prędkościach osiąganych na torze wyścigowym. Owiewki są obecnie lżejsze, o mniejszym momencie bezwładności i są umieszczone bliżej środka masy motocykla. Kierują strumienie powietrza tak, by poprawić chłodzenie silnika i hamulców, jednocześnie zwiększając siłę dociskającą koła do nawierzchni, chroniąc kierowcę przed wiatrem i zwiększając sprawność pracy silnika. Oznacza to, że oprócz świetnego wyglądu, nowe nadwozie pomaga GSX-R1000 jeździć, skręcać i hamować, także na torze wyścigowym.



Aerodynamiczne elementy nadwoziowe



GSX-R1000R

Reflektor LED i światła pozycyjne LED



Zestaw wskaźników wykonany całkowicie w technice LCD
Wszystkie kontrolki i wskaźniki na zdjęciu podświetlono w celach poglądowych.



GSX-R1000A

Reflektor LED



Zestaw wskaźników wykonany całkowicie w technice LCD
Wszystkie kontrolki i wskaźniki na zdjęciu podświetlono w celach poglądowych.

*Wskaźnik oblodzenia zaczyna migać, gdy temperatura otoczenia spadnie poniżej 3°C. Miganie trwa przez 30 sekund, a następnie świeci się, dopóki temperatura otoczenia nie wzrośnie powyżej 5°C.



GSX-R1000R

Zaawansowane wskaźniki i oświetlenie

Nowy Suzuki GSX-R 1000A wyposażony jest w reflektor LED, który ma bardziej zwartą, budowę, niż reflektor halogenowy, zapewniając przy tym doskonałe oświetlenie. Zainstalowany w przedniej części owiewki, reflektor LED jest węższy i krótszy, co przyczynia się do poprawy aerodynamiki nowego GSX-R. Sekcja światła mijania znajduje się nad sekcją światła drogowego. Nowe światła pozycyjne LED znajdują się powyżej wlotów SRAD po każdej ze stron reflektora GSX-R1000R.

Oba modele wyposażone są w pionowo ułożone tylne światło pozycyjne i światło hamowania w technice LED, oświetlenie tablicy rejestracyjnej

również wykonano w tej technologii. Oświetlenie tablicy rejestracyjnej jest o połowę mniejsze i znacząco lżejsze, niż konwencjonalne żarówkowe, a jednocześnie wytwarza więcej światła i jest odporniejsze na wibracje, dzięki czemu cały tylny błotnik może być lżejszy. Oba modele GSX-R1000 posiadają też kierunkowskazy LED, dzięki czemu są one lżejsze i jaśniejsze. (nie dotyczy rynku północnoamerykańskiego).

Nowy GSX-R1000 dysponuje zestawem wskaźników całkowicie wykonanym w technice LCD. Wskazania są jaśniejsze i bardziej czytelne, zawierają między innymi informacje o trybie S-DMS i czułości Motion Track TCS,

a także wskaźnik poziomu paliwa, odczyty chwilowego bądź średniego zużycia paliwa, temperaturę otoczenia, wskaźnik możliwości oblodzenia i przypomnienia o przeglądzie. Jest też przeniesiony w lepiej widoczne miejsce wskaźnik włączonego biegu, prędkościomierz cyfrowy, obrotomierz, licznik kilometrów, licznik przebiegów dziennych, zegar, stoper czasu okrążenia i wskaźnik temperatury cieczy chłodzącej. Lampki kontrolne informują o braku załączonego biegu, zapaleniu świateł drogowych, włączeniu kierunkowskazów i działaniu układu ABS. Wskaźnik przełożenia przekładni korzysta z nowego, bardziej dokładnego czujnika magnetycznego. Model GSX-R1000R jest również wyposażony w lżejszy i bardziej kompaktowy akumulator.

GSX-R1000: Król sportowych motocykli

Król sportowych motocykli wrócił. Jest potężniejszy, niż kiedykolwiek i gotów do sięgnięcia po koronę.

Nowy motocykl jest zwieńczeniem 30 lat obecności serii GSX-R, z doskonałymi osiąganiami, innowacjami, dominacją w sporcie i niezrównanymi zaletami.

Jest to fizyczne ucieleśnienie dumy, pasji wiedzy i determinacji zespołu inżynierskiego Suzuki, w którym kocha się jazdę i wyścigi, jak samo życie. Konstruowany z dumą i pasją, na jaką zasługuje legenda GSX-R. Z ekspercką wiedzą gromadzoną przez ponad 30 lat prac nad motocyklami serii GSX-R. Z determinacją i chęcią zobaczenia GSX-R1000 zdobywającego ponownie należny mu tytuł króla sportowych motocykli.

Jest to maszyna zaprojektowana tak, by perfekcyjnie połączyć to, co naprawdę ważne – Jazdę, Skręcanie i Hamowanie – w potężną kombinację wrażeń, które czynią z tego motocykla najbardziej niesamowitego GSX-R, jakiego kiedykolwiek wyprodukowano.

Jedno wydaje się pewne – jeśli jesteś gotów – tor wyścigowy będzie należał do Ciebie i Twojego nowego GSX-R1000



GSX-R1000



YSF: Metallic Triton Blue



YVZ: Pearl Mira Red



YKV: Metallic Mat Black No.2

GSX-R1000R



YSF: Metallic Triton Blue



YVB: Glass Sparkle Black

DANE TECHNICZNE

Długość całkowita	2,075 mm
Szerokość całkowita	705 mm
Wysokość całkowita	1,145 mm
Rozstaw osi	1,420 mm
Prześwit	130 mm
Wysokość siedzenia	825 mm
Masa własna	GSX-R1000A 202 kg GSX-R1000R 203 kg
Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, DOHC, chłodzony cieczą
Średnica cylindra × skok tłoka	76,0mm × 55,1mm
Pojemność skokowa	999,8 cm ³
Stopień sprężania	13,2 : 1
Układ paliwowy	Wtrysk paliwa
Rozrusznik	Elektryczny
System smarowania	Mokra miska olejowa
Przekładnia	6-biegowa o ząbieniu stałym
Przełożenie wstępne	1,652 (76/46)
Przełożenie główne	2,647 (45/17)
Zawieszenie	Przód Odwrócony widelec, sprężyny walcowe, amortyzatory olejowe Tył Wahaczowe, sprężyna walcowa, amortyzator olejowy
Pochylenie/ wyprzedzenie	23°20' / 95mm
Hamulce	Przód Tarczowy podwójny Tył Tarczowy
Opony	Przód 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe Tył 190/55ZR17M/C (75W), bezdętkowe
Układ zapłonowy	Elektroniczny
Zbiornik paliwa	16 l
Ilość oleju (całkowita)	4,1 l



Dane techniczne, wygląd, kolory (w tym kolor nadwozia), wyposażenie, materiały i inne cechy produktów SUZUKI przedstawione w niniejszej publikacji mogą zostać zmienione przez Suzuki w dowolnym czasie i bez wcześniejszego powiadomienia, mogą też się różnić w zależności od warunków lub wymagań poszczególnych rynków. Niektóre modele nie są dostępne w niektórych krajach. Produkcja każdego modelu może być przerwana bez uprzedzenia. Szczegółowe informacje o wszelkich ewentualnych zmianach dostępne są w salonach firmy Suzuki.

- Zawsze używaj kasku, gogli i kombinezonu motocyklowego.
- Ciesz się bezpieczną jazdą.
- Dokładnie zapoznaj się z instrukcją obsługi motocykla.
- Nigdy nie prowadź pod wpływem alkoholu, narkotyków lub podobnie działających środków.

SUZUKI MOTOR POLAND Sp. z o.o.
01-378 Warszawa, ul. Połczyńska 10, tel.: (22) 329 41 00
NR KAT. 99999-A0002-271 Data opracowania: 11/2016

www.suzuki.pl



Motto Suzuki „Way of Life” wyraża cel, jaki Suzuki stawia sobie, produkując każdy motocykl, samochód, czy silnik zaburtowy – jest nim tworzenie i dostarczanie produktów o wysokiej wartości, które pozwalają kreować i urozmaicać styl życia.



Way of Life!