



Way of Life!



GSX-S 1000 ABS

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. Potczyńska 10, tel. (22) 329 41 00, www.suzuki.pl

BEZKOMPROMISOWY SPORTOWY ROADSTER NA DWÓCH KOŁACH

Bezkompromisowy, sportowy roadster
zbudowany z DNA supersportowej legendy.
GSX-S1000.

Motocykl, który fascynuje.
Wyposażony w oryginalny silnik i główne
zespoły pochodzące z kultowego
GSX-R1000, nowy GSX-S1000 daje Ci
do dyspozycji zachwycający świat
możliwości.

Zabierz go na zwykłe ulice.
Zabierz go na autostradę i pocuj komfort
w podróży.
Przejmij kontrolę nad bezkompromisowym,
sportowym roadsterem.



WŁADCA ULIC

Swobodnie poruszający się w swoim środowisku GSX-S1000 nadaje drogowym osiągom nowej ostrości. Jeździ łagodnie i przewidywalnie a przyspiesza dynamicznie.





OSIĄGI BEZ GRANIC

Jego silnik skonstruowano, by królował na torze wyścigowym, a następnie dostrojono go do ulicznego ruchu. Dostosowano do szalonego roadstera, by ten stał się nową legendą. Dostatek mocy i momentu obrotowego jest niepodważalny. Jest wszystkim, czego możesz chcieć na drodze. Jest nawet czymś więcej. Najnowsza technologia zapewnia najwyższą sprawność i zwiększa radość z każdej jazdy. Warto tego spróbować.



4-suwowy, 4-cylindrowy, rzędowy, chłodzony cieczą, DOHC

Legendarne osiągi dostrojone do ulicznego ruchu

GSX-S1000 napędzany jest czteresuwowym, czterocylindrowym, rzędowym silnikiem z układem rozrządu DOHC o pojemności skokowej 999 cm³, który przeszedł do legendy, napędzając motocykl GSX-R1000 w latach 2005–2008. Zmodernizowana jednostka napędowa dynamicznie reaguje na zmiany położenia przepustnicy i dostarcza mocy do natychmiastowego, kontrolowanego przez kierowcę przyspieszania, swoimi osiągnięciami zapewniając mu wyjątkową dawkę adrenaliny. Długoskokowy silnik z cylindrami o średnicy 73,4 mm i tłokami o skoku 59,0 mm ma zwartą budowę komór spalania. Dzięki temu uzyskano kombinację, na którą składa się optymalny stopień sprężania, przy zachowaniu płaskiego kształtu denka tłoka oraz przebieg charakterystyki silnika ze stosunkowo dużą mocą, którą silnik dysponuje w całym zakresie prędkości obrotowych. Modernizację silnika rozpoczęto od przekonstruowania jego tłoków. Użyto komputerowej analizy metodą elementu skończonego (MES), by zbudować lekkie tłoki, lecz bez poświęcania ich sztywności. W rezultacie otrzymano szeroki zakres obrotów z wysokimi wartościami momentu obrotowego i wynikające z tego świetne przyspieszenia. Nowe profile krzywek rozrządu zaprojektowano tak, by zoptymalizować pracę zaworów w celu uzyskania charakterystyki idealnie dopasowanej do jazdy po ulicach i krętych drogach. Irydowe świece zapłonowe zwiększają energię iskry i efektywność spalania, przyczyniając się tym samym do zwiększenia mocy, bardziej liniowej odpowiedzi na zmiany otwarcia przepustnicy, łatwiejszego rozruchu silnika i stabilniejszej pracy na biegu jałowym. Wnętrza wszystkich tulei cylindrowych pokrywane są opracowaną przez Suzuki i sprawdzoną w warunkach wyścigowych powłoką niołowo-fosforowo-krzemowo-węglkową SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material), co ogranicza tarcie, usprawnia wymianę ciepła, a także podwyższa niezawodność i poprawia uszczelnienie cylindrów. Nowo zaprojektowana, wysokowydajna chłodnica o zaokrąglonym profilu zapewnia skutecznie stabilną temperaturę pracy silnika. Wodna chłodnica oleju silnikowego jest lekka i ma niewielkie rozmiary, co pozostawia więcej miejsca zabudowę układu wydechowego.

Nowatorskie sterowanie pracą silnika i oczyszczaniem spalin

Moduł sterujący pracą silnika (ECM), wykorzystujący najnowsze rozwiązania techniczne, został zaprogramowany pod kątem optymalnego zarządzania pracą silnika przy sportowej jeździe. Kluczową technologią oddaną pod kontrolę ECM jest zaktualizowana wersja systemu opadowych podwójnych przepustnic Suzuki Dual Throttle Valve (SDTV), który zawsze był częścią legendy motocykla GSX-R. System SDTV pomaga zapewnić efektywne spalanie i płynne zmiany mocy. Dziesięciootworkowe wtryskiwacze paliwa optymalnie atomizują paliwo, co zapewnia wysoką sprawność spalania i ogranicza zużycie paliwa. Dawka wtryskiwanego paliwa jest dodatkowo korygowana w zależności od sygnałów czujnika tlenu w spalinach oraz czujnika ciśnienia powietrza dolotowego, co pozwala na kolejne zwiększenie sprawności spalania i czystości spalin. Układ wydechowy ma konfigurację 4-2-1 i jest wyposażony w połączenia równoważące ciśnienie pomiędzy rurami cylindrów 1 i 4 oraz 2 i 3. Takie rozwiązanie przyczynia się do poprawy charakterystyki silnika na niskich i średnich obrotach, poprzez łagodzenie skoków ciśnienia w kanałach wydechowych. Układ wyposażono w komorę wydechową umieszczoną za połączeniem rur prowadzących z poszczególnych cylindrów i ukształtowaną tak, by wypełniała miejsce pod silnikiem. Dzięki zastosowaniu tej komory, ograniczono rozmiary tłumika i uzyskano spójny, zgrabny wygląd tylnej części motocykla. Układ wyposażono w katalizator oczyszczający spaliny, dzięki czemu motocykl spełnia ostre wymogi normy Euro 3. W układ wydechowy wbudowano system Suzuki Exhaust Tuning (SET). W jego skład wchodzi zawór motylkowy sterowany silnikiem elektrycznym. Stopień otwarcia zaworu zależy od obrotów silnika, pozycji manetki przepustnicy i załączonego biegu. System SET kontroluje w ten sposób fale ciśnienia wydechowego w celu poprawy spalania przy niskich obrotach.



Przekrój silnika



Tłok i pierścienie tłokowe



Korpus przepustnicy SDTV



Półokrągły kształt chłodnicy



Chłodzona cieczą chłodnica oleju



SET Przekrój zaworu



Bezkompromisowy sportowy roadster wyposażony w zaawansowany system kontroli trakcji.

Stworzona na tor wyścigowy technologia daje większą pewność i swobodę w różnych warunkach i sytuacjach na drodze.

Jedź spokojnie.

Jedź dynamicznie.

Jedź tam, dokąd masz ochotę.

Masz wszystko pod kontrolą.

Rozważ to. Na zimno

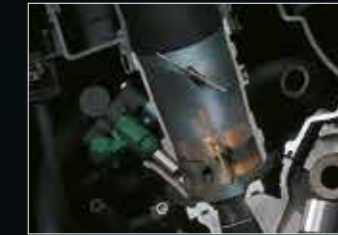
System kontroli trakcji z 3 trybami pracy

Zaawansowany system kontroli trakcji firmy Suzuki umożliwia kierowcy pewniejsze operowanie manetką przyspieszenia w zmiennych warunkach drogowych. Dzięki temu można cieszyć się sportową jazdą z większą swobodą, bez stresu i zmęczenia.

System stale monitoruje prędkość przedniego i tylnego koła, położenie przepustnicy, pozycję wału korbowego i załączony bieg przekładni 250 razy na sekundę, dzięki czemu możliwe jest natychmiastowe obniżenie mocy silnika, gdy tylko zostanie wykryty uślizg jednego z kół. Moc silnika kontrolowana jest poprzez sterowanie kątem wyprzedzenia zapłonu.

System kontroli trakcji pozwala to na płynną, przewidywalną regulację mocy silnika, która nie ogranicza sportowych wrażeń z jazdy. Kierowca może wybierać spośród trzech trybów pracy systemu lub go wyłączyć, zależnie od warunków drogowych i własnych preferencji. Tryby pracy różnią się poziomem czułości systemu. Tryb 1 jest odpowiedni do sportowej jazdy przy minimalnej pomocy systemu kontroli trakcji. Tryb 3 oferuje maksymalną kontrolę trakcji pożądaną w czasie jazdy w złych warunkach drogowych. Tryb 2 zapewnia optymalny poziom czułości w typowych warunkach drogowych.

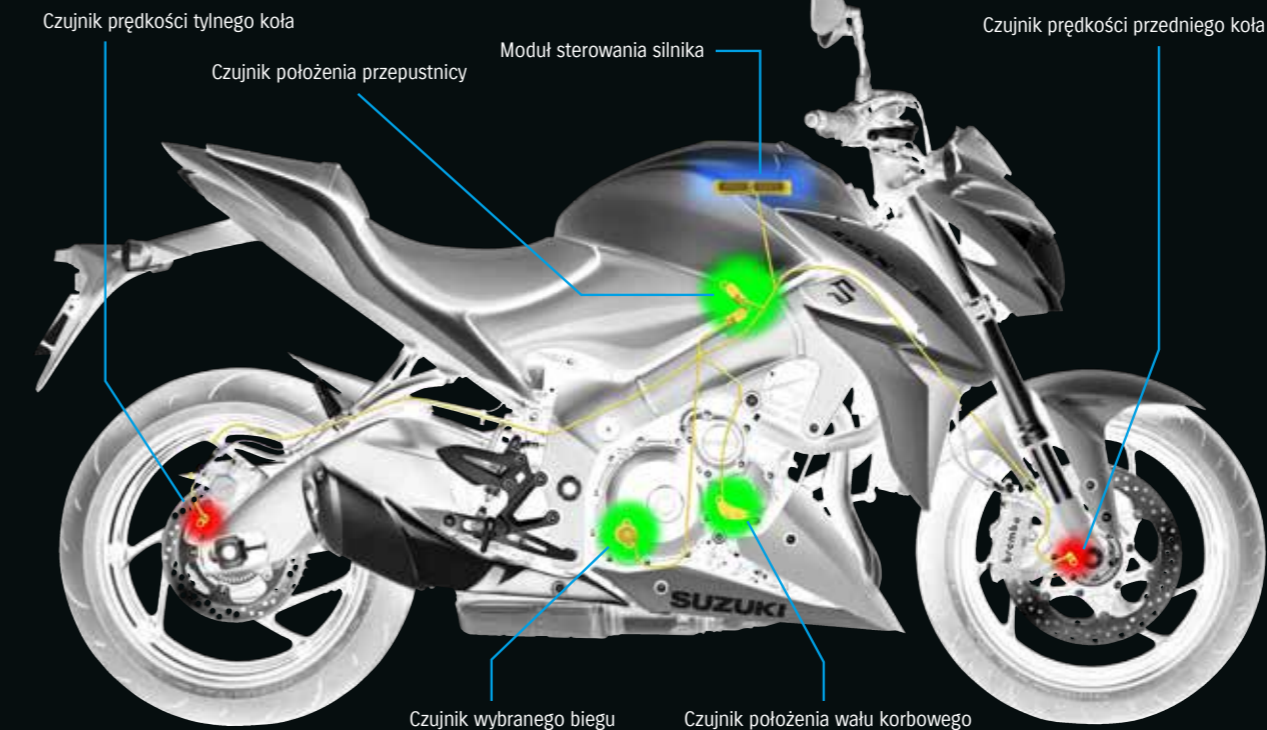
Uwaga: system kontroli trakcji nie zastępuje kontrolowania przez kierowcę stopnia otwarcia przepustnicy w żadnych warunkach drogowych. System ten nie może zapobiegać utracie przyczepności przy zbyt szybkim wchodzeniu w zakręty lub przy hamowaniu. System nie ma też wpływu na przyczepność przedniego koła.



Obudowa przepustnic



Moduł sterowania silnika



Opis trybów pracy systemu kontroli trakcji

Tryb	Wskaźnik systemu kontroli trakcji	Poziom czułości systemu kontroli trakcji	Zastosowanie w warunkach
Syst. wyłączony		-	-
1		Low	Jazda sportowa, dobre warunki drogowe
2		Middle	Jazda miejska, normalne warunki drogowe
3		High	Śliska / mokra lub chłodna nawierzchnia

MÓWIĄC SERIO: SAMA RADOŚĆ

Podwozie zaprojektowano od nowa.
Hamulce wykonano w technologiach stosowanych w wyścigach motocyklowych.
To wszystko jest częścią lekkiego pakietu, który nadaje nowe znaczenie koncepcji zwinności w realnym ruchu drogowym.
Spróbuj tego na miejskich ulicach.
Spróbuj tego na górskich zakrętach.
Sprawdź na autostradzie.
Wszędzie, dokąd pojedziesz, będziesz miał niezłą zabawę.

Podwozie na normalne drogi

Nowo stworzone podwozie charakteryzuje się zwartością i lekkością konstrukcji, zapewniając GSX-S1000 zwinność, a kierowcy radość jazdy na motocyklu. Podwozie konstruowano z myślą o charakterystykach najlepszych w realnych warunkach eksploatacyjnych na wszystkich rodzajach dróg – od miejskich uliczek, po kręte, górskie szlaki. Rama motocykla ma za zadanie zapewnić łatwe prowadzenie i wzorowe trzymanie się drogi. Główna część ramy biegnie prosto od główki ramy do punktu mocowania tylnego wahacza. Jest to rozwiązanie idealne, pozwalające na jednoczesne uzyskanie wysokiej sztywności i małej masy ramy. Ramę projektowano, posługując się analizą komputerową metodą elementu skończonego (MES), co pozwoliło zredukować jej masę w porównaniu do obecnie produkowanego modelu GSX-R1000. Wahacz wykonany ze stopu aluminium wywodzi się wprost z obecnie produkowanego modelu GSX-R1000. Jego wysoka sztywność i wytrzymałość zapewnia świetne trzymanie się drogi i wygląd motocykla klasy Superbike. Zoptymalizowano pozycję kierowcy, by zapewnić mu większy komfort, zwiększono miejsce styku kolan z nadwoziem, dbając o relaksującą ergonomię jazdy, a w połączeniu z małą wysokością siedzenia (815 mm od podłoża), ułatwiono kierowcy pewne i łatwe oparcie stóp na ziemi. Nowy, odwrócony widelec KYB o średnicy goleni 43 mm służy sportowej, ale jednocześnie komfortowej jeździe. Widelec ma pełną regulację napięcia wstępnego sprężyn oraz siły tłumienia. Nowo zaprojektowane, sześcioramienne, odlewane z aluminium obręcze kół są lekkie, zapewniają świetne prowadzenie motocykla i sportowy wygląd. Opony radialne Dunlop (D214F z przodu i D214 z tyłu) gwarantują znakomitą przyczepność w warunkach sportowej jazdy.



Wysokowydajne technologie w układzie hamulcowym

GSX-S1000 ma najlepsze z dostępnych, monoblokowe, montowane promieniowo przednie zaciski hamulcowe Brembo – takie same jak stosowane w motocyklu GSX-R1000, model 2014. Zaciski wyposażono w cztery przeciwległe tłoczki o średnicy 32 mm. Współpracują one z podwójnymi pływającymi tarczami hamulcowymi o średnicy 310 mm, co gwarantuje bardzo wysoką skuteczność hamowania. System zapobiegający blokowaniu kół przy hamowaniu (ABS) pozwala kierowcy utrzymać kontrolę nad kierunkiem jazdy, nawet podczas gwałtownego hamowania. System monitoruje prędkość kół 50 razy podczas każdego obrotu koła i dobiera (ogranicza) siłę hamowania zależnie od przyczepności koła do nawierzchni. Moduł sterujący ABS charakteryzuje się lekką i zwartą konstrukcją, co pomaga zachować zwinność motocykla.

Uwaga 1: w niektórych warunkach drogowych, takich jak mokre, luźne lub nierówne nawierzchnie, droga hamowania pojazdu z systemem ABS może być dłuższa, niż w przypadku pojazdu bez tego systemu. ABS nie może zapobiec poślizgowi kół podczas hamowania na zakrętach.

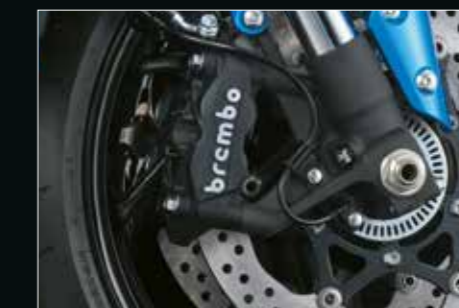
Uwaga 2: system ABS stanowi wyposażenie motocykla tylko w wersji GSX-S1000 ABS.



Widelec przedni



Zawieszenie tylne



Zacisk hamulcowy



Moduł ABS (tylko dla wersji GSX-S1000F ABS)

DRAPIEŻNA STRONA MOCY

Bezkompromisowy sportowy roadster.

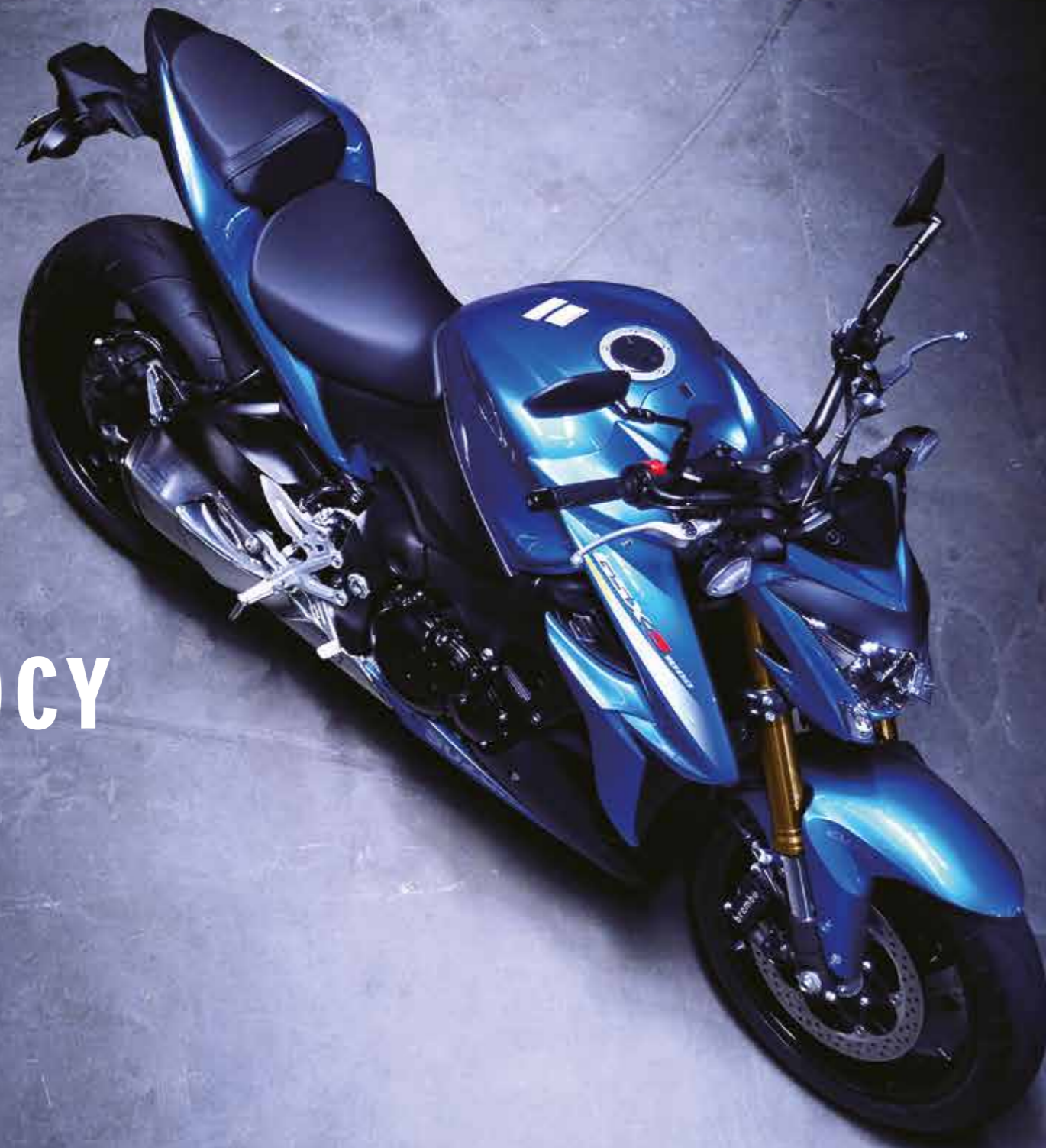
Przyczajony i muskularny.

Zawsze gotowy, by ruszyć na Twój rozkaz.

Na pierwszy rzut oka może się wydawać, że to Superbike.

Patrząc na szczegóły zobaczysz znacznie więcej.

Zobaczysz dziką stronę bestii.



Naga agresja w zupełnie nowej formie

GSX-S1000 ma wyglądać dziko, twardo i agresywnie – a jednocześnie musi zapewniać kierowcy komfort w każdych warunkach. Ogólny kształt motocykla przywołuje przyczajoną bestię. Światła pozycyjne w wykonaniu w technice LED przypominają jej kły. Połączenie czarnego tworzywa sztucznego i elementów lakierowanych podkreśla asertywny, sportowy charakter motocykla. Kierownica Renthal Fatbar wykonana jest z aluminium o zmiennym przekroju, co pozwoliło zwiększyć jej sztywność oraz zredukować masę i drgania w czasie jazdy. Kierownicę wykończono w matowej czerni i zaopatrzono w logo Renthal w jej centralnej części, podkreślając w ten sposób klasę detalu i motocykla. Kształt siedzenia jest dostosowany do sportowej jazdy motocyklem. Łatwo się na tym siedzeniu przesuwają, a jednocześnie materiał siedzenia gwarantuje dobrą przyczepność. Tylne światło zespolone zbudowano w technice LED, co w porównaniu z konwencjonalnym, żarówkowym oświetleniem, zapewnia lepszą widoczność i większą trwałość.



Światło przednie zespolone



Renthal Fatbar



Tylne światło LED



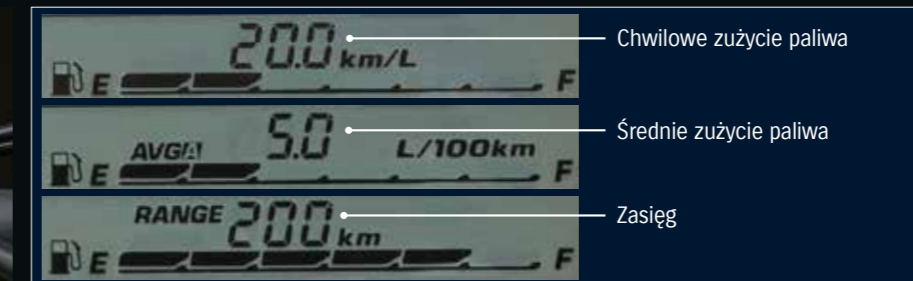
Seat



Undercowl

Wielofunkcyjny zestaw wskaźników

Cały zestaw wskaźników przyjął formę lekkiego ekranu LCD o regulowanej jasności. Jego wskazania obejmują prędkościomierz, obrotomierz, licznik przebiegu, dwa liczniki przebiegów dziennych, wskaźnik przełożenia, temperaturę cieczy chłodzącej, temperaturę otoczenia, zasięg, średnie zużycie paliwa, chwilowe zużycie paliwa, poziom paliwa, tryb kontroli trakcji i zegarek. Białe podświetlenie zapewnia łatwy odczyt w czasie jazdy nocnej. Po bokach ekranu umieszczono wskaźniki LED z kontrolkami kierunkowskazów, świateł drogowych, kontrolkę niesprawności, ABS, kontroli trakcji, przełożenia neutralnego oraz temperatury cieczy i ciśnienia oleju.





ZAPROSZENIE DO CZYSTEGO SPORTU

GSX-S1000 to przełomowa konstrukcja.

Roadster w formie nakeda z agresywnym, nowym wyglądem.

Wywodzący się z supersportowej legendy.

Ze zwinnością i komfortem niezbędnymi na co dzień.

Zobacz sportowy motocykl w nowym świetle.

Na miejskich ulicach i na dalekich autostradach
zaznaj czystego sportu.



YSF: Metallic Triton Blue



AV4: Glass Sparkle Black / Candy Daring Red



PGZ: Metallic Mat Fibroin Gray

Specyfikacja

Długość całkowita	2,115 mm
Szerokość całkowita	795 mm
Wysokość całkowita	1,080 mm
Rozstaw osi	1460 mm
Prześwit	140 mm
Wysokość siedzenia	810 mm
Masa własna	209 kg
Typ silnika	4-suwowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, DOHC
Średnica x skok tłoka	73.4 mm x 59.0mm
Pojemność skokowa	999 cm ³
Stopień sprężania	12.2 : 1
Układ zasilania	Wtrysk paliwa
Moc maksymalna	107kW (145 KM) / 10,000 obr./ min
Maksymalny moment obrotowy	106Nm / 9,500 obr./min

Rozrusznik	Elektryczny
Układ smarowania	Mokra miska olejowa
Skrzynia biegów	6-stopniowa
Zawieszenie	Przód: Widelec teleskopowy, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe Tył: Typ łącza, sprężyny śrubowe, tłumienie olejowe
Nachylenie widelca	25° / 100 mm
Hamulce	Przód: Podwójny tarczowy Tył: Tarczowy
Opony	Przód: 120/70ZR17M/C (58W), bezdętkowe Tył: 190/50ZR17M/C (73W), bezdętkowe
Zapłon	Elektroniczny (tranzystorowe)
Zbiornik paliwa	17 L
Zbiornik oleju	3.4 L

