



Way of Life!

GSX-R 1000/R



12 títulos em 15 anos

Campeonato Mundial Endurance



8 vitórias em 15 anos

24 horas de Le Mans



10 títulos em 15 anos

CAMPEONATO AMA SUPERBIKE



11 vitórias em 15 anos

ENDURANCE Bold' or 24 horas

Apresentando a nova GSX-R1000 ABS e GSX-R1000R ABS.

Foram três décadas e mais de um milhão de modelos vendidos desde a chegada da linha GSX-R.

Mais de 15 anos desde que a GSX-R1000 abriu a classe das motos esportivas para o público.

Agora, a 6ª geração da GSX-R1000R ABS incorpora o trabalho da vida dos engenheiros da Suzuki que são apaixonados por ela e, também, seu lugar na história da motocicleta. Homens que adoram pilotar e competir estão decididos a recolocar a GSX-R1000R ABS de volta ao seu trono, como sendo "O Rei das Motos Esportivas".

É a mais potente, de maior aceleração e o conjunto mais ajustado já construído na linha GSX-R.

É também a mais compacta, mais aerodinâmica e de melhor dirigibilidade das GSX-R1000, com uma resposta de aceleração mais suave e uma melhor eficiência de combustão. Com um sistema de gerenciamento de motor eletrônico extremamente eficaz, que não requer um diploma em engenharia para entender e não precisa de um esquadrão de técnicos de informática para fazer funcionar.

Acima de tudo, é uma GSX-R. Criada para correr bem e ser confiável, desenvolvida para fazer de todos, os melhores pilotos. Projetada utilizando a experiência adquirida ao longo de mais de 30 anos de domínio em produção de motos de Superbike, Superstock e Corridas de Endurance por todo o mundo, combinada à nova tecnologia que foi desenvolvida com propriedade no Campeonato Mundial de MOTOGP. É a mais avançada e excitante Suzuki GSX-R da história, com um novo visual agressivo para combinar.

O coração de uma moto de corrida bate em cada GSX-R1000 ABS e GSXR1000R

ABS, entregando um convite: Domine as pistas de corrida.



Domine as pistas de corrida



Design totalmente novo e integrado

Começou com um objetivo: Recuperar a liderança das GSX-R1000 como motos esportivas de desempenho.

A discussão começou aí. As capacidades fundamentais que fazem uma ótima moto esportiva foram destiladas em três palavras: Correr. Curvar. Frear. Faça com que a nova GSX-R1000R ABS corra melhor, curve melhor e freie melhor do que qualquer outra moto superesportiva.

Corra: Um motor totalmente novo, mais compacto e mais leve, com potência líder da classe, entrega de forma suave e controlável em toda a ampla faixa de RPM, igualmente adequada para pilotar em curvas de pistas de corrida ou acelerar sem esforço em uma via pública.

Curve e Freie: Projeto de um chassi totalmente novo, mais

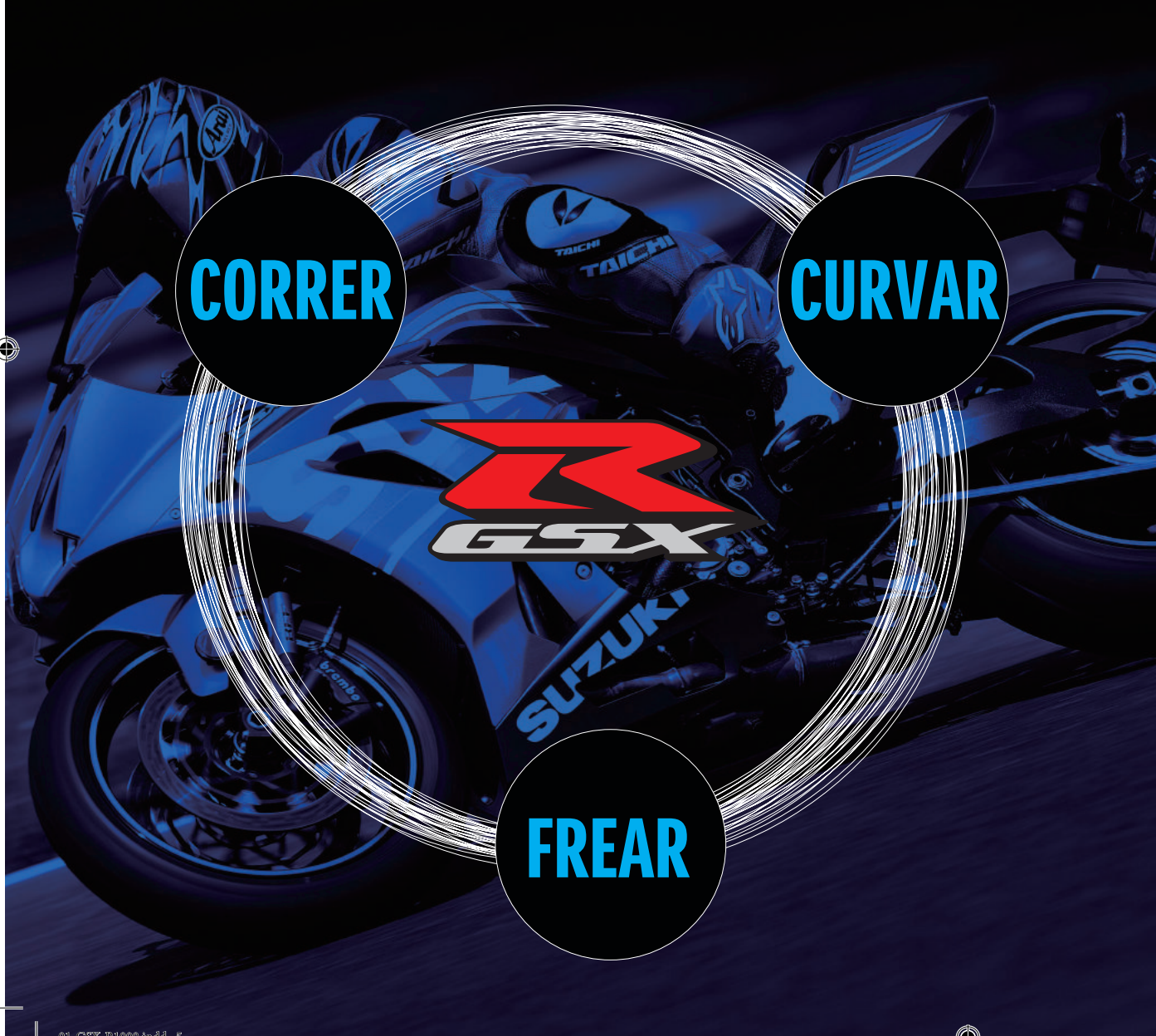
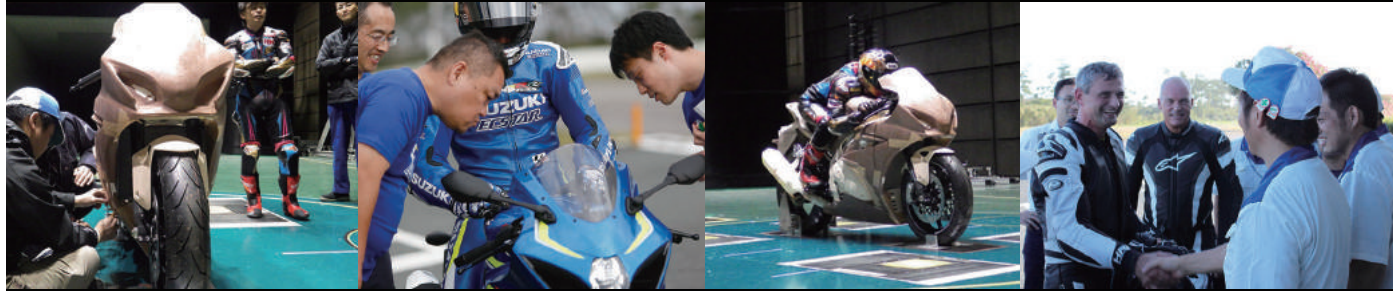
compacto, que ofereça uma manobrabilidade ágil com excelente sensação de frenagem, útil tanto para frenagens bruscas em pistas de corrida, quanto para frenagens em trechos mais curtos como estradas do interior. Foram adicionados eletrônicos avançados que não são muito complicados de se utilizar, além da carenagem com aerodinâmica refinada que reduz o arrasto em altas velocidades nas pistas de corrida e melhora o conforto do piloto em passeios rápidos nas ruas.

Em suma, foi desenvolvida uma nova e incomparável combinação de confiabilidade, durabilidade, usabilidade e desempenho geral, com excelente potencial para corridas, em um pacote que funciona muito bem para os pilotos de rua e pilotos de track-day, pilotos amadores e profissionais. O trabalho está nos detalhes. As dimensões, formato e

posicionamento do motor afetam a distância entre os eixos, o comprimento da balança e a manobrabilidade geral, bem como o espaço disponível para o tanque de combustível, a caixa do filtro de ar, os dutos de admissão do ar e a largura da própria armação do chassi. O design do chassi também pode influenciar no projeto do design do motor, no volume e posicionamento, incluindo o ângulo do cilindro e o ângulo descendente do corpo de injeção.

Deixando a abordagem do Design Integrado da Suzuki com uma equipe dedicada de engenheiros talentosos, chassi, eletrônicos e aerodinâmicos, que trabalham juntos no design geral de uma moto esportiva dominadora.





A high-action photograph of a motorcycle racer leaning into a turn on a racetrack. The rider is wearing a blue and white helmet with 'Arai' branding, a blue and yellow racing suit with 'TAICHI' and 'SUZUKI' logos, and blue boots. The motorcycle is a blue Suzuki GSX-R1000R, featuring prominent white 'SUZUKI' and 'GSX-R' branding. The background is a blurred green landscape and a white track barrier, conveying a sense of speed.

Motor compacto entregando ainda mais potência

GSX-R1000R

A equipe de design rapidamente estabeleceu os objetivos básicos do design do motor. O novo motor deveria girar mais e ter uma potência máxima maior, enquanto mantendo uma excelente potência e dirigibilidade em baixas e médias rotações. Seria um motor de quatro cilindros em linha compacto e leve, DOHC com correntes de comando e quatro válvulas de titânio por cilindro ajustadas em ângulos estreitos, com uma melhor relação diâmetro/curso, com um giro do motor mais alto e uma taxa de compressão também mais alta.

Os detalhes começaram com o diâmetro e curso de 76mm x 55,1mm e 999,8 cm³ de deslocamento. Seguido por um novo conjunto de válvulas, desenvolvido durante as competições de MotoGP, utilizando uma parede mais fina do cabeçote e comando de válvulas ocos e mais leves, com novos balanceiros iguais aos da F1. Cada balanceiro é 6 gramas mais leve do que os balanceiros convencionais (10 gramas vs. 16 gramas), e por causa de cada balanceiro estar em um eixo fixo, sua massa móvel é de apenas 3 gramas. Uma massa móvel leve permite a rotação do motor e a abertura de válvulas a serem aumentadas, melhorando a resposta e controle da válvula. Cada balanceiro da GSX-R1000R ABS é projetado com base nos balanceiros utilizados atualmente na moto de corrida GSX-RR na MotoGP, incluindo um revestimento DLC para aumentar a durabilidade.

Balanceiros posicionados entre as válvulas e os levantes do comando de válvula são, por natureza, mais espessos que os convencionais. Para minimizar o aumento resultante na altura total da cabeça do pistão, os retentores de mola de válvula de alumínio convencionais foram substituídos por retentores de mola de válvula de aço mais finos.

As válvulas do escapamento são agora feitas de titânio em vez de aço, são ligeiramente menores (medindo 24mm em vez de 25mm) e são mais leves (8 gramas cada). A redução do peso das válvulas de escape contribuiu para o novo motor ter a habilidade de girar em altas rotações de forma mais duradoura e válvulas de admissão de titânio um pouco mais espessas (31,5mm em vez de 30mm), ajudam a aumentar a potência em altas rotações. Porém explorar a maior velocidade do motor para gerar mais potência em altas rotações, sem afetar a entrega de potência em baixas e médias rotações, tem se mostrado um desafio. O tempo da válvula necessário para um maior pico de potência, também reduz a entrega de potência em média e baixa RPM.



Sistema de Ampla Potência

Os sistemas Suzuki Racing VVT (SR-VVT) – Comando de Válvula Variável, Suzuki Exhaust Tuning-Alpha (SET-A) – Válvula de Controle de Fluxo de Gases do Escapamento e Suzuki Top Feed Injector (S-TFI) – Injeção Eletrônica com Injetor Secundário Superior da Suzuki se combinam para criar o Sistema de Ampla Potência, aumentando o desempenho em alta RPM, sem reduzir a entrega de potência em baixas e médias rotações. O resultado é uma potência forte e linear e uma aceleração aprimorada ao longo da faixa de RPM.

A solução foi o Sistema Suzuki Racing Variable Valve Timing (SR-VVT) – de Comando de Válvula Variável da Equipe de Corrida da Suzuki, desenvolvidos na MotoGP. Ao contrário dos complicados sistemas utilizados por outros fabricantes, o sistema SR-VVT é mais simples, compacto e leve. O sistema é incorporado à engrenagem do comando de válvulas de admissão e a placas guias adjacentes, utilizando 12 esferas de aço, posicionadas entre canaletas inclinadas da engrenagem do comando de válvulas de admissão e canaletas retas na placa de guia fixada diretamente ao comando de válvulas. À medida que a força centrífuga move as esferas para fora em altas rotações, as canaletas se alinham, rotacionando a posição da engrenagem do comando em relação ao comando, retardando o tempo de admissão do comando, adicionando uma potência significativa em alta rotação.

A beleza do sistema SR-VVT está em sua simplicidade compacta, leveza, confiabilidade e perfeita na operação. Por mais de uma década, os pilotos não conseguiram perceber quando o tempo de válvula era alterado. O que eles conseguiram perceber foi um significativo aumento na potência em alta rotação, sem sacrificar em baixa ou média. E o sistema é incorporado em peças existentes, não ocupa espaço adicional no motor, com um aumento de peso mínimo.



Mecanismo VVT

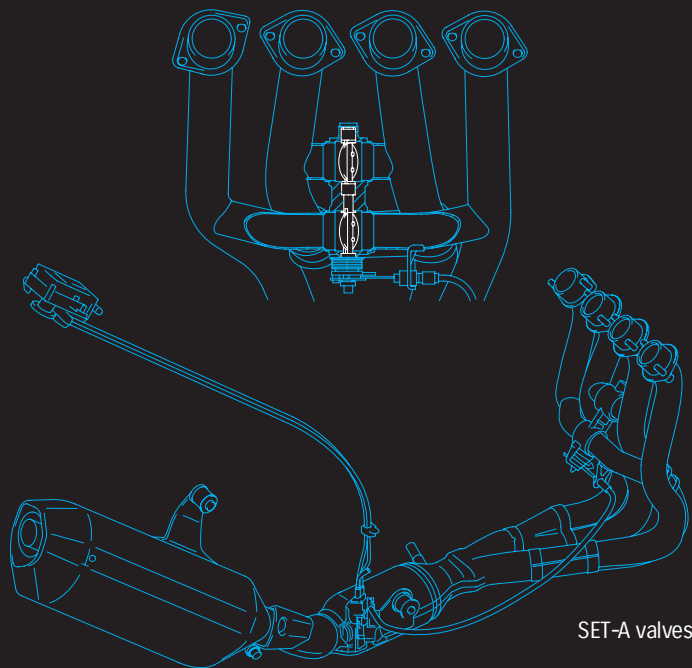


VVT em baixa RPM

VVT em alta RPM

O novo Suzuki Advanced Exhaust System (S-AES) - Sistema Avançado de Escapamento da Suzuki 4-em-2-em-1 de aço inoxidável com parede fina da nova GSX-R1000/R ABS também foi projetado para aumentar a entrega de potência em altas rotações sem reduzir a potência em médias e baixas. O modelo GSX-R1000/R ABS utiliza há muito tempo um servo-operador Suzuki Exhaust Tuning (SET) - Preparação de Escapamento da Suzuki com uma válvula integrada no meio do tubo para ajudar a maximizar o torque ao longo da faixa de RPM ao otimizar a pressão reversa, essa válvula é controlada com base nas rotações do motor, na posição do acelerador e na marcha engatada.

Um cano de balanceamento conecta os canos de escapamento dos cilindros # 1 e # 4 e outro tubo de balanceamento conecta os cilindros # 2 e # 3, um design que normalmente aumenta a potência em alta ao custo de reduzir a potência e, baixas e médias. Os engenheiros da Suzuki adicionaram válvulas SET-A em cada cano de escapamento, que permanecem fechadas para aumentar a potência em baixa e média rotação, e então se abre em altas rotações para adicionar uma potência significativa.



GSX-R1000R

Cada pistão forjado de alumínio possui saias curtas e cortes laterais que reduzem o peso e o atrito. O pino do pistão recebeu um tratamento superficial superendurecido que também ajuda na redução de atrito, a cabeça do pistão foi moldada cuidadosamente para aumentar a taxa de compressão e a eficiência de combustão. O anel de compressão superior com formato de "L" é empurrado contra a parede do cilindro através da pressão gerada pela combustão, reduzindo a pressão de bombeamento de ar causada no cárter e melhorando a vedação. O anel de controle de óleo recebeu um tratamento superficial de nitrito de cromo, que é mais duro e deslizante do que outros cromos convencionais, reduzindo o atrito, aumentando a durabilidade e também melhorando a vedação.

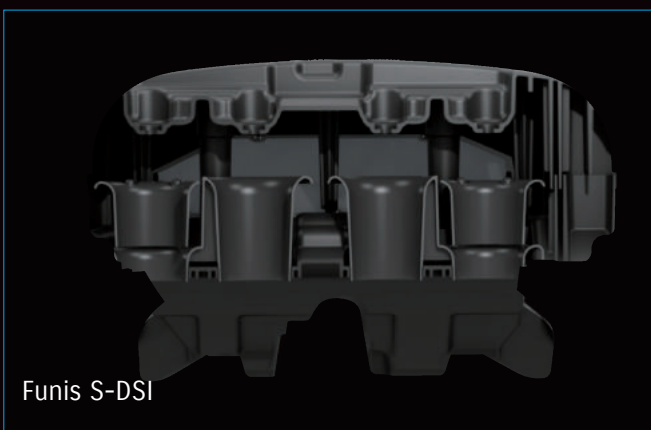
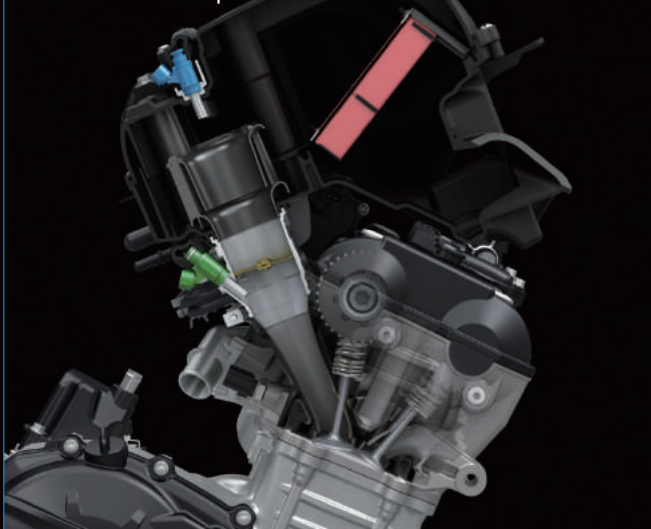
Os pistões são conectados por bielas de liga de aço cromomolibdênio com tratamento superficial de carbono que propiciam melhorias na rigidez e durabilidade. Os cilindros são integrados à carcaça superior do motor e são banhados internamente em cromo-duro com uma fórmula da Suzuki, feito em níquel, fósforo, silício e carboneto, conhecido como SCEM (material eletroquímico composto da Suzuki), tecnologia comprovada em pistas de corridas, reduzindo o atrito e melhorando a transferência de calor, durabilidade e vedação do anel.

Janelas inferiores de transferência de gases entre os cilindros (abaixo do limite inferior do curso do pistão) permitem que o ar abaixo de cada pistão que está descendo, rapidamente flua para o cilindro vizinho que está subindo. As janelas de transferência minimizam a pressão interna da carcaça do motor e a resistência do movimento de descida dos pistões, reduzindo a perda de energia mecânica e contribuindo para uma melhor vedação do anel.

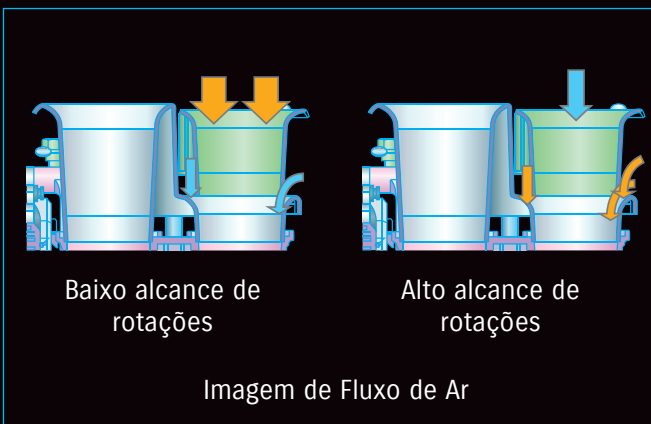
O design cuidadoso das passagens internas aumentou a taxa com que o líquido de arrefecimento flui através do cabeçote e melhora drasticamente a transferência de calor. Um novo radiador com alta capacidade, equipado com duas ventoinhas elétricas, ajuda a tornar o sistema de arrefecimento mais eficiente, mesmo com um volume menor de líquido no sistema, contribuindo para a redução de peso.

A transmissão de seis velocidades e com relações de marchas próximas, possui a mesma relação do modelo antigo e eixos posicionados verticalmente que reduzem o comprimento total do motor. Porém, as embreagens foram redesenhadas para suportar o aumento da potência. O novo Suzuki Clutch Assist System (S-CAS) – Sistema de embreagem assistida da Suzuki utiliza um disco de pressão integrado a um comando de rampas e cames. O projeto do S-CAS reduz automaticamente a pressão nos discos da embreagem durante uma desaceleração, redução de marcha e frenagens bruscas em pistas de corrida. O sistema também reduz o deslizamento dos discos da embreagem através do aumento da pressão mecânica nos discos durante a aceleração, possibilitando o uso de molas em embreagem mais leves, deixando o manete da embreagem ainda mais leve e suave de se pressionar.

Filtro de Ar e corpo do acelerador



Funis S-DSI



Baixo alcance de rotações

Alto alcance de rotações

Imagem de Fluxo de Ar

Corpo de injeção controlado por fios

Os novos corpos de injeção são 19mm mais curtos, simples, mais leves e compactos do que no modelo anterior, com diâmetro maior (46mm x 44mm). Cada corpo injetor possui uma única válvula, controlada por um avançado sistema de controle motorizado eletrônico, e cada cilindro é alimentado por dois bicos injetores dotados cada um com 10 jatos spray que proporcionam atomização ultrafina do combustível. Um dos injetores é montado em um ângulo extremamente íngreme no corpo de injeção, que funciona a todo momento durante a operação do motor.

Um segundo injetor - também conhecido como Top Feed Injector (TFI) - Injetor de Combustível Superior - está montado no topo da caixa de filtro de ar, proporcionando um jato direto a câmara de combustão, diretamente sobre cada corpo de injeção, através do funil de admissão de ar, que opera em altas rotações. O injetor TFI entrega combustível adicional e melhora o padrão de spray desenvolvido para aumentar a eficiência de combustão, resposta do acelerador e a potência em alta.

Sistema de Admissão Suzuki de Dois Estágios (S-DSI)

O novo sistema S-DSI oferece vantagens com funis de admissão de ar em comprimento variável sem peso extra, complexidade ou custo. Os funis S-DSI utilizam um novo design de funis empilhados e desenho de duplo estágio, com um longo funil posicionado sobre um curto funil e com um espaço entre eles.

Os funis S-DSI de duplo estágio são montados nos cilindros #1 e #4 e os funis convencionais montados nos cilindros #2 e #3. Os funis convencionais são mais curtos e são melhores para alta rotação, e os funis convencionais mais longos são melhores para a faixa baixa e média de rotação. Graças à física do fluxo de ar, os funis S-DSI fornecem o melhor de dois mundos, agindo como um funil mais longo em baixas e médias rotações e agindo como um funil mais curto em RPM mais altas.

Em faixas de baixa e média rotação, a maior parte do ar flui através dos funis longos e superiores para dentro dos funis curtos, aumentando a potência em baixa e média faixa de RPM. Em altas rotações, maior fluxo de ar flui em torno da base do funil longo superior e entra diretamente no funil curto inferior, aumentando a potência em alta rotação. Utilizando dois funis S-DSI e dois convencionais, é possível produzir ampla faixa de potência e transição quase imperceptível entre baixa, média e alta faixa de RPM.

Unidade de Controle de Movimento (IMU) Avançada

A Unidade de Controle de Movimento (IMU) avançada de gerenciamento do motor é operada por um ECM (Electronic Control Module - Módulo de Controle Eletrônico) de dois processadores com 32 bits. A medida que o piloto acelera a moto, a ECM realiza leituras da posição do acelerador, posição do virabrequim, as rotações do motor, posição da marcha, a velocidade da roda dianteira e traseira, a posição do IMU e a quantidade de oxigênio no escapamento.

O sistema abre ou fecha as válvulas de borboleta do corpo do acelerador e aumenta ou reduz a quantidade de combustível injetado, para maximizar a velocidade de carga de admissão e produzir a combustão mais eficiente e completa possível. O resultado é uma resposta de aceleração mais linear, juntamente com mais potência, torque e emissões reduzidas em toda a gama de rotações.

Sensor IMU para Controlar o Movimento da Motocicleta

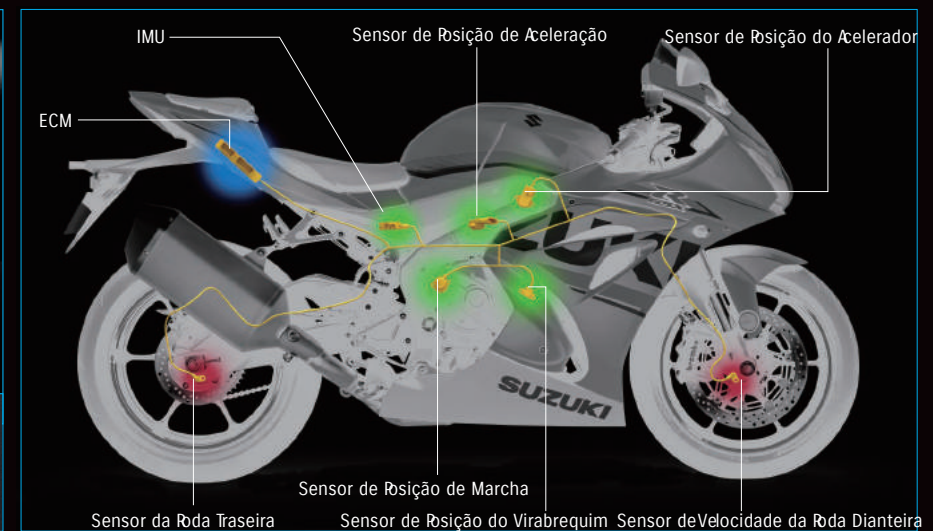
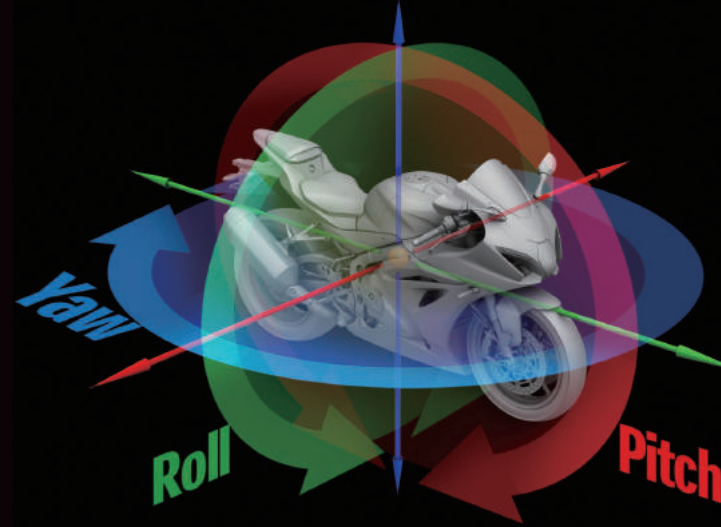
O monitoramento desses movimentos da motocicleta em tempo real permite que o controle de tração, frenagem e em curvas seja mais preciso e eficaz. A Unidade de Controle de Movimento (IMU) da GSXR1000R ABS é um produto de engenharia avançada, desenvolvido nas competições de MotoGP.

Seletor de Modo de Pilotagem da Suzuki e Sensor de Movimento TCS (Sistema de Controle de Tração)

Utilizando o botão de S-DMS no guidão esquerdo, o piloto pode selecionar três configurações diferentes de mapeamento e entrega de potência, projetados para combinar a entrega de potência em diferentes condições do ambiente, como andar em diferentes pistas, ou em estradas estreitas e sinuosas ou em áreas urbanas, no trânsito, em rodovias abertas e retas. O piloto pode mudar o modo de potência enquanto conduz.

Nota: a potência total está disponível nos três modos. O sistema S-DMS funciona com o Motion Track TCS System - Sistema Sensor de Movimento TCS em 10 níveis, oferecendo ao piloto uma grande variedade de opções de entrega e controle de potência.

IMU / 6 direções, ao longo de 3 eixos



Sensor de Movimento TCS (Sistema de Controle de Tração)

O avançado Motion Track TCS - Sensor de Movimento TCS da Suzuki permite que o piloto escolha 10 níveis diferentes de intervenção de controle de tração, dependendo das condições da estrada ou pista de corrida, bem como preferências e experiências pessoais. A entrega de potência e a intervenção no nível TCS podem ser alterados durante a condução.

O Motion Track TCS - Sensor de Movimento TCS monitora continuamente a velocidade da roda dianteira e traseira, a posição do acelerador, a posição do virabrequim, a posição da marcha e o movimento da motocicleta reduz rapidamente a potência do motor quando uma perda de tração é detectada ou prevista. A entrega de potência é controlada pela gestão do ponto de ignição e da posição da válvula do acelerador. O Motion Track TCS - Sensor de Movimento TCS lê o sensor de entrada a cada 4 milissegundos (0,004 segundos), para uma resposta precisa. E, utilizando a entrada do IMU (Unidade de Medição Inercial), o ECM pode calcular o movimento da motocicleta em 6 direções (ao longo de 3 eixos), Inclinação Frontal (Frenagem e Aceleração), Inclinação Lateral (Curvas) e Direção (Virar para Esquerda e Direita), para um controle de tração mais preciso.

10 Níveis da intervenção do Sensor de Movimento TCS

O piloto pode escolher entre 10 níveis de intervenção do Sensor de Movimento TCS.

- Os modos 1 a 4 são projetados para pilotagens em pista de corrida; permitem alguma derrapagem da roda traseira na pista de corrida, para pilotos experientes que preferem uma intervenção eletrônica mínima.
- Os modos 5 a 8 são projetados para pilotagem de rua; o Sensor de Movimento TCS intervém mais cedo do que nos modos 1 a 4. Quando a moto atinge um ângulo de inclinação específico, o sistema suaviza a resposta do acelerador e entrega um controle mais suave no punho do acelerador. Quando uma rotação da roda ou deslize é detectada, o sistema reduz imediatamente a potência.
- Os modos 9 e 10 são projetados para condições de estrada escorregadias, e o sistema ativa mais cedo do que em outros modos. O painel de instrumentos indica qual modo foi selecionado e uma luz mostra quando a ação do Sensor de Movimento TCS está ativa.

Assistente de baixo RPM

Ao adotar o novo Sistema de Assistente de Baixo RPM, o motor não "morre" inesperadamente quando estiver saindo com a moto parada ou estiver dirigindo em baixas velocidades. Este sistema aumentará automaticamente o RPM quando o piloto soltar a embreagem ou quando pilotar em baixas rotações, auxiliando assim, frequentemente o trabalho de embreagem ao pilotar em ruas congestionadas e evitando que o motor apague, o que por muitas vezes acontece em motores de alta cilindrada em baixas rotações, que sofrem com tais consequências.

Sistema de Partida Rápida Suzuki

Os botões de partida convencionais precisam ser pressionados pelo piloto até que o motor ligue, mas a nova GSX-R1000 adotou o Sistema de Partida Rápida Suzuki, permitindo que o motor ligue com um único toque do botão. Uma ECM computadorizada verifica o momento em que o motor liga e o mesmo interrompe o motor de partida imediatamente.

Controle de largada (somente GSX-R1000R ABS)

O sistema de controle de largada do modelo GSX-R1000R ABS torna mais fácil para o piloto obter uma boa largada na competição, limitando automaticamente as rotações do motor e melhorando a entrega do torque, enquanto o piloto mantém o acelerador aberto.

Uma vez que o controle de largada é selecionado utilizando um botão no guidão direito, o sistema aciona um mapeamento especial para controlar a abertura da válvula do acelerador e o ponto de ignição. O sistema monitora a posição do acelerador, a posição da válvula do acelerador, as rotações do motor, a posição da marcha, a velocidade da roda dianteira e a velocidade da roda traseira.

No momento da largada, o sistema está configurado para manter o motor em RPM ideal para uma largada efetiva. Uma vez que o manete da embreagem não está acionada, a rotação não é mais limitada, mas a abertura do acelerador é controlada para manter o motor no torque ideal para uma forte aceleração.

O sistema de controle de largada não só ajuda o piloto a obter uma boa largada, mas também ajuda a reduzir a necessidade de desacelerar a moto prematuramente. Faz isso ao trabalhar em conjunto com Sensor de Movimento TCS e controlando a abertura da válvula do acelerador e o ponto de ignição, enquanto monitora a velocidade da roda dianteira e traseira. O sistema de controle de largada desativa automaticamente quando o piloto se desloca para a terceira marcha ou desacelera e acelera novamente a moto.

Sistema Bidirecional de Troca de Marchas Rápida - Quick Shift (somente GSX-R1000R ABS)

O modelo GSX-R1000R ABS também possui um novo Sistema Bidirecional de Troca de Marchas Rápida (Quick Shift), permitindo que o piloto aumente ou diminua as marchas sem utilizar a embreagem ou o acelerador.

O Sistema Bidirecional de Troca de Marchas Rápida (Quick Shift) permite que o piloto aumente rapidamente e suavemente a marcha, sem precisar mexer no acelerador. O sistema interrompe automaticamente a entrega de potência durante um pequeno intervalo de tempo (entre 50 e 75 milissegundos, dependendo do ajuste de sensibilidade), produzindo uma aceleração mais suave e quase ininterrupta.

Para mudanças rápidas e mais suaves de redução de marcha sem apertar a embreagem ou mexer no acelerador, o sistema abre automaticamente as válvulas do acelerador, o suficiente para aumentar as rotações e combinar a velocidade do motor com a relação de transmissão mais próxima.

O Sistema Bidirecional de Troca de Marchas Rápida (Quick Shift) monitora a mudança de marcha, a rotação das engrenagens e as rotações do motor.



Motor e o Chassi



A geração anterior da GSX-R1000R ABS ganhou muitas corridas e títulos de campeonatos nacionais e mundiais. Mas os pilotos profissionais pediram por uma maior sensação da parte dianteira e resposta nas condições de corrida. O teste revelou que reduzir a distância entre o eixo dianteiro e o pivô da balança traseira poderia melhorar a capacidade do piloto de sentir o que o pneu dianteiro estava fazendo durante as curvas acentuadas das pistas de corrida.

Para encontrar o espaço para reduzir a distância do eixo dianteiro do pivô da balança traseira, os engenheiros reduziram de 32 graus para 26 graus o ângulo dianteiro em que os cilindros são inclinados na vertical. Isso fez com que o novo motor fosse mais curto na frente da cabeça do cilindro até a parte traseira do virabrequim e fornecesse o espaço suficiente.

Enquanto isso, o aumento no diâmetro do cilindro fez com que a montagem entre cilindro/cabeçote fosse um pouco mais larga. E o novo desenho das passagens de óleo no cárter tornou o novo motor 6,6mm mais estreito no seu ponto mais largo, contribuindo para uma melhor aerodinâmica.

O novo chassi da GSX-R1000R ABS é mais compacto e mais estreito que o chassi do modelo anterior.

Os engenheiros da Suzuki projetaram uma nova estrutura perimetral de alumínio que é 20mm mais estreita em seu ponto mais largo e pesa 10% menos. É construído em quatro seções soldadas. As duas principais construções do mastro são construídas utilizando molduras internas e estampas externas para otimizar a rigidez de torção, e ligam a coluna de direção à seção traseira, incorporando montagens da parte traseira superior e inferior do motor e placas dos pivôs da balança. O quadro é 60mm maior e mais forte nas montagens na parte traseira do motor, reduzindo a vibração.

O ponto de fixação da parte superior da suspensão traseira foi movido para trás em 48mm e para baixo em 20mm, permitindo que uma equipe de corrida instale um tanque de combustível modificado para eventos de longa distância. O novo subquadro traseiro é feito em alumínio de forma quadrada, reduzindo o peso em 38%. Uma nova balança de alumínio foi apoiada em ambos os lados ao invés de um, para melhorar o equilíbrio de peso e rigidez. Também é 25 mm mais longo do eixo do pivô até a parte traseira, melhorando a sensação em curvas na pista de corrida.

A posição de condução - definida pelo posicionamento relativo dos pés, do assento e do guidão - permanece inalterada. Mas agora é mais fácil para o piloto montá-la, porque o topo do tanque de combustível é 21mm mais baixo e há mais espaço para um capacete quando o piloto está em cima da moto. O tanque de combustível é mais estreito e mais elegante, tornando mais fácil para que o piloto se mova de um lado para o outro e mude rapidamente de direção em uma pista de corrida. Também é mais fácil para o piloto segurar seus joelhos ao entrar em curvas de frenagens bruscas na pista de corrida, e a forma do tanque flui perfeitamente na seção de assento e na traseira.

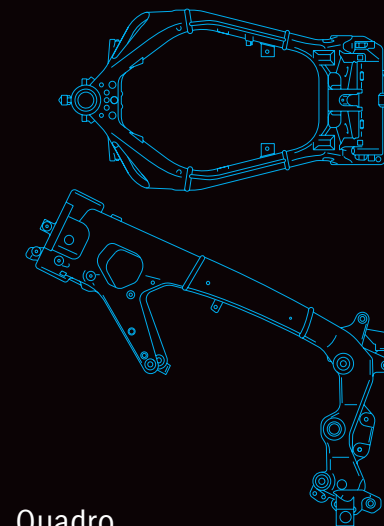


GSX-R1000

Chassi completamente novo, com um quadro mais leve



Quadro e Balança



Quadro

Suspensão Showa testada e aprovada

Os garfos da suspensão Showa BPF (Big Piston Front – Grande Pistão Dianteiro) do modelo GSX-R1000 ABS superam a suspensão das concorrentes. O projeto elimina o cartucho interno utilizado nas suspensões convencionais e, em vez disso, utiliza um pistão de grande diâmetro que corre diretamente por dentro do tubo interno. O design responde bem aos pequenos solavancos com amortecimento de compressão mais efetivo, especialmente durante a frenagem na pista de corrida. Os garfos BPF apresentam retorno, compressão e pré-carga de mola ajustáveis.

O modelo padrão de amortecedor traseiro Showa trabalha com amortecimento e retorno progressivo em link e ambos são ajustáveis em compressão para alta e baixa velocidade, o mesmo para a pré-carga de molas e altura da pilotagem da moto.

O modelo GSX-R1000R ABS vai um passo mais adiante com a mais avançada suspensão Showa BFF - Balance Free Front (Suspensão Sem Folga de Ar) e BFRC lite - Balance Free Rear Cushion Lite (Amortecedor Traseiro Sem Folga de Ar)*, desenvolvidas para competições e agora adaptadas para produção em massa. Ambos melhoram a tração nas curvas, por entregar suave e controlado amortecimento, e fazendo um papel mais eficiente ao lidar com imperfeições da

pista. O sistema BFF iguala (ou equilibra) a pressão de óleo acima e abaixo do pistão sólido ao movimentar-se, empurrando o óleo para fora da bengala (ou amortecedor) e através de circuitos bloqueio que passam para o outro lado do pistão e voltam para a bengala (ou amortecedor). Os circuitos externos de compressão e amortecimento são mais precisos do que as pilhas de válvulas instaladas acima e abaixo do pistão, em outros tipos de garfos e amortecedores, e o controle de amortecimento é “livre” (ou isolado) da influência da pressão desigual. É uma diferença que pode ser sentida na pista de corrida, com os pilotos relatando que é melhor para sentir e controlar, o que lhes permitiram iniciar sua movimentação mais cedo e na aceleração de saída em curvas mais difíceis. Em ambos os modelos, o amortecedor BFR lite trabalha progressivamente em link. Além disso, os garfos BFF e o amortecedor BFR lite são totalmente ajustáveis.

Ambos os modelos possuem um amortecedor de direção automática. O ECM monitora a velocidade da roda e usa um solenoide para mover uma agulha cônica em uma passagem que ajusta o fluxo de óleo, estabilizando a direção em velocidades mais altas e reduzindo a força de amortecimento para uma direção mais leve em velocidades mais baixas.



*Tanto a suspensão, quanto o amortecedor, possuem um sistema hidráulico selado dotado de câmara de expansão com cilindro pressurizado com nitrogênio.

Novos discos Brembo e pinças de montagem radial

Os novos discos de freio Brembo, de aço inoxidável, são 10 mm mais largos em diâmetro, medindo 320mm. Cada disco possui um novo sistema de montagem híbrida, utilizando uma combinação 50/50 de montagem convencional de 5 pinos flutuantes amortecidos por mola e 5 T-Drive Brembo (outra forma de amortecimento) também flutuantes.

As montagens flutuantes do Brembo T-drive são mais leves, mas têm mais área de contato entre o disco e o suporte interno, exigindo menos pontos de contato (10) do que os suportes convencionais sozinhos (12), minimizando o ganho de peso dos discos maiores.

As montagens de T-drive também podem fazer um ruído audível em certas condições. As montagens de pinos de mola convencionais são ligeiramente mais pesadas e produzem uma área de contato menor, mas são mais silenciosas. A combinação no uso de T-Drive e pinos reduz o ruído, além de exigir menos pontos de contato.

Cada pinça de freio dianteira, Monobloco Brembo de montagem radial, da GSX-R1000R ABS possuem quatro pistões de 32mm e trabalham com um cilindro mestre de bomba radial de 19mm. O sistema de freio traseiro utiliza uma pinça de pistão única e um disco de 220mm. O acabamento do manete do freio dianteiro é furado para reduzir a chance de que a pressão causada pelo vento empurre o manete de freio em altas velocidades.

Motion Track Brake System

Os novos modelos GSX-R1000R ABS e GSX-R1000 ABS estão equipados com o novo Sistema de freio em movimento de pista, que funciona com o IMU (Inertial Measurement Unit - Unidade de Medição Inercial).

O IMU monitora constantemente o movimento da motocicleta em 6 direções ao longo de 3 eixos, Inclinação Frontal (Frenagem e Aceleração), Inclinação Lateral (Curvas) e Direção (Virar para Esquerda e Direita). Utilizando a entrada IMU, o sistema de freio em movimento de pista reduz a elevação da roda traseira durante uma frenagem bruta na pista de corrida, e é especialmente eficaz em descidas.

No modelo GSX-R1000R ABS, o sistema também otimiza a pressão do freio quando a motocicleta está inclinada.



Disco de Freio Dianteiro Brembo



Pinça de Freio Dianteiro Brembo

Pneus Radiais Bridgestone RS10 e Novas Rodas de 6 Raios

Novas rodas de alumínio fundido de 6 raios leves, contribuem para o manuseio ágil e aparência esportiva. Os pneus radiais BridText BATTAX RACING STREET RS10 (← RS10) ganharam uma boa reputação em todo o mundo, por produzirem desempenho e durabilidade consistentes em uma ampla gama de condições ambientais.

A nova GSX-R1000R ABS vem com um pneu dianteiro 120/70ZR-17M/C (58W). Um pneu traseiro maior, 190/55ZR17M/C (75W), e foi projetado para trabalhar com o aumento de potência e torque.



120/70ZR17M/C (58W)

190/55ZR17M/C (75W)



GSX-R1000R

Aerodinâmica melhorada

A GSX-R1000R ABS tem uma carenagem inspirada na MotoGP, mais elegante e mais aerodinâmica, projetada para melhorar a manobrabilidade e a velocidade máxima na pista de corrida.

A carenagem dianteira é mais estreita e as orelhas de carenagem remodeladas estão mais próximas do guidão e produzem melhor fluxo de ar em torno das mãos e braços do piloto. O nariz apontado para baixo da carenagem direciona o ar para os novos dutos de admissão Suzuki Ram-Air Direct (SRAD), que possuem uma forma interna mais suave que aumenta o fluxo de ar pressurizado para a caixa de ar. A carenagem do radiador avança para cada lado, direcionando mais ar de refrigeração para o próprio radiador.

O formato do pára-lamas dianteiro funciona igual a um aerofólio, suaviza o fluxo de ar de refrigeração no radiador e aumenta o ar que atinge as pinças do freio dianteiro.

A carenagem tem uma linha de fluxo mais conectada do bico da carenagem à seção traseira. Possui uma área frontal projetada menor e linhas suaves desenvolvidas em túnel de vento, reduzindo o coeficiente de atrito, e também, reduzindo a levitação em altas velocidades. É mais leve, produzindo um menor momento de inércia e menor alavancagem no centro de gravidade. E direciona o fluxo de ar para melhorar o resfriamento do motor e do freio, ao mesmo tempo em que aumenta a força, a proteção do vento no piloto e a eficiência do motor. O que significa que, além de ter uma ótima aparência, a nova carenagem também ajuda a GSX-R1000R ABS a dirigir, curvar e frear na pista de corrida.



GSX-R1000R



Faróis e seta em LED



Painel de Instrumentos LCD Completo

*Todas as luzes acesas são meramente ilustrativas.



GSX-R1000R

GSX-R1000



Faróis em LED



Painel de Instrumentos LCD Completo

Iluminação e instrumentação avançadas

A nova Suzuki GSX-R1000R ABS possui farol em LED mais compacto do que um farol de halógeno, mas produz excelente iluminação.

Instalado no bico da carenagem, o farol em LED é mais estreito e mais curto, contribuindo para a nova aerodinâmica da GSX-R. Os elementos de farol baixo e de farol alto são empilhados.

Ambos os modelos possuem elementos para a montagem vertical da lanterna e da luz de freio em LED, bem como para a luz da placa.

A luz da placa em LED é cerca de metade do tamanho

e significativamente mais leve do que uma lâmpada convencional.

Ambos os modelos GSX-R possuem setas em LED, tornando-as mais claras e brilhantes.

A nova GSX-R1000R ABS possui instrumentação LCD completos.

O painel é mais brilhante e mais fácil de ler e incorpora o modo S-DMS e os indicadores de nível de movimento TCS, bem como um indicador de combustível e leituras que mostram consumo de combustível instantâneo ou médio, temperatura ambiente, aviso de congelamento e lembretes

de serviço.

Outras características incluem uma luz mais visível de shift light (acende quando o motor aponta a necessidade de troca de marcha) e o indicador de velocímetro, tacômetro, odômetro, medidor de viagem, relógio, tempo de volta e indicadores de temperatura da água. Outros indicadores incluem neutro, farol alto, seta e operação de ABS.

O indicador de posição da marcha está ligado a um novo sensor magnético mais preciso. O modelo GSX-R1000R ABS também vem com uma bateria mais leve e compacta.

GSX-R1000R ABS: O Rei das Motos Esportivas

O Rei das Motos Esportivas está de volta, melhor do que nunca e pronto para reinar.

É o orgulho, paixão, expertise e determinação de uma equipe de engenharia da Suzuki que adora andar e correr como a própria vida. Desenvolvida com experiência ao longo de mais de três décadas de desempenho GSX-R. Com determinação para ver a GSX-R1000R ABS recuperar seu título legítimo como O Rei das Motos Esportivas.

É uma máquina projetada para transformar uma expressão simples no que realmente importa na poderosa combinação de Correr. Curvar. Frear, que torna esta a mais incrível GSX-R já produzida.



GSX-R1000R



GSX-R1000A



AZUL





GSX-R1000A



PRETA





GSX-R1000A



VERMELHA





GSX-R1000R



AZUL





GSX-R1000R



PRETA





R1000A - YSF Azul



R1000RA - YSF Azul



R1000A - YVZ Vermelha



R1000RA - YVB Preta



R1000A - YKV Preta

Monoposto incluso

Especificações, aparências, cores (incluindo cor da moto), equipamentos, materiais e outros aspectos dos produtos SUZUKI mostrados neste catálogo estão sujeitos a alterações pela Suzuki a qualquer momento, sem aviso prévio. Por favor, pergunte a concessionária autorizada local para obter detalhes de tais mudanças. Sempre use capacete, proteção para os olhos e roupas protetoras. Desfrute pilotagem com segurança. Leia atentamente o seu Manual do Proprietário. Nunca ande sob a influência de álcool ou outras drogas.

ESPECIFICAÇÕES

Comprimento	2075mm	
Largura	705mm	
Altura	1145mm	
Distância entre eixos	1420mm	
Distância ao solo	130mm	
Altura do assento	825mm	
*MVOM	GSX-R1000	200kg
	GSX-R1000A	202kg
	GSX-R1000R	203kg
Tipo do Motor	4 tempos, DOHC VVT, refrigeração líquida	
Diâmetro x curso	76.0mm x 55.1mm	
Cilindrada	999.8cm ³	
Taxa de compressão	13.2 : 1	
Alimentação	Injeção eletrônica	
Sistema de partida	Elétrica	
Sistema de lubrificação	carter úmido e bomba de óleo	
Transmissão	manual 6 velocidades	
Relação primária de marcha	1.652	
Relação final de marcha	2.647	
Suspensão Showa	Dianteira	telescópica invertida, mola helicoidal, amortecimento hidráulico
	Traseira	balança articulada, tipo link com mola helicoidal com amortecimento hidráulico pressurizado
Consumo de Combustível	15,8 km/L	
Freio	Dianteira	Disco duplo, BREMBO
	Traseira	Disco, NISSIN
Pneu	Dianteira	120/70ZR17M/C (58W), sem câmara
	Traseira	190/55ZR17M/C (75W), sem câmara
	Bridgestone Battlax Racing Street	
Sistema de Ignição	Ignição eletrônica	
Tanque de Combustível	16 L (4.2/3.5 US/Imp gal)	
Capacidade do óleo	4.1L (1.1/0.9 US/Imp gal)	

TECNOLOGIA SUZUKI

GSX-R1000A



Freio ABS

ABS



FREIO COM SENSOR DE MOVIMENTO

Freio com sensor de movimento



SISTEMA DE AUMENTO DE POTÊNCIA

Aumento de potência em alta sem perder média e baixa



SR-VVT

Comando de válvula variável



S-DSI

Sistema de admissão de ar de duplo estágio.

Aumenta a potência em média e baixa rotação.



Sistema Anti-travamento

Embreagem deslizante para redução de marchas



ASSISTENTE BAIXO RPM

Assistente de baixo RPM



S-TFI

Sistema secundário de injeção de combustível em alta rotação.



CONTROLE DE TRAÇÃO COM SENSOR DE MOVIMENTO

Avançado sistema de controle de tração com sensor de movimento.



Ride by Wire

Sistema de acelerador eletrônico



Controle de tração de 10 modos

STCS



ONE CLICK

Sistema de fácil partida



SET-A

Sistema de controle de fluxo de escapamento que maximiza a entrega da potência. 4x2x1 ou 4x1

GSX-R1000R

Contém todas as tecnologias da GSX-R1000 e mais essas:



Bi-Directional Quick Shift System

Troca rápida de marcha sem o uso da embreagem.



CONTROLE DE LARGADA

Controle de largada.



BFF

Suspensão Balance free
Suspensão SHOWA profissional com cartucho pressurizado a gás



FREIO COM SENSOR DE MOVIMENTO

Ajuste do avançado freio com sensor de movimento



O "Estilo de Vida" da Suzuki é o coração da nossa marca - todo Veículo Suzuki é construído para criar entusiasmo para que os clientes possam desfrutar na vida cotidiana.



Way of Life!