

Way of Life!



# CONCEPT DE PRODUIT

## S'approprier la piste

Cette moto a été conçue pour transformer l'essentiel - rouler, tourner, s'arrêter – en une combinaison puissante alliant accélération, virage et freinage ; des qualités qui font de la GSX-R la moto la plus incroyable jamais produite.

Si vous êtes prêt, laissez-vous embarquer par la GSX-R1000, elle s'appropriera la piste.

## NOUVELLES CARACTERISTIQUES

1. Nouvelles couleurs et nouvelles courbes.
2. La couleur du corps du silencieux a été remplacée par du noir.



Ancien modèle



Nouveau modèle

3. Le flexible de frein avant en caoutchouc a été remplacé par de l'acier inoxydable tressé\*.

\*Uniquement pour la GSX-R1000R.





Ancien modèle



Nouveau modèle

4. Le système de changement de vitesses bidirectionnel est un équipement de série sur la GSX-R1000.
5. La GSX-R1000/R de 2019 chausse les nouveaux Bridgestone BATTLAX RACING STREET RS11. Le nouveau motif de pneu améliore la résistance à l'usure et réduit la perte d'adhérence. Il offre également d'excellentes performances en virage.
6. La partie du cadre reliée au pivot du bras oscillant est à présent variable\*.  
(Conformité avec le nouveau règlement des courses.)

\*1. Uniquement pour la GSX-R1000R.

\*2. Utilisation sur circuit uniquement. Assurez-vous de rouler en position standard sur la voie publique.



## PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

1. Le moteur quatre cylindres en ligne à refroidissement par eau à quatre temps DOHC 999,8 cm<sup>3</sup> est le plus puissant, le plus brusque à l'accélération et le plus propre des moteurs de GSX-R jamais fabriqué.

2. Les systèmes Suzuki Racing VVT (SR-VVT), Suzuki Racing Finger Follower Valve Train, Suzuki Exhaust Tuning-Alpha (SET-A) et Suzuki Top Feed Injector (S-TFI) forment le « Broad Power System », en augmentant les performances à régime élevé sans réduire les performances à bas et moyen régime.
3. Le système SR-VVT est simple, compact, léger et positif. Le système à commande centrifuge est placé dans le pignon d'arbre à cames d'admission et la plaque de guidage adjacente. Il utilise 12 billes en acier et des rainures obliques pour faire tourner le pignon et retarder le calage des soupapes d'admission à un régime prédéfini, en ajoutant une puissance significative à régime élevé.
4. Le système de distribution de la GSX-R1000 qui comportait un système de poussoirs de la génération précédente a été remplacé par un système de culbuteur du type linguet afin d'améliorer la commande de soupapes et permettre un régime plus élevé. Étant donné que le culbuteur pivote sur un arbre fixe, la masse mobile par soupape est considérablement réduite par rapport au système de poussoirs. La masse mobile réduite permet également une levée des soupapes améliorée et un régime maximum plus élevé, en augmentant ainsi le niveau de sortie de crête. Le temps de réaction de la soupape ainsi que la commande sont également améliorés sur toute la plage de régimes.
5. La valve SET-A dans chaque tube d'équilibrage du collecteur reste fermée afin d'améliorer la puissance à bas et moyen régime, puis s'ouvre pour augmenter le volume, réduire la contre-pression et travailler avec les ondes de pression pour ajouter une puissance significative à régime élevé.
6. Un injecteur est monté à un angle prononcé dans le corps de papillon et fonctionne chaque fois que le moteur tourne. Un deuxième injecteur type pommeau de douche — également appelé Suzuki Top Feed Injector (S-TFI) — est monté sur la partie supérieure de la boîte à air, directement au-dessus de chaque trompette d'admission de corps de papillon, et fonctionne à régime plus élevé. L'injecteur de type pommeau de douche TFI délivre le carburant dans un profil de jet optimisé conçu pour améliorer l'efficacité de la combustion, la réponse de l'accélérateur et la puissance maximale.
7. Le système Suzuki Dual-Stage Intake (S-DSI) se compose de collecteurs d'admission à deux étages pour les cylindres 1 et 4, et de collecteurs d'admission à un étage classiques pour les cylindres 2 et 3. En règle générale, les collecteurs d'admission classiques plus courts sont mieux adaptés pour une puissance à régime élevé alors que les collecteurs d'admission classiques plus longs sont mieux adaptés pour une puissance à bas et moyen régime. Grâce à la physique du flux d'air, les collecteurs d'admission S-DSI offrent le meilleur des deux, en agissant comme un collecteur d'admission plus long à bas et moyen régime, et en agissant comme un collecteur d'admission plus court à régime élevé.
8. L'angle de montage du cylindre est l'angle antérieur auquel les cylindres sont inclinés par rapport à



la verticale, de 6 degrés. Ce changement a permis de réduire de 22,2 mm le moteur depuis l'avant de la culasse à l'arrière des carters moteur lorsqu'ils sont installés. Dans le cadre de ce changement, la distance entre l'axe de roue avant et l'axe central du pivot du bras oscillant a également été réduite de 20 mm.

9. Le système de gestion électronique avancé basé sur l'IMU est commandé par un biprocesseur 32 bits ECM (Electronic Control Module). Lorsque le pilote tourne la poignée de gaz, l'ECM détecte la position de l'accélérateur, la position du vilebrequin et le régime, la position de la vitesse, la vitesse de la roue avant et arrière, la position de l'IMU et la teneur en oxygène de l'échappement. Le système règle alors l'allumage, ouvre et ferme les vannes papillons et ajuste la quantité de carburant injecté pour travailler avec le système anti-patinage, maximiser la vitesse de la charge d'admission et produire une combustion efficace et complète. Il en résulte un contrôle efficace du patinage et une réponse de l'accélérateur plus constante, avec plus de puissance, un couple plus élevé et des émissions réduites sur toute la plage de régimes.
10. Le système de gestion électronique avancé de la GSX-R1000 intègre les retours de l'IMU (Inertial Measurement Unit) de Continental qui suit le mouvement et la position de la moto dans 6 directions, sur 3 axes, le tangage, le roulis et le lacet. Le suivi des mouvements de la moto en temps réel permet de contrôler le patinage, le freinage et les virages afin d'être plus précis et efficace. Les systèmes basés sur l'IMU sont le produit d'une technologie avancée et du développement de la MotoGP.
11. Un système de changement de vitesses bidirectionnel de type course permet au pilote de passer au rapport supérieur ou de rétrograder sans utiliser l'embrayage ou l'accélérateur.
12. Le Suzuki Drive Mode Selector (S-DMS) permet au pilote de choisir parmi trois réglages (cartographie et puissance moteur).
13. Le Motion Track TCS (système anti-patinage) avancé de Suzuki surveille en continu la vitesse de roue avant et arrière, la position de l'accélérateur, la position du vilebrequin, la position de la vitesse et le mouvement de la moto tout en réduisant rapidement la puissance du moteur lorsqu'une perte d'adhérence est détectée ou prévue. La puissance est contrôlée par une gestion de l'allumage et de la position de la poignée d'accélérateur.
14. Le biprocesseur ECM gère également un système Suzuki Easy Start à un seul bouton, qui maintient automatiquement le démarreur du moteur en route jusqu'à ce que le moteur démarre, et un système de vitesse du ralenti, qui améliore le démarrage à froid, réduit les émissions émises par démarrage à froid et stabilise le ralenti du moteur dans diverses conditions, en se basant sur la température du liquide de refroidissement.

15. Le système Low RPM Assist de la Suzuki GSX-R1000 surveille et règle automatiquement le régime moteur lors d'un démarrage après un arrêt ou en roulant lentement. Le système facilite le démarrage à l'arrêt ou les manœuvres dans une circulation dense ou les parkings bondés.
16. Chaque piston en aluminium forgé possède des jupes courtes, des côtés évidés et un axe court avec revêtement DLC pour réduire le frottement. Le taux de compression est 13.2:1.
17. Le système SCAS (Suzuki Clutch Assist System) fonctionne comme un embrayage à glissement limité (slipper clutch) lors des rétrogradages, en réduisant la pression mécanique sur les plaques, en induisant un glissement et en limitant le couple arrière. Le système SCAS augmente la pression mécanique sur les plaques lors de l'accélération, ce qui permet d'utiliser des ressorts d'embrayage plus légers et permet au pilote de tirer plus facilement le levier d'embrayage.
18. Le cadre est compact et léger offrant agilité et rapidité de réaction. Il a été conçu pour renforcer la confiance du pilote pour ROULER, TURNER, S'ARRÊTER sur la piste.
19. Le cadre principal a pour but de favoriser la maniabilité et de garantir une bonne tenue de route. Il est considérablement léger et compact.
20. Le bras oscillant renforcé Superbike a une rigidité optimisée et contribue à améliorer la maniabilité sur la piste.
21. L'arrière/le sous-cadre arrière de la GSX-R1000 remplace l'ancienne structure en aluminium moulé sous pression du modèle avec une conception de tube en aluminium simple et légère.
22. La partie supérieure du réservoir de carburant est réduit de 21 mm par rapport au réservoir de la génération précédente, permettant ainsi au pilote de s'abaisser plus facilement en ligne droite sur piste.
23. Les disques de frein en acier inoxydable Brembo ont un diamètre de 320 mm. Chaque disque est doté d'un nouveau système de montage hybride utilisant une combinaison à 50/50 de 5 boulons flottants à ressorts traditionnels et 5 boulons flottants T-drive Brembo. Les boulons flottants T-drive de Brembo sont légers mais offrent une large zone de contact entre le disque et le support de disque intérieur, nécessitant ainsi moins de boulons (10) que le montage traditionnel (12), et minimisant le gain de poids dû aux disques plus grands. Le montage T-drive peut également produire un cliquetis audible dans certaines conditions. Les boulons à ressort traditionnels sont légèrement plus lourds et produisent une zone de contact plus petite, mais sont plus silencieux. L'utilisation d'une combinaison de boulons T-drive et traditionnels permet de réduire le cliquetis et nécessite moins de points de montage.
24. Les étriers de frein monoblocs radiaux avant Brembo de la GSX-R1000 disposent chacun de quatre pistons de 32 mm et fonctionnent avec un maître-cylindre radial de 19 mm Nissin.
25. Le Motion Track Brake System (ABS adaptatif) fonctionne de concert avec l'IMU (Inertial Measurement Unit). L'IMU surveille en continu le mouvement de la moto dans 6 directions sur 3 axes, le tangage, le roulis et le lacet.

26. Les jantes en aluminium coulé à 6 branches sont légères et contribuent à une meilleure tenue de route et donnent une allure sportive.
27. La carrosserie est compacte, élégante et fine afin d'améliorer l'efficacité aérodynamique. La portance est réduite et le coefficient aérodynamique (CdA) a été amélioré grâce à une petite aire frontale projetée. Le carénage a une épaisseur de 16 mm en son point le plus large.
28. Les tuyaux d'admission SRAD (Suzuki Ram Air Direct) sont positionnés près du centre du nez du carénage, où la pression de l'air est la plus élevée. Les tuyaux d'admission sont également très longs, grâce au phare LED compact.
29. Le tableau de bord full LCD de la GSX-R1000 est léger et compact. Grâce à son affichage full LCD, le conducteur a accès à beaucoup plus d'informations. Le modèle GSX-R1000R dispose d'un tableau de bord sur fond noir unique. La luminosité des instruments est réglable ; six niveaux de réglage sont disponibles.
30. Grâce à l'éclairage LED à forte intensité, le phare de la GSX-R1000 et de la GSX-R1000R est beaucoup plus compact que celui de l'ancien modèle de la GSX-R1000.
31. Les deux modèles de GSX-R1000 disposent d'un éclairage LED pour les feux arrière/les feux stop et les feux d'éclairage de la plaque d'immatriculation. La disposition à la verticale des feux arrière/stop contribue à donner à l'arrière de la moto un aspect fin. Les feux LED d'éclairage de la plaque d'immatriculation sont approximativement deux fois plus petits que les feux traditionnels d'éclairage de la plaque d'immatriculation à ampoule.
32. Les deux modèles de GSX-R1000 ont des clignotants LED vifs, nets et légers\*.

\*Non disponibles dans les spéc. d'Amérique du Nord.

### **Principales caractéristiques de la GSX-R1000R**

1. Le système de contrôle du démarrage du modèle GSX-R1000R aide le pilote à effectuer un bon démarrage lors de compétitions en circuit fermé. Il limite automatiquement le régime moteur et en optimise la transmission du couple lorsque le pilote tourne complètement la poignée d'accélération et se concentre sur l'apport du levier d'embrayage.
2. Le modèle GSX-R1000R est équipé de fourches BFF® (Showa Balance Free Front), développées pour la course et adaptées pour la production en série. Les fourches BFF offrent un amortissement plus constant et des performances améliorées. Elles augmentent l'adhérence dans les virages en permettant un déplacement plus agréable et mieux contrôlé, en gérant mieux les imperfections de la chaussée.
3. Le modèle GSX-R1000R dispose d'un amortisseur BFRC® (Balance Free Rear Cushion). Sur la route, l'amortisseur BFRC est plus réactif et améliore l'adhérence ainsi que le confort du pilote. Les commandes de réglage de l'amortissement sont bien situées et clairement indiquées sur la partie supérieure du corps de l'amortisseur. Bon à savoir ; l'amortisseur BFRC fonctionne avec une



suspension progressive.

### **Principales caractéristiques de la GSX-R1000**

1. Les fourches Showa Big Piston Front (BPF) de la GSX-R1000 standard ont fait leurs preuves et surpassent la suspension installée sur les modèles standards et vendus par de nombreux concurrents.
2. L'amortisseur arrière Showa de la GSX-R1000 fonctionne avec une suspension progressive qui rend la suspension plus réactive et augmente l'adhérence en cas d'irrégularités sur la chaussée ou de déformations importantes sur la chaussée.

### **GSX-R1000RL9**



Bleu métallisé « Metallic Triton Blue » (YSF)



Noir « Glass Sparkle Black » / Rouge « Pearl Mira Red » (JSP)



Blanc « Pearl Glacier White » (YWW)

## GSX-R1000L9



Bleu métallisé « Metallic Triton Blue » (YSF)



Noir « Glass Sparkle Black » / Noir « Metallic Mat Black No.2 » (KGL)



Blanc « Pearl Glacier White » / Noir « Glass Sparkle Black » (AGT)

## CARACTÉRISTIQUES

Longueur totale		2075 mm
Largeur totale		705 mm
Poids total		1145 mm
Empattement		1420 mm
Garde au sol		130 mm
Hauteur d'assise		825 mm
Masse à vide	GSX-R1000	202 kg
Masse à vide	GSX-R1000R	203 kg
Type de moteur		4 temps, 4 cylindres, refroidissement par eau, DOHC
Alésage x Course		76,0 mm x 55,1 mm
Cylindrée		999,8 cm <sup>3</sup>
Taux de compression		13.2 : 1
Système de carburant		Injection de carburant
Système de démarrage		Électrique
Système de lubrification		Carter humide
Transmission		Prise constante 6 vitesses
Rapport de réduction primaire		1,652 (76/46)
Taux de réduction final		2,647 (45/17)
Suspension avant		Fourche télescopique inversée, ressort hélicoïdal, amortisseurs hydrauliques



Suspension arrière		Bras oscillant à ressort spiral, amortisseur à huile
Angle de chasse		23°20'
Chasse		95 mm
Freins	Avant	Deux freins à disque
	Arrière	Frein à disque
Pneus	Avant	120/70ZR17M/C (58W) tubeless
	Arrière	190/55ZR17M/C (75W) tubeless
Système d'allumage		Allumage électronique
Capacité du réservoir		16,0 L
Volume d'huile		4,1 L