



DOSSIER DE PRESSE

Septembre 2021

GSX-S 1000 GT

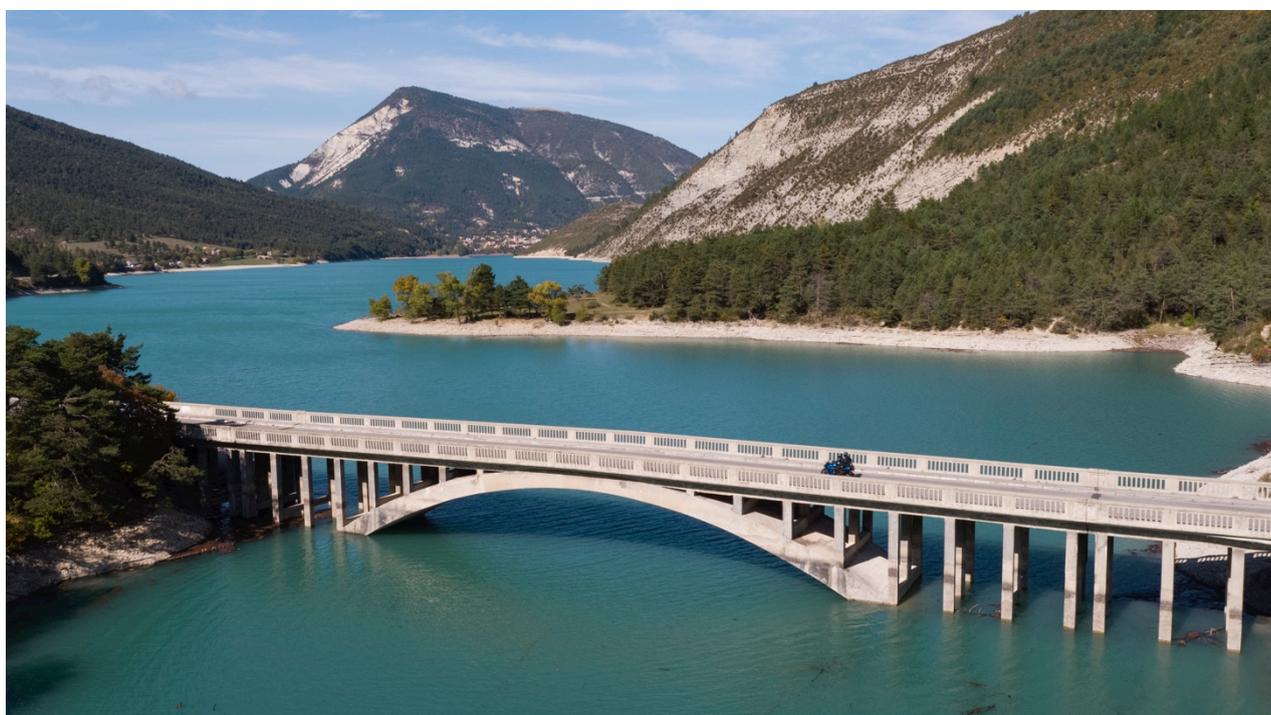


* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

1. INTRODUCTION	P.3
2. CONCEPT	P.4
3. DESIGN	P.8
4. MOTEUR	P.12
5. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (S.I.R.S.)	P.20
6. CHÂSSIS	P.31
7. ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	P.44
8. ACCESSOIRES D'ORIGINE	P.56
9. COLORIS	P.63
10. CARACTÉRISTIQUES	P.64

La toute nouvelle GSX-S1000GT harmonise habilement les performances de championne de son moteur de 999cm³ et de son châssis compact et léger, avec le confort, le style luxueux, les nombreuses fonctionnalités et les équipements qui la distinguent en tant que véritable GT (Grand Tourer).

Plus qu'une simple évolution de la GSX-S1000F lancée en 2015, elle représente tout ce que désirent les passionnés de tourisme et de performances, que ce soit pour les longs voyages à deux ou une sortie sportive en solo.



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

Le concept de la GSX-S1000GT :

«Vers de nouveaux horizons»

La GSX-S1000GT trouve bien sa place dans la gamme Suzuki grâce à son parfait mélange de performances, agilité, stabilité, confort, maniabilité, connectivité et à son style accrocheur. Elle offre aux pilotes une expérience de tourisme sportif haut de gamme qu'ils trouveront digne de l'appellation «GT».

«GT» représente le plaisir de parcourir confortablement de longues distances à vive allure, avec ou sans passager, de profiter des systèmes de contrôle avancés qui améliorent la maniabilité, réduisent la fatigue. «GT» signifie également la possibilité de rester connecté et la capacité d'emporter tous les équipements que le pilote souhaite transporter. «GT» est le condensé de performances qui rend le pilote fier de sa monture.



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

POINTS CLÉ

Motorisation :

- Puissant moteur 4-cylindres en ligne de 999cm³, refroidi par eau, DACT (double arbre à cames en tête), délivrant souplesse et coffre sur toute sa bande de puissance, que ce soit sur les bas et moyen régimes utilisés en voyage ou au quotidien, ou sur les moyen et haut régimes des longues distances sur autoroute. **MISE À JOUR**
- Amples courbes de couple et de puissance associées à des technologies de pointe qui permettent de réduire la fatigue sur autoroute et offrent également l'accélération puissante digne d'une sportive. **MISE À JOUR**
- Échappement de type 4en2en1 entièrement repensé, avec système Suzuki Exhaust System (SET) et silencieux repositionnés, catalyseurs et chambre de tranquillisation modifiée afin de satisfaire à la norme antipollution Euro 5. **MISE À JOUR**
- Nouveaux corps de papillons des gaz qui offrent un meilleur équilibre entre progressivité et puissance disponible, tout en contribuant à la conformité à la norme Euro 5. **NOUVEAUTÉ**
- Nouvelle boîte à air qui améliore l'écoulement de l'air et met en valeur la qualité du son d'admission. **NOUVEAUTÉ**
- Nouveaux arbres à cames au profil redessiné qui réduisent les émissions polluantes et améliorent le compromis entre performances et facilité d'exploitation. **NOUVEAUTÉ**
- Dispositif Suzuki Clutch Assist System (SCAS) qui permet une action plus légère du levier d'embrayage et réduit donc la fatigue sur longs trajets, particulièrement en conditions de circulation dense. Offre également une décélération sans à-coups et un meilleur contrôle à la descente des rapports. **NOUVEAUTÉ**

SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (S.I.R.S.) :

- Le Suzuki Drive Mode Selector (SDMS) permet de choisir entre 3 cartographies moteur différentes, en fonction des préférences de chacun et des conditions de roulage, en longue balade, en sortie rapide ou sur des routes en mauvaises conditions. **NOUVEAUTÉ**
- Le Suzuki Traction Control System (STCS), doté de 5 modes et désactivable, permet au système de mieux s'adapter aux conditions de conduite les plus diverses, dans lesquelles une véritable GT est censée exceller. Le pilote est ainsi en confiance avec ou sans passager, quelle que soit la charge, ce qui réduit la fatigue et le stress. **MISE À JOUR**
- La nouvelle commande électronique des gaz de type ride-by-wire contrôle plus finement la relation entre l'accélérateur et la sortie moteur pour correspondre à chacun des modes SDMS. Plus simple, légère et compacte que sa devancière de type mécanique, elle améliore la maniabilité tout en offrant une réponse plus naturelle. **NOUVEAUTÉ**

- Le Quickshifter bidirectionnel désactivable permet de passer les rapports dans les deux sens de manière plus rapide et fluide, sans toucher au levier d'embrayage. Il facilite les changements de vitesse et réduit la fatigue tandis que la fonction «coup de gaz automatique» présente un intérêt très satisfaisant au moment de rétrograder. **NOUVEAUTÉ**
- Le régulateur de vitesse, très facile à régler, permet au pilote de maintenir une vitesse définie, ce qui réduit la fatigue lors des trajets à vitesse élevée et longue distance. **NOUVEAUTÉ**
- Le Suzuki Easy Start System permet de lancer le moteur simplement d'une brève pression sur le bouton du démarreur
- La fonction Low RPM Assist a été optimisée pour s'accorder au dispositif SCAS et générer des démarrages encore plus progressifs et aisés. **MISE À JOUR**

Partie-cycle :

- La partie-cycle, compacte, agile et légère, apporte confort, stabilité à haute vitesse et plaisir de conduite. L'accent a été mis sur la maniabilité et le contrôle afin de minimiser la fatigue du pilote sur les longues distances mais également développer les performances agressives lors des sessions sportives. **MISE À JOUR**
- Le cadre périmétrique en aluminium offre maniabilité, agilité et une excellente tenue de route. Sa boucle arrière est équipée de points de fixations sécurisés pour les valises latérales et permet d'accueillir une selle passager plus épaisse et plus confortable. **NOUVEAUTÉ**
- Le bras oscillant en aluminium issu de la GSX-R1000 offre une excellente tenue de route, tout en supportant de lourdes charges et assure une excellente stabilité dans les courbes et lors des sessions sportives. **MISE À JOUR**
- Le nouveau guidon au cintre redessiné et élargi s'ajoute à une selle retravaillée pour offrir une position de conduite relevée à la fois confortable et sportive. **NOUVEAUTÉ**
- La fourche inversée KYB réglable de 43 mm, conjugue souplesse et rigueur, en balade avec un passager ou en sortie sportive. **MISE À JOUR**
- La suspension arrière réglable contribue à la maniabilité et à la stabilité. **MISE À JOUR**
- Les jantes en aluminium à 6 branches apportent vivacité et stabilité.
- Les pneus Dunlop SPORTMAX Roadsport2 sont conçus sur mesure et offrent rigidité et adhérence optimale, avec un temps de chauffe plus court et une meilleure résistance à l'usure. **NOUVEAUTÉ**
- Le réservoir de 19 litres associé à l'excellent rendement du moteur offre à la GT une plus grande autonomie. **NOUVEAUTÉ**
- Le système ABS évite que les roues se bloquent et apporte ainsi plus de stabilité au freinage.
- Les étriers de frein avant monoblocs Brembo à quatre pistons mordent des disques flottants de 310 mm et délivrent un freinage aussi puissant qu'endurant.
- L'aérodynamisme du carénage et de la bulle, combiné avec le réglage des suspensions personnalisé pour la GT et la stabilité du cadre, permettent au pilote de conduire confortablement sur autoroute et en toute sécurité. **NOUVEAUTÉ**
- Les mesures prises pour réduire les vibrations, dont le nouveau guidon et les repose-pieds, contribuent à diminuer la fatigue pour le pilote et le passager. **NOUVEAUTÉ**

Équipement électrique :

- La GT adopte un nouvel écran multifonction TFT couleur de 6,5", au revêtement anti-rayures et anti-reflets, prenant en charge l'affichage du contenu des smartphones. **NOUVEAUTÉ**
- Grâce à l'application gratuite Suzuki MySPIN, il est possible d'accéder facilement aux contacts, musiques, cartes, agendas... **NOUVEAUTÉ**
- Une sélection d'applications tierces ajoute du contenu supplémentaire, tel que les fonctions de navigation, itinéraire, météo etc... **NOUVEAUTÉ**
- Une prise USB située sur la gauche de l'écran permettra au pilote de charger son smartphone. **NOUVEAUTÉ**
- Les phares à LED horizontaux se combinent avec les feux de position à LED pour créer un nouveau look audacieux. **NOUVEAUTÉ**
- Le design du feu arrière accentue les lignes élégantes. **NOUVEAUTÉ**

Style :

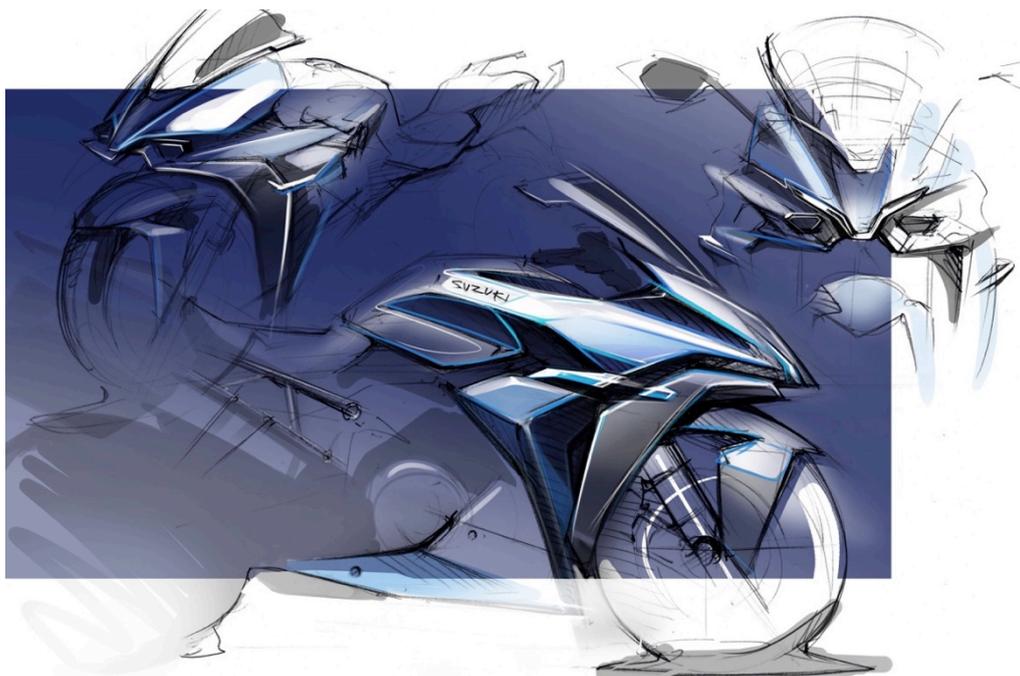
- Le design radical affiche les lignes nettes et sculptées d'une face avant aérodynamique au look avant-gardiste, inspiré des avions de chasse et évoque le confort et la performance. **NOUVEAUTÉ**
- La coque arrière minimaliste accentue la silhouette légère, féroce et ramassée sur l'avant. **NOUVEAUTÉ**
- Les trois coloris disponibles conviennent aux différents styles des pilotes. **NOUVEAUTÉ**
- Les éléments de décoration portent le logo «GT» et soulignent le statut de Grand Tourer. **NOUVEAUTÉ**
- La clé de contact spécifique, affublée du logo «GT» apporte une touche finale luxueuse. **NOUVEAUTÉ**



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

“Le tour de force GT”

L'objectif des designers était de révéler sans détour tout le potentiel d'une machine GT, alliant confort, plaisir de conduite et performances. Ses lignes raffinée et sophistiquées, sa face avant radicale et son aérodynamisme se combinent élégamment avec ses équipements de connectivité et technologie avancée, tels que le S.I.R.S., pour apporter tout le confort et la maniabilité d'un Grand Tourer, que ce soit avec bagages et passager ou pour une sortie en solo.



Croquis



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

Le nouveau visage de la performance **NOUVEAUTÉ**

Les nouveaux éléments de design de cette GT participent à un look saisissant : la face avant saillante, les phares LED horizontaux, les rétroviseurs et clignotants, créent une nouvelle image pour les motos Suzuki. Associés à la nouvelle selle, au court silencieux d'échappement et à l'étroite partie arrière, ils contribuent à donner un aspect racé et luxueux et mettent l'accent sur les prouesses de cette nouvelle GT, née pour le confort, la vitesse et le plaisir de conduite.



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

Trois coloris au choix **NOUVEAUTÉ**

Metallic Triton Blue (YSF) : le coloris fétiche des sportives de la marque, qui symbolise la performance, la vitesse et l'agilité.

Metallic Reflective Blue (QT8): Bleu sombre avec une luxueuse finition brillante, qui représente le ciel nocturne que les pilotes peuvent admirer lors de leurs longues balades.

Glass Sparkle Black (YVB): Combinaison de noir mat et noir brillant, pour une finition raffinée et luxueuse.



Metallic Triton Blue (YSF)

COLORIS PRINCIPAL



Metallic Reflective Blue (QT8)



Glass Sparkle Black (YVB)

Nouveaux graphismes **NOUVEAUTÉ**

La sobriété des graphismes apporte le look mature et sophistiqué qui sied à un Grand Tourer.



Clé exclusive **NOUVEAUTÉ**

Racée, la nouvelle clé de contact arbore le signe «GT» en lettre dorées et fera la fierté de son propriétaire.



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

Introduction

Le très performant moteur 4-cylindres en ligne DACT refroidi par eau de 999 cm³ qui anime la GSX-S1000GT a été soigneusement revu et mis à jour pour être performant dans toutes les conditions de roulage.

Des changements qui incluent de nouveaux profils d'arbres à cames, de nouveaux ressorts de soupapes, un nouvel embrayage ou encore un nouvel échappement, font progresser la puissance développée autant que les performances générales, tout en satisfaisant à la norme Euro 5.

La satisfaction pure et sans failles MISE À JOUR

Le nouveau moteur, à l'ADN de Superbike, minimise les vibrations afin de rendre la conduite plus confortable et moins fatigante. Il délivre souplesse et coffre sur toute sa bande de puissance, que ce soit sur les bas et moyen régimes utilisés en voyage ou au quotidien, ou sur les moyen et haut régimes des longues distances sur autoroute.

Ses amples courbes de couple et de puissance associées à des technologies de pointe permettent de réduire la fatigue sur autoroute et offrent également un meilleur contrôle, qui permet au pilote d'adapter l'ouverture des gaz à son type de conduite, à tout moment.

La même section de route peut être attaquée de façons différentes, que ce soit en conduite sportive agressive avec des accélérations puissantes ou en balade, avec valises latérales chargées, en recherche d'agilité et de maniabilité dans les courbes.

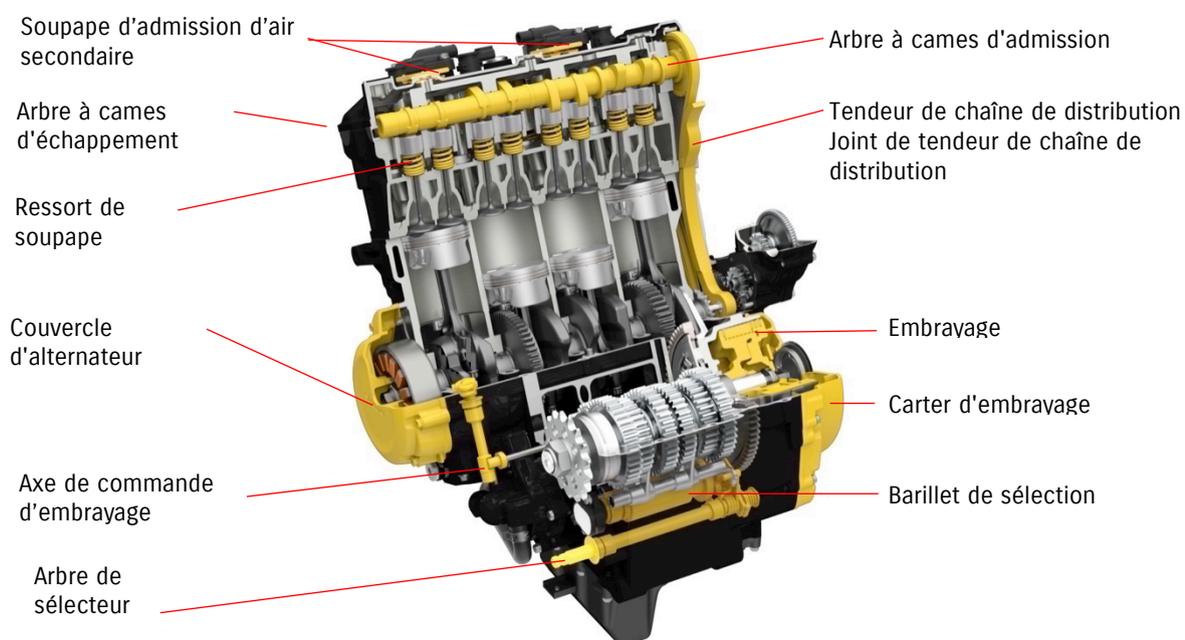
Les ingénieurs ont également travaillé à développer la fiabilité et l'endurance de ce moteur déjà réputé. Pour cela, les vis de fixation dans le bloc cylindres profitent d'un nouveau procédé de fabrication. Leur filetage, désormais roulé plutôt qu'usiné, permet un meilleur serrage et se montre plus résistant à l'usure. Ces nouvelles vis renforcent notamment la tenue des paliers de fixation du vilebrequin.



Moteur 4-cylindres en ligne 4-temps DACT refroidi par eau, de 999 cm³

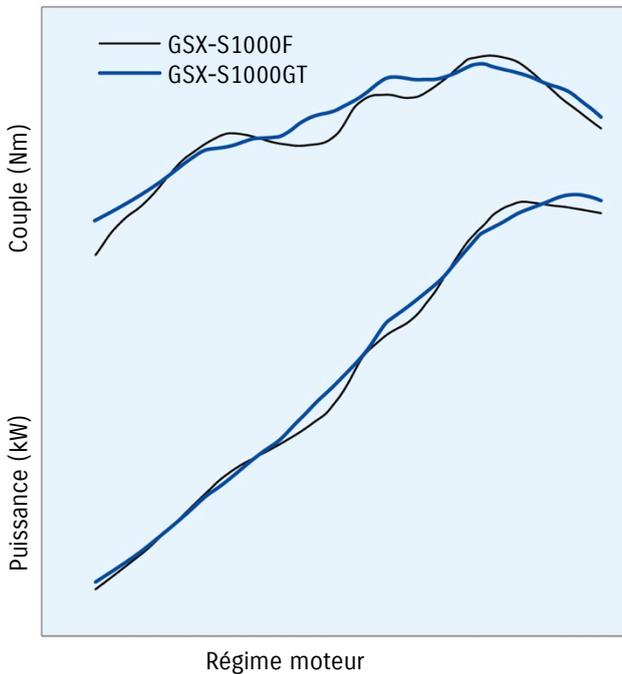
	GSX-S1000F	GSX-S1000GT
Cylindrée	999 cm ³	
Alésage x course	73,4 mm x 59,0 mm	
Rapport volumétrique	12,2 : 1	
Puissance maxi	150 ch à 10 000 tr/min	152 ch à 11 000 tr/min
Couple maxi	108 Nm/9 500 tr/min	106 Nm/9 250 tr/min
Accélération (0-200 m)*	6,70 sec	6,64 sec
Accélération (0-400 m)*	10,25 sec	10,15 sec
Norme antipollution	Euro 4	Euro 5

* mesures effectuées par Suzuki

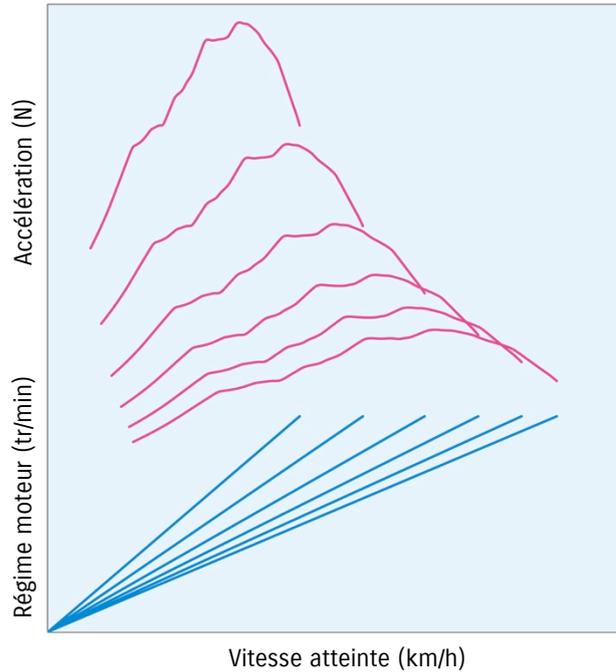


Les éléments modifiés sur la GSX-S1000GT sont représentés en jaune.

Courbes de performance moteur



Courbes de performances dynamiques

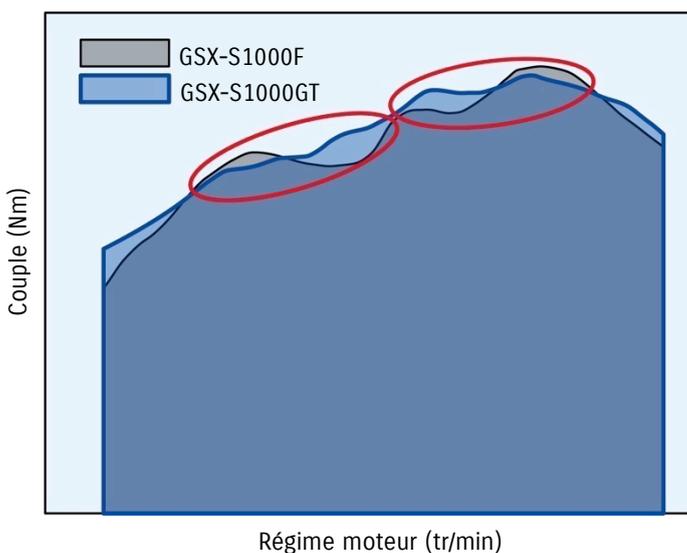


Davantage de couple MISE À JOUR

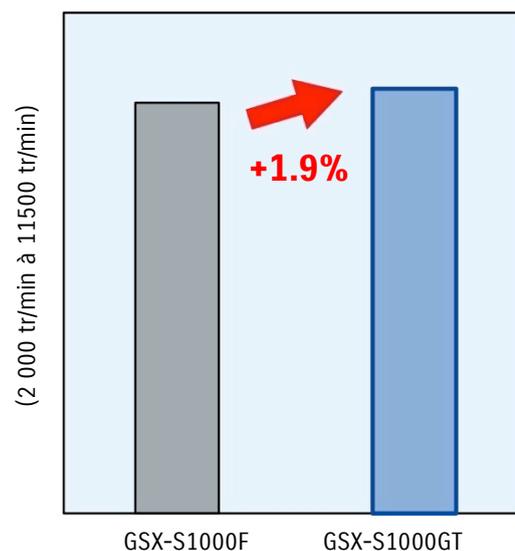
Le moteur affiche une courbe de couple mieux remplie, avec moins de pics et de creux, tout en délivrant un couple supérieur sur la quasi-totalité de sa plage de régimes.

Avec une disponibilité constante, notamment aux régimes intermédiaires où le gain de couple s'avère le plus frisant, la GSX-S1000GT est aussi apte à la conduite en ville que sur des randonnées longues distances ou à plus haute vitesse, même avec un passager et des bagages. Le plaisir de conduite en est d'autant plus intense.

Comparaison des courbes de couple



Couple moyen



Le progrès au service de la performance **NOUVEAUTÉ**

Système d'échappement **NOUVEAUTÉ**

Le 4en2en1 de la nouvelle GT a été intégralement modifié et redessiné pour conserver la sonorité virile de son prédécesseur, tout en ajoutant une note plus souple et agréable pour le pilote et son passager lors des longues sorties. Son look épuré sied parfaitement à un Grand Tourer.

Les modifications incluent un nouveau conduit intermédiaire, une chambre de tranquillisation retravaillée et l'ajout d'un second catalyseur à l'intérieur de cette chambre. De plus, le collecteur est désormais légèrement plus long et le dispositif Suzuki Exhaust Tuning (SET) placé un peu différemment.



Système d'échappement de la GSX-S1000F

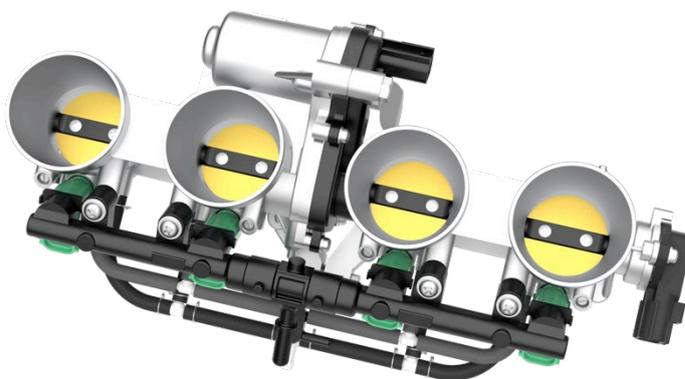


Système d'échappement de la GSX-S1000GT

Corps de papillons des gaz **NOUVEAUTÉ**

L'introduction de nouveaux corps de papillons des gaz électroniques améliore encore le compromis entre progressivité et puissance disponible, tout en se conformant aux normes d'émissions Euro 5. Ces nouveaux corps de papillons sont plus légers et compacts, le diamètre ayant été réduit de 44 à 40 mm. Une attention minutieuse a été portée à leur conception et à leur développement afin d'augmenter malgré tout, la puissance de sortie du moteur. Pour ce faire, il aurait été possible d'augmenter la cylindrée mais les ingénieurs ont préféré conserver le même rapport alésage x course de 73,4 mm x 59,0 mm qui fait la réputation de Suzuki dans les bas régimes.

L'un des avantages de ce parti pris est d'offrir un meilleur contrôle qui s'adapte au style de conduite du pilote quelles que soient les conditions de roulage et qui permet de réduire la fatigue



Boîte à air **NOUVEAUTÉ**

Une nouvelle boîte à air à la structure interne modifiée permet d'augmenter la puissance développée, malgré un volume légèrement diminué. Cette prouesse est due à une cloison et à une forme retravaillée pour un meilleur écoulement de l'air, ainsi qu'aux nouveaux profils de cames et corps de papillons électroniques. Le moteur de la GSX-S1000GT conserve donc la résonance sonore de son prédécesseur tout en acquérant d'une note plus raffinée qui sied à un véritable Grand Tourer.



Boîte à air de la GSX-S1000F

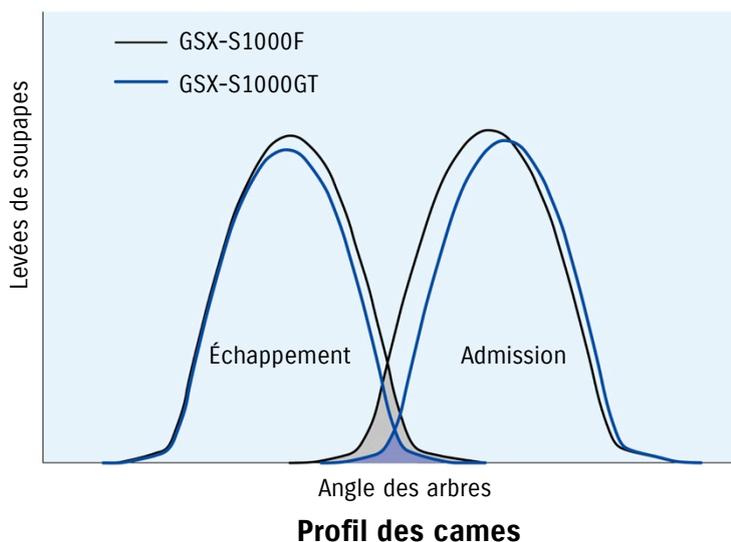


Boîte à air de la GSX-S1000GT



Arbres à cames **NOUVEAUTÉ**

De nouveaux arbres à cames au profil savamment redessiné réduisent l'amplitude ainsi que la durée d'ouverture des soupapes. Une modification qui permet à la fois de diminuer les émissions polluantes et d'améliorer le compromis entre performances et facilité d'exploitation, sur l'ensemble de la plage de régimes, en balade ou au quotidien.



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

Suzuki Clutch Assist System (SCAS) NOUVEAUTÉ

La GSX-S1000GT adopte le Suzuki Clutch Assist System (SCAS), un dispositif d'assistance qui vient compléter l'embrayage anti-dribble.

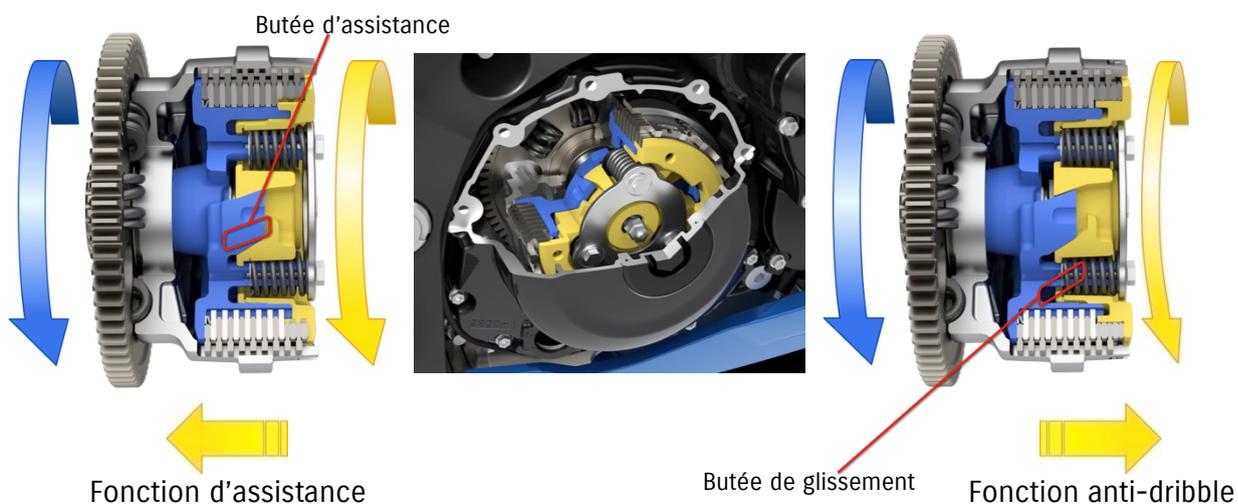
L'embrayage à glissement limité se désengage partiellement pour limiter l'effet négatif du frein moteur lors des rétrogradages.

Il évite ainsi à la roue arrière de se bloquer ou de tressauter et rend les décélérations plus douces. Le pilote peut désormais descendre les rapports en toute sérénité, notamment en courbe, et garder un meilleur contrôle de sa machine.

Le SCAS réduit la pression sur les disques au rétrogradage, limitant l'inversion de couple à la roue arrière. Il augmente la pression mécanique sur les disques à l'accélération, autorisant l'utilisation de ressorts d'embrayage plus légers et facilitant l'usage du levier d'embrayage. Il est doté d'un limiteur de couple qui agit comme un système à glissement limité lors de rétrogradage rapides, permettant à la fois une conduite sportive et moins de fatigue au niveau de la main gauche lors de longues sorties ou dans les embouteillages.

Le nouveau SCAS fait profiter le Quickshifter bidirectionnel de tous ses avantages, lors du passage des vitesses sans actionner la poignée d'embrayage. Également, le nouveau système d'embrayage est plus léger que celui de la génération précédente.

Schéma de fonctionnement du Suzuki Clutch Assist System



Autres caractéristiques

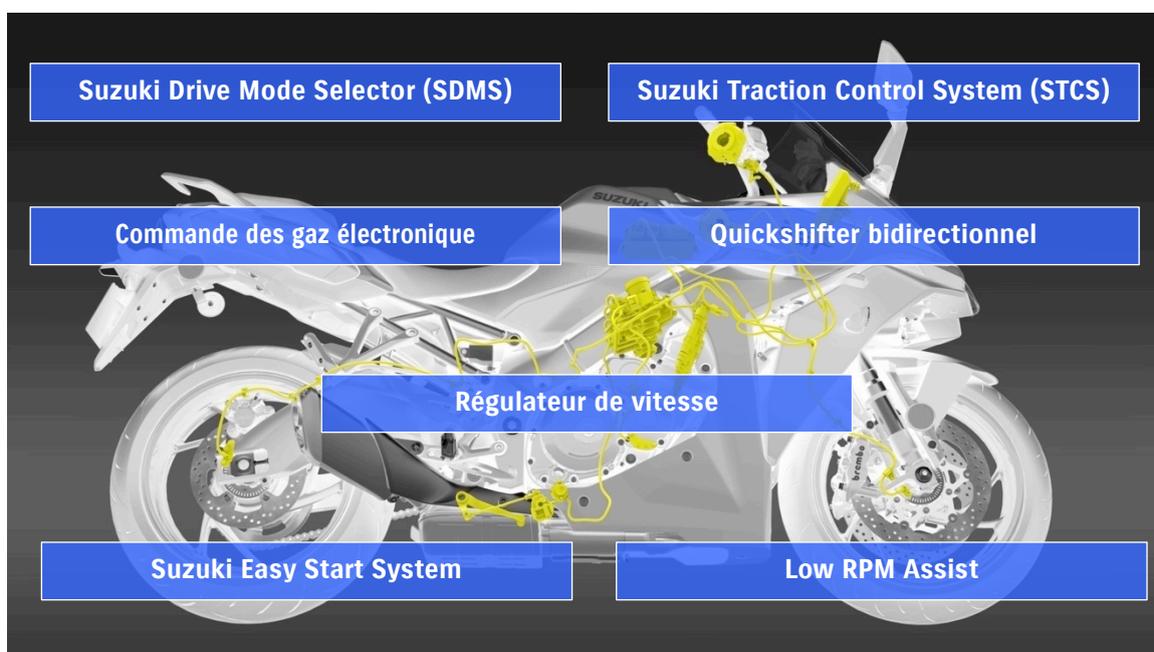
- Le revêtement Suzuki Composite Electrochemical Material (SCEM) des cylindres réduit la friction, améliore la dissipation de la chaleur et résiste mieux à l'usure.
- Des technologies d'optimisation ont permis d'alléger les pistons sans diminuer leur solidité.
- La forme compacte des chambres de combustion autorise un taux de compression optimal et l'emploi de pistons à calotte plate, pour une généreuse distribution de chevaux quel que soit le régime.
- Des bougies iridium favorisent la combustion grâce à leurs étincelles plus intenses, avec à la clé davantage de puissance, une réponse plus précise à la poignée des gaz, une mise en route facilitée et un ralenti plus stable.
- Des injecteurs «long-nosed» à 10 trous améliorent la brumisation du carburant et avec elle la qualité de la combustion, faisant du même coup diminuer la consommation.

Introduction

La GSX-S1000GT embarque un grand nombre des technologies avancées du Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S.). On compte parmi elles le Suzuki Drive Mode Selector (SDMS), le Suzuki Traction Control System (STCS), une commande des gaz de type ride-by-wire, un Quickshifter bidirectionnel, un régulateur de vitesse, le Suzuki Easy Start et le Low RPM Assist. Ces dispositifs permettent au pilote d'optimiser le comportement moteur en fonction des conditions de roulage et de la qualité du revêtement, aussi bien que de son niveau de pilotage et de son expérience. Secondant le pilote, ils rendent la GT plus agile, maniable et contrôlable, même équipée de valises latérales et moins fatigante à piloter lors de longues sorties ou de trajets quotidiens.

Un arsenal qui met instantanément le pilote en confiance et lui permet de pouvoir se concentrer sur le seul plaisir de rouler.

Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S.)



		S.I.R.S.
	GSX-S1000F	GSX-S1000GT
Suzuki Drive Mode Selector (SDMS)	—	○
Suzuki Traction Control System (STCS)	3-modes +OFF	5-modes +OFF
Commande des gaz électronique	—	○
Quickshifter bidirectionnel	—	○
Régulateur de vitesse	—	○
Suzuki Easy Start System	○	○
Low RPM Assist	○	Mis à jour

Suzuki Drive Mode Selector (SDMS) NOUVEAUTÉ

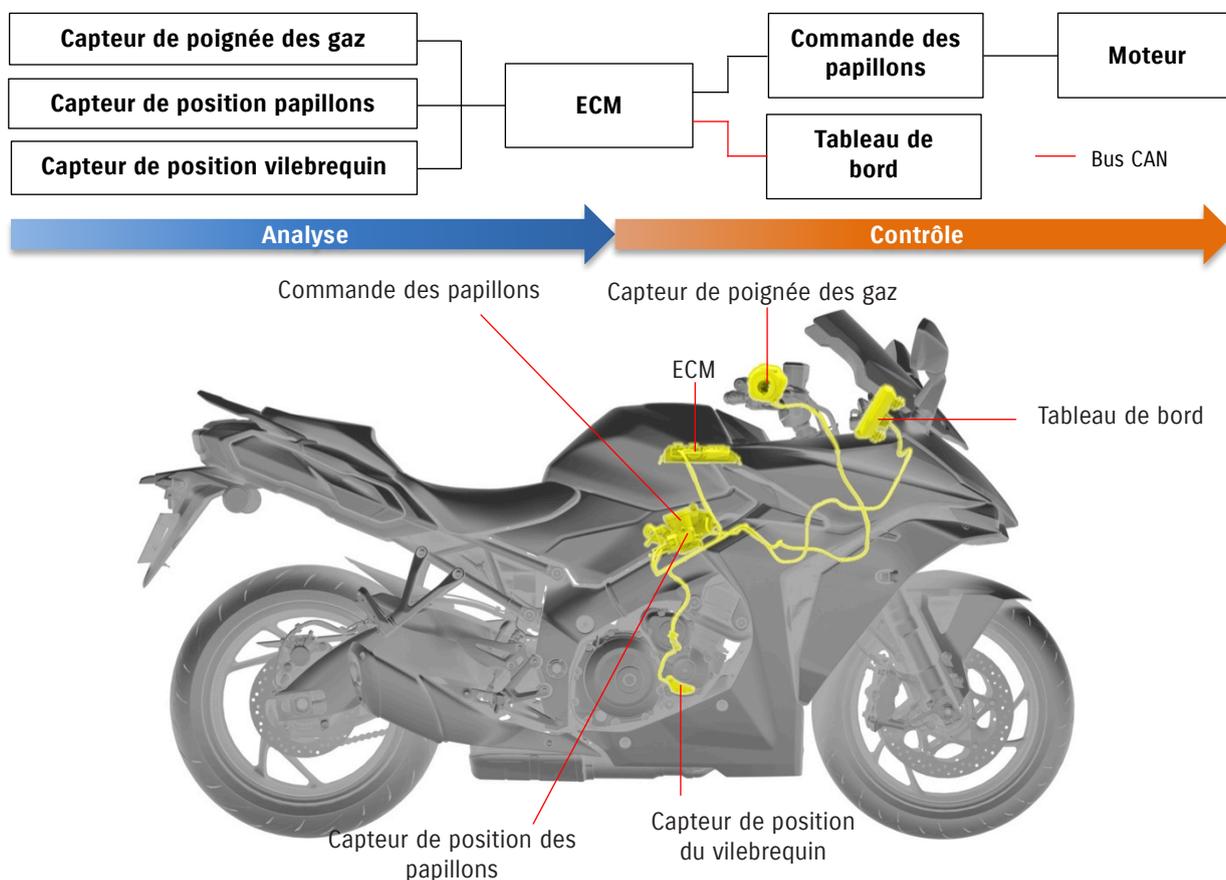
Le SDMS exploite pleinement le système de commande électronique de l'accélérateur et offre un choix entre 3 cartographies moteur différentes, selon les conditions d'utilisation ou les préférences du pilote. Le calibrage de chacun de ces trois modes a été peaufiné et longuement testé pour maximiser le potentiel de la GT en tant que Grand Tourer, tout en augmentant ses capacités d'adaptation aux changements de la météo, au type de route ou au style de pilotage, pour un plaisir au guidon de tous les instants.

Le mode A (Active) procure la réponse la plus énergique à basse et moyenne vitesses et donne le meilleur couple à bas régime. Le couple est délivré de manière à offrir cette accélération bestiale, fidèle à son héritage de supersport et qui exploite pleinement ses 1 000 cm³. Il est particulièrement adapté à une sortie sportive sur route sinueuse et par temps sec.

Le mode B (Basic) conserve le même niveau de puissance maxi, mais se distingue par une réponse moins brutale et un comportement moteur plus progressif à basse et moyenne vitesses. Son paramétrage, parfait pour les balades, rend la moto plus contrôlable et docile à l'accélération, et conviendra dans de nombreuses conditions de roulage, à une grande majorité de motards au quotidien.

Le mode C (Comfort) procure la réponse la plus policée en délivrant un couple modéré et une puissance encore plus progressive, bien que toujours disponible en totalité. La limitation du couple et l'adoucissement de la réponse à l'ouverture des gaz rendent la GT plus docile et maniable sur les longues distances, avec un passager, sur revêtement glissant, quand les conditions sont mauvaises ou quand on souhaite juste rentrer tranquillement à la maison après une longue virée.

Schéma du Suzuki Drive Mode Selector

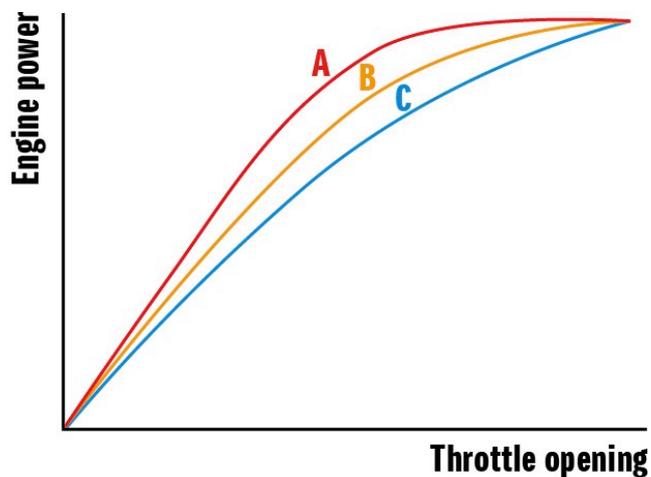


5. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (S.I.R.S.)

GSX-S1000GT



Courbes de puissance par mode

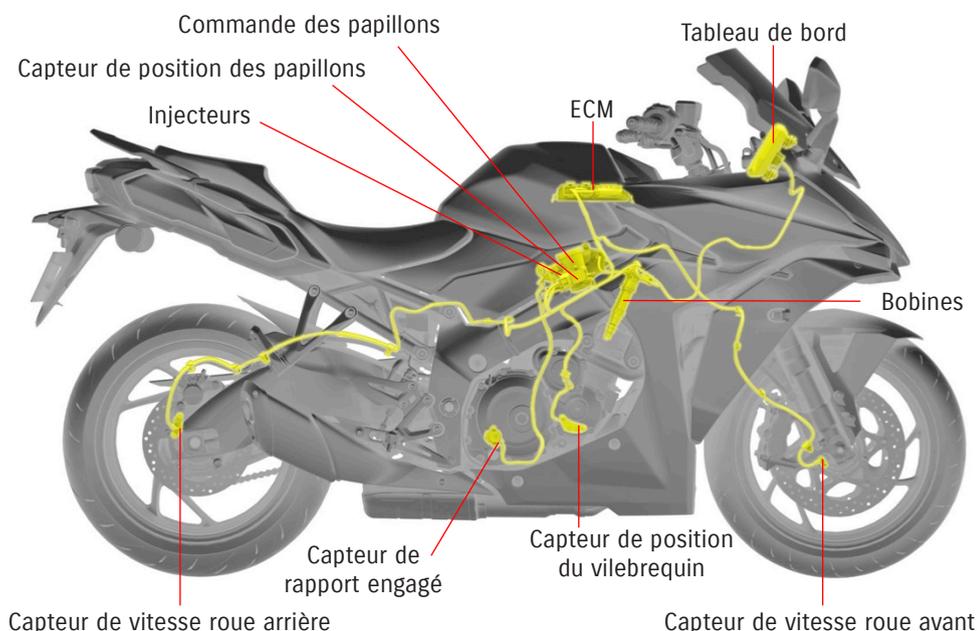
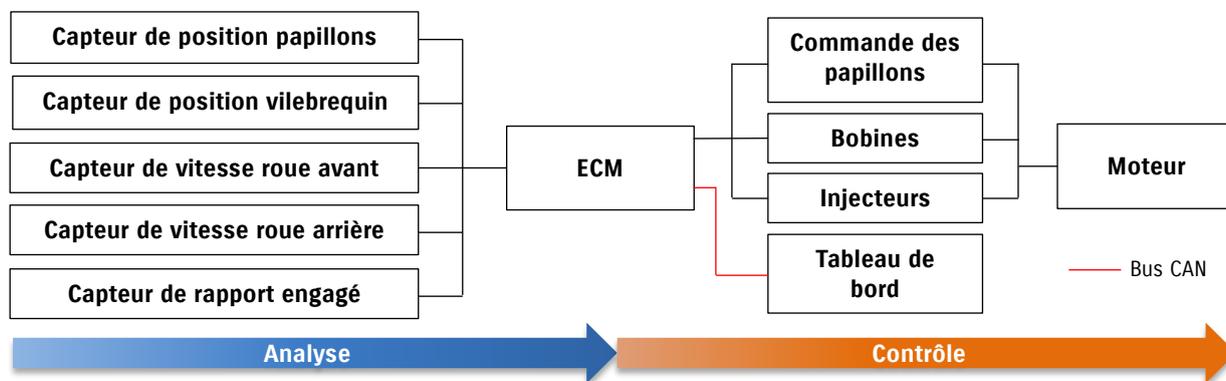


* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

Suzuki Traction Control System (STCS) MISE À JOUR

La GSX-S1000GT reçoit une version améliorée du STCS avec un choix élargi à 5 modes (+ désactivé). Ces possibilités de réglage plus nombreuses permettent au contrôle de traction à 5 modes de s'adapter aux conditions de roulage auxquelles une GT est censée exceller, comme par exemple, avoir un passager, de nombreux bagages, rouler par mauvais temps. Elles renforcent au passage le sentiment de confiance, quel que soit le niveau d'expérience, tout en réduisant le stress et la fatigue. Plus le mode augmente, plus le système intervient rapidement pour empêcher la roue de patiner. Il surveille en permanence la vitesse de rotation des roues, le régime moteur (calculé via le capteur de position du vilebrequin), le degré d'ouverture des papillons de gaz et le rapport engagé. Il est conçu pour brider instantanément la puissance à la moindre amorce de perte d'adhérence, en agissant à la fois sur l'ouverture des papillons, l'allumage et le débit de l'injection.

Schéma du Suzuki Traction Control System



5. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (S.I.R.S.)

GSX-S1000GT



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

Avertissement : le contrôle de traction ne dispense pas le pilote de devoir gérer correctement l'ouverture des gaz. Il ne peut empêcher les pertes d'adhérence au freinage ou en cas de vitesse excessive en entrée de virage. Il n'empêche pas non plus la roue avant de pouvoir dérapier.

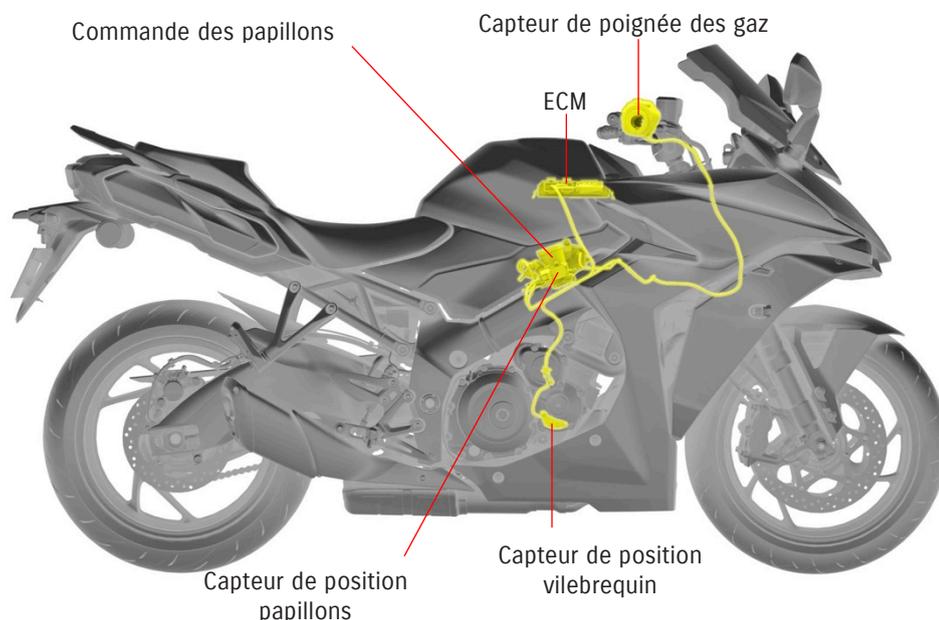
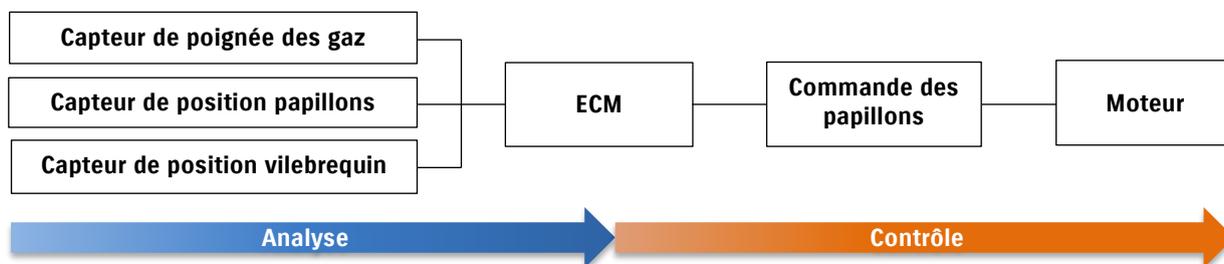
Commande des gaz électronique Ride-by-Wire NOUVEAUTÉ

La GSX-S1000GT adopte la commande des gaz électronique Suzuki, qui contrôle l'ouverture des papillons via la centrale ECM de type 32 bits. L'ensemble autorise une gestion plus fine de la puissance délivrée en fonction de l'action sur la poignée d'accélérateur.

Les paramètres individuels peuvent être réglés pour correspondre à chacun des modes SDMS et offrent donc une réponse fidèle au pilote dans toutes les conditions. Le Ride-by-Wire permet également l'introduction d'autres technologies avancées telles que le Quickshifter bidirectionnel qui améliore le confort de conduite.

La commande des gaz électronique Ride-by-Wire permet une maîtrise totale du puissant 1 000 cm³ aux régimes les plus utilisés et permet d'en exploiter toute la puissance lors de trajets accompagnés d'un passager ou avec bagages. Ce nouveau système, plus simple et plus compact que le système mécanique précédent, offre un meilleur contrôle lors des accélérations en sortie de courbe.

Schéma de la commande des gaz électronique de type Ride-by-Wire

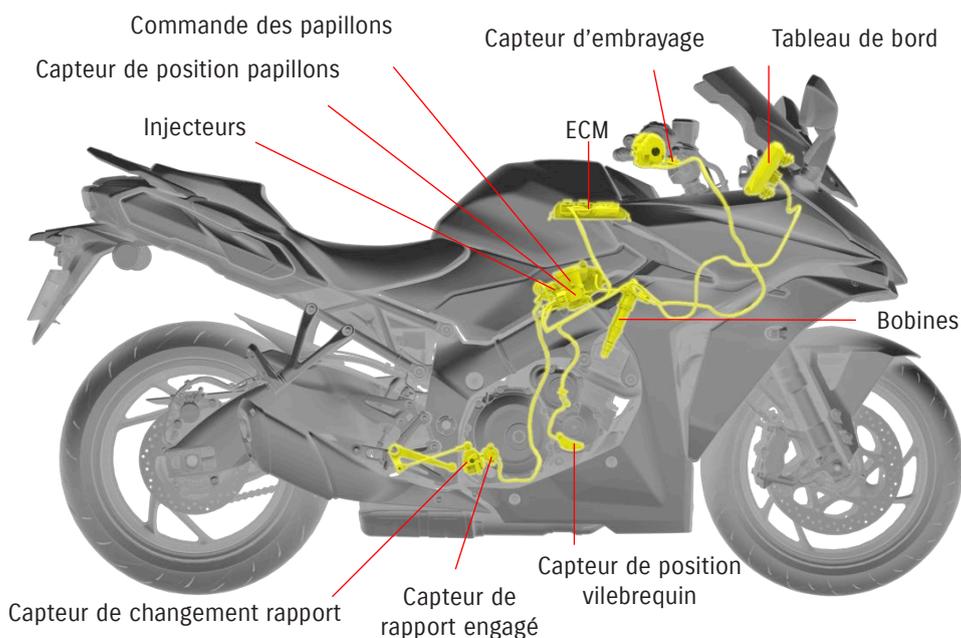
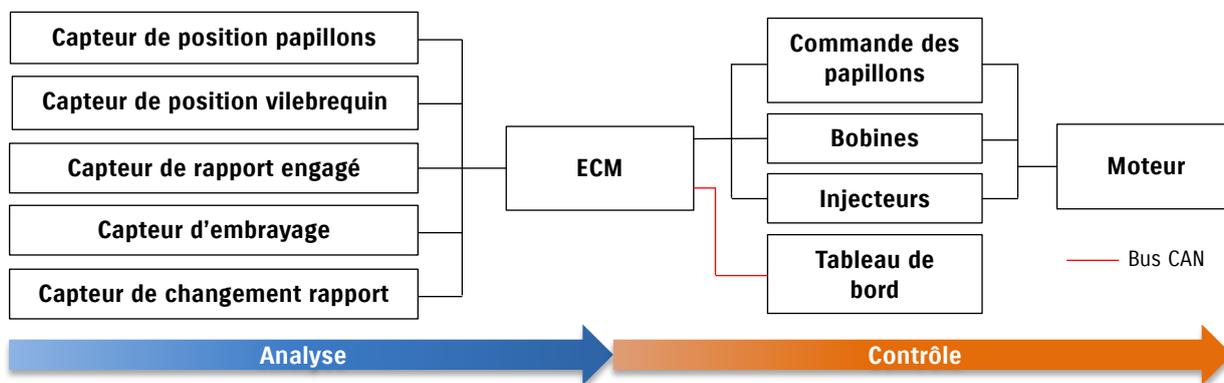


Quickshifter bidirectionnel NOUVEAUTÉ

Le Quickshifter bidirectionnel permet au pilote de monter ou de descendre les rapports sans actionner le levier d'embrayage. Proposé de série sur la GT, ce nouvel équipement séduira l'utilisateur dès les premiers tours de roue. L'intérêt du dispositif s'avère évident puisqu'il supprime les risques de rater son changement de vitesse tout en réduisant la fatigue induite par le maniement du levier. À l'accélération et une fois activé, le système coupe automatiquement et brièvement les gaz pour soulager les crabots de boîte, permettant au pilote de monter les rapports de manière plus fluide et sans même avoir à relâcher la poignée droite. À la décélération, il ouvre à l'inverse les papillons de gaz, juste assez pour aligner le régime moteur sur celui du rapport inférieur visé. Cette fonction « coup de gaz automatique » rend le frein moteur plus exploitable et fait de chaque rétrogradage un pur moment de bonheur.

Associé au SDMS, le Quickshifter augmente également le plaisir de pilotage en rendant les passages de rapports moins brutaux.

Schéma du Quickshifter bidirectionnel



5. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (S.I.R.S.)

GSX-S1000GT



Une transmission classique requiert cinq opérations à la montée des rapports et quatre à leur descente. Le Quickshifter réduit la manœuvre à un seul mouvement du pied, ce qui s'avère reposant dans les cas de figure qui imposent des changements de rapports fréquents. Le pilote peut décider de profiter du dispositif ou au contraire de le désactiver, s'il désire passer les vitesses de manière conventionnelle.

Nombre d'opérations pour changer de rapport (Bleu = système activé)

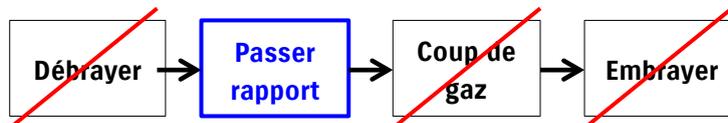
Montée

(Accélération)



Descente

(Décélération)

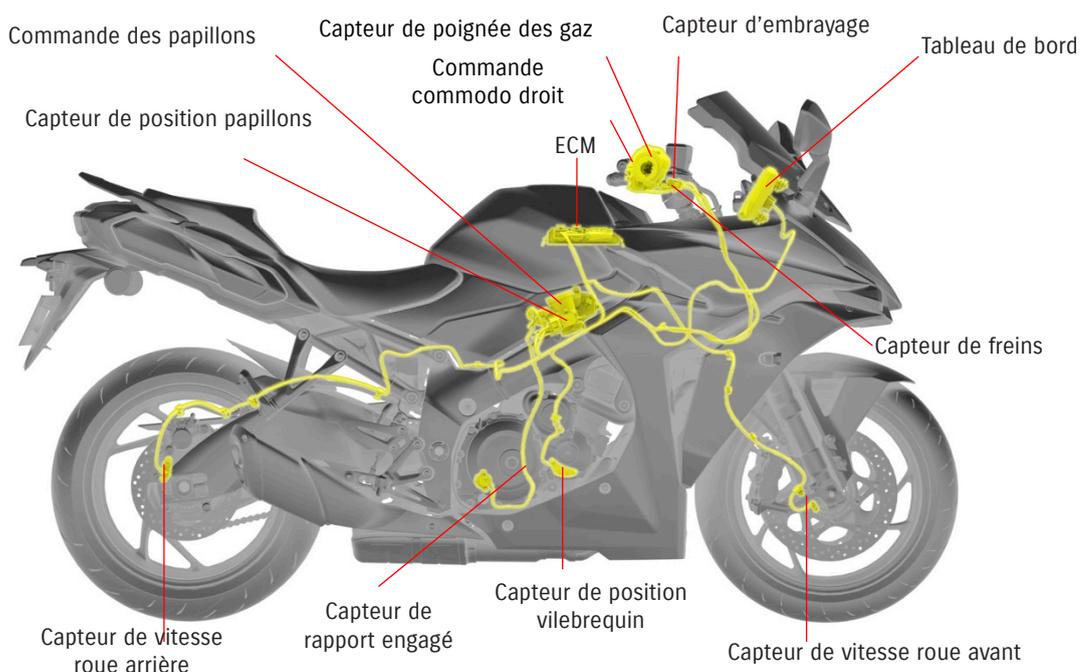
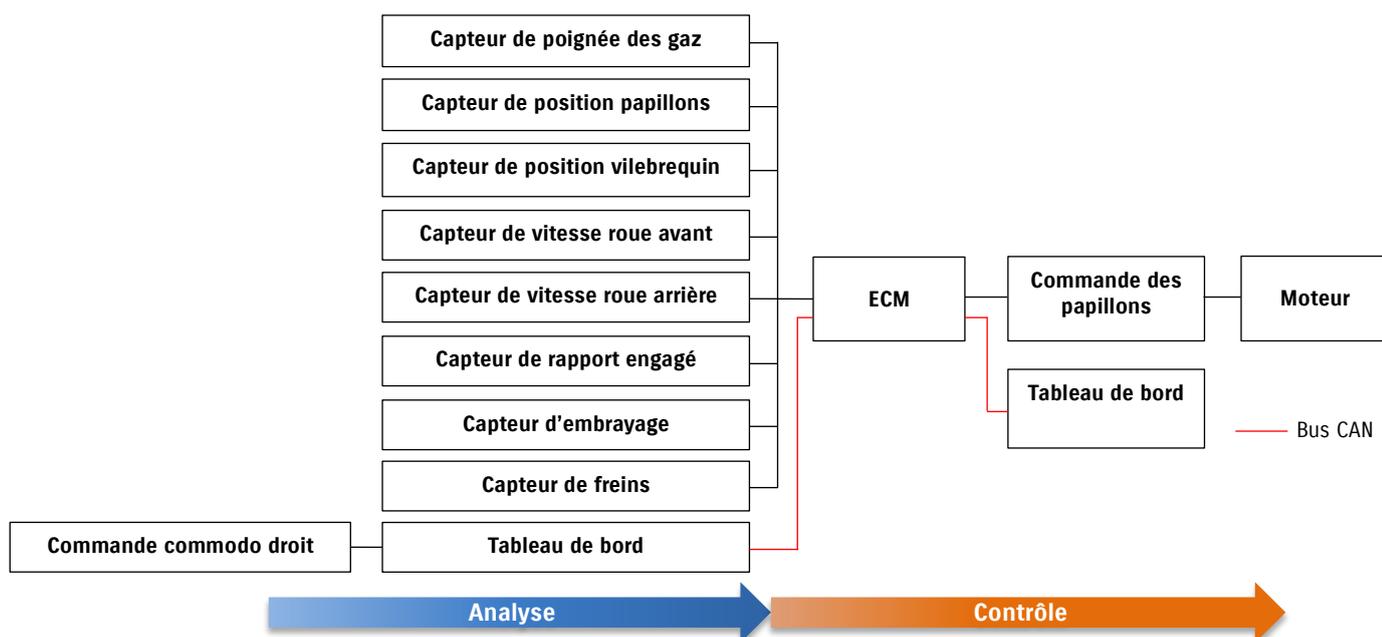


* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

Régulateur de vitesse NOUVEAUTÉ

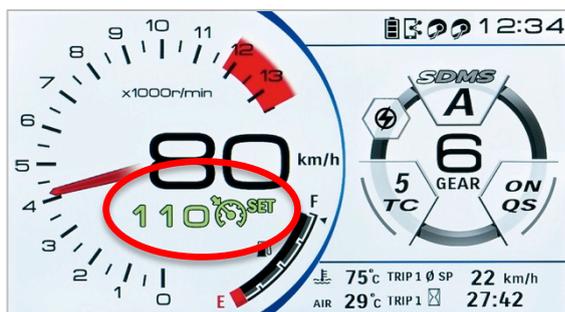
Le régulateur de vitesse est une nouvelle fonctionnalité qui permet au pilote de maintenir une vitesse définie sans actionner l'accélérateur. Il réduit la fatigue, particulièrement lors de longs trajets sur autoroute. Le réglage choisi s'affiche sur l'écran TFT couleur et la vitesse est facilement ajustable à l'aide du sélecteur (+ ou -) situé sur la poignée de gauche. Le régulateur peut être activé entre 30 et 180 km/h, à partir de la 2^{ème} vitesse. La fonction de reprise ré-engage le système et accélère jusqu'à la dernière vitesse enregistrée avant annulation.

Schéma du régulateur de vitesse



5. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (S.I.R.S.)

GSX-S1000GT



Commande comodo gauche



Commutateur du régulateur



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

Suzuki Easy Start System

Il permet au moteur de se lancer tout seul, après une brève pression sur le bouton de démarreur. Le levier d'embrayage n'a plus besoin d'être tiré lorsque la boîte est au point mort, et le démarreur s'arrête automatiquement dès que le moteur est allumé. Cette fonction rend l'opération moins pénible, pour un plaisir et un agrément toujours plus complets au quotidien.



Low RPM Assist MISE À JOUR

Il s'appuie sur le TI-ISC (contrôle du régime de ralenti intégré) pour augmenter en douceur le régime de ralenti, au moment où l'on relâche le levier d'embrayage pour démarrer ou quand on évolue à très basse vitesse. Les risques de caler s'en trouvent ainsi supprimés, tandis que la conduite gagne en assurance et en facilité quand il s'agit d'affronter les embouteillages. Le système a évolué sur la GSX-S1000GT, et il complète à merveille le Suzuki Clutch Assist System (SCAS) pour rendre les démarrages toujours plus doux et aisés.

Technologies d'assistance

Câblage multiplexé (bus CAN)

La GSX-S1000GT adopte un câblage multiplexé qui permet à l'ECM de communiquer avec le nouvel écran multifonction TFT couleur de 6,5". Les capacités d'échange qu'il autorise rend possible l'ajout de systèmes de contrôle avancés.

Module de contrôle du moteur (ECM)

Un nouveau module 32 bits dernier cri se charge de la gestion du moteur en optimisant le fonctionnement de plusieurs systèmes sensibles.



Introduction

Trouver le compromis idéal entre performances et confort qui sied à un Grand Tourer, impose de soigner chaque aspect de la partie-cycle. Cela commence par le tandem essentiel que constituent le cadre et le bras oscillant, pour s'étendre à tout le reste depuis le réglage des suspensions et le choix des pneus jusqu'à la position de conduite, déterminée par la forme et le positionnement du guidon, ou encore les rétroviseurs et la capacité du réservoir. Le but consiste ensuite à harmoniser le tout avec le moteur et le système d'assistance S.I.R.S.

Un châssis dédié au plaisir GT

L'ensemble compact et léger du châssis a été conçu pour apporter agilité, confort et plaisir de conduite. Chacun de ses éléments témoigne d'un désir d'optimiser la maniabilité et le contrôle dans toutes les situations, telles que la conduite avec passager ou bagages, pour diminuer la fatigue lors de longs trajets. Il offre également toutes les performances agressives d'un 1 000 cm³ lors de sorties plus sportives.

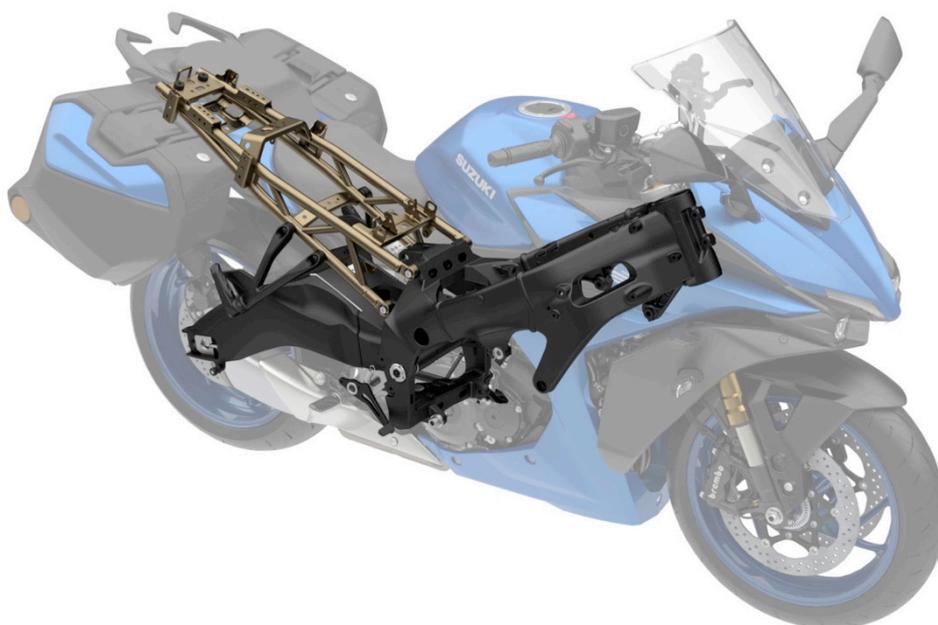




Cadre périmétrique en aluminium avec nouveau design de la boucle arrière **NOUVEAUTÉ**

Le cadre périmétrique en aluminium de la GT assure un comportement homogène et une belle vivacité, même avec un passager et des bagages. Ses longerons principaux relient directement la colonne de direction à l'axe de bras oscillant, solution idéale quand on recherche la rigidité et la légèreté.

Le nouveau design de la boucle arrière permet de fixer les valises latérales et de rigidifier les renforts. La boucle étant également plus fine, elle permet d'augmenter l'épaisseur de la selle et d'ajouter au confort du passager.



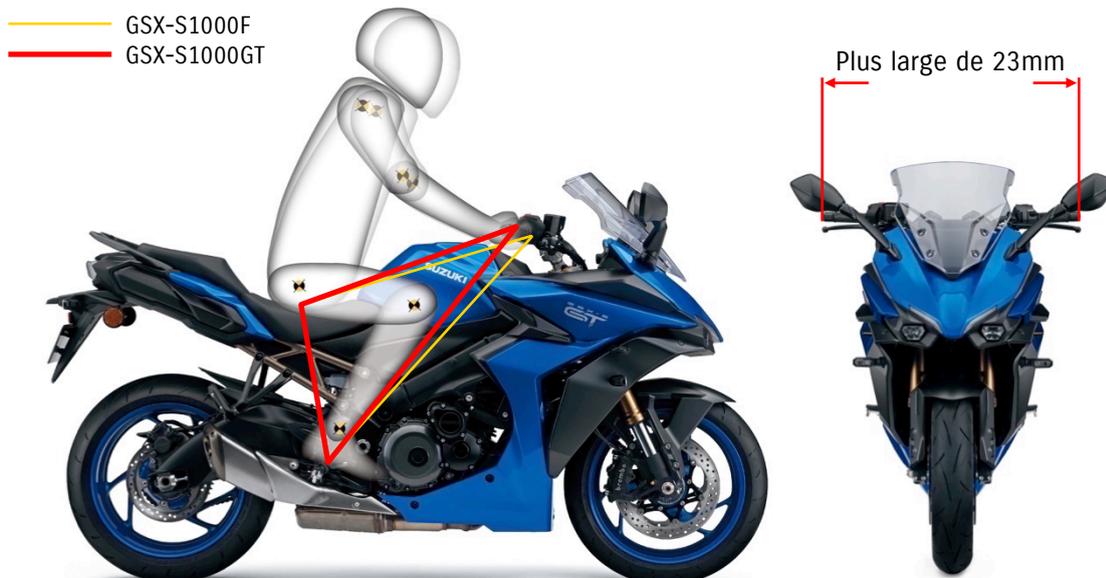
Bras oscillant en aluminium

Le robuste bras oscillant en alliage provient directement de la GSX-R1000. Solidement ancré, il participe à la qualité du comportement et confère à la moto une excellente tenue de route durant les longs trajets avec bagages et passager, tout en conservant un aspect Superbike.



Une position relevée pour plus de confort NOUVEAUTÉ

Afin d'offrir une position de conduite optimale, les poignées du guidon ont été inclinées de 14 mm pour être plus proches du pilote. La position est donc plus relevée et plus confortable. La largeur a également été augmentée de 23 mm, ce qui permet de guider le train avant avec moins d'efforts et plus de maniabilité. Une selle redessinée améliore encore le confort offert par cette position relevée, ainsi que l'ergonomie en conduite sportive ou en longue balade.



Roulage avec passager



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

Taille du pilote : 170 cm, taille du passager : 176 cm

Suspensions **MISE À JOUR**

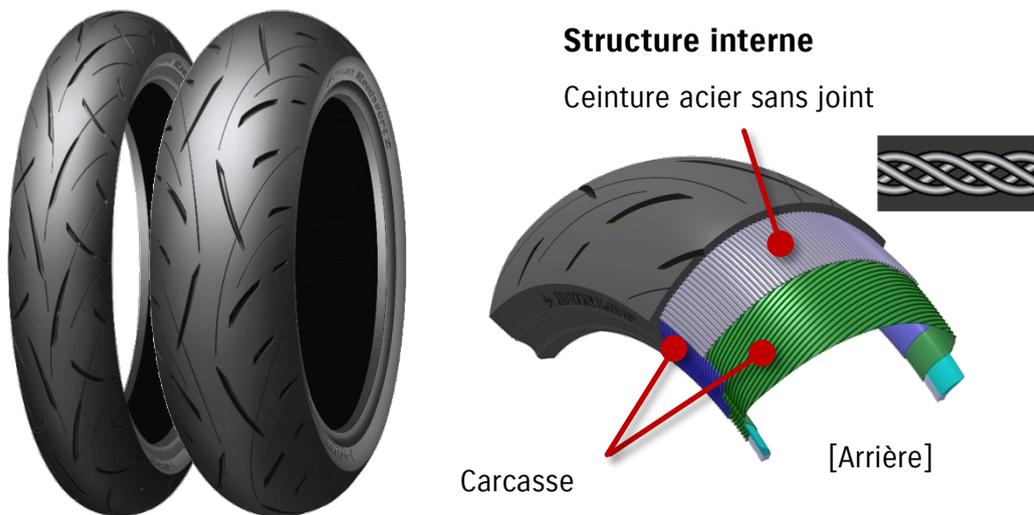
La fourche KYB inversée de 43 mm accroît le potentiel sportif. Elle est entièrement réglable, que ce soit en précharge, compression ou détente. La suspension arrière de type Pro-link, avec réglages de détente hydraulique et de précharge du ressort, profite à la vivacité et à la stabilité. Plusieurs configurations ont été minutieusement testées, en tenant compte du changement de structure interne des pneus, avant que le compromis idéal soit trouvé entre homogénéité et vivacité de comportement. Ces nouveaux réglages conviennent parfaitement à la GT, lui offrant une meilleure maniabilité quelle que soit la vitesse et donnant une totale confiance au pilote. La GT se révèle capable de hautes performances sportives, même chargée et à vitesse élevée.



Jantes et pneumatiques **NOUVEAUTÉ**

Les jantes moulées en aluminium affichent un design à six branches qui en jette, ainsi qu'un poids plume qui améliore encore l'agilité de comportement. Les nouveaux pneus radiaux Dunlop Roadsport 2 (120/70 x 17 à l'avant et 190/50 x 17 à l'arrière) ont été optimisés à l'attention de la GSX-S1000GT, avec des qualités générales, et notamment d'adhérence, supérieures à celles des D214 qu'ils remplacent. Différente de celle des modèles disponibles dans le commerce, leur carcasse profite d'un ceinturage spécifique ultra flexible qui offre juste ce qu'il faut de rigidité compte tenu du poids de la machine, de ses performances et de son programme d'utilisation. Leur chape, au dessin peaufiné par rapport aux anciens modèles, inaugure un tout nouveau composé à base de silice qui apporte davantage de grip sur le mouillé, une mise en température plus rapide et une bonne résistance à l'usure. Ces nouvelles roues travaillent en harmonie avec les suspensions avant et arrière pour procurer à la fois le niveau d'adhérence, de stabilité et d'agilité recherché en conduite sportive, et le confort nécessaire à une agréable virée.

SPORTMAX Roadsport 2



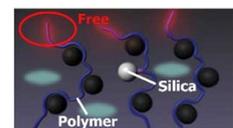
Comparaison des composés de chapes

Le pneu Roadsport 2 (avant et arrière) adopte un nouveau composé siliceux.

Ancien modèle (D214)



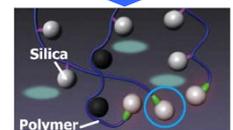
Ancien modèle (D214)



Nouveau modèle (Roadsport 2)



Nouveau modèle (Roadsport 2)



La silice mieux dispersée offre plus de grip sur le mouillé et une mise en température plus rapide.

Le nouveau polymère fonctionnalisé augmente la résistance à l'usure.

Réservoir d'essence **NOUVEAUTÉ**

Le nouveau réservoir voit sa capacité portée à 19 litres, sans paraître plus volumineux pour autant. Sa grande capacité combinée à l'excellent rendement du moteur permet au pilote de s'arrêter moins souvent pour faire le plein grâce à une plus grande autonomie.



Antilock Braking System (ABS)

La GSX-S1000GT dispose des meilleurs étriers monoblocs à fixation radiale de chez Brembo. Ces derniers possèdent chacun 4 pistons de 32 mm de diamètre et pincent des disques flottants de 310 mm, pour une grosse puissance de freinage.

L'ABS aidera le pilote à garder le contrôle, y compris lors des freinages violents. Le système est conçu pour surveiller la vitesse des roues et adapter la force du freinage aux conditions d'adhérence. Compacte et légère, la centrale ABS n'impacte pas la maniabilité de la moto.



Avertissement : l'ABS n'est pas conçu pour raccourcir les distances de freinage. Merci de toujours rouler à vitesse raisonnable, y compris en courbe.

Donner la priorité au confort de conduite NOUVEAUTÉ

La nouvelle GT a été conçue pour offrir un maximum de confort à son pilote et à son passager. Les ingénieurs ont étudié les moindres détails permettant de limiter la fatigue, de la réduction des vibrations à tous les points de contact entre l'homme et la machine (guidon, repose-pieds, nouvelle selle...) à l'ergonomie, pour que la position du pilote soit optimale, en passant par les aides technologiques telles que le SCAS (toucher plus léger sur l'embrayage), le régulateur de vitesse (moins de passages de vitesses), et la conduite plus souple et moelleuse grâce aux nouvelles suspensions.

Tout a été pensé pour maximiser l'expérience de conduite.



Points de contact entre le corps et la machine.

Revêtement des poignées du guidon NOUVEAUTÉ

Le revêtement des poignées du guidon de la GT permet de réduire les vibrations transmises dans les mains du pilote, ce qui contribue à réduire la fatigue et améliorer le confort, notamment lors des longs trajets.



Selles et poignée de maintien passager **NOUVEAUTÉ**

Le nouveau design sportif des selles pilote et passager vise à améliorer le confort lors des longs trajets tout en optimisant l'adhérence et en offrant une bonne liberté de mouvements au pilote. La selle passager quant à elle, apporte un maximum de confort grâce à son épaisseur, sa forme et ses dimensions et la facilité d'accès de ses nouvelles barres d'appui.



Repose-pieds **NOUVEAUTÉ**

Les repose-pieds pilote et passager, en aluminium, ont tous été recouverts d'un caoutchouc qui permet d'absorber les vibrations. Ils ont également été positionnés plus bas. Ainsi, ils nécessitent moins de flexion des genoux et des chevilles. La fatigue est ainsi réduite, surtout lors de longs trajets.



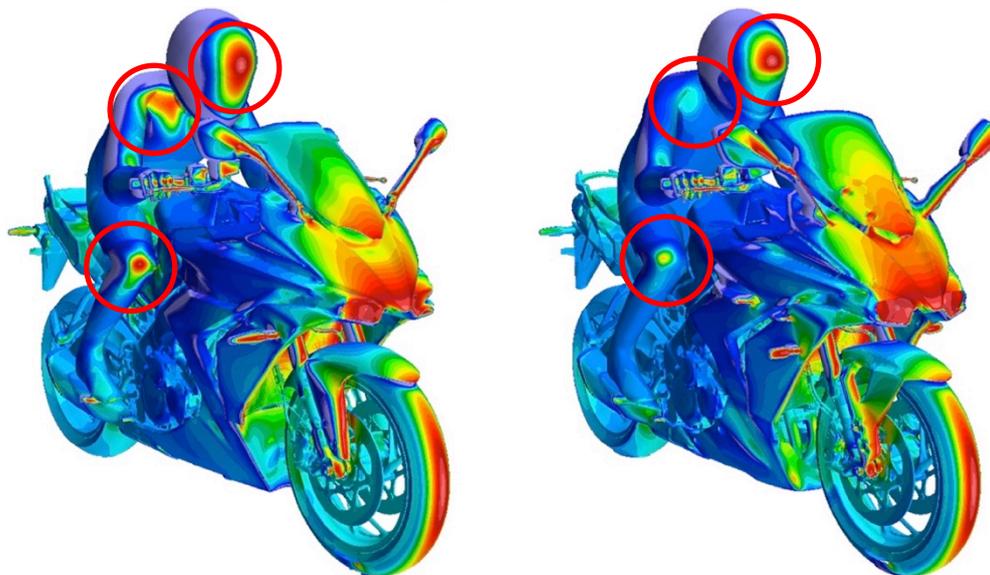
Aérodynamisme de pointe

L'aérodynamisme et la protection contre le vent sont d'une importance cruciale dans la performance et le confort d'un Grand Tourer.

Le carénage avant de la GT, sa bulle et ses rétroviseurs ont été conçus pour maximiser ses performances aérodynamiques. Durant tout le processus de développement, de nombreux tests ont été réalisés pour identifier de possibles défauts, notamment grâce à de nombreux passages en soufflerie. Tous les éléments fonctionnent en harmonie et optimisent la protection contre le vent. Le pilote n'a plus qu'à se concentrer sur son plaisir de conduite, en oubliant le froid, le vent et la fatigue.



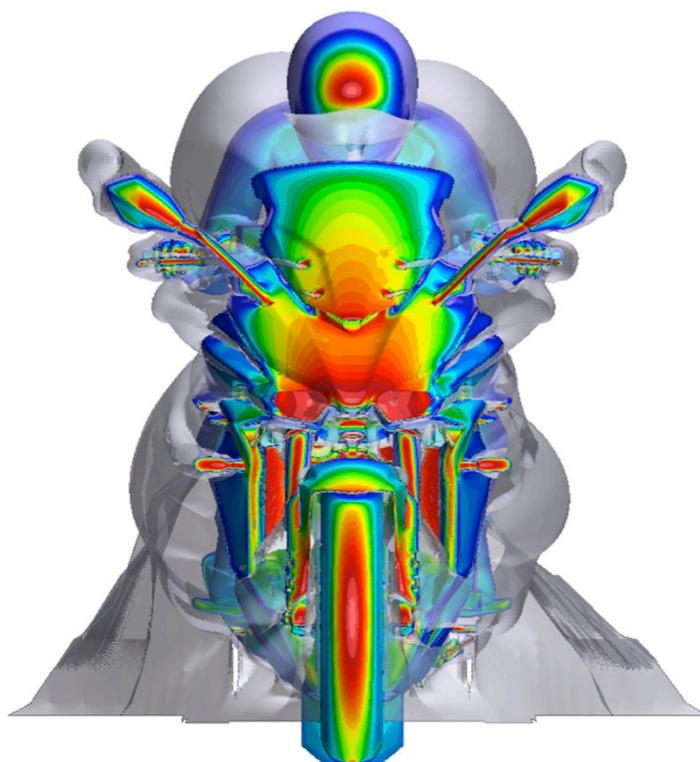
Test en soufflerie



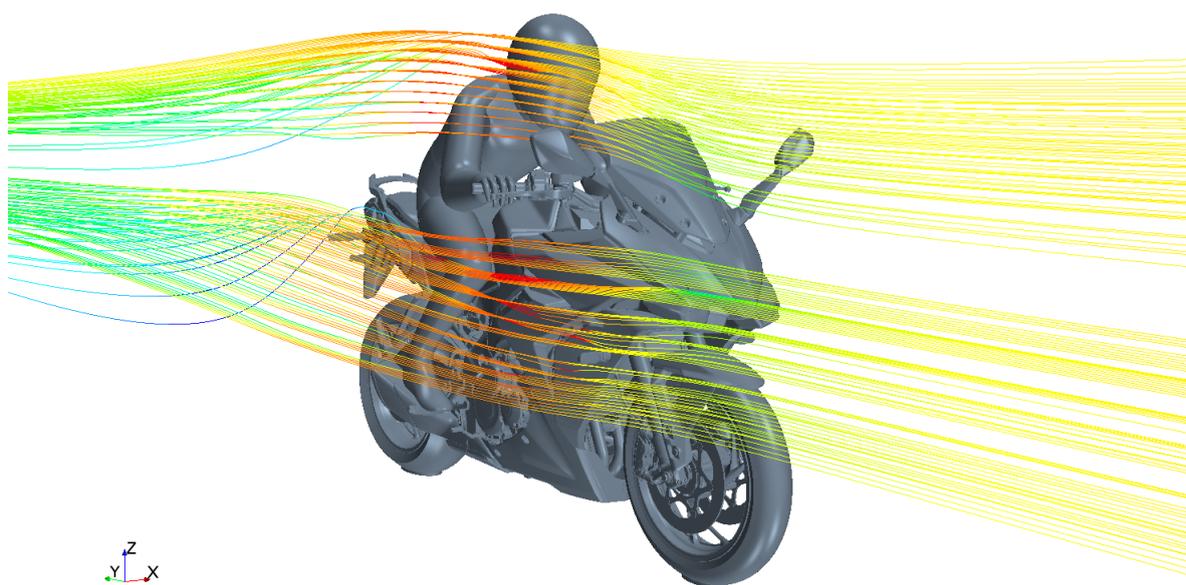
Données initiales

Données finales

Analyse (zones de contact)



■ : Zones de protection contre le vent



Analyse (contact du vent aux épaules et genoux)

Bulle **NOUVEAUTÉ**

Les performances aérodynamiques étant une évidence, lors de la conception de la nouvelle bulle, les ingénieurs ont également travaillé sur un maximum de protection pour le pilote, afin de réduire la fatigue et d'optimiser son expérience de conduite GT.

Les tests en soufflerie ont permis d'obtenir une bulle tout aussi compacte et attrayante qu'efficace et performante. Non seulement elle permet de dévier le vent pour protéger la tête du pilote, mais la forme incurvée des côtés protège également les épaules. Ainsi, chaque trajet apporte plus de confort et réduit le stress et la fatigue.



La forme incurvée des côtés réduit la fatigue en atténuant la force du vent qui frappe les épaules du pilote.

Rétroviseurs **NOUVEAUTÉ**

Les longs trajets à vitesse élevée nécessitent d'excellentes performances aérodynamiques et une protection contre le vent irréprochable. Ainsi, chaque détail a été étudié lors de nombreux passages en soufflerie, pour adoucir la force du vent qui frappe les articulations du pilote, au travers des rétroviseurs, montés directement sur le carénage. Leur forme et leur emplacement ont été travaillés méticuleusement afin de réduire les mouvements oculaires nécessaires à une bonne vision sur tous les angles, tout en maintenant leur résistance. Ainsi, l'aérodynamisme y gagne ainsi que le confort du pilote.



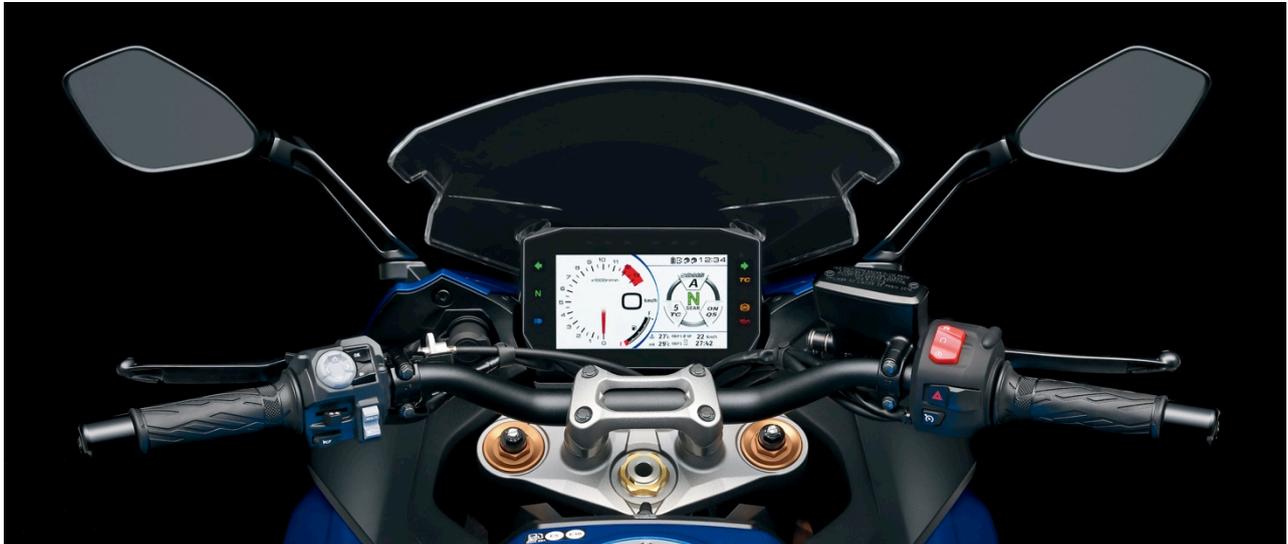
Déflecteur inférieur de tête de fourche **NOUVEAUTÉ**

Grâce aux tests en soufflerie et aux retours des essayeurs, les ingénieurs ont redessiné les déflecteurs inférieurs qui étaient originalement situés sur le garde boue avant. Ils protègent maintenant le pilote de manière plus efficace en déviant le vent qui sinon, arriverait au niveau du tableau de bord.



Nouvel écran multifonction TFT couleur de 6,5"

NOUVEAUTÉ



* Tous les voyants et indicateurs sont allumés à des fins d'illustration.

La GT adopte un nouvel écran multifonction TFT couleur de 6,5". Développé spécifiquement pour les motos, ce grand écran au revêtement anti-rayures et anti-reflets, améliore la visibilité en pleine lumière et permet de connecter un smartphone.

Le pilote a accès à toutes les informations et réglages de son véhicule en temps réel et peut avoir accès aux cartes, appels, contacts, musiques de son smartphone. Tout pour rendre le propriétaire fier de la connectivité de sa monture !

Informations disponibles :

- Vitesse
- Régime moteur
- Autonomie
- Régulateur de vitesse
- Kilométrage
- Trips A et B
- Rapport engagé
- Température d'eau
- Température ambiante
- Niveau de batterie du smartphone
- Voltmètre
- Compte-tour
- Consommation moyenne (1&2)
- Consommation instantanée
- Mode du SDMS
- Mode du traction control
- Quickshifter (ON/OFF)
- Niveau de carburant
- Heure
- Intercom pilote/passager (Bluetooth®)
- Connexion du smartphone

Autour de l'écran viennent s'ajouter les indicateurs à LED des clignotants, feu de route et point mort, ainsi que d'autres dédiés aux alarmes ou dysfonctionnements éventuels, voyant de pleins phares, ABS, contrôle de traction, charge de la batterie, température d'eau et pression d'huile. Tous sont lisibles et reconnaissables.

7. ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

GSX-S1000GT

L'affichage adopte des graphismes spécifiques et un rétro-éclairage bleu qui collent à merveille au style de l'identité Suzuki. Des réglages manuels et automatiques sont disponibles pour modifier le mode d'affichage en fonction de l'éclairage extérieur, blanc pour la journée et noir pour la nuit et ainsi optimiser la visibilité. Une courte animation apparaît également à l'écran lorsque l'on tourne la clé de contact. De quoi réjouir l'œil et augmenter l'impatience déjà grande de rouler !



Mode jour



Mode nuit



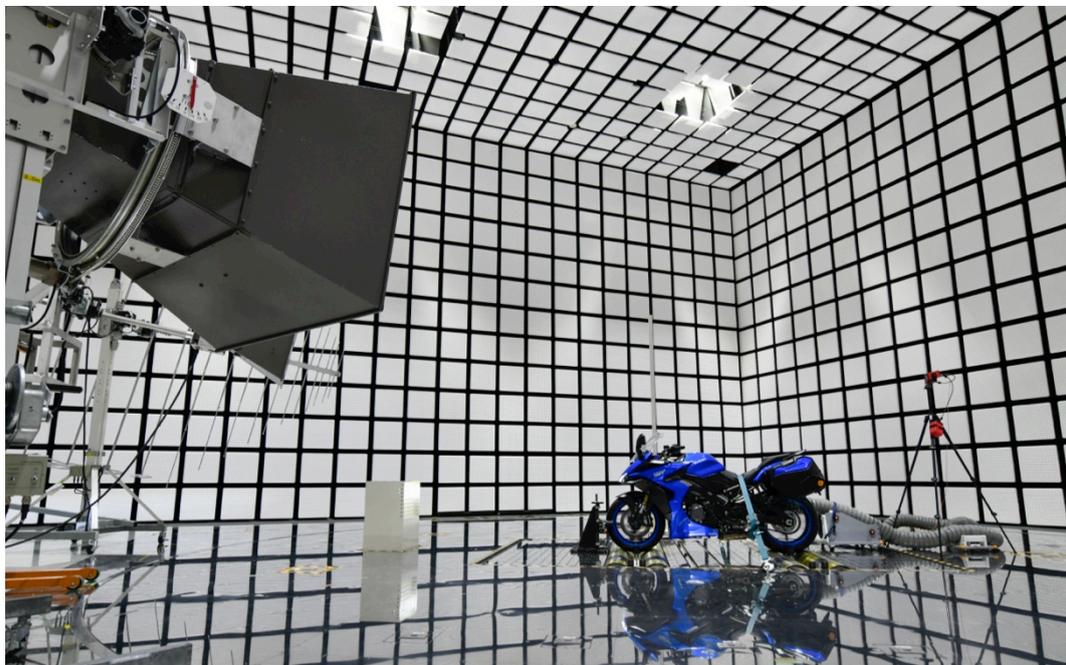
Menu



Réglages

*Tous les voyants et indicateurs sont allumés à des fins d'illustration.

Tous les composants électroniques, dont l'écran TFT et l'ECM, ont été testés en chambre anéchoïque afin de s'assurer qu'ils ne sont pas sensibles aux interférences extérieures.



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.



Tests en chambre anéchoïque

Connexion du smartphone **NOUVEAUTÉ**

Le nouvel écran TFT permet de connecter un smartphone iOS ou Android™ via Wireless LAN ou Bluetooth® et de le charger grâce à la prise USB dédiée, située sur le côté gauche.



Prise USB

* Ne pas connecter votre smartphone lorsque le moteur ne tourne pas afin de ne pas décharger la batterie. Veuillez vous référer au manuel du propriétaire pour plus d'informations.

L'écran multifonction TFT couleur de 6,5" fonctionne avec l'application SUZUKI mySPIN. Là où la concurrence utilise des systèmes développés pour les voitures, la GT est équipée de logiciels dédiés, pour un usage à moto. SUZUKI mySPIN offre donc une parfaite lecture et une facilité d'utilisation pour le pilote qui a accès aux contenus de son smartphone et aux informations concernant son véhicule.

Une fois l'application gratuite SUZUKI mySPIN installée sur son smartphone, le pilote aura accès à un éventail de fonctions développées spécifiquement pour la moto. L'accès aux diverses fonctionnalités et contenus se fait grâce aux commutateurs situés sur la partie gauche du guidon, qui vous permettent de modifier les différents paramètres durant la conduite. Les fonctions prises en charge sont les suivantes :



SUZUKI mySPIN



Apple et le logo Apple sont des marques d'Apple Inc., déposées aux États-Unis et dans d'autres pays.



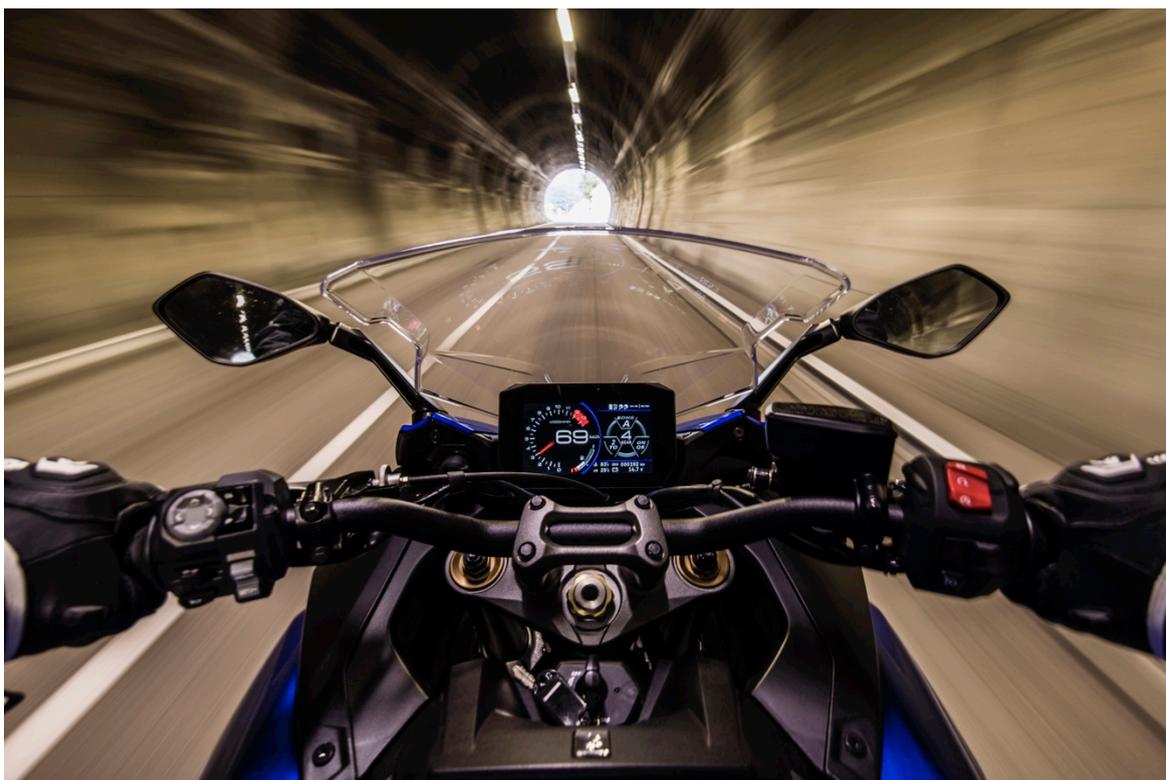
Google Play et le logo Google Play sont des marques déposées de Google LLC.



Commande commodo gauche



Écran d'accueil SUZUKI mySPIN
(smartphone connecté)



Les 5 fonctions principales de SUZUKI mySPIN



Contacts



Téléphone



Cartes



Musique

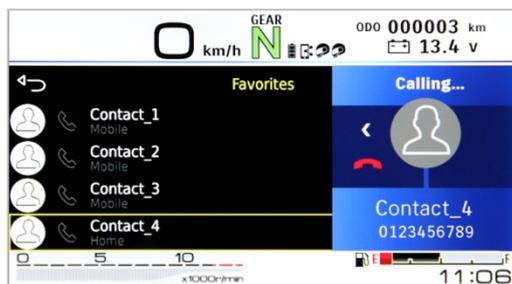
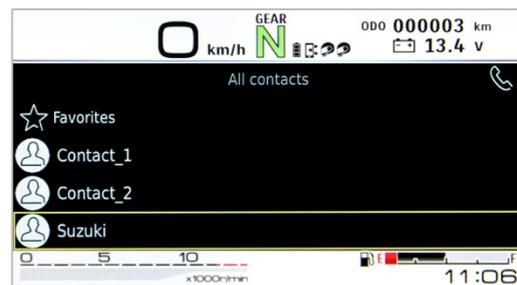


Agenda



Contacts

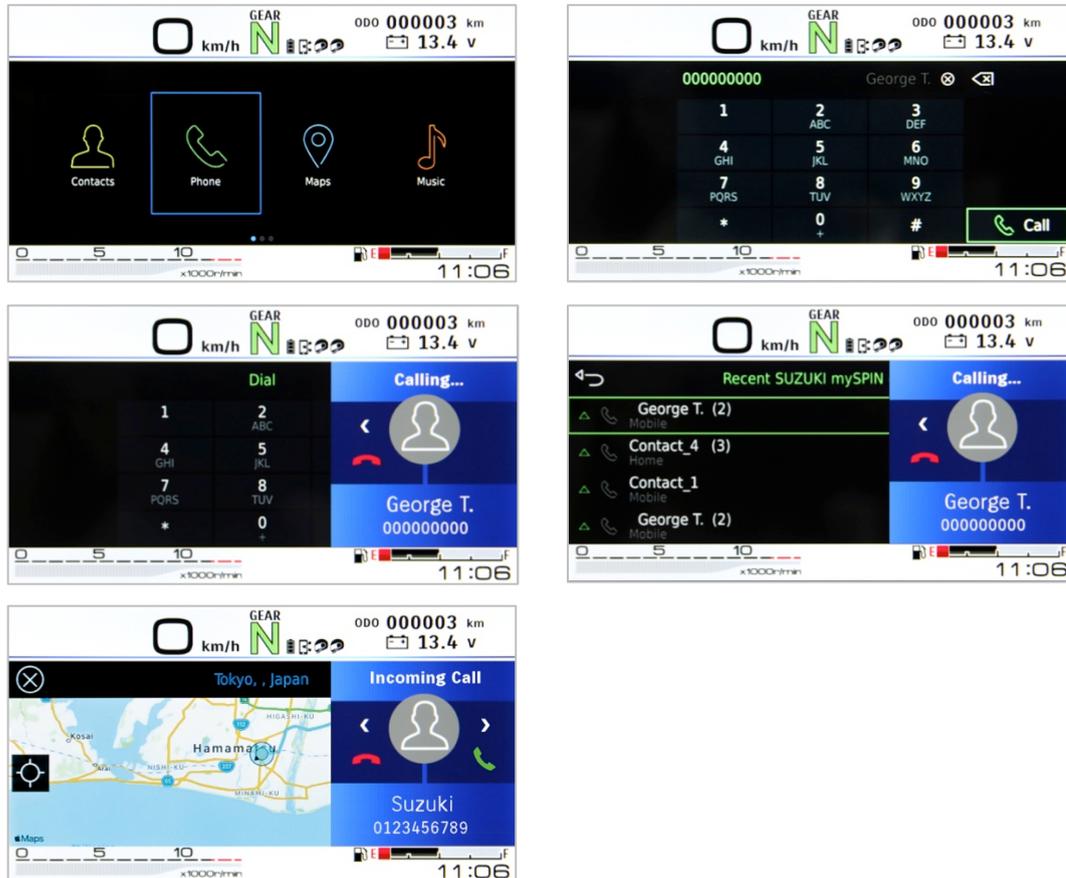
Le système accède aux contacts du smartphone et informe le pilote des appels entrants. Il est également possible de sélectionner un contact dans la liste pour passer un appel.





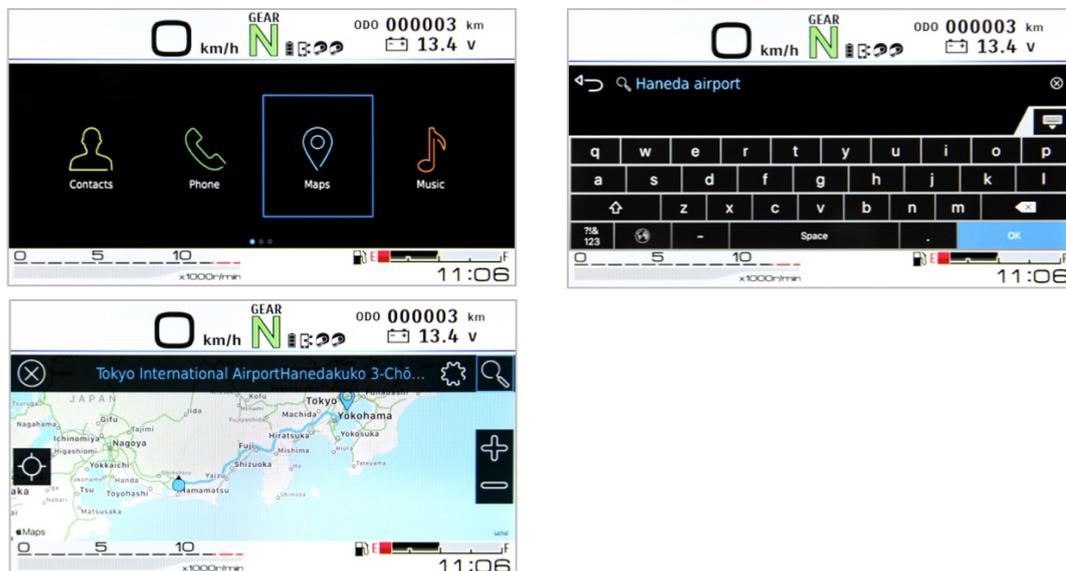
Téléphone

Durant le roulage, le système peut passer des appels directement, ou à partir de l'application des contacts. Il peut également afficher l'historique des appels.



Cartes

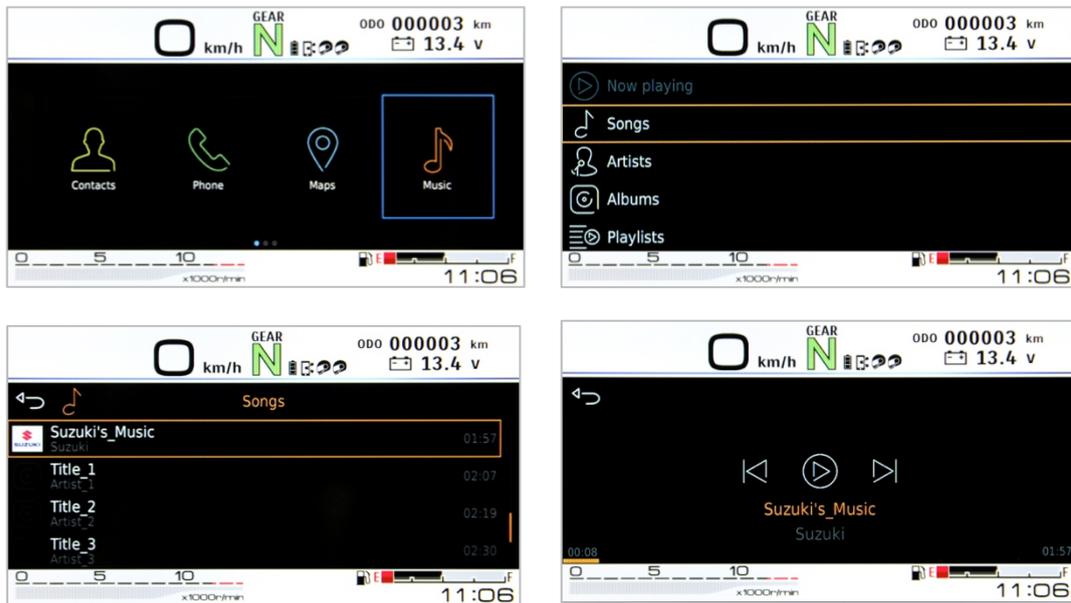
Le pilote a la possibilité de voir sa position sur la carte, sans avoir à télécharger d'autres cartographies. Il peut gérer son itinéraire et zoomer à l'aide des commutateurs sur la gauche du guidon.





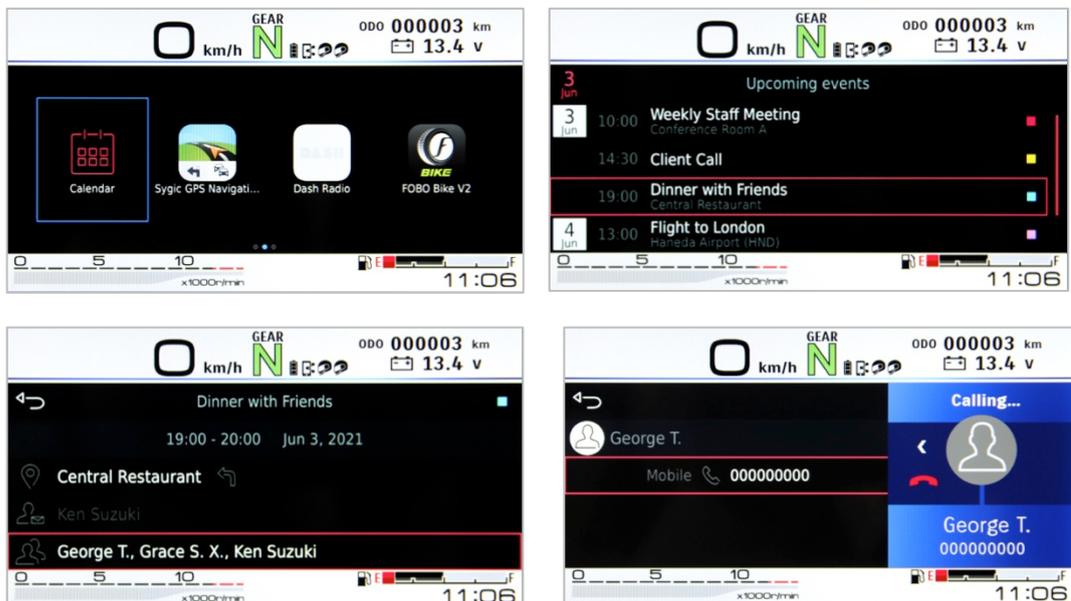
Musique

En utilisant des casques Bluetooth® connectés au système, le pilote et son passager peuvent écouter les musiques de leur bibliothèque.



Agenda

Il est possible d'afficher le contenu de l'agenda sur l'écran LCD, ainsi que les évènements et les rappels.



7. ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

GSX-S1000GT

Le téléchargement d'applications tierces dans SUZUKI mySPIN ouvre une panoplie infinie de possibilités et d'informations, telles que la navigation, les informations météo... Combinée à l'écran TFT, mySPIN rendra l'expérience de conduite encore plus riche pour le pilote.



*Source : Bosch

*Les icônes représentées ne sont pas celles d'un produit spécifique.

*Les icônes ne représentent pas de contenu réellement disponible.



- * Écouteurs vendus séparément.
- * Visuels de smartphone sous IOS 13.5, peuvent différer sous un autre système d'exploitation.
- * Fonctionnement de l'application établi selon certaines conditions qui peuvent différer en fonction du système d'exploitation utilisé.
- * Voyants et indicateurs des pages 48 à 52 allumés à des fins d'illustration.

- * Les contenus et politiques de confidentialité des applications tierces ne dépendent pas de notre responsabilité.
- * Suzuki ne peut en aucun cas garantir le fonctionnement des applications tierces.
- * Vérifiez si les applications sont payantes avant de les installer.
- * Veuillez vous référer aux conditions d'utilisation des applications tierces avant de les installer.
- * Certaines applications tierces peuvent ne pas être compatibles avec votre système d'exploitation ou votre localisation.

- * Apple et le logo Apple sont des marques d'Apple Inc., déposées aux États-Unis et dans d'autres pays.
- * IOS est une marque déposée de Cisco aux États-Unis et dans d'autres pays, et est utilisée sous licence.
- * Google Play et le logo Google Play sont des marques déposées de Google LLC.
- * Android est une marque déposée de Google LLC.
- * La marque et les logos Bluetooth® sont des marques commerciales déposées appartenant à Bluetooth SIG, Inc. et toute utilisation de ces marques par BOSCH est soumise à licence. Les autres marques et noms commerciaux sont la propriété de leurs propriétaires respectifs.

Un éclairage aussi efficace que stylé

Nouvelles optiques à LED NOUVEAUTÉ

Les nouvelles optiques à LED développées par Koito sont montées horizontalement, à gauche et à droite de la face avant. Compactes et légères par rapport à d'autres optiques, elles utilisent des LED mono-focus dont la lumière traverse de manière rectiligne les épaisses lentilles externes. La surface intérieure convexe de ces lentilles canalise la lumière vers la route et rend la GSX-S1000GT particulièrement visible des piétons et des autres usagers de la route.

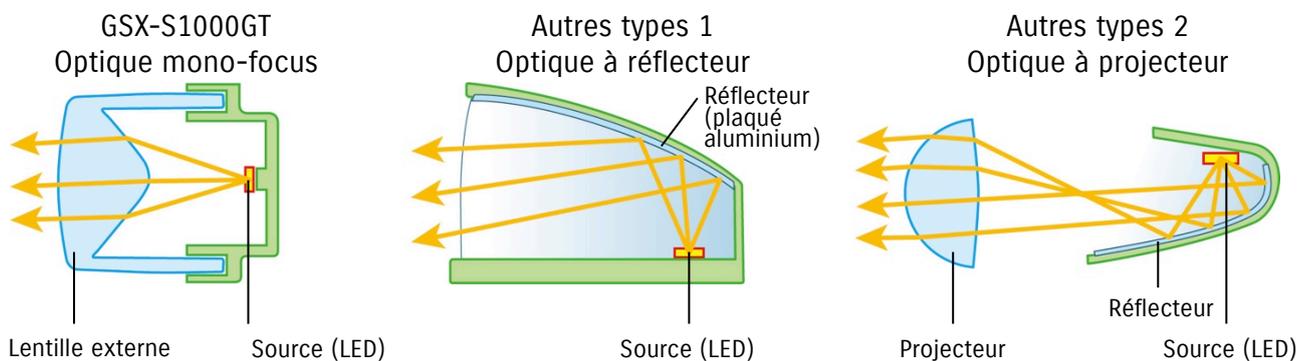
Le design horizontal associé à la face avant saillante offre un nouveau visage aux motos Suzuki.



Optiques éteintes

Feu de croisement

Feux de route



Clignotants avant à LED NOUVEAUTÉ

Les clignotants avant à LED adoptent des formes effilées et sont montés sur le carénage latéral.



Feux et clignotants arrière à LED **NOUVEAUTÉ**

Le feu arrière étroit et plat et les clignotants arrière utilisent des LED pour une visibilité et une durée de vie maximales. La forme à double lentille convient bien à la partie arrière compacte et lui donne un aspect premium. L'éclairage de plaque de la GSX-S1000GT est également à LED.



Feu et clignotants arrière à LED



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.

Les motards peuvent choisir parmi une gamme de 36 accessoires qui vont leur permettre de faire de leur GSX-S1000GT, la moto parfaite selon leur style et leur goût, sans sacrifier confort, praticité ni protection et ainsi, rendre leurs virées encore plus excitantes et agréables.

Le dernier ajout à la gamme est un nouvel ensemble de valises latérales conçues sur mesure. Avec 36 litres de stockage et une charge possible allant jusqu'à 5kg, il sera possible d'y ranger les casques intégraux*. Les valises sont disponibles dans chacun des 3 coloris.

De nouveaux équipements ont pour but de renforcer l'aspect sportif de la GT, ainsi que sa protection et celle de son pilote. Par exemple, d'inédits leviers de frein et d'embrayage anodisés au look racing, taillés dans la masse et reprenant le sigle GSX-S. De nouveaux sliders de cadre, siglés eux aussi, se chargeront de protéger à la fois celui-ci et d'autres parties vulnérables, au cas où la moto viendrait à mordre la poussière.

La gamme comprend aussi les garde-boues avant et arrière en carbone, ainsi que des protections dédiées à l'alternateur, au vilebrequin ou au carter d'embrayage. Leur finition mate apporte une sympathique touche urbaine et « préparée ».

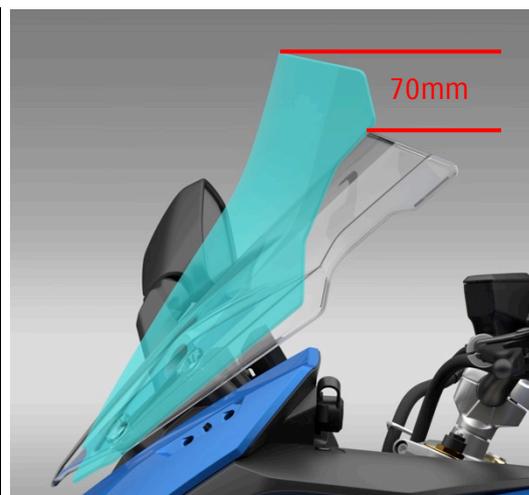
La bulle touring en option, 70 mm plus haute, améliore le confort, réduit la fatigue et protège du vent et de la pluie.

Tout comme les attrayants liserés de jantes adhésifs, les nouveaux protège-réservoirs au choix reprennent le logo Suzuki.

* Selon la forme et les dimensions du casque.



* Moto équipée d'un accessoire d'origine.



1 Bulle touring

Alors que la bulle d'origine offre une protection contre le vent parfaitement équilibrée avec ses performances aérodynamiques, cette bulle touring en option, 70 mm plus haute, apporte une protection et un confort nettement supérieurs tout en optimisant l'effet de style. Cette bulle haute a été moulée par injection, ce qui offre une plus grande liberté de choix pour la forme finale.



2 Valises latérales *1, *2, *3

Le design compact des valises latérales n'entame en rien leur grande capacité de stockage mais leur permet de peaufiner le style acéré de la GT. Chacune peut accueillir un casque intégral et dispose d'un système de montage et démontage rapide pour une installation simplifiée.

(le jeu de supports de valises latérales, le jeu de serrures et le jeu de garnitures doivent également être achetés pour pouvoir monter et utiliser les valises latérales).



Metallic Triton Blue (YSF)



Metallic Reflective Blue (QT8)



Glass Sparkle Black (YVB)

Casques compatibles avec les valises latérales

SHOEI	
Casque	Taille
GT-Air II	XXL
GT-Air	XXL
X-Spirit III / X-Fourteen	XXL
X-Spirit II / X-TWELVE	XXL
NXR2 / Z-8 / RF-1400	XXL
NXR / Z-7 / RF-1200	XXL
NEOTEC	XXL

* Mesures effectuées par Suzuki.

* Les mesures extérieures des casques peuvent différer selon le pays ou la région, certains répertoriés ici peuvent donc ne pas tenir dans les valises latérales.



3 Jeu de serrures
Fonctionne avec la clé de contact



4 Jeu de fixations pour valises latérales
Pour attacher les valises



5 Valises latérales
Metallic Triton Blue (YSF)



6 Valises latérales
Metallic Reflective Blue (QT8)



7 Valises latérales
Glass Sparkle Black (YVB)

8. ACCESSOIRES D'ORIGINE

GSX-S1000GT



8 Poignées chauffantes
Réglables sur 3 positions
Surface entièrement chauffée



9 Embouts de guidon
En acier inoxydable et extrémité
plastique, gris et noir avec logo
Suzuki



10 Levier de frein anodisé
En aluminium de premier choix
taillé dans la masse



11 Levier d'embrayage anodisé
En aluminium de premier choix
taillé dans la masse



12 Protège-levier de frein
En aluminium de premier choix taillé
dans la masse et plastique résistant



13 Protège-levier d'embrayage
En aluminium de premier choix taillé
dans la masse et plastique résistant



14 Selle pilote personnalisée
Griffée du sigle GSX-S GT



15 Étriers Brembo de couleur
En remplacement
Rouges (sans plaquettes)





16 Sliders de cadre
Réduisent les risques de casse,
en aluminium et POM (polyacetal)



17 Sliders d'axe de roue avant
Réduisent les risques de casse,
en aluminium et POM (polyacetal)



18 Sliders d'axe de roue arrière
Réduisent les risques de casse,
en aluminium et POM (polyacetal)



19 Garde-boue avant carbone
En remplacement / aspect mat



20 Garde-boue arrière carbone
En remplacement / aspect mat



21 Couvre alternateur carbone
Finition mate



22 Couvre embrayage carbone
Finition mate



23 Couvre démarreur carbone
Finition mate



8. ACCESSOIRES D'ORIGINE

GSX-S1000GT



24 Sacoche de réservoir (Large) *4
Nylon résistant, capacité 11 litres
(jusqu'à 15 litres)
Posée avec support



25 Sacoche de réservoir (Small) *4
Nylon résistant, volume 5 litres
(jusqu'à 9 litres)
Posée avec support



26 Support sacoché réservoir
Nécessaire à la fixation d'une
sacoche de réservoir



27 Protège réservoir
Protège le réservoir des rayures,
siglé GSX-S



28 Protège réservoir
Protège le réservoir des rayures,
Siglé GSX-S



29 Protège réservoir
Protège le réservoir des rayures,
Siglé GSX-S GT



30 Film protège réservoir
(Transparent)
Protège le réservoir des rayures



31 Film protège réservoir (noir)
Une protection au style inédit



8. ACCESSOIRES D'ORIGINE

GSX-S1000GT



32 Liserés de jantes adhésifs
Rouge et noir avec logo Suzuki



33 Liserés de jantes adhésifs
Rouge avec logo Suzuki



34 Liserés de jantes adhésifs
Jaune, avec sigle S



35 Liserés de jantes adhésifs
Nouveaux liserés avec sigle GSX-S



36 Liserés de jantes adhésifs
Nouveaux liserés avec logo GSX-S1000GT

*1 Charge maxi unitaire 5kg et capacité maxi unitaire 36 litres

*2 Certaines formes de casques non compatibles

*3 Photos de casques à des fins d'illustration

*4 Utiliser avec une vitesse maxi de 130 km/h. Charge maxi 2,5 kg



Avertissement : SUZUKI MOTOR CORPORATION se réserve le droit de modifier le design, d'améliorer ou d'interrompre la fabrication des accessoires d'origine Suzuki à tout moment et sans préavis. Certains accessoires d'origine Suzuki peuvent ne pas être compatibles avec les normes ou les exigences locales. Adressez-vous à un CONCESSIONNAIRE SUZUKI OFFICIEL pour plus de détails au moment de la commande.



Metallic Triton Blue (YSF) **COLORIS PRINCIPAL**



Metallic Reflective Blue (QT8)



Glass Sparkle Black (YVB)

10. CARACTÉRISTIQUES

GSX-S1000G1

Longueur hors tout		2 140 mm
Largeur hors tout		825 mm
Hauteur hors tout		1 215 mm
Empattement		1 460 mm
Garde au sol		140 mm
Hauteur de selle		810 mm
Poids tous pleins faits		226 kg
Type moteur		4-cylindres, 4-tps, DACT, refroidi par eau
Alésage x course		73,4 mm x 59,0 mm
Cylindrée		999 cm ³
Taux de compression		12,2:1
Alimentation		Injection électronique
Mise en route		Électrique
Lubrification		Carter humide
Transmission		Boîte 6 vitesses en prise constante
Suspensions	avant	Fourche inversée hydraulique
	arrière	Monoamortisseur hydraulique
Angle de chasse / chasse		25° / 100 mm
Freins	avant	Double disque
	arrière	Disque
Pneus	avant	120/70 ZR 17 (58W), tubeless
	arrière	190/50 ZR 17 (73W), tubeless
Allumage		Électronique
Capacité réservoir		19 litres
Capacité huile (vidanges)		3,4 litres

* European Spec. shown