



Way of Life!



GSX-S¹⁰⁰⁰ ABS

PRESTACIONES SIN LÍMITES

Este es un motor diseñado para dominar en los circuitos. Puesto a punto para las calles.

Adaptado a una radical roadster para convertirse en una leyenda por méritos propios.

Su amplia gama de potencia y par la convierten en intocable.

Con todo lo que exiges en la carretera. Y algo más.

La tecnología más avanzada que ofrece una eficacia definitiva, incrementando el placer de pilotaje en cada recorrido. Muchas cosas para experimentar. Nada se interpondrá en tu camino.

4 cilindros, 4T, 4 válvulas, refrigeración líquida, DOHC



Unas prestaciones de leyenda adaptadas a la calle

La GSX-S1000 está propulsada por una versión adaptada a la calle del tetracilíndrico en línea DOHC de 999 cc que se ha convertido en una leyenda en las GSX-R1000 entre 2005 y 2008. Este renovado motor ofrece una suave respuesta al acelerador y una aceleración inmediata y controlada, para que el piloto pueda disfrutar al máximo de unas prestaciones cargadas de adrenalina.

Su diseño de carrera larga, con unas medidas internas de los cilindros de 73,4 x 59 mm, permite unas compactas cámaras de combustión, con una óptima relación de compresión combinada con unos pistones de cabeza plana y una amplia entrega de potencia en toda la gama de revoluciones.

Los avances técnicos en el interior del motor empiezan en los pistones. Suzuki se sirve de las técnicas de análisis de elementos finitos para fabricar pistones ligeros sin que ello comprometa a su durabilidad. Los beneficios de ello se dejan notar en una amplia gama de par motor y una espontánea aceleración.

Unos nuevos perfiles de los árboles de levas adaptan la distribución para ofrecer unas características de motor idóneas para su uso en ciudad y carreteras de curvas. Las bujías de iridio aseguran una potente chispa para una combustión más eficaz, que se traduce en unas mayores dosis de potencia, una respuesta al acelerador más lineal, un arranque más fácil y un ralentí más estable.

El interior de cada cilindro está tratado con el probado sistema SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material) patentado por Suzuki de níquel-fósforo-carburo de silicio, que reduce la fricción, mejora la transferencia de calor, la durabilidad y la estanqueidad de los segmentos.

Un radiador de nuevo diseño, con una eficaz forma redondeada ayuda a mantener estable la temperatura del motor. Unos deflectores guían el aire hacia el mismo. El radiador de aceite es ligero y compacto y sus reducidas dimensiones ayudan a conformar unas líneas limpias, al dejar más espacio para el sistema de escape.

La más avanzada tecnología en gestión de motor y control de emisiones

Una centralita de control de motor (ECM) ofrece la más avanzada tecnología en gestión de motor, optimizando el carácter del mismo para un uso deportivo.

Una tecnología clave bajo el control de la ECM es una actualizada versión del sistema de doble cuerpo vertical de inyección Suzuki Dual Throttle Valve (SDTV) que ha formado siempre parte relevante de la leyenda GSX-R. El sistema SDTV colabora en lograr una combustión eficaz y una suave entrega de potencia.

Los inyectores de 10 orificios ofrecen una óptima atomización de la mezcla, mejorando la combustión y reduciendo el consumo. El sistema de inyección electrónica trabaja en conjunción con un sistema de retorno de O2 y un sensor de presión en la admisión para mejorar aun más la eficacia de la combustión y limitar las emisiones de escape.

El sistema de escape cuenta con un diseño 4-2-1 con tubos compensadores entre los colectores 1 y 4 y 2 y 3. Este sistema ajusta las pulsaciones del escape para una mejor entrega de potencia a bajo y medio régimen. La cámara de expansión situada después de la conexión entre los colectores está ubicada bajo el motor, minimizando la visión general del conjunto y creando una imagen más ágil e incorpora un catalizador para cumplir con creces con las estrictas normativas Euro 3 sobre emisiones.

El escape incorpora también el sistema Suzuki Exhaust Tuning (SET). Una válvula movida por un servomotor que se abre o cierra según el régimen de giro, la posición del acelerador y la marcha engranada. Controla las ondas de presión internas para mejorar la combustión a bajo régimen.



Corte de motor



Pistón y segmentos



Cuerpo de acelerador



Radiador de forma redondeada



Refrigerador de aceite



Corte de válvula escape

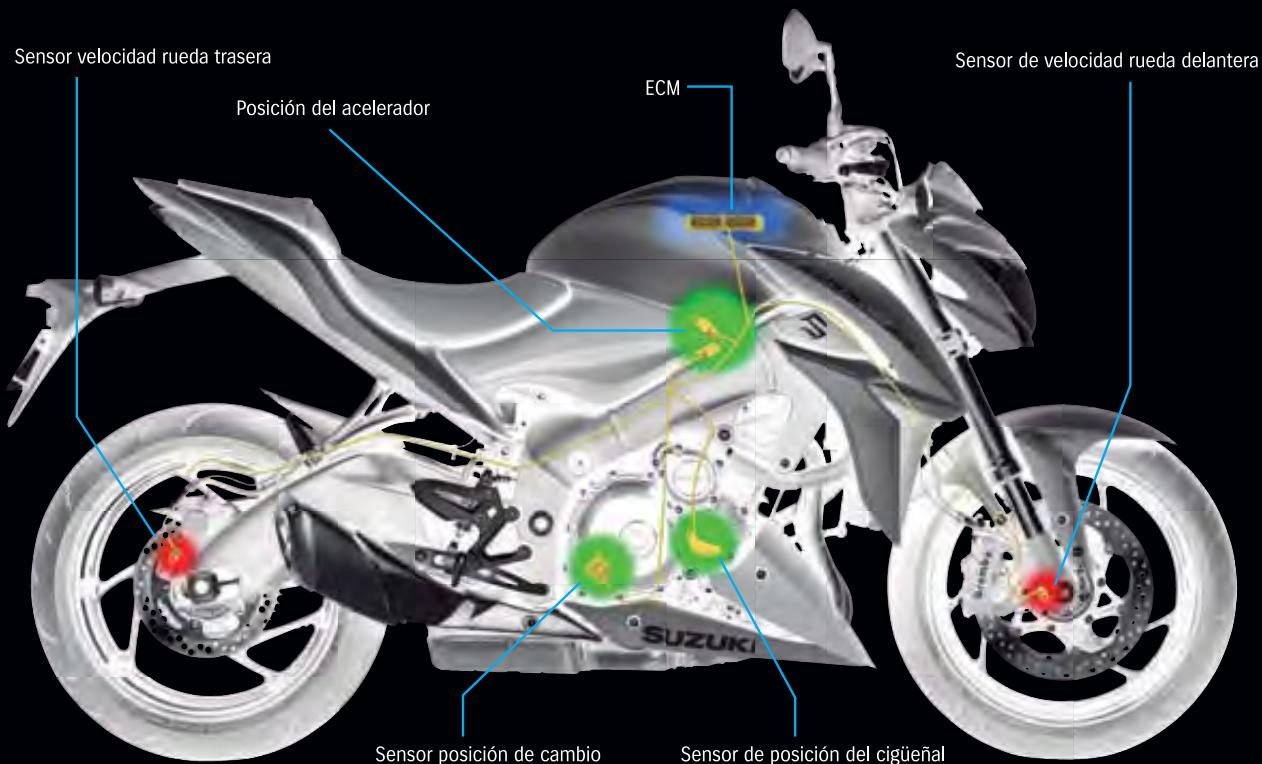
Sistema de control de tracción con tres modos

El avanzado sistema de control de tracción de Suzuki permite al piloto abrir gas con toda confianza independientemente de las condiciones del asfalto, permitiendo disfrutar más y de forma más relajada de un pilotaje deportivo.

El sistema comprueba la velocidad de ambas ruedas, el sensor de posición del acelerador, el de posición del cigüeñal y la marcha engranada 250 veces por segundo y en cualquier momento que detecta un deslizamiento de la rueda, reduce la entrega de potencia del motor a través del encendido. Esto se hace de una forma tan suave y natural que el placer de pilotaje no se ve perjudicado en ningún momento por esta acción.

El piloto puede elegir entre tres modos de sensibilidad de actuación del control de tracción o desconectarlo totalmente. El modo "1" es para un uso deportivo con una mínima intervención del sistema. El modo "3" ofrece el máximo control de tracción para asfalto en muy malas condiciones de adherencia. Finalmente, el modo "2" ofrece un equilibrio entre ambos y es ideal para un uso en condiciones normales.

Nota: El control de tracción no sustituye al control del acelerador por parte del piloto en todo tipo de condiciones. No puede prevenir una perdida de tracción si el piloto entra demasiado fuerte en una curva y/o frenando. Tampoco puede evitar la pérdida de adherencia de la rueda delantera.



Corte del cuerpo de inyección



ECM



Selector de control de tracción

Descripción sistema de tracción

Modo	Indicador modo tracción	Nivel de sensibilidad	Bueno para
OFF		-	-
1		Bajo	Conducción deportiva, buenas condiciones de la carretera
2		Medio	Conducción en ciudad, carretera en condiciones normales
3		Alto	Condiciones húmedas o frías.

Una parte ciclo diseñada para disfrutar en el mundo real

Suzuki ha diseñado una nueva parte ciclo compacta y ligera, que hace a la GSX-S1000 una moto ágil y divertida de utilizar. Cada detalle ha sido diseñado pensando en una máxima agilidad y control en condiciones de uso real, desde el tráfico urbano hasta las reviradas carreteras de montaña.

Su chasis asegura una gran manejabilidad y estabilidad. Los tirantes principales del mismo bajan directos de la pipa de dirección hasta el eje del basculante. Su diseño es ideal en términos de rigidez y bajo peso. Suzuki se ha valido para ello del método de análisis de elementos finitos para lograr un chasis aún más ligero que el de la actual GSX-R1000.

El robusto basculante en aleación de aluminio está directamente derivado del de la actual GSX-R1000, asegurando una gran estabilidad a la vez que le confiere la imagen de una moto superdeportiva.

Suzuki ha optimizado la posición de pilotaje en busca de un gran confort, con una zona de contacto de las rodillas estrecha para una ergonomía relajada. La esbelta carrocería se combina con una baja altura de asiento (815 mm) para facilitar el acceso al suelo con los pies.

La nueva horquilla delantera invertida KYB de 43 mm permite un uso deportivo y a la vez, cómodo.

Las llantas de fundición de aluminio cuentan con un nuevo y ligero diseño de seis brazos que ofrece una combinación de agilidad e imagen deportiva. Los neumáticos radiales Dunlop (120/70ZR17 delante; 190/50ZR17 detrás) ofrecen una gran adherencia para un uso deportivo.



Equipo de frenos de alta tecnología

La GSX-S1000 equipa en la rueda delantera las mismas sofisticadas pinzas Brembo monoblock de anclaje radial y cuatro pistones opuestos de 32 mm de la GSX-R1000 2014, combinadas con unos discos flotantes de 310 mm para una contundente potencia de frenada.

Un sistema ABS permite al piloto un máximo control de la dirección incluso durante las frenadas más violentas. Este sistema lee 50 veces por giro de rueda la velocidad de la misma y adapta la potencia de la frenada a la tracción disponible. La unidad de control de ABS es de un diseño compacto y ligero en consonancia con el resto de la moto.

Nota1: Dependiendo de las condiciones de la superficie del asfalto, como por ejemplo en carreteras húmedas o en mal estado, la distancia de frenado de un vehículo equipado con ABS puede ser mayor que la de uno que no lo equipa. El ABS no evitará el bloqueo de las ruedas mientras se frena en curva

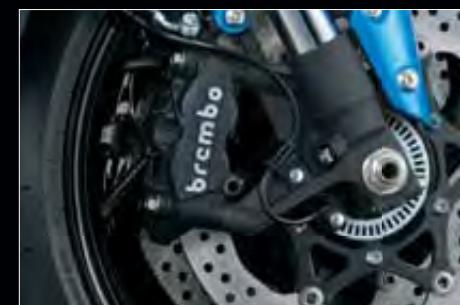
Nota 2: Solo la versión GSX-S1000 ABS está equipada con ABS de serie.



Suspensión delantera



Suspensión trasera



Pinza de freno



Unidad ABS
(sólo en GSX-S1000 ABS)

Agresividad naked con una imagen completamente nueva

La GSX-S1000 ha sido diseñada para aparecer salvaje, agresiva, atractiva – y también para ofrecer confort en todo momento. La imagen general es la de una bestia al acecho. Las luces de posición LED evocan sus colmillos. Y la combinación de partes negras y pintadas de su carrocería reafirman su apuesta por la personalidad.

Su manillar Renthal Fatbar cuenta con un perfil de diámetro variable, que permite una óptima resistencia a la vez que reduce peso y vibraciones. Su acabado en color negro mate y el logo Renthal ofrecen una sensación de gran calidad.

La forma del asiento ha sido diseñada para ofrecer una posición deportiva, permitiendo una gran libertad de movimientos a la vez que un óptimo agarre.

El piloto trasero combinado utiliza lámparas LED en lugar de bombillas convencionales para una mayor visibilidad y una vida útil más larga.



Foco delantero



Manillar Renthal



Luz trasera LED



Asiento



Quilla



Boceto

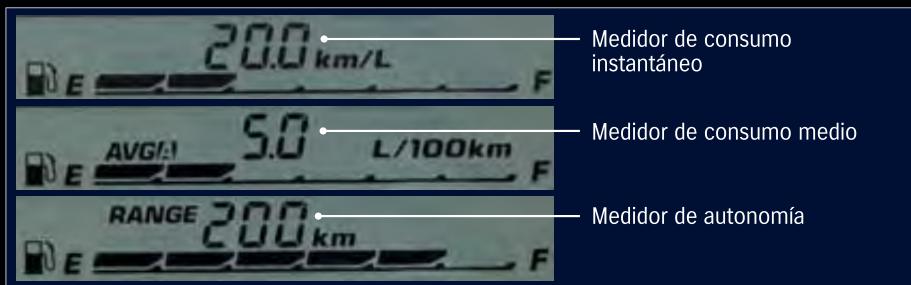
Completa instrumentación

El panel de instrumentos está compuesto por un ligero conjunto digital de iluminación regulable. Ofrece información acerca de velocidad, régimen de motor, odómetro, doble cuentakilómetros parcial, marcha engranada, temperatura ambiente y de refrigerante, autonomía, consumo medio, consumo instantáneo, control de tracción y reloj horario.

La iluminación blanca ofrece una gran visibilidad nocturna. La pantalla está flanqueada por unos testigos LED de intermitentes, luz larga, alerta de motor, ABS, control de tracción, temperatura del refrigerante y presión de aceite.



Todos los testigos e indicadores están encendidos en la fotografía a nivel informativo. Foto: GSX-S1000 ABS





YSF: Azul Tritón Metalizado



AV4: Rojo Candy / Negro Brillante Glaseado



PGZ: Gris Mate Metalizado

CARACTERÍSTICAS

Longitud máxima	2.115 mm
Anchura máxima	795 mm
Altura máxima	1.080 mm
Distancia entre ejes	1.460 mm
Distancia libre al suelo	140 mm
Altura de asiento	810 mm
Peso en seco	209 kg
Tipo de Motor	4 cilindros, 4T, 4 válvulas, refrigeración líquida, DOHC
Diámetro por Carrera	73,4 mm x 59,0 mm
Cilindrada	999 cc
Relación de compresión	12,2 : 1
Alimentación	Inyección de combustible
Arranque	Eléctrico

Engrase	Cárter húmedo	
Transmisión	Cambio de 6 velocidades de toma constante	
Relación primaria	1.553 (73/47)	
Relación secundaria	2.588 (44/17)	
Chassis	Doble viga en aluminio	
Suspensión	Delantera	Horquilla invertida telescópica hidráulica
	Trasera	Monoamortiguador hidráulico con bieletas
Lanzamiento / Avance	25° / 100 mm	
Freno	Delantero	Doble disco
	Trasero	Un disco
Neumático	Delantero	120/70ZR17M/C (58W), sin cámara
	Trasero	190/50ZR17M/C (73W), sin cámara
Encendido	Electrónico, transistorizado	
Capacidad del depósito	17 Litros	

