

DOSSIER DE PRESSE

Avril 2021

GSX-S 1000



* Cette photo montre un pilote professionnel sur piste privée et une moto équipée d'un accessoire d'origine.

| | |
|---|-------------|
| 1. INTRODUCTION | P.3 |
| 2. CONCEPT | P.4 |
| 3. DESIGN | P.7 |
| 4. MOTEUR | P.12 |
| 5. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (S.I.R.S.) | P.21 |
| 6. CHÂSSIS | P.30 |
| 7. ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE | P.38 |
| 8. ACCESSOIRES D'ORIGINE | P.42 |
| 9. COLORIS | P.46 |
| 10. CARACTÉRISTIQUES | P.47 |

La GSX-S1000 a été présentée en 2015 dans le but d'offrir sur route toute l'exaltation d'une machine de sport. En son cœur officiait une version retravaillée du puissant moteur longue-course de 999 cm³ qui mena la GSX-R1000 à tant de victoires en Superbike et en Endurance. Ce moteur était habilement secondé par un châssis compact et léger, une transmission irréprochable et une agréable position de conduite relevée, en parfait accord avec la devise «Run. Turn. Stop» qui accompagne le développement de toute Suzuki. De même que la GSX-R1000 fut créée pour dominer la piste, la GSX-S1000 l'a été pour dominer la route.

La première évolution majeure de la GSX-S1000 bonifie encore ce précieux mélange de performances et d'agilité, pour un plaisir de conduite toujours plus intense. Elle lui permet également de se conformer à la norme antipollution Euro 5 et de revêtir une tenue encore plus ajustée et provocante, prête à faire tourner les têtes à chaque coin de rue!



* Cette photo montre un accessoire d'origine.

“La Beauté pure de l’Agressivité”

La conception de la GSX-S1000 confirme son statut de streetfighter ainsi que sa raison d’être : offrir les plaisirs d’un pilotage sportif à chaque sortie. Ce qui signifie des performances de championne, un comportement intuitif et sûr, un confort optimisé et un air invincible.

Elle est un hymne à la beauté. Celle du moteur performant et fiable, celle d’un maniement aisé encore amélioré par un équipement de haut vol et des technologies dernier cri, celle de ce sentiment de toujours garder le contrôle malgré un tel potentiel et celle, enfin, de la nudité même de la nouvelle GSX-S1000 à la plastique redessinée.



* Cette photo montre un pilote professionnel sur piste privée et une moto équipée d'un accessoire d'origine.

POINTS CLÉS

Style :

- Nouvelle ligne plus agressive qui évoque la puissance et la performance, autant que la sophistication et le raffinement d'une machine agile et intuitive. **NEW**
- Forme radicale et futuriste du nouveau phare superposé à LED avec ses lignes acérées. **NEW**
- Coque arrière minimaliste qui affine la silhouette et accentue encore l'apparence féroce, musclée et ramassée sur l'avant. **NEW**
- Trois coloris disponibles avec au choix le Metallic Triton Blue (YSF) emblématique de la marque Suzuki, un Glass Mat Mechanical Gray inédit (QT7) ou un Glass Sparkle Black (YVB). **NEW**
- Graphisme revisité et éléments de décoration aspect carbone, qui renforcent encore l'attractivité de la nouvelle GSX-S1000. **NEW**
- Clé de contact spécifique et racée, affublée du sigle GSX-S. **NEW**

Motorisation :

- Puissant moteur 4-cylindres en ligne de 999 cm³ refroidi par eau, de lignée sportive, retravaillé pour encore plus de souplesse et de coffre aux régimes usuels. **UPDATE**
- Échappement de type 4en2en1 redessiné, avec système Suzuki Exhaust Tuning (SET) et silencieux repositionnés, nouveaux catalyseurs et chambre de tranquillisation modifiée dans le but de satisfaire à la norme antipollution Euro 5. **UPDATE**
- Injection électronique optimisée avec injecteurs 10 trous rallongés dans chaque corps, pour améliorer le remplissage gazeux et les performances tout en abaissant la consommation.
- Sonorité d'admission envoutante et encore améliorée. **UPDATE**
- Dispositif Suzuki Clutch Assist System (SCAS) pour une décélération sans à-coups et un meilleur contrôle à la descente des rapports, ainsi qu'un toucher de levier d'embrayage amélioré. **NEW**

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

- Le Suzuki Drive Mode Selector (SDMS) permet de choisir entre trois cartographies moteur différentes, en fonction des préférences de chacun et des conditions de roulage. Du circuit de vitesse à la route glissante, en passant par les méandres urbains, il s'adapte à toutes les situations. **NEW**
- Le Suzuki Traction Control System (STCS), doté de cinq modes et désactivable, met le pilote en confiance quelles que soient les conditions et réduit du même coup la fatigue et le stress. **UPDATE**
- La nouvelle commande électronique des gaz de type Ride-by-Wire s'avère plus simple, légère et compacte que sa devancière de type mécanique. **NEW**
- Un 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 vitesses et réduit la fatigue, tandis que la fonction «coup de gaz automatique» présente un intérêt certain au moment de rétrograder. **NEW**
- Le Suzuki Easy Start System augmente encore l'agrément d'utilisation en permettant au pilote de lancer le moteur d'une brève pression sur le bouton de démarreur et sans avoir à tirer le levier d'embrayage.

- La fonction Suzuki Low RPM Assist a été optimisée pour s'accorder au dispositif SCAS et générer des démarrages encore plus progressifs et aisés. **UPDATE**

Partie-cycle :

- La partie-cycle compacte et légère a été pensée pour offrir un comportement agile et joueur et un maximum d'efficacité en conditions réelles, qu'il s'agisse de déplacements urbains ou de sessions sportives.
- Le cadre périmétrique en aluminium, avec ses longerons principaux reliant directement la colonne de direction à l'ancrage du bras oscillant, conjugue rigidité et poids plume pour un pilotage naturel et une pleine maîtrise de la route.
- Le bras oscillant en alliage d'aluminium provient de l'hypersport GSX-R1000.
- Le nouveau guidon au cintre redessiné et élargi de 23 mm s'ajoute à une selle retaillée pour offrir une position de conduite relevée à la fois confortable et sportive. **UPDATE**
- La fourche inversée KYB entièrement réglable de 43 mm conjugue souplesse et rigueur.
- La suspension arrière réglable contribue à la maniabilité et à la stabilité.
- Les jantes à six branches en aluminium profitent à la vivacité et à l'allure sportive.
- Les pneumatiques Dunlop SPORTMAX Roadsport 2 dévoilent un comportement neutre et prévisible, doublé d'un grip imperturbable. Associés aux nouveaux réglages de suspensions avant et arrière, ils renforcent le sentiment de confiance quelle que soit l'allure. **NEW**
- Le nouveau réservoir voit sa capacité portée à 19 litres, pour moins d'arrêts à la station-service au cours des longs trajets. **NEW**
- Le freinage doté de l'ABS se montre à la hauteur de la puissance disponible.
- 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.
- La selle redessinée offre davantage de confort, un meilleur maintien et une plus grande liberté de mouvement.

Équipement électrique :

- L'optique de phare superposée à LED et déflecteurs hexagonaux, surmontée d'une veilleuse également à LED, donne un faciès plus acéré et volontaire. **NEW**
- De nouveaux clignotants avant et arrière à LED renforcent l'aspect tranchant de la nouvelle GSX-S1000. **NEW**
- Le double feu arrière à LED s'harmonise parfaitement avec la croupe étroite de l'engin.
- Le tableau de bord entièrement digital, complet et lisible, présente un affichage au graphisme spécifique, dont le rétro-éclairage bleu convient parfaitement à la GSX-S1000. **UPDATE**

“Affûtée et Prête à en Découdre”

L'objectif des designers était de révéler sans détour tout le potentiel d'une machine aux performances d'hypersport, ainsi que le raffinement et la sophistication d'un modèle conçu pour être aussi agile et efficace que possible quel qu'en soit l'usage. Ses lignes tranchantes, la forme radicale de son nouveau phare et la minceur de ses extrémités augmentent le côté musculeux de sa partie centrale. La silhouette agressive transpire la puissance et les performances.



Croquis



* Cette photo montre un accessoire d'origine.

Sculptée comme une athlète tout en muscles **NEW**

Chaque étape du développement a contribué à l'obtention de cette plastique de roadster sportif bien bâti et bien proportionné. Les nombreuses heures de CAO et les multiples pré-maquettes d'argile ont ainsi toujours été suivies de discussions animées entre les ingénieurs, les designers et les plasticiens, qui tous s'attachaient à mettre en valeur jusqu'à la moindre saillie musculaire et à éliminer tout élément superflu. Le résultat est aussi radical que voulu.



* Cette photo montre un accessoire d'origine.

Une allure hyper agressive **NEW**

La forme originale et radicale de la nouvelle optique de phare superposée à LED fournie par Koito procure une jolie face avant tranchante et compacte. Le minimaliste habillage qui entoure cette dernière ajoute encore à l'aspect acéré et tendu, inspiré du design des motoGP Suzuki et des derniers avions furtifs.

L'avant tassé s'accorde avec le court silencieux d'échappement et l'étroite partie arrière pour composer un look dynamique et épuré qui accentue l'impression de volume de la partie centrale, composée du moteur et du réservoir. Au final, la silhouette ramassée sur l'avant témoigne du caractère sportif et impétueux de la nouvelle GSX-S1000.



Des lignes tendues et acérées, pour un look moderne et valorisant **NEW**

Très actuelle, la plastique compte sur des lignes taillées à la serpe pour capter les regards. Le soin particulier du détail, ainsi que l'anodisation des fourreaux de fourche et du silencieux, renforcent encore l'impression de qualité et de standing.



* Cette photo montre un accessoire d'origine.

Trois coloris au choix **NEW**

Metallic Triton Blue (YSF) : le coloris fétiche des sportives Suzuki.

Glass Mat Mechanical Gray (QT7) : une teinte spécialement développée pour la GSX-S1000 et inspirée de celle de certains jets de chasse. Entre béton et asphalte, ce solide gris mat nuancé d'une pointe de bleu apporte une sympathique touche urbaine et sophistiquée.

Glass Sparkle Black (YVB) : associée aux éléments mats, cette robe noire brillante ne manque pas d'élégance.



Metallic Triton Blue (YSF)

Glass Mat Mechanical Gray (QT7)

Glass Sparkle Black (YVB)

COLORIS PRINCIPAL

Nouveaux graphismes et revêtement texturé **NEW**

Les nouveaux marquages SUZUKI du réservoir, ainsi que ceux indiquant le modèle sur les écopes de radiateur, adoptent une taille mesurée et un design moderne pour un style contemporain et sophistiqué. En parallèle, un motif texturé spécifique façon fibre de carbone orne désormais certains éléments stratégiques comme les caches latéraux, rehaussant encore l'impression de qualité dégagée par la GSX-S1000.



Clé exclusive **NEW**

Racée, la nouvelle clé de contact arbore le sigle GSX-S et fera la fierté de son propriétaire.



Introduction

Le très performant moteur 4-cylindres en ligne DACT refroidi par eau de 999 cm³ qui anime la GSX-S1000 possède un véritable ADN de sportive. Remanié pour un usage plus routier, ce moteur profite des décennies de développement qui ont permis à la GSX-R1000 de remporter tant de victoires en Endurance et en Superbike, tout en héritant de certaines technologies directement issues du MotoGP. Il a été minutieusement amélioré sur toute la ligne dans le but d'offrir les performances idéales pour un roadster sportif, quelles que soient les conditions de roulage, de la session piste aux trajets urbains. Des changements qui incluent de nouveaux profils d'arbres à cames, de nouveaux ressorts de soupapes, un nouvel embrayage ou encore un nouvel échappement, et font progresser la puissance développée autant que les performances générales, tout en satisfaisant à la norme Euro 5.

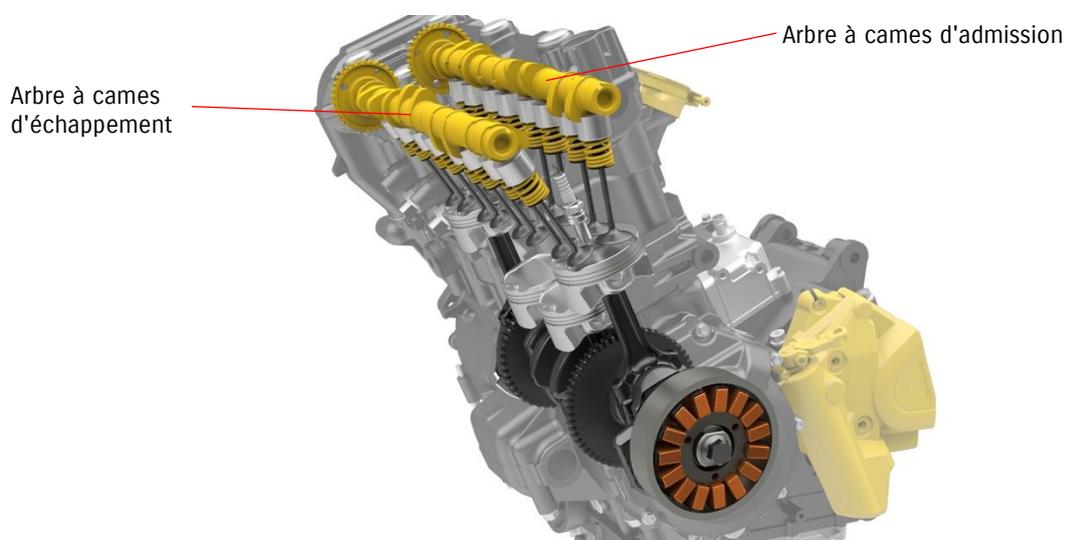
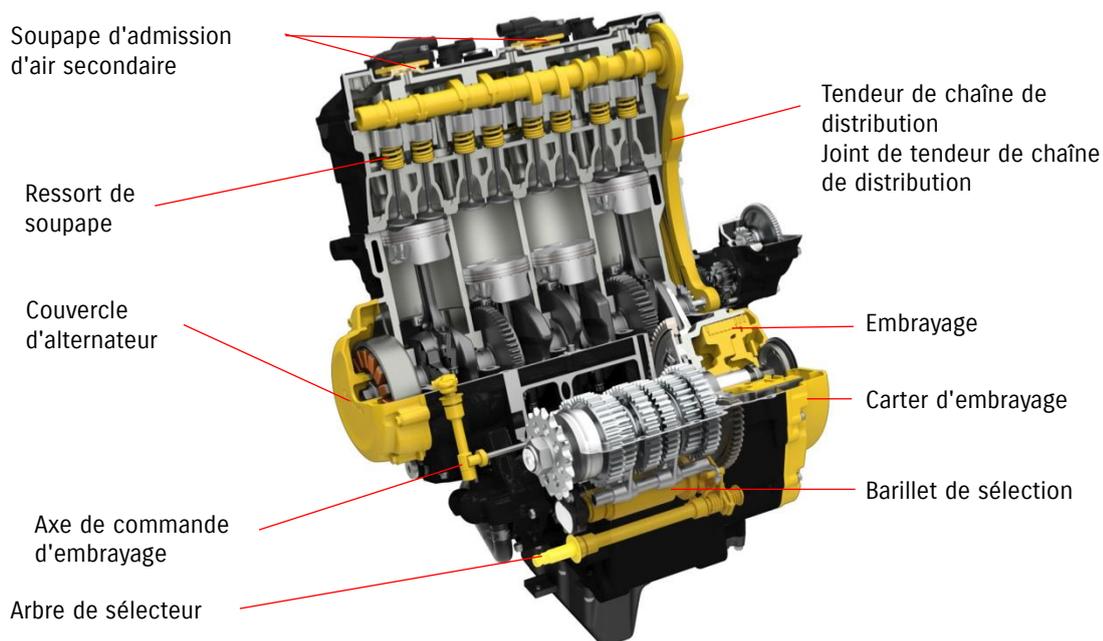
Le nouveau moteur délivre un meilleur couple à bas régime que son prédécesseur. La réponse à la poignée s'avère plus énergique, tout comme les reprises à basse vitesse. Dans la foulée, le 4-cylindres se montre aussi plus coupleux à mi-régime et à vitesse plus soutenue. Ces deux aspects rendent la conduite encore plus agréable et grisante. Il profite également à la stabilité à haute vitesse, et par là même au sentiment de sérénité que procure l'ensemble.

En complément de ces courbes de couple et de puissance aussi amples que généreuses, le nouveau bloc intègre une grande variété de nouvelles technologies d'assistance électronique qui rendent la GSX-S1000 plus facile à contrôler et par conséquent moins fatigante. Chaque pilote peut désormais choisir la façon dont le couple est délivré par le moteur, en fonction de son style de conduite et des conditions de roulage. De quoi augmenter et varier les plaisirs au guidon, sans même être obligé de changer de route !

Un autre objectif concernait 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

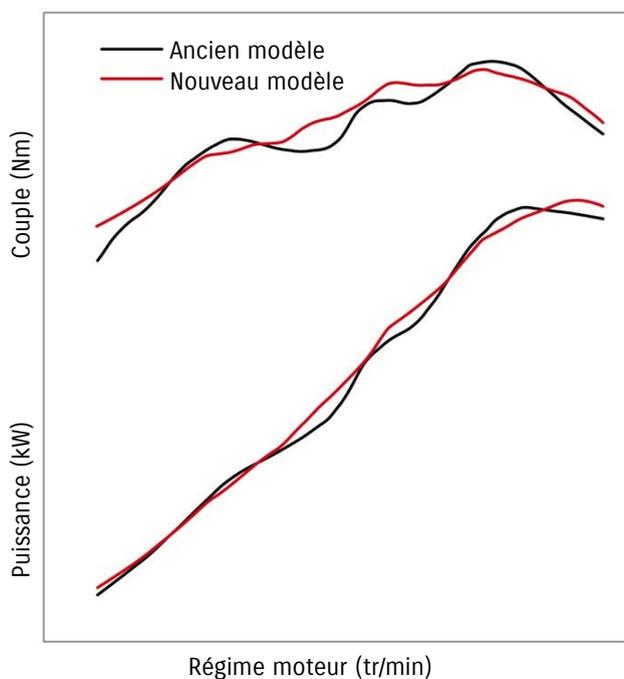


Les éléments modifiés sur la nouvelle GSX-S1000 sont représentés en jaune.

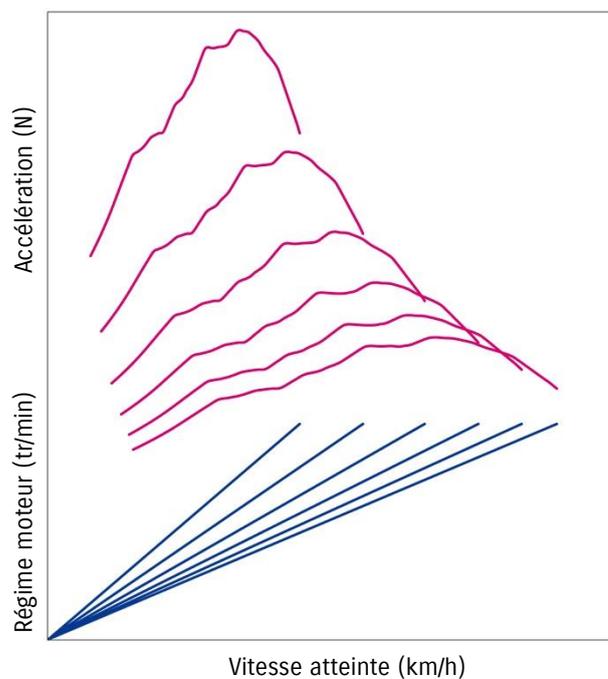
| | Ancienne GSX-S1000 | Nouvelle GSX-S1000 |
|------------------------|------------------------|------------------------|
| Cylindrée | 999 cm ³ | |
| Alésage x course | 73,4 mm x 59,0 mm | |
| Rapport volumétrique | 12,2 : 1 | |
| Puissance maxi | 150 ch à 10 000 tr/min | 152 ch à 11 000 tr/min |
| Couple maxi | 108 Nm à 9 500 tr/min | 106 Nm à 9 250 tr/min |
| Accélération (0-200m)* | 6,70 sec | 6,64 sec |
| Accélération (0-400m)* | 10,25 sec | 10,15 sec |
| Norme antipollution | Euro 4 | Euro 5 |

* mesures effectuées par Suzuki

Courbes de performances moteur



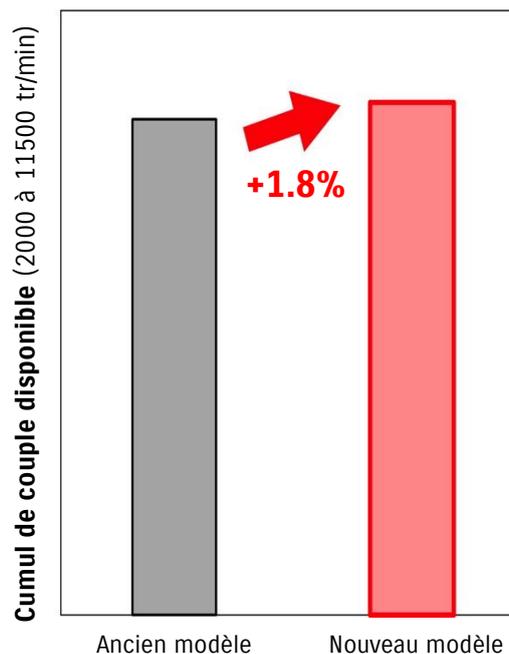
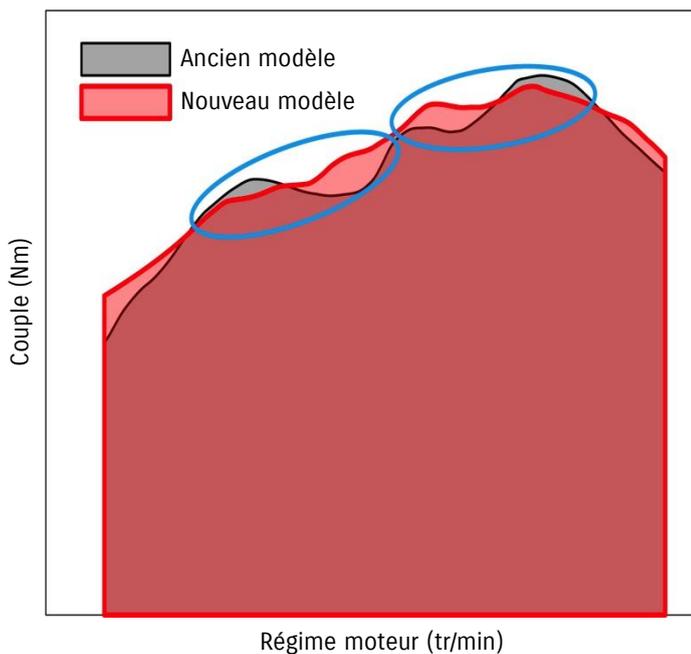
Courbes de performances dynamiques



Davantage de couple **UPDATE**

Non seulement la nouvelle GSX-S10000 affiche une courbe de couple mieux remplie, avec moins de pics et de creux, mais elle délivre aussi un couple supérieur sur la quasi-totalité de sa plage de régimes. Le potentiel mécanique en devient encore plus exploitable, avec une disponibilité constante notamment aux régimes intermédiaires, où le gain de couple s'avère le plus flagrant, et le plaisir de conduite d'autant plus intense.

Comparaison des courbes de couple



Autres évolutions

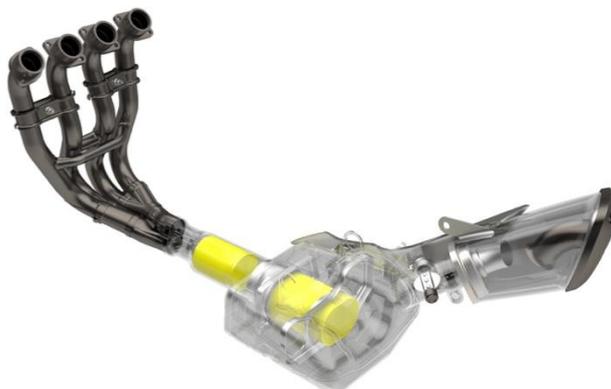
Système d'échappement **UPDATE**

Tout en conservant le style épuré et radical de la précédente ligne d'échappement, le 4en2en1 de la nouvelle GSX-S1000 a été intégralement modifié et redessiné. Le but était d'améliorer les performances globales tout en respectant la norme antipollution Euro 5. La sonorité virile a été conservée et s'est même encore améliorée sur le nouvel échappement.

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.



Ancien système d'échappement



Nouveau système d'échappement

Corps de papillons des gaz **NEW**

Le nouveau diamètre des corps de papillons des gaz électroniques améliore encore le compromis entre progressivité et puissance disponible. Le nouveau système permet notamment de mieux gérer les remises de gaz en sortie de courbe.



Boîte à air **NEW**

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.



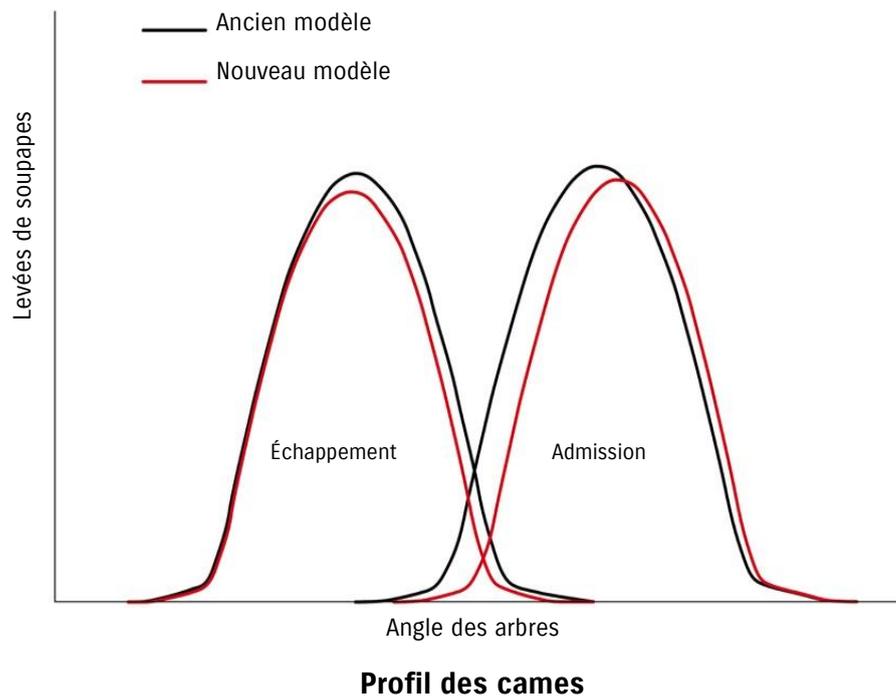
Ancienne boîte à air

Nouvelle boîte à air



Arbres à cames NEW

De nouveaux arbres à cames au profil savamment redessiné réduisent l'amplitude d'ouverture des soupapes ainsi que la durée de leur ouverture. 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.



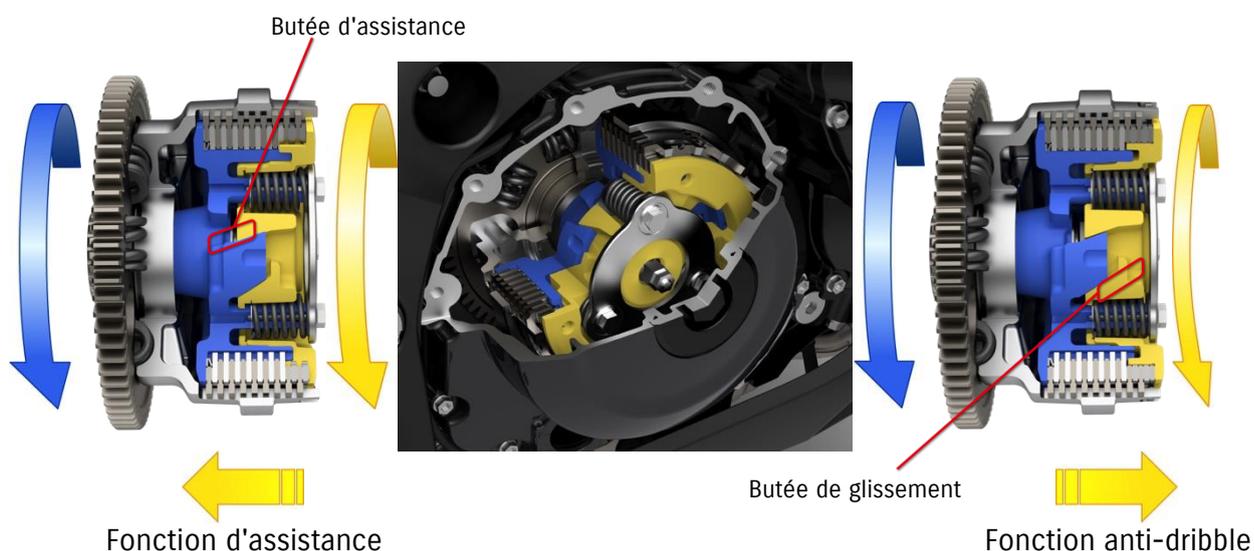
Suzuki Clutch Assist System (SCAS) **NEW**

La GSX-S1000 adopte pour la première fois le Suzuki Clutch Assist System (SCAS), un dispositif d'assistance qui vient compléter l'embrayage anti-dribble de la précédente génération.

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

L'ajout de l'assistance permet d'augmenter la pression de l'embrayage à l'accélération et par conséquent d'utiliser des ressorts moins durs sans nuire à la transmission du couple. En résulte une commande d'embrayage plus souple, qui soulage la main au moment d'affronter les bouchons ou dans toute autre situation nécessitant une manipulation fréquente du levier gauche.

Schémas 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.

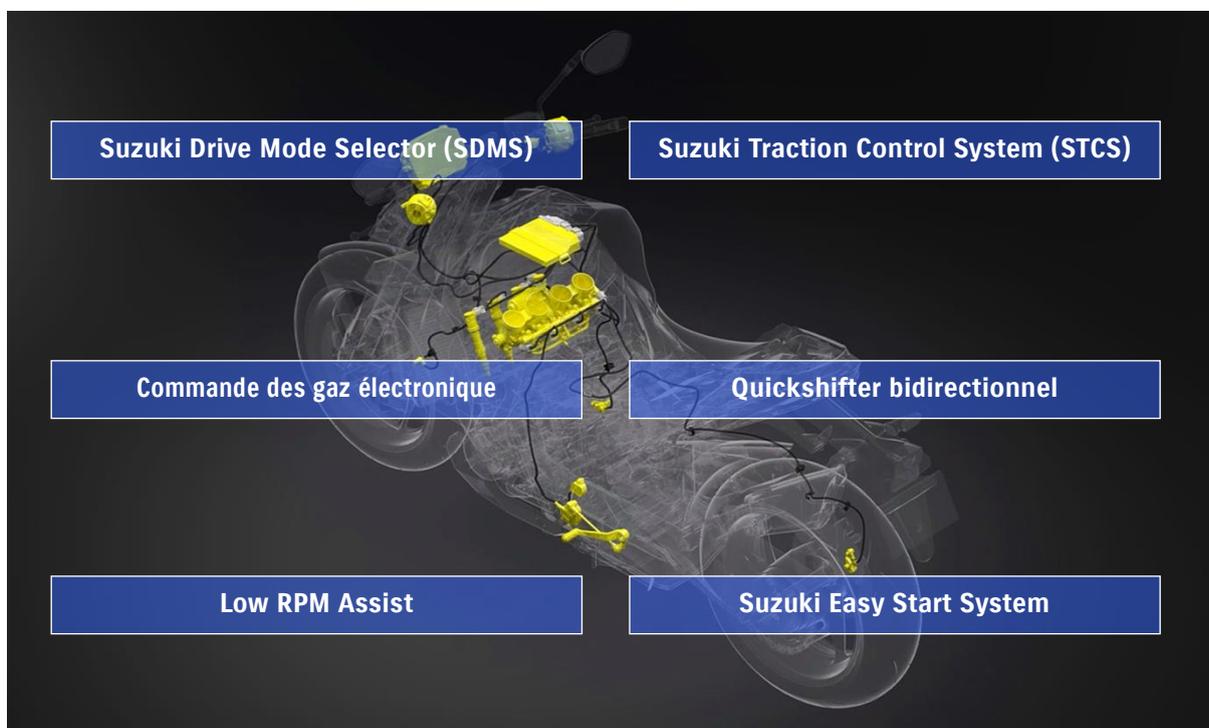


* Cette photo montre un accessoire d'origine.

Introduction

La nouvelle GSX-S1000 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, une commande des gaz de type ride-by-wire, un Quickshifter bidirectionnel, 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. En secondant le pilote, ils rendent la moto plus contrôlable, plus prévisible et moins fatigante à exploiter, que ce soit lors d'un run sportif ou d'une balade urbaine. 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.)



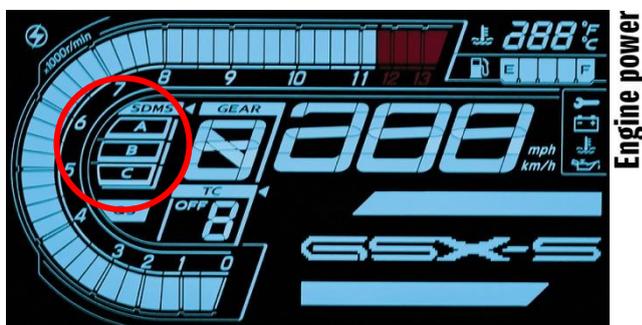
Suzuki Drive Mode Selector (SDMS) **NEW**

Le SDMS est conçu pour offrir le choix entre trois 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 GSX-S en tant que gros roadster sportif, tout en augmentant ses capacités d'adaptation aux changements de la météo, du type de route ou du style de pilotage, pour un plaisir au guidon de tous les instants.

Le mode A (Active) procure la réponse la plus énergique à l'ouverture des gaz. Le couple est délivré de manière à offrir cette accélération bestiale qui a fait la réputation de la précédente génération de la GSX-S1000. Il est particulièrement adapté à l'heure d'ouvrir en grand, que ce soit au cours d'une session piste ou simplement d'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 l'ouverture des gaz. Son paramétrage rend la moto plus contrôlable et docile à l'accélération, et conviendra 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 facilitent le pilotage sur revêtement glissant, quand les conditions sont mauvaises ou quand on souhaite juste rentrer tranquillement à la maison après une longue virée.



Courbes de puissance par mode

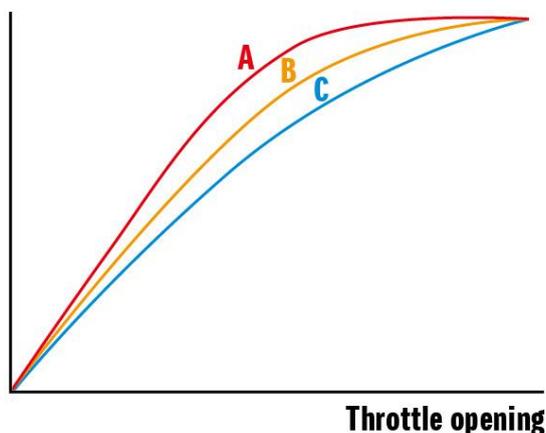
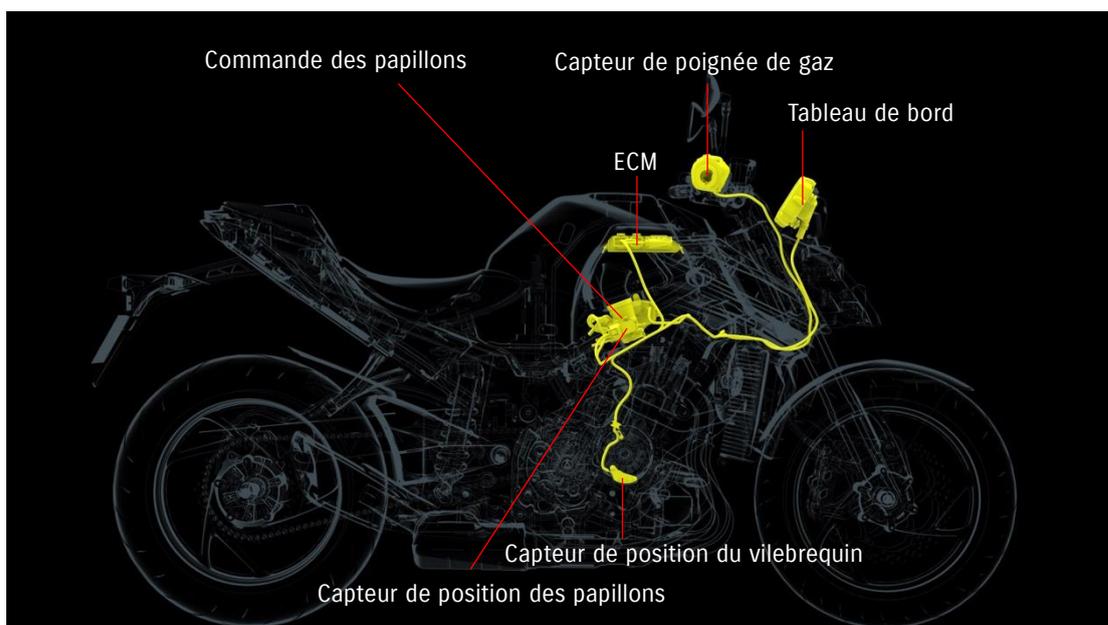
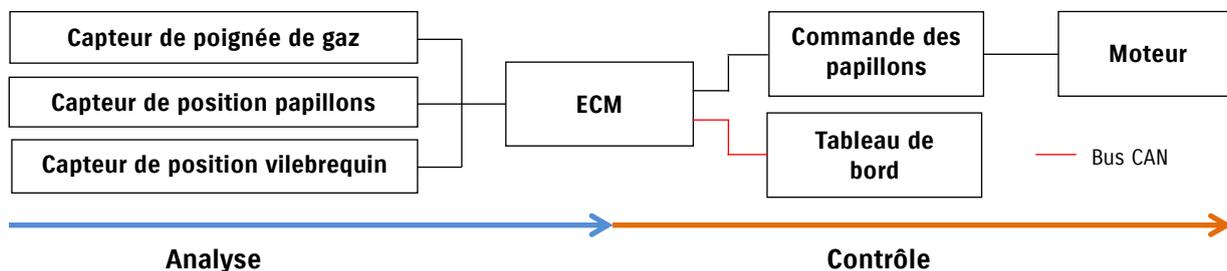


Schéma du Suzuki Drive Mode Selector

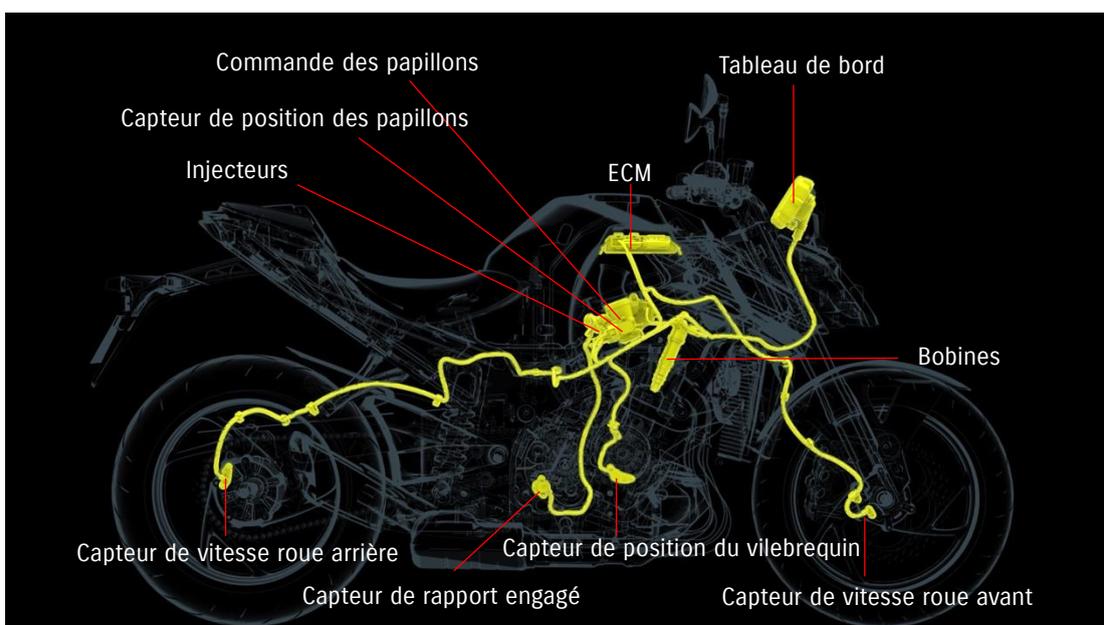
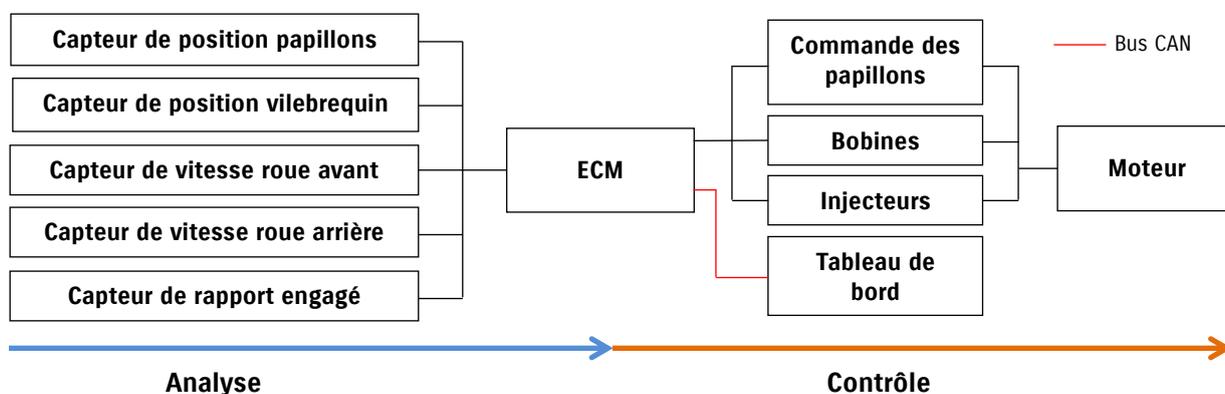


* Cette photo montre un accessoire d'origine.

Suzuki Traction Control System (STCS) UPDATE

La nouvelle GSX-S1000 reçoit une version améliorée du STCS avec un choix élargi à 5 modes (+ désactivé), au lieu de 3 (+ désactivé) sur la précédente génération. Ces possibilités de réglage plus nombreuses permettent au contrôle de traction à 5 modes de s'adapter à davantage de conditions de roulage et de styles de pilotage. 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-S1000



* Cette photo montre 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 déraiper.

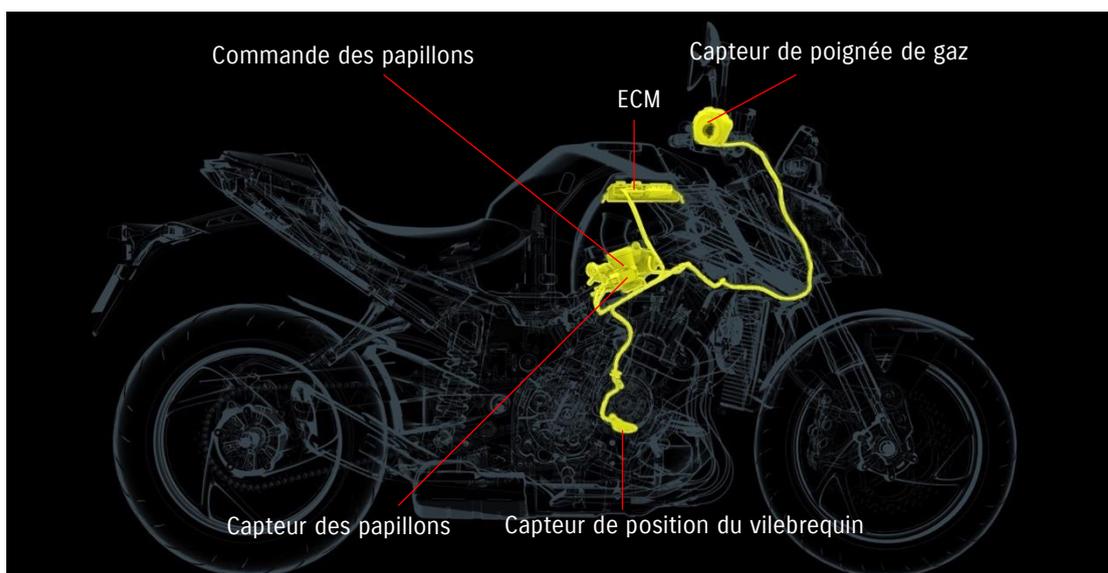
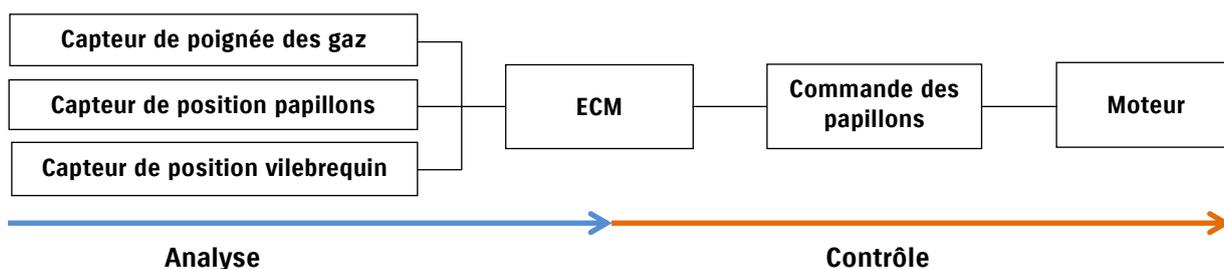
Commande des gaz électronique Ride-by-Wire **NEW**

La GSX-S1000 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, et par conséquent une meilleure réactivité du moteur à l'ouverture des gaz. Il permet également un meilleur contrôle de la puissance lors de phases délicates, comme les ré-accélérations en sortie de courbe.

L'autre avantage de ce système et de sa gestion plus précise est de permettre au pilote de tester puis de choisir son propre réglage idéal parmi les différents modes du SDMS. Le résultat est une réponse plus fidèle de la mécanique aux ordres du pilote, aussi bien en conduite urbaine qu'en usage sportif. Enfin, il permet d'adopter d'autres technologies avancées telles que le Quickshifter bidirectionnel, qui facilite grandement la conduite.

La nouvelle commande des gaz électronique s'avère plus simple, légère et compacte que le précédent système mécanique. Elle se montre en outre aussi précise et naturelle d'utilisation qu'une traditionnelle commande par câble.

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

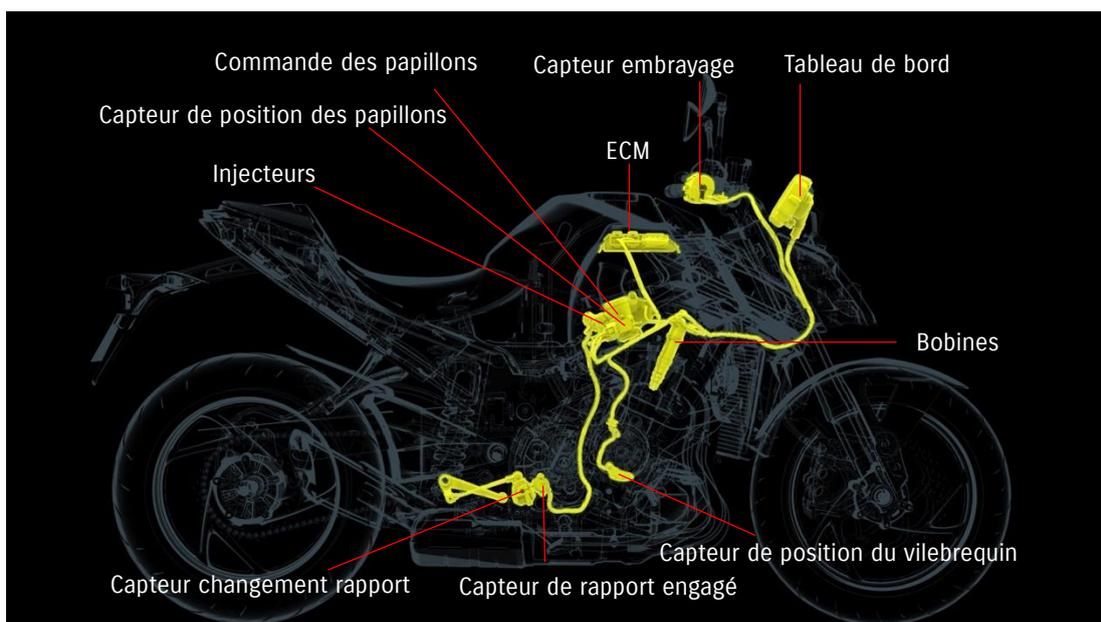
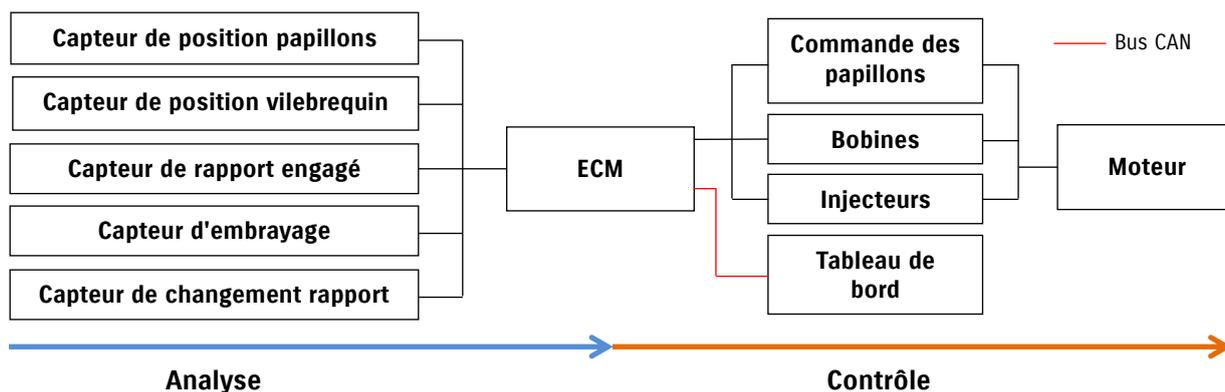


Quickshifter bidirectionnel **NEW**

Le Quickshifter bidirectionnel permet au pilote de monter ou de descendre les rapports sans actionner le levier d'embrayage. Proposé de série sur le roadster GSX-S, 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.

En termes de conception et de fonctionnement, le Quickshifter bidirectionnel de la GSX-S1000 se présente comme une version entièrement repensée de celui de la GSX-R1000. Associé au SDMS et ses différents modes de comportement moteur, il permet de choisir librement entre sportivité et sérénité, en fonction des conditions de roulage du moment. Le Quickshifter augmente également le plaisir de pilotage en rendant les passages de rapports moins brutaux.

Schéma du Quickshifter bidirectionnel

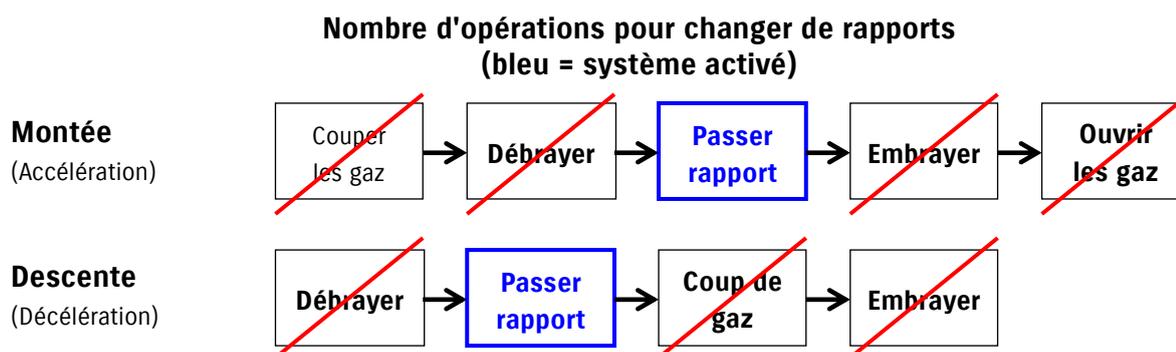


5. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (S.I.R.S.)

GSX-S1000



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 des plus 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.



* Cette photo montre 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 le moteur allumé. Cette fonction rend l'opération moins pénible, pour un plaisir et un agrément toujours plus complets au quotidien.



Low RPM Assist **UPDATE**

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 nouvelle GSX-S1000, 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 nouvelle GSX-S1000 adopte un câblage multiplexé qui permet à l'ECM de communiquer avec le tableau de bord multifonction. Les capacités d'échanges 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, agilité, stabilité et facilité 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 la capacité du réservoir. Le but consiste ensuite à harmoniser tout ceci avec le moteur et le système d'assistance S.I.R.S.

Un châssis dédié au plaisir de conduite

Suzuki a conçu un châssis compact et léger qui rend la GSX-S1000 agile et joueuse. Chacun de ses éléments témoigne d'un désir d'optimiser le comportement dynamique dans des situations aussi variées que les boulevards urbains, les lacets de montagne ou les circuits de vitesse.





Cadre périmétrique en aluminium

Le cadre périmétrique en aluminium assure un comportement homogène et une belle vivacité. 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.



Bras oscillant en alliage d'aluminium

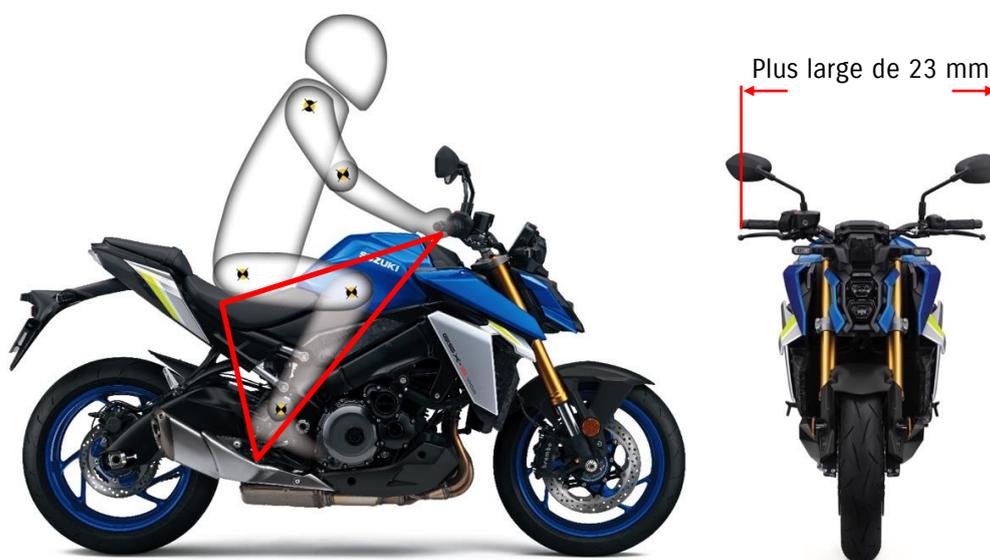
Le robuste bras oscillant en alliage provient directement de la GSX-R1000. Solidement ancré, il participe de la qualité du comportement et confère à la moto un aspect Superbike.



Une position relevée pour plus de confort et de maîtrise **UPDATE**

Le nouveau guidon à diamètre variable voit sa largeur augmenter de 23 mm par rapport au modèle précédent et ses extrémités légèrement rehaussées pour un meilleur grip. Sa nouvelle forme, validée par de nombreux tests, s'adapte parfaitement au tempérament du moteur remanié. Les poignées sont plus proches de 20 mm du pilote et la position de conduite relevée d'autant. De plus, la meilleure préhension du guidon permet de guider le train avant avec moins d'effort. La maniabilité augmente, tandis que la fatigue diminue.

Une selle redessinée améliore encore le confort offert par cette position relevée, ainsi que l'ergonomie en conduite sportive. Quant à l'étroitesse de la machine à l'entrejambe et au niveau des genoux, elle s'ajoute à une hauteur de selle mesurée (810 mm) pour faciliter la mise au sol des pieds. Les deux assises indépendantes de la selle accentuent le style sportif, tout en offrant tout le moelleux nécessaire lors des longs trajets.



* Cette photo montre un accessoire d'origine.

Suspensions

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.



Jantes et pneumatiques **NEW**

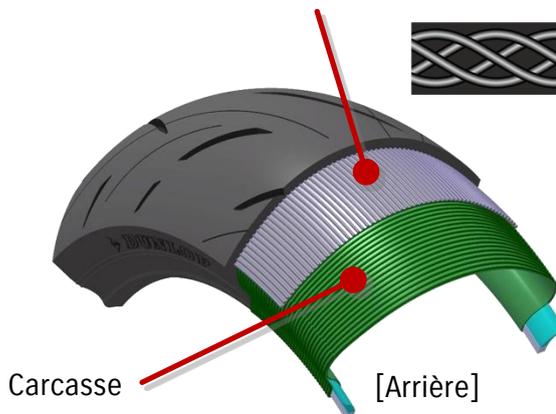
Les jantes moulées en aluminium affichent un design à six branches qui en jette, ainsi qu'un poids plume qui améliore encore l'agilité de comportement. Les nouveaux pneus radiaux Dunlop Roadsport 2 (120/70 x 17 à l'avant et 190/50 x 17 à l'arrière) ont été optimisés à l'attention de la GSX-S1000, avec 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



Structure interne

Ultra Flex Steel Jointless Belt



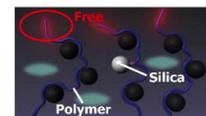
Comparaison des composés de chapes

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

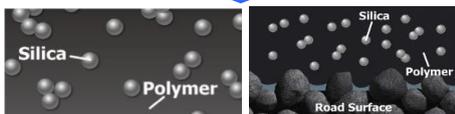
Ancien modèle (D214)



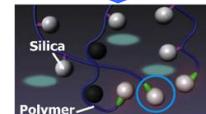
Ancien modèle (D214)



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 **NEW**

Le nouveau réservoir voit sa capacité portée à 19 litres, sans paraître plus volumineux pour autant. Le pilote s'arrêtera moins souvent pour faire le plein.



Antilock Braking System (ABS)

La GSX-S1000 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.



Selle **NEW**

La selle pilote est taillée pour la conduite sportive. Modifiée pour offrir un meilleur maintien sur sa partie arrière, elle autorise une grande liberté de mouvement et offre un grip salutaire grâce à son revêtement spécial. Une sangle est présente au niveau de la selle passager, indépendante.



Un éclairage aussi efficace que stylé

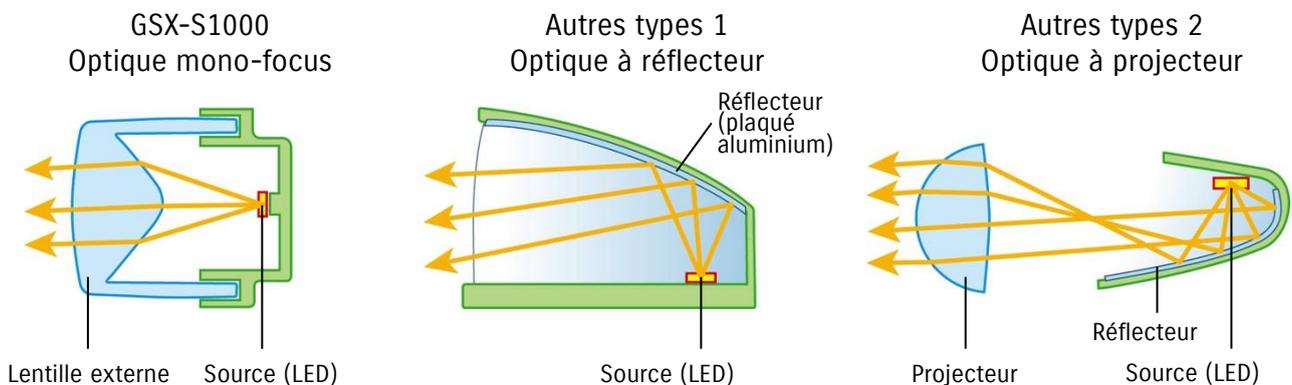
Optiques de phare superposées à LED **NEW**

Les nouvelles optiques superposées à LED développées par Koito 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-S1000 particulièrement visible des piétons et des autres usagers de la route.

Le design très vertical, avec ses deux optiques de forme hexagonale surmontées d'une veilleuse également à LED, contribue au style tranchant très en vogue dans la famille streetbike. Étroit, compact et léger, ce phare unique en son genre épure l'avant de la moto et ajoute encore à son allure agressive.



Optiques de phare et clignotants à LED





* Cette photo montre un accessoire d'origine.



Clignotants avant et arrière à LED **NEW**

Les clignotants avant et arrière passent aux LED et adoptent des formes effilées.

Feu arrière combiné à LED

Le feu arrière étroit et plat utilise des LED pour une visibilité et une durée de vie maximales. La forme à double lentille convient bien à la partie arrière compacte. L'éclairage de plaque est confié à une ampoule de type 12V 5W.



Feu et clignotants arrière à LED

Tableau de bord multifonction **NEW**



*Pours les besoins de l'illustration, toutes les fonctions sont éclairées sur cette photo.

Le tableau de bord full LCD à éclairage réglable regorge d'informations utiles malgré sa relative compacité. Il est aussi conçu pour offrir une bonne lisibilité et un repérage aisé de ses différentes fonctions. Son aspect luxueux fera la fierté de son propriétaire.

Informations disponibles :

- | | | |
|---------------------|----------------------------|--------------------|
| - Vitesse | - Chronomètre | - Heure |
| - Régime moteur | - Consommation moyenne | - Tension batterie |
| - Kilométrage | - Consommation instantanée | - Graduations |
| - Trips A et B | - Mode du Traction Control | - Maintenance |
| - Rapport engagé | - Mode du SDMS | |
| - Température d'eau | - Quickshifter (ON/OFF) | |
| - Autonomie | - Niveau de carburant | |



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

L'affichage adopte des graphismes spécifiques et un rétro-éclairage bleu qui collent à merveille au style de la GSX-S1000. 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!

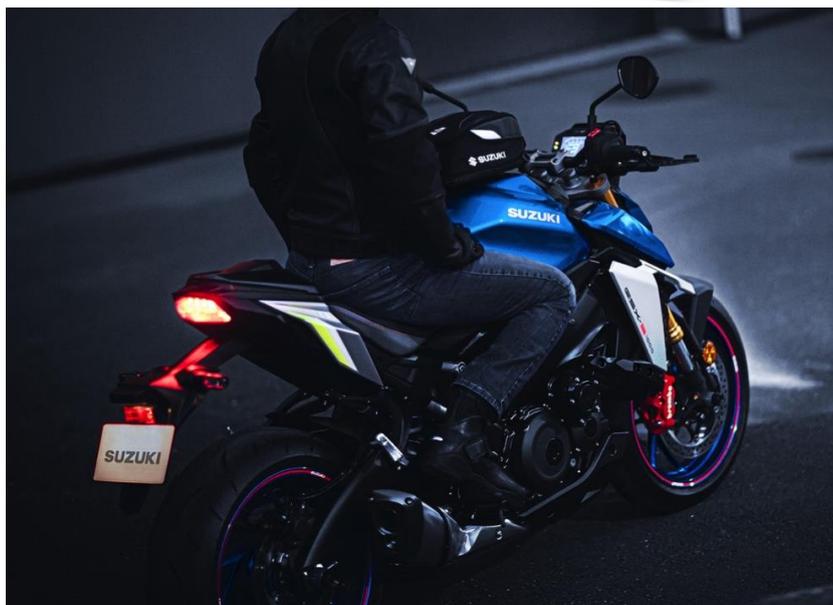


Les motards peuvent choisir parmi une gamme de 29 accessoires réservés à la GSX-S1000 pour rendre leurs virées encore plus excitantes et agréables.

De nouveaux équipements ont pour but de renforcer l'aspect sportif du streetfighter, 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, et de très rassurants protège-levers assortis. 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 démarreur ou au carter d'embrayage. Leur finition mate apporte une sympathique touche urbaine et «préparée».

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



* Cette photo montre des accessoires d'origine.

8. ACCESSOIRES D'ORIGINE

GSX-S1000



1 Saute-vent
Améliore la protection



2 Capot de selle
Pour un look plus sportif



3 Poignées chauffantes
Réglables sur trois positions



4 Embouts de guidon
En aluminium et nylon,
gris et noir avec logo Suzuki



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



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



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



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



9 Selle pilote personnalisée
Griffée du sigle GSX-S



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



11 Sliders de cadre
Réduisent les risques de casse,
en aluminium et Ertacetal



12 Sliders d'axe de roue avant
Réduisent les risques de casse,
en aluminium et Ertacetal

8. ACCESSOIRES D'ORIGINE

GSX-S1000



13 Sliders d'axe de roue arrière
Réduisent les risques de casse,
en aluminium et Ertacetal



14 Garde-boue avant carbone
En remplacement / aspect mat
* Non disponible USA/Canada



15 Garde-boue arrière carbone
En remplacement / aspect mat
* Non disponible USA/Canada



16 Couvre-alternateur carbone
Finition mate
* Non disponible USA/Canada



17 Couvre-embayage carbone
Finition mate
* Non disponible USA/Canada



18 Couvre-démarrreur carbone
Finition mate
* Non disponible USA/Canada



19 Sacoche de réservoir (L)*
Nylon résistant, capacité 11 litres
(jusqu'à 15 litres possible)



20 Sacoche de réservoir (S)*
Nylon résistant, capacité 5 litres
(jusqu'à 9 litres possible)



21 Support sacoche réservoir
Nécessaire à la fixation d'une
sacoche de réservoir



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



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



24 Film protège-réservoir
(Transparent)
Protège le réservoir des rayures



25 Film protège-réservoir (Noir)
Une protection au style inédit



26 Liserés de roues adhésifs
Rouge et noir, avec logo Suzuki



27 Liserés de roues adhésifs
Rouges, avec logo Suzuki



28 Liserés de roues adhésifs
Jaunes, avec sigle S



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

*Vitesse maxi 130 km/h (merci d'utiliser ces articles à des vitesses inférieures à 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**



Glass Mat Mechanical Gray (QT7)



Glass Sparkle Black (YVB)

10. CARACTÉRISTIQUES

GSX-S1000

| | | |
|---------------------------|---------|--|
| Longueur hors tout | | 2 115 mm |
| Largeur hors tout | | 810 mm |
| Hauteur hors tout | | 1 080 mm |
| Empattement | | 1 460 mm |
| Garde au sol | | 140 mm |
| Hauteur de selle | | 810 mm |
| Poids tous pleins faits | | 214 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 |

* Caractéristiques européennes