

Uitgelicht: Suzuki nieuws 2009

Bijgedragen door Vincent Burger
zaterdag 27 september 2008

Suzuki presenteerde onlangs haar nieuwe lineup voor 2009. motorfreaks was er bij en wist haar handen te leggen op een persmap. De inhoud daarvan staat hier globaal weergegeven, met beeld en technische gegevens voor zover bekend.

Suzuki nieuws 2009

Op woensdag 25 september was eindelijk het moment aangebroken dat Suzuki haar nieuws voor 2009 openbaar zou maken. Vanuit de verste uithoeken van Europa waren pers en vertegenwoordigers uitgenodigd om in Parijs de presentatie bij te wonen.

Voor 2009 staan drie nieuwe modellen op de lijst, te weten de M 1500 Intruder, SFV 650 Gladius en GSX-R 1000. Over de laatste was al veel gespeculeerd, de andere twee zijn echte nieuwe modellen waarvan vooral de Gladius als enorme verrassing kwam.

Overigens viert Suzuki in 2009 haar 100ste verjaardag en kunnen we hoogstwaarschijnlijk nog wat feestelijke verrassingen verwachten. Al sinds de oprichting van de fabriek, ooit begonnen als weefgetouwmakers, is de filosofie van innovatief werken aangehouden. Suzuki noemt het het teweegbrengen van een 'Wow' sensatie, zowel technisch, qua prestaties als uiterlijk. Over de prestaties van de getoonde motoren kunnen we weinig zeggen, wel hebben we de specificaties en foto's.

Tekst: Vincent Burger

Foto's: Tom Haanstra (Target Press), Suzuki, Vincent Burger

{mospagebreak title= 2: GSX-R1000}

GSX-R 1000

Om te beginnen de nieuwe GSX-R 1000. Al lang geleden doken de eerste photoshop- speculaties op, maar het uiteindelijke ontwerp wijkt alsnog flink af van wat men er ook van wist te maken.

Qua uiterlijk is de GSX-R wat meer op de rest van de familie gaan lijken, zonder echter exact dezelfde looks over te nemen. Van voor naar achter is het potlood ter hand genomen om uitendelijk een samenhangend pakket te vormen. Herkenbaar van de kleinere versies zijn de koplamp en de achterlichtunit, maar beide zijn uiteraard net weer anders. Aan weerszijden van de koplamp vinden we twee enorme gaten voor het Ram air systeem, daaronder aan beide zijden van de kuip twee soort van 'vleugeltjes' die de aerodynamica een zetje moeten geven. Naar eigen zeggen is de hele motorfiets niet alleen kleiner en korter, maar is ook het frontaal oppervlak afgenomen voor uiteraard de allesoverheersende stroomlijn. Maar ónder die stroomlijn speelt het verhaal zich écht af.

Het blok is van onder tot boven herontworpen. De enige overeenkomst ongeveer is de layout van vier cilinders met zestien titanium kleppen, maar daarna gaat het al snel anders. De cilinders zijn met 74,5 x 57,3 mm net weer iets overvierkanter dan de oude. De boring is met een volle millimeter toegenomen en dat is veel op dit soort afmetingen. Uiteraard komt dit ten goede voor de prestaties bij hoge toeren en de rode streep op het dashboard staat nu dus ook op 14.000 toeren. De technici van Suzuki hebben echter door middel van gewijzigde verbrandingskamer, hogere compressie en nieuwe nokprofielen het koppel bij lage toeren en de prestaties in het middengebied weten te behouden.

De inlaatkelken zijn 10 mm korter geworden en de airbox is herontworpen en lichter geworden. De kleppen aan zowel inlaat- als uitlaatzijde zijn een millimeter groter in diameter. Tevens is de nokkenas aan inlaatzijde korter en is de sensor verplaatst waardoor vervolgens de hele cilinderkop opnieuw ontworpen kon worden en overal weer de nodige grammetjes bespaard konden worden. Maar dan komt de grote klapper: de hele layout van de krukas en versnellingsbakassen is dusdanig veranderd dat het hele blok een niet mis te verstane 6 centimeter! korter is geworden. Verder is de koppeling weer kabelbediend voor een beter gevoel en wederom gewichtsreductie.

Uiteraard is ook het gehele motormanagementsysteem op de schop gegaan en heeft de motor nieuwe throttle bodies voor optimale verstuuving van de brandstof en een schonere verbranding. Het nu al veelbesproken uitlaatsysteem heeft meer volume dan voorheen waardoor ondanks de toegenomen prestaties toch alle emissie-eisen eenvoudig gehaald kunnen worden. Uiteraard is ook dit van voor naar achter herontworpen, beginnend bij de titanium spuitstukken, naar de collector onder het blok, naar de titanium dempers die een 'GP-style' uiterlijk hebben meegekregen. In de uitlaat bevindt zich ook een vlinderklep, een gasmeetsensor, het PAIR- systeem en nog enkele gadgets om dit te bewerkstelligen.

Aan het stuur vinden we de selectiekноп van de Drive Mode Selector zoals we die kennen, echter heeft deze nu aan de linkerzijde een plekje gevonden. De verschillende mappings zijn hiermee wederom te allen tijde beschikbaar.

Nieuw Chassis

Het chassis is uiteraard volledig nieuw ontworpen. Nog steeds met de nodige stijfheid en flex op de juiste plaatsen, maar belangrijkste is dat de totale afmetingen zijn afgenomen. Door het sterk verkorte blok is ruimte ontstaan voor een langere swingarm, terwijl de totale wielbasis evengoed nog is afgenomen met 10 mm. In de praktijk moet die zich uiten in meer tractie en een sneller stuurgedrag.

Ook op het gebied van vering is het nodige veranderd. De vorkpoten zijn compleet overhoop gehaald en moeten het voortaan zonder cartridge systeem doen. In plaats daarvan hebben de interne onderdelen een verhuizing ondergaan waardoor de vering beter reageert onder raceomstandigheden. Het dempingssysteem is nu volledig bovenop de veren geplaatst waardoor de veren zelf volledig onder het olie oppervlak zitten en schuimvorming dus uitgesloten wordt. Bovendien de poten zijn dus zowel de ingaande als uitgaande demping in te stellen, de veervoorspanning wordt aan de onderzijde versteld. Aan de onderzijde van de poten vinden we nieuwe Monobloc Tokico's. Evenals hun

Italiaanse tegenhangers staan deze garant voor minder gewicht bij meer stijfheid, resulterend in meer gevoel en meer remkracht.

Ten slotte is ook het display herontworpen en heeft buiten de gebruikelijke informatie vier leds voor de schakellamp in plaats van één. Behalve de knoppen op het display is er op de rechter stuurhelft een plek gevonden voor een extra selectieknop die tevens dienst doet als trigger voor de laptimer.

{mospagebreak title=3: SFV 650 Gladius}

Gladius

Helemaal nieuw is de SFV 650 Gladius. Zoals de typering al zegt, een vervolg op de overbekende en al jaren goed lopende SV. De Gladius is volledig nieuw, behalve een ander uiterlijk heeft de motor ook een totaal anders opgebouwd frame, een herontworpen motorblok en alles er tussenin.

Het frame bestaat uit ronde buis wat al naar gelang de kleurstelling in kleur is meegespoten. Hieraan bevinden zich de gietstukken voor de voetsteunen en uitlaatophanging. Dankzij het V-twin blok is het mogelijk de motor zo smal mogelijk te maken. De tank en het zadel zijn hierop aansluitend even smal en uitgevoerd in een two- tone kleurstelling zoals we daar al een voorzichtig voorbeeld van hebben gezien met de GSR.

Het blok is een nieuwe incarnatie van datgene wat we niet alleen bij Suzuki in meerdere motoren tegenkwamen maar zelfs bij andere merken ook weer succesvol is gebleken. Het nieuwe blok heeft van de designafdeling een beetje van de afgeronde vormen meegekregen die ook in de rest van de motor terug te vinden zijn.

De interne verhoudingen zijn gelijk gebleven, boring, slag en compressie blijven onveranderd. De kleppen moeten het nu met een enkele veer doen voor gewichtsreductie en de cilinders zijn voorzien van dubbele ontsteking en iridium boudiges voor een nettere verbranding. De cilinders zelf zijn niet meer voorzien van ijzeren bussen maar moeten het doen met de bekende SECM coating. De nokkenassen zijn wel aangepast en de inlaat- en uitlaattrajecten zijn herzien voor betere prestaties bij lage en middelhoge toeren. Net als bij de GSX-R is het uitlaatvolume toegenomen om desondanks aan alle milieueisen te voldoen. De bak is onder handen genomen voor nog soepeler schakeleigenschappen en een afname in mechanisch geluid.

Het gehele managementsysteem, injectie en uitlaattraject is onder handen genomen voor betere prestaties en schonere emissie. De gasklephuizen zijn voorzien van dubbele vlinderklep en uiteraard kent het uitlaatsysteem een geïntegreerde katalysator.

Het instrumentenpaneel is ook herontworpen en heeft nu buiten de standaard informatie ook een gearindicator.

{mospagebreak title=4: M1500R Intruder}

M 1500R

De nieuwe telg in de Intruder reeks heet M 1500. De familielijn is duidelijk herkenbaar en daarmee sluit de 1500 naadloos aan bij zijn grotere 1800 cc broer. Technisch mankeert er weining aan: langeslag 54 graden V twin met enkele nokkenas en vier kleppen per cilinder en uiteraard een beproefd injectiesysteem. De cilinderwanden zijn evenals de

sportievere Suzuki's voorzien van SCEM en ook deze twin is voorzien van dubbele bougies per cilinder. De injectie is evenals de familieleden voorzien vna dubbele vlinderkleppen voor optimale vulling en daardoor de beste en schonste verbranding. Door de langeslag motor en de injectie en ontstekingsmapping die gericht is op probleemloos cruisen bij lage toeren komt het maximum koppel al vrij bij 2.600 toeren. Net als de Gladius is ook bij de Intruder de bak onder handen genomen om mechanisch geluid tot een minimum te beperken. Een flink vliegwieligewicht houdt de vermogensafgifte soepel.

De koppeling is voorzien van een slipperclutch constructie om rare sprongen bij het terugschakelen onder de duim te houden en het Suzuki Clutch Assist System zorgt voor meer druk op de koppelingsplaten zonder behoefte aan sterkere veren, wat dus resulteert in een lichter bedienbare koppeling. Wederom is de boordcomuter, verantwoordelijk voor ontsteking en injectie, van de allerlaatste generatie en staat dus garant voor een zo mooi mogelijke loop in combinatie met een zo schoon mogelijke verbranding.

Belangrijkste is wel het uiterlijk ,wat sterk hangt aan de uitstraling van de 1800 Intruder. Zo is ook deze 1500 voorzien van een upside down voorvork. De radiale remmen zijn echter achterwege gebleven en hebben plaats moeten maken voor normale axiaal opgehangen vierzuigerklauwen. Bovenaan de vork is de koplamp/tellerunit bevestigd die we ook weer kennen van de grote variant. Het instrumentarium is in tweeën gedeeld, met wijzers en display op het stuur en de indicatielampjes bovenop de 18 liter tank.

De van katalysator voorziene uitlaten zijn in het design geïntegreerd en gefinetuned voor een soepele vermogensafgifte en een beetje sound engineering om ondanks de emissie eisen nog iets van de V-twin roffel over te houden. Aan de achterzijde vinden we een groot led-achterlicht boven het achterwiel, welk standaard is voorzien van een 200 mm brede band. Niet alleen onderstreept deze band het uiterlijk, tegelijkertijd moet deze zorgen voor een bijzonder stabiel weggedrag.

{mospagebreak title=5: Technische gegevens}

Technische gegevens

Merk/Model
GSX-R 1000
SFV 650 Gladius
M 1500 Intrder

Motor

Type
Viercilinder lijnmotor
Tweecilinder V, 90°
V-Twin 54°

Koelsysteem
Vloeistofkoeling
Vloeistofkoeling
Vloeistofkoeling

Cil. inh.
999 cc
645 cc
1462 cc

Boringxslag
74.5 x 57.3 mm
81.0 x 62.6 mm
96 x 101 mm

Compr. verh.
12.8:1
11.5:1
9,5:1

Klepaandr.
DOHC, 4 kleppen per cilinder
DOHC, 4 kleppen per cilinder
OHC, 4 kleppen per cilinder

Ontsteking
digitaal
digitaal
digitaal

Starter
Elektrisch
Elektrisch
Elektrisch

Benzine toevoer
Benzine injectie
Benzine injectie
Benzine injectie

Smering
wet sump
wet sump
Wet sump

Vermogen (opgave)
190 pk
n.b.
n.b.

Koppel (opgave)
n.b.
n.b.
n.b.

Transmissie

Aantal versn.
6
6
5

Prim. red.
tandwielen
tandwielen
tandwielen

Fin. red.
ketting
ketting
cardan

Koppeling
nat, meerplaten
nat, meerplaten
nat, meerplaten met back torque limiter

Chassis

Frame

Twin Spar aluminium
stalen vakwerkframe
Staal dubbel wiegframe

Wielbasis

1.405 mm
1.445 mm
1.690 mm

Balhoofdhoek

23.8°
25°
32°

Naloop

98.3 mm
104 mm
129 mm

Vering voor

Upside-down Showa, volledig instelbaar
Standaard telescoop, niet instelbaar
Upside-down, niet instelbaar

Vering achter

Monoshock, volledig instelbaar
Monoshock, veervoorspanning instelbaar
Mono shock niet instelbaar

Veerweg voor

n.b.
n.b.
n.b.

Veerweg achter

n.b.
n.b.
n.b.

Voorrem

Dubbele ø310 mm schijven, Tokico radiale 4-zuiger monobloc remklauw
Dubbele ø290 mm schijven, 2-zuiger remklauw
Dubbele ø290 mm schijven, 2-zuiger remklauw

Achterrem

Enkele ø220 mm schijf, tweezuiger remklauw

Enkele ø240 mm remschijf, éénzuiger remklauw
Enkele ø275 mm schijf, tweezuiger remklauw

Voorband
120/70 ZR17"
120/70 ZR17"
120/70 ZR17"

Achterband
190/50 ZR17"
160/60 ZR17"
200/50 ZR17"

Afmetingen

Lengte
2.045 mm
2130 mm
2.410 mm

Breedte
710 mm
760 mm
870 mm

Hoogte
1.330 mm
1080 mm
1.100 mm

Zadelhoogte
810 mm
785 mm
716 mm

Rijkaargewicht
203 kg
202 kg
328 kg

Tankinhoud
17.5 liter
14.5 liter
18 liter

Reserve

n.b.
n.b.
n.b.

Gegevens

Klein rijbewijs
nee
nee
nee

Garantie
2 jaar
2 jaar
2 jaar

Adviesprijs NL
n.b.
n.b.
n.b.

Adviesprijs BE *
n.b.
n.b.
n.b.

toeslag ABS
n.v.t.
n.b.
n.b.

Importeur NL
BV Nimag

telefoon

0347-349749

www.suzuki.nl

*) Rijklaar, exclusief benzine