

NEW SUZUKI HAYABUSA



INDEX

1. EINLEITUNG	S.3
2. PRODUKTKONZEPT	S.4
3. MOTORDESIGN	S.9
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (S.I.R.S)	S.25
5. CHASSIS DESIGN	S.40
6. STILING DESIGN	S.49
7. ELEKTRISCHE AUSSTATTUNG	S.53
8. ORIGINALZUBEHÖR	S.57
9. FARBPALETTE	S.60
10. TECHNISCHE DATEN	S.61



1. EINLEITUNG

Die erste Generation der Hayabusa brachte 1999 die gesamte Motorradwelt in Aufruhr, setzte die nach dem japanischen Wanderfalken benannte Maschine doch völlig neue Maßstäbe in puncto Geschwindigkeit, Kraft und Leistung. Wie im Fluge schwang sich das auch als GSX-R1300 bekannte Modell zum schnellsten Serienmotorrad der Welt empor und begründete erst die Kategorie der Supersportler, die es dann auch zwei Jahrzehnte lang dominieren sollte. Selbst nachdem sich die Branche eine freiwillige Selbstbeschränkung auferlegt hatte, um dem Kampf um immer neue Spitzengeschwindigkeiten Einhalt zu gebieten, gelang es der Hayabusa, mit ihren Leistungskennzahlen, ihrem flinken Handling und ihrer auffälligen Optik eine nahezu hypnotische Anziehungskraft auszuüben. Die erste Hayabusa war weit mehr als nur die Summe ihrer Teile. Dank der überragenden Kraft ihres Motors hatte es der Fahrer selbst in der Hand, wann er schaltet, was letzten Endes zu einem besser kontrollierbaren und angenehmeren Fahrerlebnis führte. Die Königin der Sportbikes besaß dank ihrer aerodynamischen Gestaltung einen der niedrigsten Widerstandsbeiwerte aller am Markt erhältlichen Serienmotorräder, was zu Kontrolle, Stabilität und Fahrkomfort beitrug. Ihr aufregendes neues Design machte sie mit ihrem Debüt zur Legende. Mehr als 115000 Einheiten der ersten Generation wurden verkauft.

Für das 2008 aufgelegte Nachfolgemodell wurden alle wesentlichen Markenzeichen der ursprünglichen Hayabusa übernommen. Es gab lediglich eine kleine Hubraumerhöhung und einige optische Anpassungen; so wirkte das Design der zweiten Generation noch wagemutiger. Weitere Leistungssteigerungen folgten 2013. Neben einer neuen Vorderradbremse wurde erstmals auch ein Antiblockiersystem (ABS) verbaut. Dank der neuen Merkmale wurden weitere 74100 Bikes der zweiten Generation verkauft, was den Gesamtabsatz der Hayabusa auf mehr als 189100 Einheiten brachte. Seitdem haben Suzukis Ingenieure und Designer unermüdlich daran gearbeitet, zahlreiche Aspekte des Bikes weiter zu verfeinern und das Vorgängermodell völlig zu überarbeiten, damit es noch mehr Leistung bietet und eine neue Generation von Hayabusa-Fahrern in die Zukunft fährt. Die dritte Modellgeneration der Hayabusa nutzt die jüngsten technischen Fortschritte, damit die Fahrer noch mehr Kontrolle und Komfort genießen und bei Ausflügen auf dem ultimativen Sportbike mehr Selbstvertrauen gewinnen können.



Links: Die neue Hayabusa
Mitte: Die zweite Modellgeneration
Rechts: Die erste Modellgeneration

2. PRODUKTKONZEPT

Das Produktkonzept der HAYABUSA lautet:

«ultimatives Sportbike».

(Upgrade zum Vorgängermodell mit besserer Ausstattung und herausragendem Design für den ultimativen Fahrernuss)

Die neue Generation des «Wanderfalken» zielt nicht nur auf ultimative Leistung und Einhaltung der strengen Euro-5-Abgasnorm ab, sondern will auch die Herzen langjähriger Fans und all jener, die sich dem Bann der aufregenden Optik und dem strafferen, wagemutigen Design nicht entziehen können, erobern.

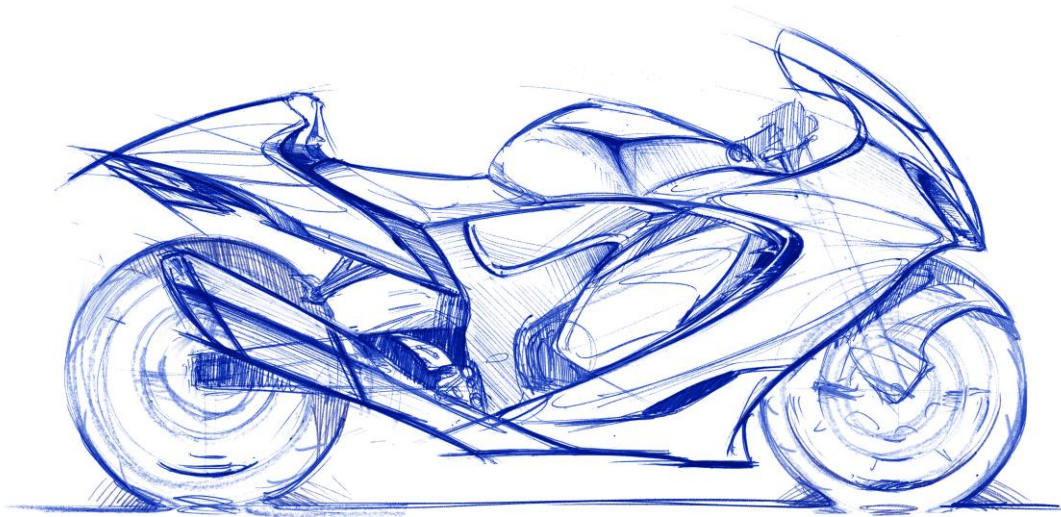
Seit ihrer Markteinführung 1999 bietet die Hayabusa Fahrern mehr Leistung und Drehmoment als jedes andere Sportbike mit Motordrehzahlen bis 6000U/min. Die neue Hayabusa bewahrt mit Stolz ihr Vermächtnis als ultimatives Sportbike und bietet darüber hinaus eine noch geschmeidigere Bereitstellung von Drehmoment und Leistung im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich, was insgesamt für mehr Schnelligkeit und Kontrolle sorgt. Dank einer fortschrittlichen Palette an intelligenten elektronischen Steuerungen kann der Fahrer entscheiden, wie das Bike unter verschiedenen Situationen reagiert und fährt. Dies fördert das Vertrauen, da so auch weniger versierte Fahrer lernen, wie sie das, was die Maschine zu bieten hat, bestmöglich einsetzen. Die neue GSX-R1300 bietet auch verschiedene Zusatzkomfortfunktionen, die dem stolzen Besitzer ein angenehmeres Fahrgefühl vermitteln.

Das Entwicklungsteam hat vollen Einsatz gezeigt, um all das, was die Hayabusa zur Legende gemacht hat, zu bewahren und dabei ein neues Modell zu konzipieren, mit dem man in die Zukunft fahren kann. Das Ergebnis spiegelt wider, dass sich Suzuki zu herausragender Handwerksarbeit bis ins kleinste Detail bekennt.

2. PRODUKTKONZEPT

GESTALTUNGSKONZEPT

Die Designer der neuen Hayabusa wollten ein «Elegantes Raubtier» kreieren. Ihr Ziel war, die Intelligenz der elektronischen Steuersysteme, die das Fahrerlebnis optimieren, auch visuell zum Ausdruck zu bringen. Kombiniert wurde dies auf geschickte Art und Weise mit einem kühnen Design, das eines echten «Raubtiers» würdig ist und schon rein optisch Kraft, Schnelligkeit, Ausdauer und Intuition ausstrahlt. Das Ergebnis ist eine gelungene Hommage an die erste Hayabusa.



Designskizze

2. PRODUKTKONZEPT

Design-Merkmale

- Das Design vermittelt ein modernes Bild hoher Leistung und neuer Funktionen, übernimmt dabei aber die windschnittige Silhouette und das allgemeine Erscheinungsbild der legendären Hayabusa.
- Das Modell beeindruckt durch seine aggressive Haltung, die durch die nach vorne orientierte Masse, das nach oben geschwungene Heck, die neuen, kühnen Kombinationsrückleuten und die gerade Linie von Auspuffrohr bis Endschalldämpfer vermittelt wird.
- Die schärfer gezogenen Linien und feinen Details tragen ebenso zum modernen luxuriösen Look bei wie die aufwendige Formgebung der grossen, breiten Verkleidungen, die kühne und aerodynamische Optik des attraktiven neuen Spiegels und die neuen 7-Speichen-Räder.
- Die Front besticht durch eine frische, neue Gestaltung, die auf schmalere und kühnere neue Scheinwerfer und innovative Positionsleuchten mit integrierten Richtungsanzeigern setzt.
- Der strategisch Einsatz von Farbe bringt das grosse Potenzial der Hayabusa auch optisch zum Ausdruck. Das Modell ist in drei Zwei-Farben-Lackierungen erhältlich. Bei jedem Farbschema wird die Zweitfarbe für Akzente eingesetzt, was die aerodynamische Leistung zusätzlich betont. Weitere Designmerkmale sind die V-förmigen verchromten Leisten an den Seitenverkleidungen, die Kraft und Geschwindigkeit signalisieren; das neue englische und japanische Logo, die Geschwindigkeit und Raffinesse vermitteln, sowie die V-förmigen, vom Nackengefieder des Wanderfalken inspirierten, schwarzen Verkleidungen unter dem Treibstofftank, an den Lufteinlässen und auf den Fussrasten.

2. PRODUKTKONZEPT

HIGHLIGHTS

Motormerkmale:

- Das neue Modell übernimmt den legendären flüssiggekühlten Vierzylinder-Motor der ursprünglichen Hayabusa mit einem Hubraum von 1340cm³, der zur Optimierung der Effizienz und Langlebigkeit kleinen Anpassungen unterzogen wurde. **UPDATE**
- Die exklusive, neu entwickelte Auspuffanlage erbringt nicht nur bessere Leistung und ein höheres Drehmoment im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich, sondern entspricht auch der Euro-5-Abgasnorm. **UPDATE**
- Die Motoranpassungen führen zu einer sanfteren und gleichmässigeren Leistungsabgabe bei niedrigen und mittleren Drehzahlen, die im Alltag am häufigsten eingesetzt werden. **UPDATE**

Fahrwerksmerkmale:

- Der leichte, aber starke Brückenrahmen samt Schwinge besteht aus einer Aluminiumlegierung, kombiniert Guss- und Strangpressteile und steht für Top-Leistung und bewährte Zuverlässigkeit.
- Das windschnittige, aerodynamische Design bietet einen der besten Widerstandsbeiwerte, der bisher von Motorrädern erreicht wurde, sowie einen exzellenten Abhebe- und Windschutz. Zudem trägt es zur Stabilität und Kontrolle bei hohen Geschwindigkeiten bei, was den Fahrkomfort steigert und die Ermüdung reduziert. **UPDATE**
- Das Handling schafft den heiklen Spagat aus beruhigender Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten und hoher Wendigkeit mit Kontrolle bei niedrigen Geschwindigkeiten. **UPDATE**
- Die Einstellungen der flexibel verstellbaren 43-mm-USD-Vordergabel und Hinterradaufhängung (beides KYB) wurden angepasst, damit Stösse noch besser absorbiert werden und der Geradeauslauf stabiler ist. **UPDATE**
- Die 4-Kolben-Vorderradbremssättel von Brembo Stylema® sorgen in Kombination mit den äusseren Bremsscheiben (Durchmesser: 320mm) für eine bessere Bremswirkung. **NEW**
- Die exklusiven, neu entwickelten Bridgestone-Reifen bieten mehr Bodenhaftung. **NEW**
- Das neue 7-Speichen-Raddesign verbessert das Grip-Feeling. **NEW**
- Die Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse beträgt 50:50. **UPDATE**
- Der Lenker ist 12mm näher am Fahrer montiert, was den Komfort erhöht, die Ermüdung verringert und die Manövrierbarkeit bei einem sportlichen Fahrstil verbessert. **UPDATE**

2. PRODUKTKONZEPT

Fortschrittliche Elektronik:

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

- SDMS-α (Suzuki Drive Mode Selector Alpha) mit drei werksseitig eingestellten und drei benutzerdefinierbaren Modi für die Motorcharakteristik: **NEW**
 - Traktionskontrolle TCS (10Modi + AUS) **NEW**
 - Power-Mode-Selector (3Modi) **UPDATE**
 - Bidirektionales Quick-Shift-System (2Modi + AUS) **NEW**
 - Anti-Lift-Kontrolle (10Modi + AUS) **NEW**
 - Motorbremskontrolle (3Modi + AUS) **NEW**
- Automatischer Geschwindigkeitsbegrenzer **NEW**
- Launch-Control-System (3Modi) **NEW**
- Not-Stopp-Signal **NEW**
- Suzuki Easy-Start-System **NEW**
- Niedrig-Drehzahl-Assistent **NEW**
- Tempomat **NEW**
- Kombiniertes Bremssystem **NEW**
- Motion-Track-Bremssystem **NEW**
- Slope-Dependent-Control-System **NEW**
- Hill-Hold-Control-System **NEW**

Elektrische Ausstattung

- Instrumenteneinheit mit moderner neuer Optik und verbesserter Funktionalität: Das neue TFT-LCD-Display zwischen dem analogen Drehzahlmesser und dem analogen Tachometer umfasst eine «Active Data»-Anzeige, auf der dem Fahrer die Fahrzeugdaten in Echtzeit bereitgestellt werden. **NEW**
- Der übereinander angeordnete Multi-LED-Scheinwerfer ist mit seinem neuen kantigen Look und kühnen Design ein echter Augenschmaus. **NEW**
- Die Positionsleuchten mit integrierten Richtungsanzeigern, die sich an die Aussenkanten der grossen SRAD-Ansaugkanäle anschmiegen, wurden erstmals auf einem Motorrad von Suzuki verbaut. **NEW**
- Ausgehend von den LED-Kombinationsrückleuchten zieht sich eine Akzentlinie horizontal über das untere Heck. **NEW**
- Ergonomische Lenkerschalter ermöglichen eine leichte und effiziente Bedienung. **NEW**

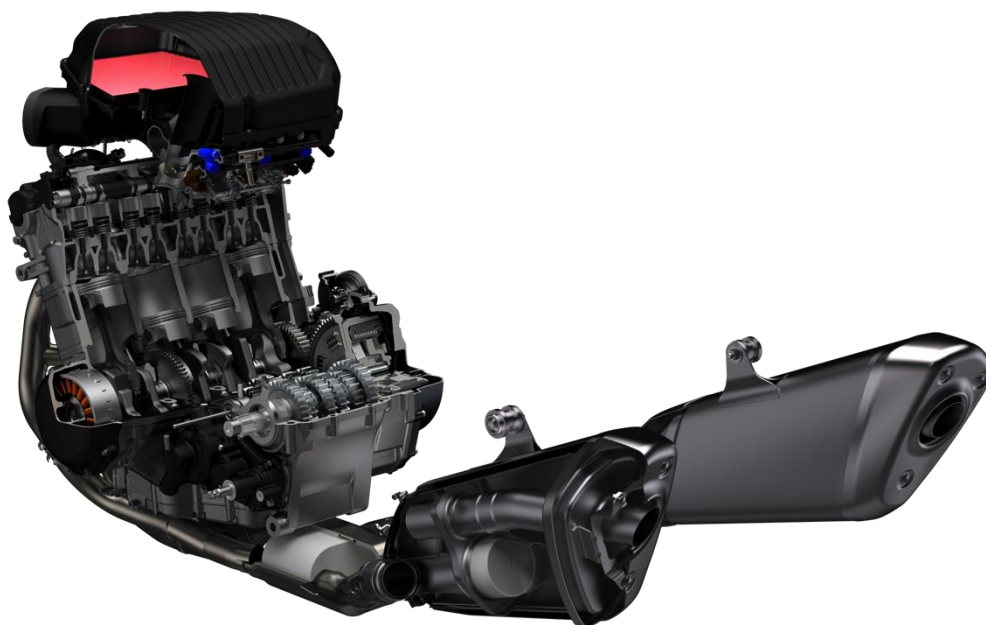
3. MOTORDESIGN

Einleitung

Die Entwicklung eines verbesserten Motors für die neue Hayabusa-Generation basierte auf folgenden Konstruktionszielen:

1. Höhere Beständigkeit und Lebensdauer.
2. Umsetzung einer sanfteren Gasannahme, um auch im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich mehr Leistung und Drehmoment bereitstellen zu können.
3. Einbindung der neuesten elektronischen Steuerungen, die das Selbstvertrauen des Fahrers stärken und ihm ein angenehmeres Fahrerlebnis vermitteln.
4. Erfüllung der Euro-5-Abgasnorm ohne Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit.

Für den Antrieb der neuen GSX-R1300 wurde der Motor der ersten Hayabusa, der für seine Zugänglichkeit, Gebrauchstauglichkeit, Anpassungsfähigkeit und Langlebigkeit geschätzt wurde, intensiv und kontinuierlich weiterentwickelt. Es stand für Suzuki ausser Frage, dass die Erfüllung der oben genannten Konstruktionsziele nicht auf Kosten dieser herausragenden Attribute gehen durfte.

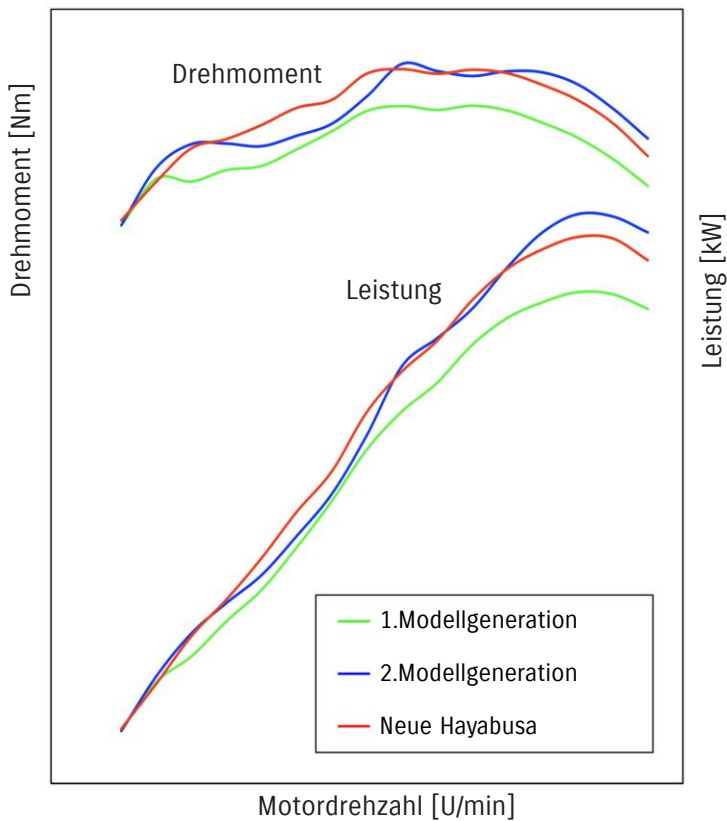


Schnittmodell des Motors

Die Anpassungen, die am legendären flüssiggekühlten 1340-cm³-4-Takt-Reihenmotor vorgenommen wurden, dienen neben der Erhöhung von Effizienz und Langlebigkeit und der Verbesserung der Gesamtleistung auch der Erfüllung der Euro-5-Abgasnorm.

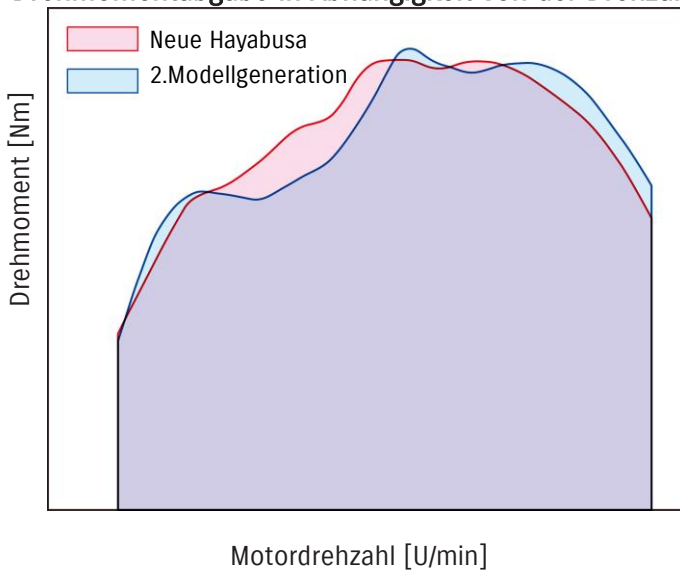
Der neue Motor besticht nun durch eine bessere Drehmoment- und Leistungsabgabe sowie durch eine lineare Leistungskurve im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich, also dem Bereich, der im Alltag und auf Touren am meisten genutzt wird. Damit lebt die neue Hayabusa das Vermächtnis der vorherigen Generationen stolz weiter und bietet dabei mehr Leistung und ein sanfteres Drehmoment als jedes andere auf dem Markt erhältliche Sportbike mit Motordrehzahlen bis 6000U/min.

3. MOTORDESIGN



Die Spitzenleistung liegt marginal unter der des Modells der zweiten Generation. Dafür stellt die neue GSX-R1300 dank der breiten Leistungskurve über das gesamte Drehzahlpektrum ein gleichwertiges oder besseres Drehmoment bereit.

Drehmomentabgabe in Abhängigkeit von der Drehzahl



3. MOTORDESIGN

Die Hayabusa bedient sich zahlreicher neuer elektronischer Steuerungssysteme, die eine präzisere Kontrolle der Leistungsabgabe des Motors ermöglichen. Fahrer können die Einstellungen je nach Erfahrung, Vorliebe und Streckenbedingungen konfigurieren. Dies stärkt das Gefühl, eine direkte Verbindung mit dem ultimativen Sportbike aufzubauen, während man sein Potenzial auskostet. Mit ihrer Gesamtleistung lässt die neue Hayabusa die Vorgängermodelle in den meisten alltäglichen Situationen hinter sich. Obwohl ihre Spitzenleistung zwischen der ersten und zweiten Generation liegt, sorgen Anpassungen am Motor und die Einbindung neuester elektronischer Steuerungen dafür, dass das Sportbike bei den am häufigsten genutzten Motordrehzahlen die Nase vorn hat. Im 400-m-Sprint ist der neue Raubvogel ebenso schnell wie der Vorgänger der zweiten Generation. Die werksseitig limitierte Höchstgeschwindigkeit von 299km/h wird binnen kürzester Zeit erreicht.

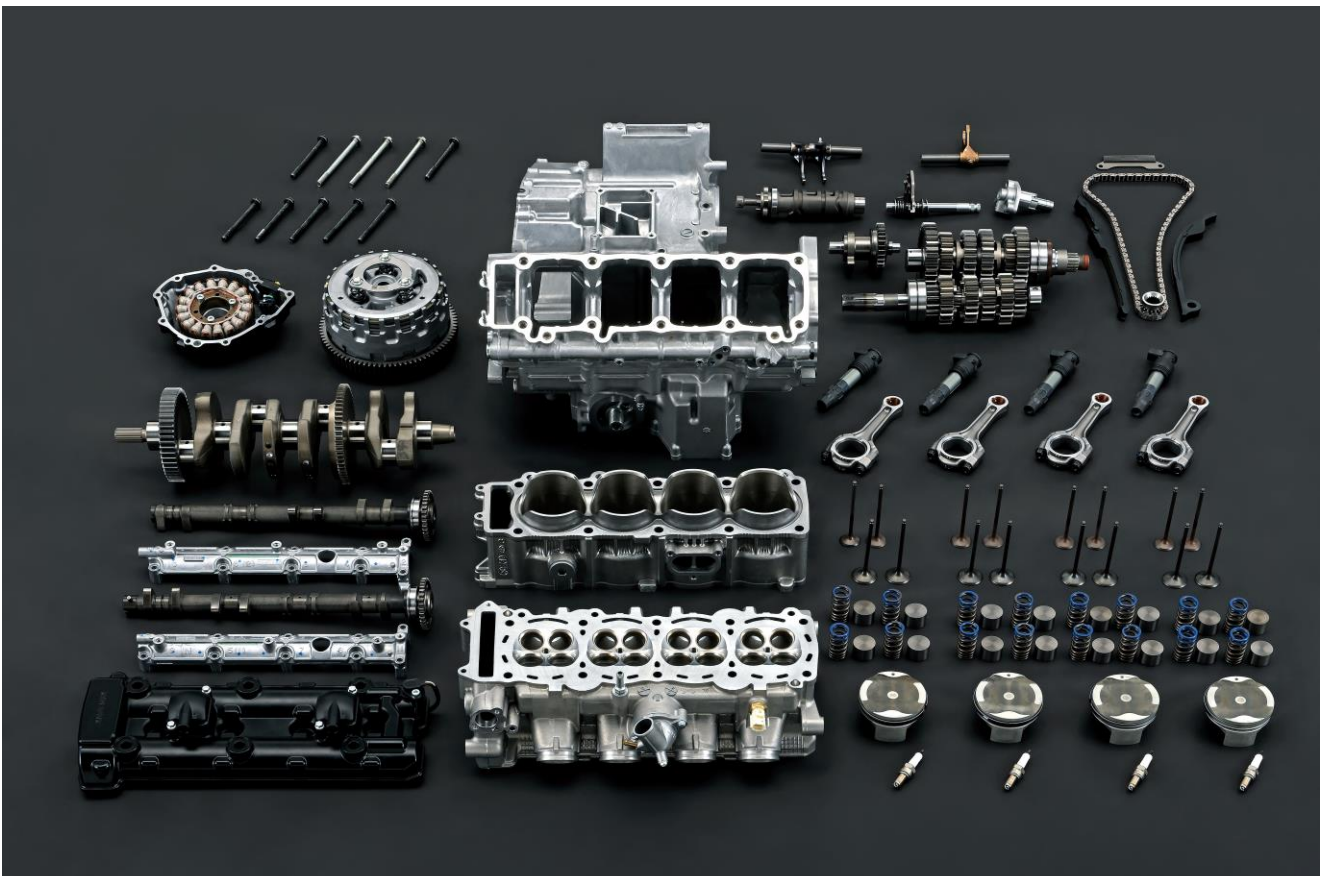


4-Takt, 4-Zylinder, flüssigkeitsgekühlt, DOHC 1340cm³

3. MOTORDESIGN

	1.Modellgeneration der Hayabusa	2.Modellgeneration der Hayabusa	Neue Hayabusa
Hubraum	1298cm ³	1340cm ³	
Bohrung x Hub	81.0mmx63.0mm	81.0mmx65.0mm	
Verdichtungsverhältnis	11.0:1	12.5:1	
Höchstleistung	129kW (175PS)/9800U/min	145kW (197PS)/9500U/min	140kW (190PS)/9700U/min
Maximales Drehmoment	138Nm/7000U/min	155Nm/7200U/min	150Nm/7000U/min
200-m-Sprint (Sekunden)*	7.1	6.9	6.8
Beschleunigung von 0 auf 100km/h (Sekunden)*	3.3	3.4	3.2
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	299	299	299
Emissionsanforderung	-	Euro3	Euro5
Treibstoffverbrauch (l/100km)	-	5.7	6.7

* Interne Testergebnisse von Suzuki. Die Daten können je nach Erfahrung des Fahrers oder Fahrumständen variieren.



3. MOTORDESIGN

Die für die neue Hayabusa überarbeiteten Teile sind gelb hervorgehoben.

- >Ein- und Auslassnockenwellen: Nockenprofil zur Reduzierung von Ventilüberschneidungen angepasst.
- >Ventilfeder: Federkraft in Verbindung mit dem längeren Auslassventilhub erhöht.
- >Kolben: Neue Form, Gewicht reduziert und konisch ausgedrehte Kolbenbolzenlagerung.
- >Kolbenbolzen: Länge gekürzt, um das Gewicht zu reduzieren.
- >Pleuelstange: Gewicht reduziert und Festigkeit erhöht.
- >Kurbelwelle: Ölkanäle angepasst.
- >Kurbelgehäuse: Kurbelzapfen-Befestigung angepasst.
- >Zündrotor: Anlassen des Motors durch Versetzen der Nut um sechs Grad verbessert.
- >Tassenstößel: Länge angepasst.
- >Getriebehalterung: Für die neue Hayabusa entwickelt, um die Gebrauchstauglichkeit zu erhöhen.
- >Getriebelager links und rechts: Wälzkörper der Nadellager für bessere Haltbarkeit verlängert.
- >Schaltstopper: Zur Einstellung des Schaltgefühls in Verbindung mit dem übernommenen bidirektionalen Quick-Shift-System.
- >Schaltkurvenplatte: Neues Design zur Anpassung an das übernommene bidirektionale Quick-Shift-System.
- >Schaltklauen: Neues Design zur Anpassung an das übernommene bidirektionale Quick-Shift-System.
- >Kupplung:
Neue Assist-&-Slipper-Kupplung (A&S) eingeführt.
- >Hauptwelle: Länge des rechten Endes in Verbindung mit der übernommenen A&S-Kupplung angepasst.
- >Getriebe: Breite des Lagers zur Verbesserung des Schaltgefühls angepasst.
- >Steuerkettenspanner: Neu gestaltet, um Unrundheiten zu minimieren.

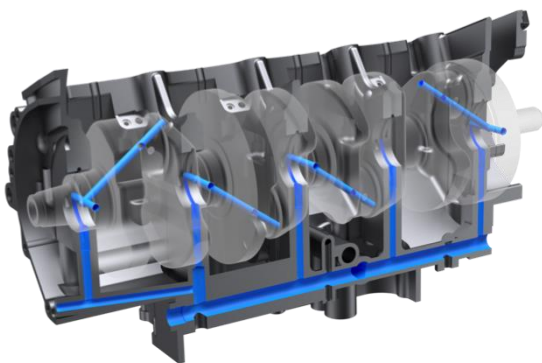


3. MOTORDESIGN

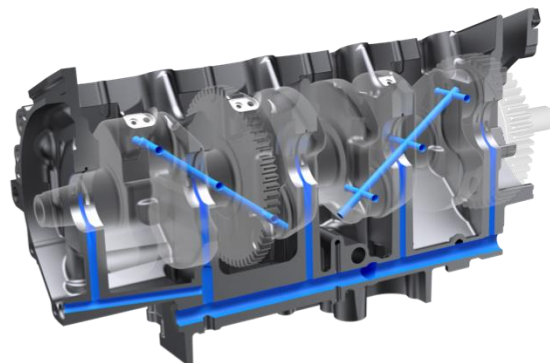
Längere Lebensdauer **UPDATE**

Obwohl bereits der Motor des ersten Modells für seine Zuverlässigkeit, Beständigkeit und Langlebigkeit geschätzt wurde, strebte das Entwicklungsteam auch hier danach, neue Maßstäbe zu setzen. So wurde jedes Motordetail sorgsam überprüft, um Quellen für interne Schwingungen zu verringern und die Hauptkomponenten weiter zu verstärken.

In Anlehnung an die für die GSX-R1000 eingesetzte Technologie liefern die angepassten Ölkanäle der Kurbelwelle das Öl nun effizienter an die Pleuelstangen. So konnten der Durchsatz und Druck um 54 Prozent erhöht werden, ohne dass Änderungen an der Ölpumpe nötig waren. Insgesamt führt dies zu einer verbesserten Motorschmierung.



Alte Ölkanäle



Neue Ölkanäle

Die neuen Pleuelstangen, bei denen das Pleuellager (oben) im Vergleich zum Pleueiffuss (unten) noch weiter verschmälert wurde, sind jeweils drei Gramm leichter. Gleichzeitig wurde das Volumen des Schafts sowohl am Pleuellager als auch am Pleueiffuss erhöht, um die Festigkeit zu steigern. Hinzu kommt, dass dank des neuen Pleuellagers jeder einzelne Pleuelstange 26 Gramm weniger wiegt als zuvor. Durch die Reduzierung des Gewichts dieser beweglichen Teile treten weniger interne Schwingungen auf, was wiederum die Lebensdauer des Motors verlängert.



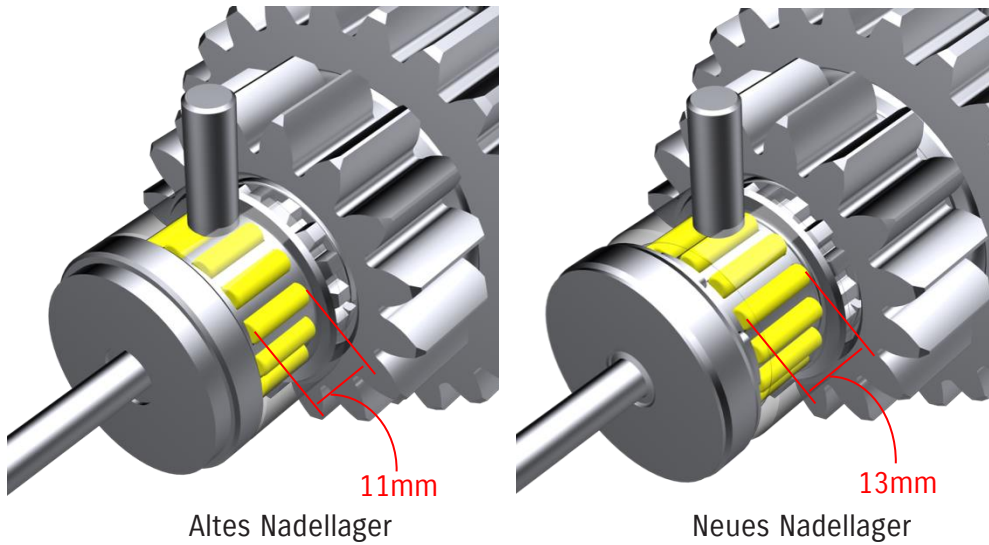
Neuer Pleuelstange



Neuer Pleuelstange

3. MOTORDESIGN

Darüber hinaus wurden im Interesse der Langlebigkeit des Motors weitere Änderungen vorgenommen: So wurden die Wälzkörper im Nadellager der Hauptwelle von elf auf 13mm verlängert. Zudem werden die Schrauben des Motorgehäuses nun nach Drehwinkel und nicht länger drehmomentgesteuert angezogen, was einer potenziellen Verformung der Kurbelgehäuseschrauben mit der Zeit vorbeugen soll. Die Liebe zum Detail reicht bis zum Ersatz der geschnittenen Gewinde gegen gerollte Gewinde für die Bohrungen im oberen Teil des Kurbelgehäuses. Gerollte Gewinde sind härter und neigen weniger zu verschleissbedingten Rissen, so dass sie zur maximalen Haltekraft der Kurbelgehäuseschrauben beitragen.



3. MOTORDESIGN

Leistungsverbesserungen

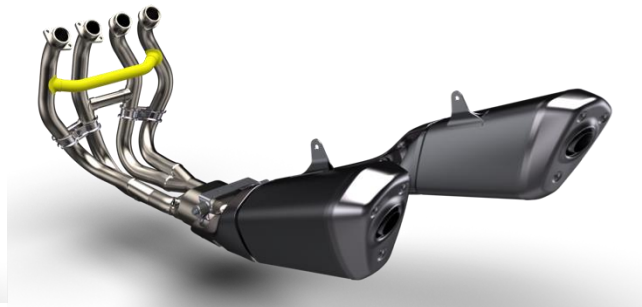
Auspuffanlage **UPDATE**

Dank des neuen Interferenzrohrs, das Zylinder1 und 4 miteinander verbindet, stellt der Motor auch im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich mehr Leistung und Drehmoment bereit. (Beim bisherigen Design waren Zylinder2 und 3 miteinander verbunden.) Der einstufige Katalysator der vorherigen Modellgeneration wurde gegen ein neues, zweistufiges System ausgetauscht, das einen elliptischen Katalysator im Kollektor vorsieht, gefolgt von einem zylindrischen Katalysator im rechten und linken Schalldämpfer. In Kombination mit einer zweiten Lambdasonde lassen sich so die Vorgaben der Euro-5-Abgasnorm erfüllen.

Durch Änderungen an den Nockenprofilen, den Einsatz der jüngsten CAE-Analyseprogramme und der effektiven Gestaltung des Bereichs hinter dem Katalysator im Auspuffrohr ist es zudem möglich, das Volumen der Auspufftöpfe um 1.98Liter zu senken und dabei die Euro-5-Abgasnorm einzuhalten. Zudem konnte das Gewicht der Auspuffanlage durch Umstieg auf Einzelrohre am Ende und durch Einführung einer einfacheren Schalldämpferstruktur um 2054Gramm reduziert werden. So besitzen die Schalldämpfer nun einen 2-Kammer-Aufbau statt des bisherigen 3-Kammer-Designs. Diese Änderung vereinfacht die interne Struktur, trägt so zur Gewichtsreduzierung bei und ermöglicht eine grössere gestalterische Freiheit für ein noch attraktiveres Aussendesign.



Alte Auspuffanlage



Neue Auspuffanlage



Alter Katalysator

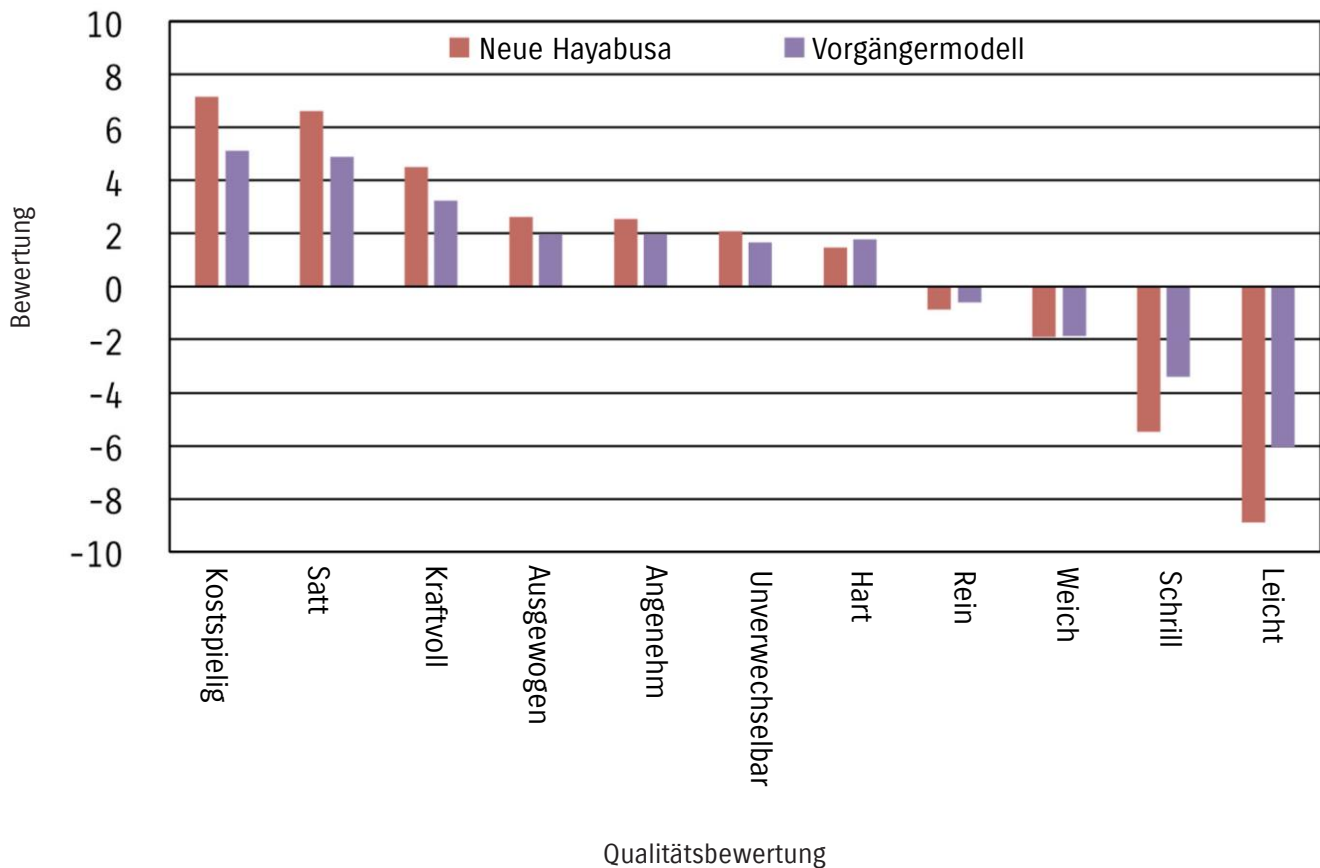


Neuer Katalysator

3. MOTORDESIGN

Ein zusätzlicher Vorteil der neuen Anlage ist der Auspuffklang, der über das von Suzuki entwickelte «Exhaust Sound Quality Evaluation»-Programm eingestellt und optimiert wurde. Das Ergebnis: Sobald der Motor der neuen Hayabusa gestartet wird, erklingt ein Sound, der kraftvoll klingt, aber den Fahrer nicht ablenkt. Mit dem «Exhaust Sound Quality Evaluation»-Programm lässt sich die Soundqualität bewerten. Es wurde von den Entwicklern genutzt, um einen satten und unverwechselbaren Klang zu kreieren, der den des Vorgängermodells übertrifft.

Ergebnisse des «Exhaust Sound Quality Evaluation»-Programms



3. MOTORDESIGN

Doppelwirbel-Brennkammer (TSCC) UPDATE

Das Design der Doppelwirbel-Brennkammer fördert eine schnellere und effizientere Verbrennung des Treibstoff-Luft-Gemischs. Sie nutzt vier Ventile, wobei die Ein- und Auslassventile paarweise in halbkugelförmigen Vertiefungen nebeneinander angeordnet sind. Bei jedem Ansaugtakt lenken diese Vertiefungen das einströmende Treibstoff-Luft-Gemisch in zwei kontrollierte Hochgeschwindigkeitswirbel. Quetschflächen vorne und hinten in der Brennkammer beschleunigen die Wirbel noch, damit das Gemisch schneller und effizienter zündet. Nachdem der Luftstrom beim Eintritt in die Kammer sorgfältig untersucht und analysiert wurde, um die Vorteile des TSCC-Designs bestmöglich auszunutzen, wurde die Brennkammer auf Höhe des Ansaugventils für den Motor der neuen Hayabusa weiter optimiert. Dank der erweiterten Hubmantelfläche verbessert sich der Durchflusskoeffizient ab Öffnung des Ventils bis zu 5mm Hubhöhe um fünf Prozent. So hilft diese Änderung letzten Endes dabei, die Verbrennungseffizienz zu steigern und die Euro-5-Abgasnorm einzuhalten.

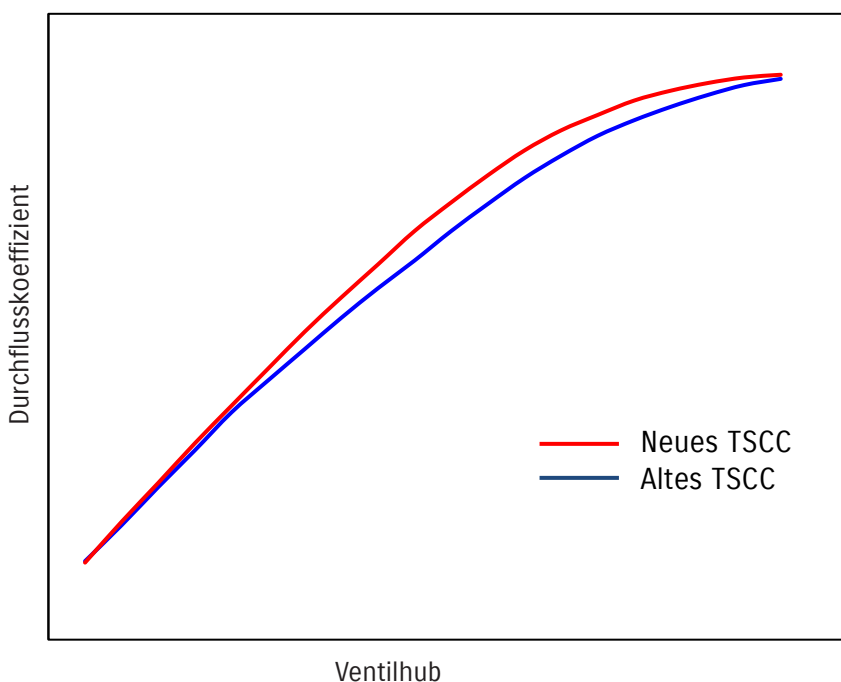


Altes TSCC



Neues TSCC

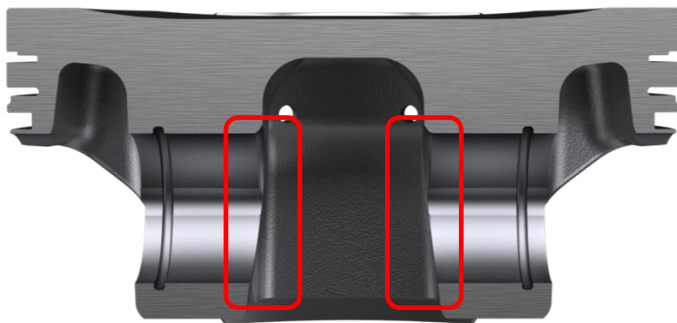
Vergleich der Durchflusskoeffizienten



3. MOTORDESIGN

Kolben **NEW**

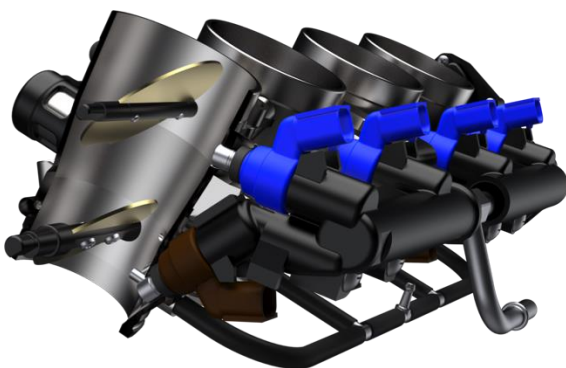
Auch die neue Hayabusa nutzt die beim Vorgängermodell verbauten Schmiedekolben samt Ölabstreifringen mit PVD-Beschichtung aus Chromnitrid, passt deren Design aber an die Form der neuen TSCC-Brennkammer an. Durch die überarbeiteten Ölkanäle der Pleuellwelle steigt der Durchfluss der Ölspritzdüsen für die Pleuellkühlung, was zu einer effizienteren Kühlung führt. Dank der Fortschritte im Bereich der CAE-Analyse konnte genügend Material entfernt werden, um das Gewicht jedes Pleuels um 26 Gramm zu reduzieren. Dies verringert die internen Pleuellschwingungen, was wiederum zu einer längeren Lebensdauer beiträgt. Zudem nehmen die konisch aufgedrehten Pleuellbolzenlager Last auf, wodurch weniger Last an den Pleuell übertragen wird. Auch dieser profitiert so von einer längeren Lebensdauer.



Konische Bearbeitung der Pleuell

Suzuki Side Feed Injector (S-SFI) **NEW**

Die GSX-R1300 nutzt ein neues Dual-Injektoren-Design, bei dem der zweite Injektor schräg an der Seite des Ansaugtrichters positioniert ist. Der abgegebene Treibstoff trifft auf eine reflektierende Platte im Trichter und erzeugt einen feinen Nebel, der in die Pleuellkammer gelangt. Dadurch werden zwei Prozent mehr Leistung und Drehmoment im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich bereitgestellt. Auch die Injektoren selbst wurden überarbeitet, so dass sie nun einen feineren Nebel versprühen. Dies verbessert die Effizienz der Gemischzufuhr und trägt zu einer weiteren Leistungsverbesserung bei.



Alte Drosselklappe mit Injektoren



Neue «S-SFI»-Injektoren

3. MOTORDESIGN

Elektronische Ride-by-Wire-Drosselklappensteuerung **NEW**

Die elektronische Drosselklappensteuerung ermöglicht den Einbau einer Vielzahl an elektronischen Steuerungssystemen, da sie von der Motorsteuerung (ECM) kontrolliert wird. Zudem bietet sie ein angenehmes Gefühl von Kontrolle, das natürlich und linear wie bei einer herkömmlichen Drosselklappe daherkommt. Im Zuge der Einführung der neuen Drosselklappensteuerung wurde der Durchmesser der konischen Venturirohre von 44 auf 43mm verringert und die Gesamtlänge des Ansaugrohrs (samt Rohr, Drosselklappe und Trichter) ist 12mm länger als beim bislang eingesetzten Ansaugsystem. Dadurch kann auch im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich mehr Leistung abgegeben werden.



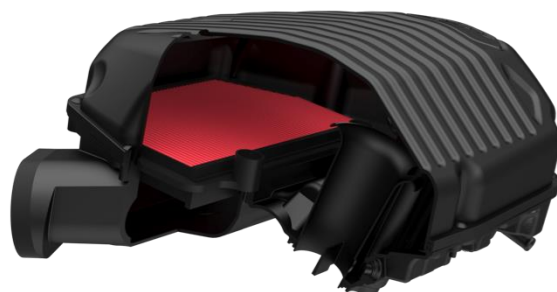
Neue Drosselklappe

Luftfilterkasten **UPDATE**

Dank der veränderten Form der Drosselklappen war es möglich, das Volumen des Luftfilterkastens von 10.3 auf 11.5Liter zu steigern. Der Deckel besitzt ein Wellenprofil, das die Festigkeit des Kastens erhöht. Das resultierende Design verbessert nicht nur den Ansaugsound, sondern kommt auch ohne interne Stützstreben aus.



Alter Luftfilterkasten

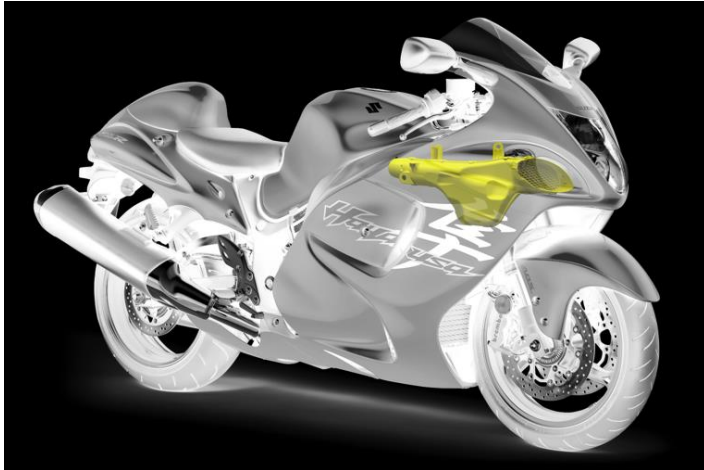


Neuer Luftfilterkasten

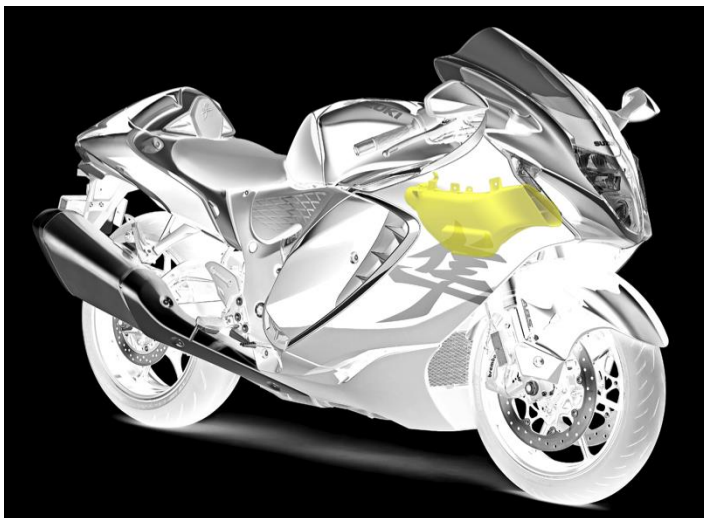
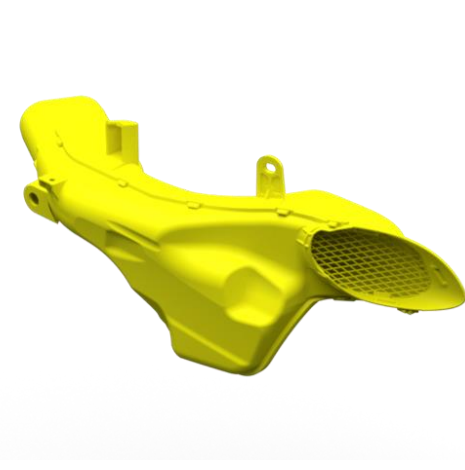
3. MOTORDESIGN

Suzuki Ram Air Direct (SRAD)

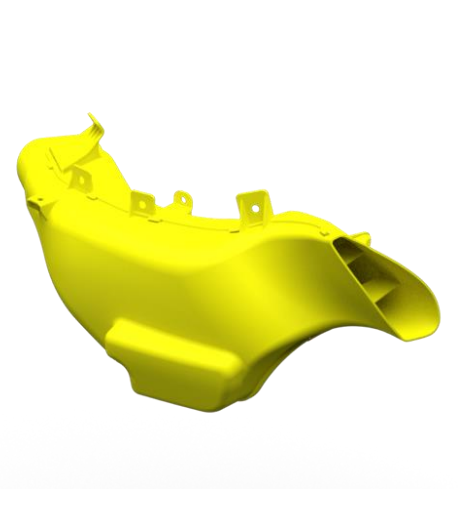
Die infolge der Strömungsanalyse angepassten «Suzuki Ram Air Direct»-Ansaugkanäle (SRAD) verringern nun Druckverluste und erhöhen die Menge der in den Luftfilterkasten eingeleiteten Luft. Durch ihre veränderte Form tragen sie zu besseren Leistungs- und Motoreigenschaften bei. Weitere Vorteile des neuen Designs sind die herausragende Aerodynamik und der befriedigende Ansaugsound. **UPDATE**



Alter SRAD-Kanal



Neuer SRAD-Kanal

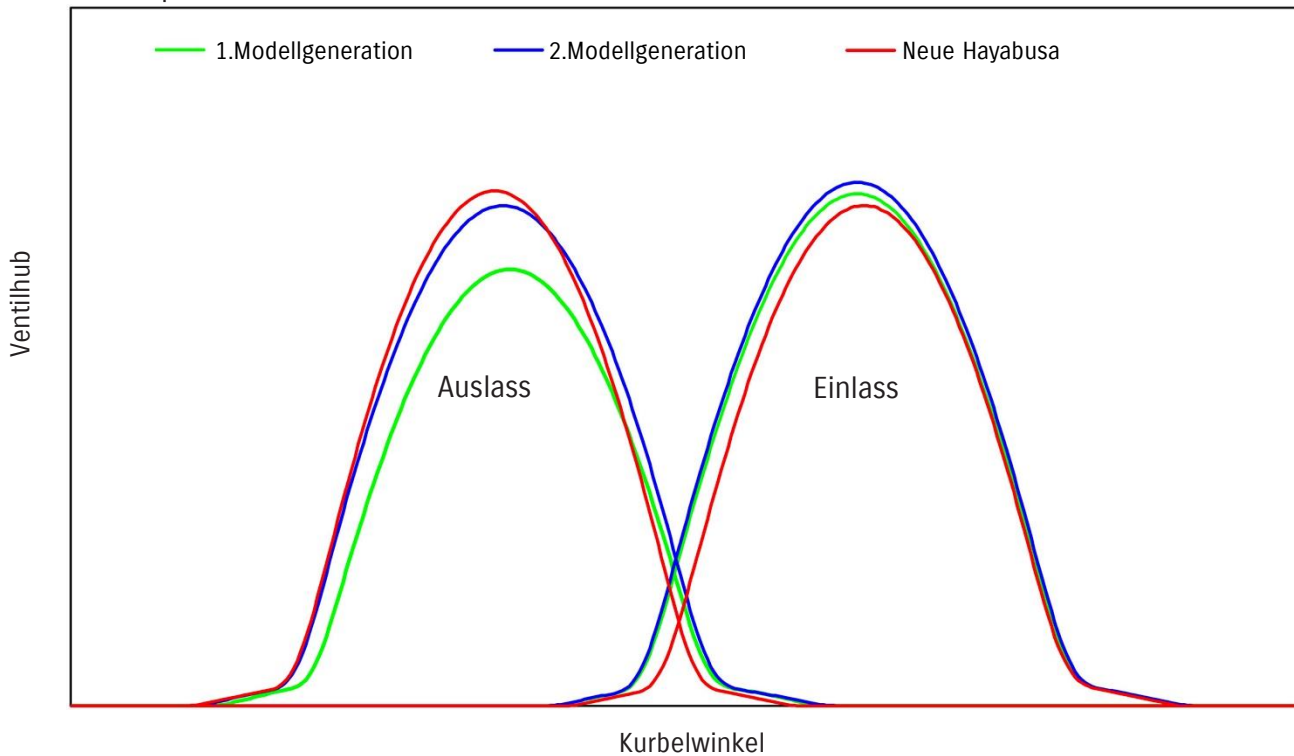


3. MOTORDESIGN

Zusätzliche Merkmale

- Die bewährten Ventile aus leichtgewichtigen Titan wurden von der Vorgängergeneration übernommen. Die neue Hayabusa hat jedoch ein überarbeitetes Nockenprofil, mit dem Ventilüberschneidung reduziert und die Leistung und Kontrollierbarkeit über die gängigsten Drehzahlbereiche verbessert wurden. Die verbesserte Emissionsleistung und der kleinere Kurbelwinkel verstärken die auf die Rutschfläche wirkende Last. Um deren Langlebigkeit zu erhöhen, wurde die Breite der Nockenlauffläche vergrößert. **UPDATE**

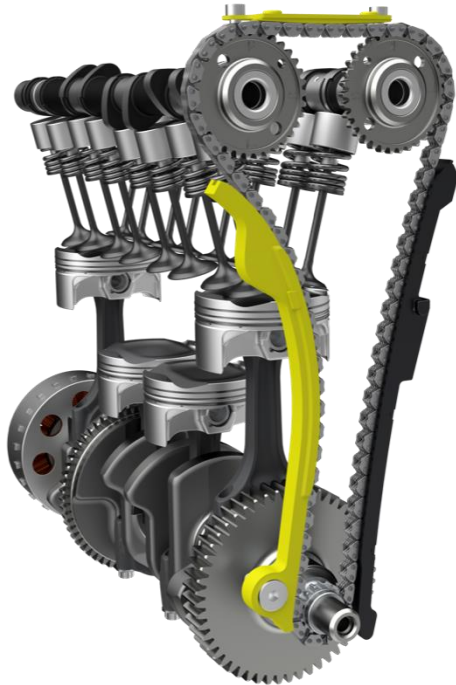
Nockenprofil



Neue Nockenwelle

3. MOTORDESIGN

- Der Steuerkettenspanner wurde überarbeitet, um Unrundheiten zu minimieren. Die auf die Rutschfläche aufgetragene Teflonbeschichtung verringert mechanische Verluste. **UPDATE**



Neuer Steuerkettenspanner

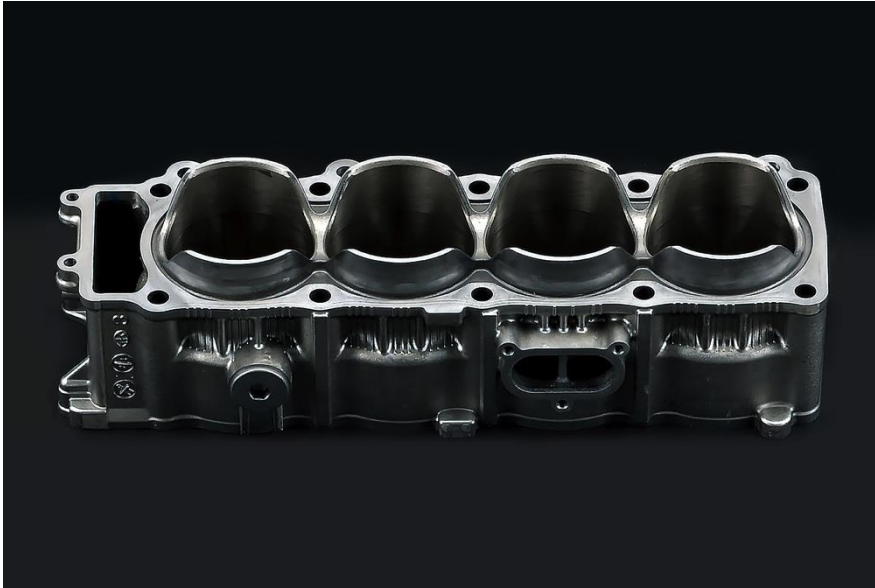
- Das Suzuki Clutch Assist System (SCAS) besitzt eine neue A&S-Kupplung, die beim Bremsen und in Kurven für geschmeidige Schaltvorgänge und ein sanftes Ansprechen des Motors sorgt. Trotz des hohen erzeugten Drehmoments reagiert es selbst auf leichte Berührungen des Kupplungshebels. **UPDATE**



Neue Kupplung

3. MOTORDESIGN

- Die mit SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material) beschichteten Zylinder verringern die Reibung und verbessern die Wärmeübertragung und Langlebigkeit.



Zylinder

- Durch konstruktive Änderungen konnte der Luftwiderstand des Kühlers herabgesetzt werden, damit die Luft effizienter durchströmen kann. Dies erhöht die Kühleffizienz. Durch die Verringerung des Luftwiderstands um etwa acht Prozent verbessert sich der Luftstrom bei allen Drehzahlen, während die Erhöhung des vom Gebläse bewegten Luftvolumens um etwa 7 Prozent für eine Verbesserung im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich sorgt. Auch dies führt unterm Strich zu einer insgesamt besseren Kühleffizienz. In Kombination mit breiteren Schaufeln und einer kleineren Gebläseabdeckung erlauben es diese Änderungen, das Gebläse im dichten Verkehr herunterzuschalten. **UPDATE**



Neuer Kühler

4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Einleitung

Die Hayabusa nutzt eine weiterentwickelte Version des Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S.), eine robuste Kombination elektronischer Systeme, die darauf ausgerichtet sind, die Leistungsabgabe an den aktuellen Bedarf anzupassen. Fazit: Das Bike verhält sich vorhersehbarer und lässt sich besser kontrollieren. Fahrer können die Einstellungen je nach Erfahrung, Vorliebe sowie Strassen- und Streckenbedingungen konfigurieren. Sie können die von diesen Einstellungen ausgegebenen Rückmeldungen dazu nutzen, ihre Fahrfertigkeiten zu perfektionieren und so noch sicherer vom ultimativen Fahrvergnügen zu profitieren.

Für jede einzelne Einstellung wurden zahllose Rennstreckentests, Analysen und Überarbeitungen der Programmierung vorgenommen, um die optimale Leistung in jeder denkbaren Situation zu erreichen und die Zuverlässigkeit des jeweiligen Systems zu garantieren.

Suzuki Drive Mode Selector Alpha (SDMS- α) **NEW**

SDMS- α bietet drei werksseitig eingestellte (A: Active, B: Basic und C: Comfort) und drei benutzerdefinierbare Modi (U1, U2 und U3) für die Motorcharakteristik. Jeder einzelne Modus umfasst kombinierte Einstellungen für den Power-Mode-Selector, die Traktionskontrolle TCS, die Anti-Lift-Kontrolle, die Motorbremskontrolle und das bidirektionale Quick-Shift-System. Der Fahrer kann über Schalter links am Lenker zwischen den verschiedenen Modi und Einstellungen wechseln. Die aktuell gewählten Einstellungen werden auf dem TFT-LCD-Display in der Mitte der Instrumenteneinheit, zwischen dem analogen Drehzahlmesser und dem analogen Tachometer, angezeigt.

Werksseitig voreingestellte Modi

	A (Active)	B (Basic)	C (Comfort)
Power-Mode-Selector	1	2	3
Traktionskontrolle TCS	1	5	10
Anti-Lift-Kontrolle	1	5	10
Motorbremskontrolle	AUS	AUS	AUS
Bidirektionales Quick-Shift-System	1	1	2

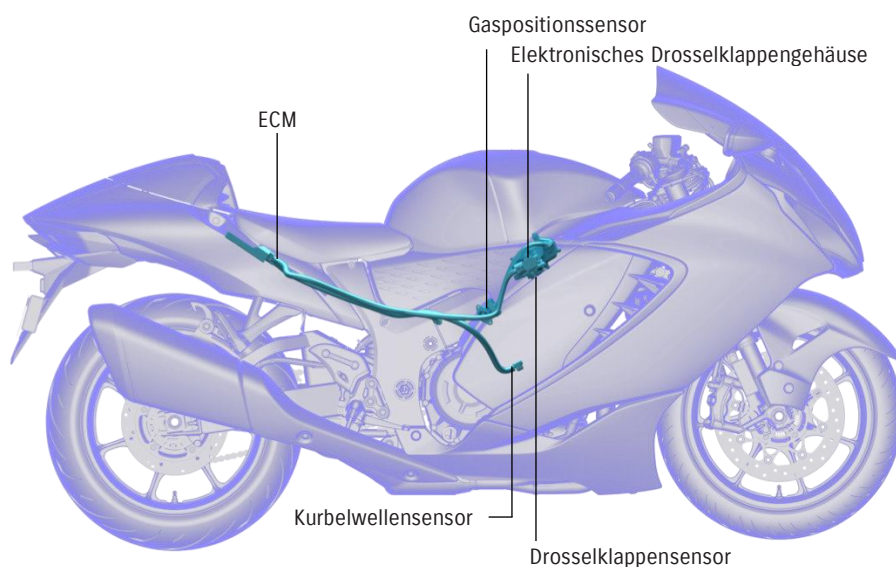
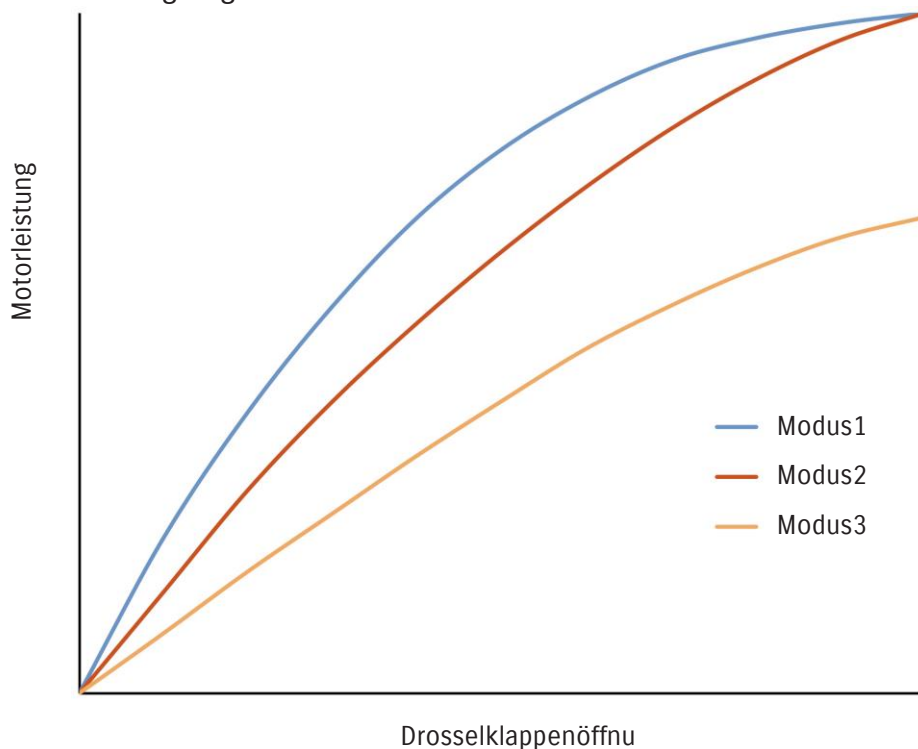
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

(1) Kontrolle der Leistungscharakteristik des Motors

Power-Mode-Selector (PW) **UPDATE**

Mit diesem System kann der Fahrer aus drei verschiedenen Modi für die Motorcharakteristik wählen. Modus1 bietet die präziseste Gasannahme; Modus2 sorgt für eine linearere Leistungsabgabe mit weicherer Gasannahme, und Modus3 liefert die sanfteste Gasannahme und eine gleichmässigeren Leistungskurve mit reduzierter Spitzenleistung.

Leistungsabgabe nach Modus



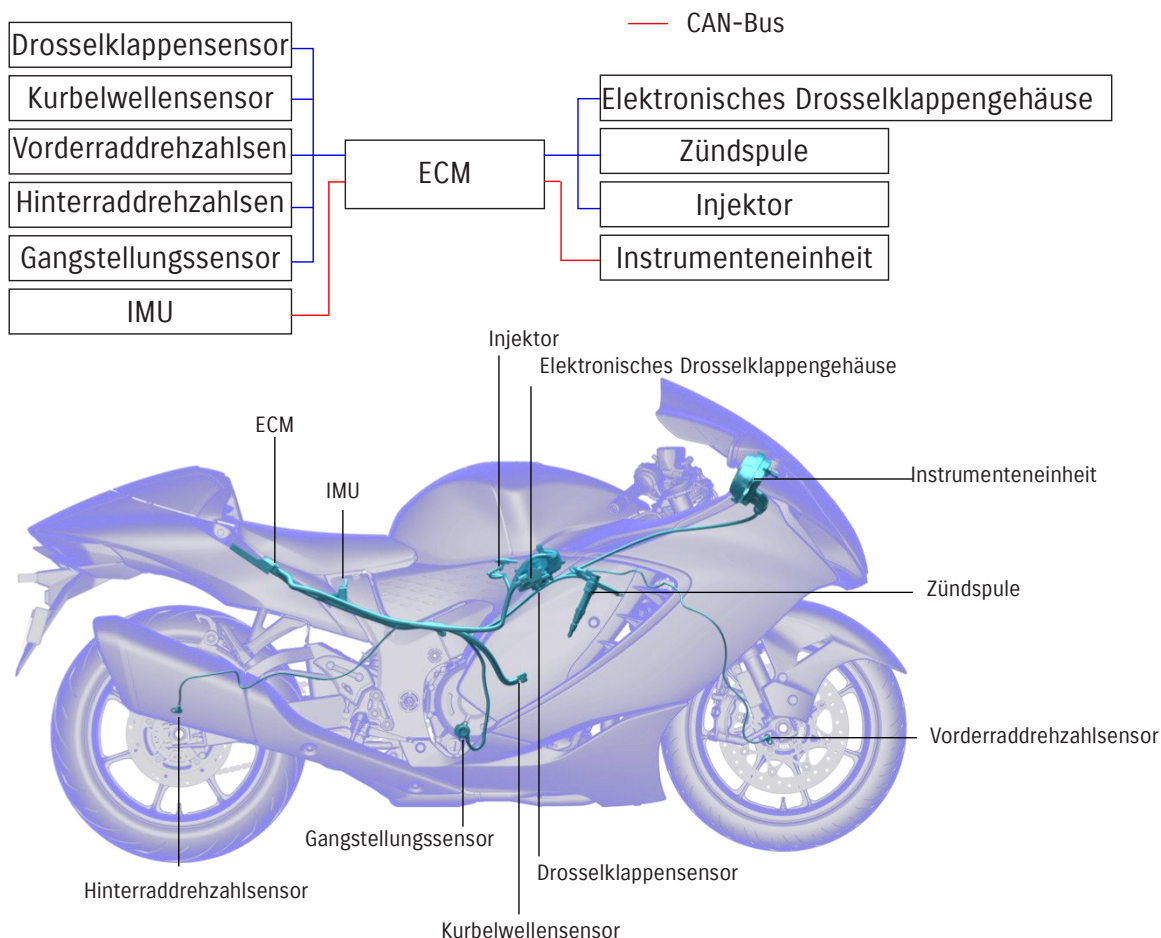
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

(2) Kontrolle der Beschleunigungscharakteristik des Motors

Traktionskontrolle TCS (Traction Control System) **NEW**

Die Traktionskontrolle TCS bietet in verschiedenen Fahrsituationen mehr Stabilität und sorgt so für ein sicheres und entspannteres Fahrerlebnis. Das System lässt sich reibungslos einstellen, damit auch Freunde eines aggressiveren und sportlichen Fahrstils auf ihre Kosten kommen. Die TCS umfasst zehn Regelstufen sowie eine Abschaltvorrichtung. Je höher die eingestellte Stufe, desto schneller greift die Kontrolle, um das Durchdrehen der Räder proaktiv zu verhindern. Das System überwacht kontinuierlich die Vorder- und Hinterraddrehzahl, die Motordrehzahl (berechnet auf Basis der vom Kurbelwellensensor gemeldeten Daten) und die Drosselklappenstellung. Die von der Trägheits-Sensoreinheit (IMU) eingehenden Daten dienen zudem zur kontinuierlichen Überwachung des Schräglagenwinkels. Wird ein drohender Traktionsverlust erkannt, schickt die Motorsteuerung (ECM) Meldungen an das elektronische Drosselklappengehäuse, die Zündspule, die Zündkerzen und die Injektoren, um die abgegebene Leistung zu senken und Schlupf zu vermeiden. Diese Technologie wird direkt von der für Suzuki-Rennräder der MotoGP-Serie entwickelten Traktionskontrolle übernommen. Ist das System aktiv, blinkt die TCS-Anzeige in der Mitte der Instrumenteneinheit.

Übersichtsgrafik



Hinweis: Die Traktionskontrolle kann die Gaskontrolle durch den Fahrer nicht ersetzen. Sie kann den Traktionsverlust infolge überhöhter Geschwindigkeit in Kurven oder beim Bremsen nicht verhindern. Sie kann auch den Haftungsverlust des Vorderrads nicht verhindern.

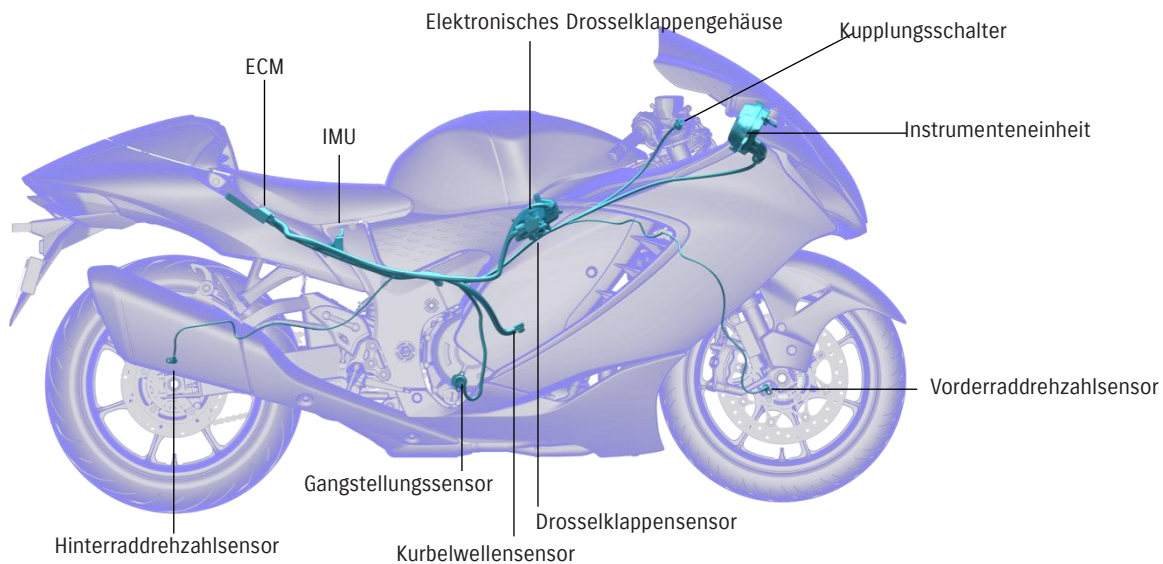
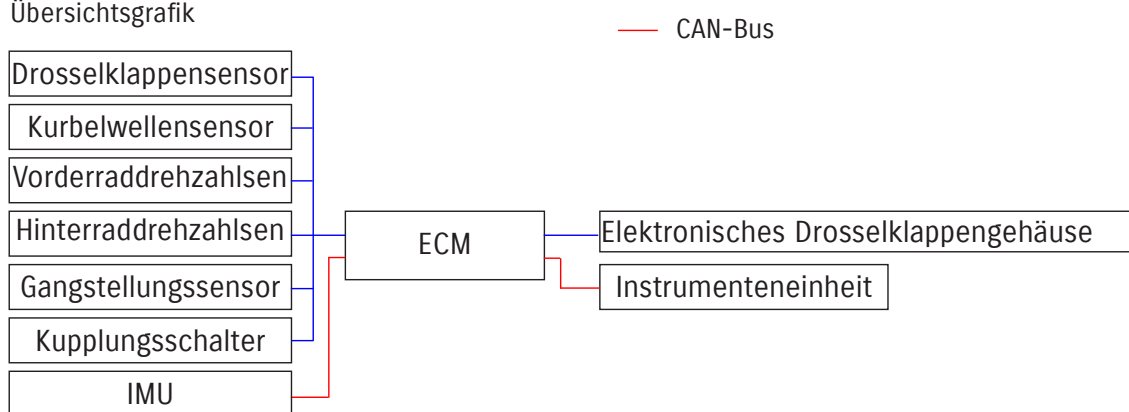
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Anti-Lift-Kontrolle (LF) **NEW**

Die Anti-Lift-Kontrolle gibt Fahrern noch mehr Sicherheit, indem sie verhindert, dass das Vorderrad beim Beschleunigen vom Boden abhebt. Der Fahrer kann aus zehn Regelstufen wählen oder das System abschalten. Je höher die Regelungsstufe, desto stärker greift das System ein. So ist es in Stufe 10 quasi unmöglich, dass das Vorderrad abhebt, selbst wenn ein Sozius mitfährt und die Drosselklappe weit geöffnet ist.

Die 32-Bit-Dualprozessor-ECM überwacht die Motordrehzahl (berechnet auf Basis der vom Kurbelwellensensor gemeldeten Daten) und verarbeitet die Daten zur Gas-, Gang- und Kurbelwellenstellung, zur Vorder- und Hinterraddrehzahl sowie die von der IMU eingehenden Daten, um auf dieser Grundlage zu entscheiden, welche Leistung angesichts der elektronischen Drosselklappensteuerung bereitzustellen ist.

Übersichtsgrafik

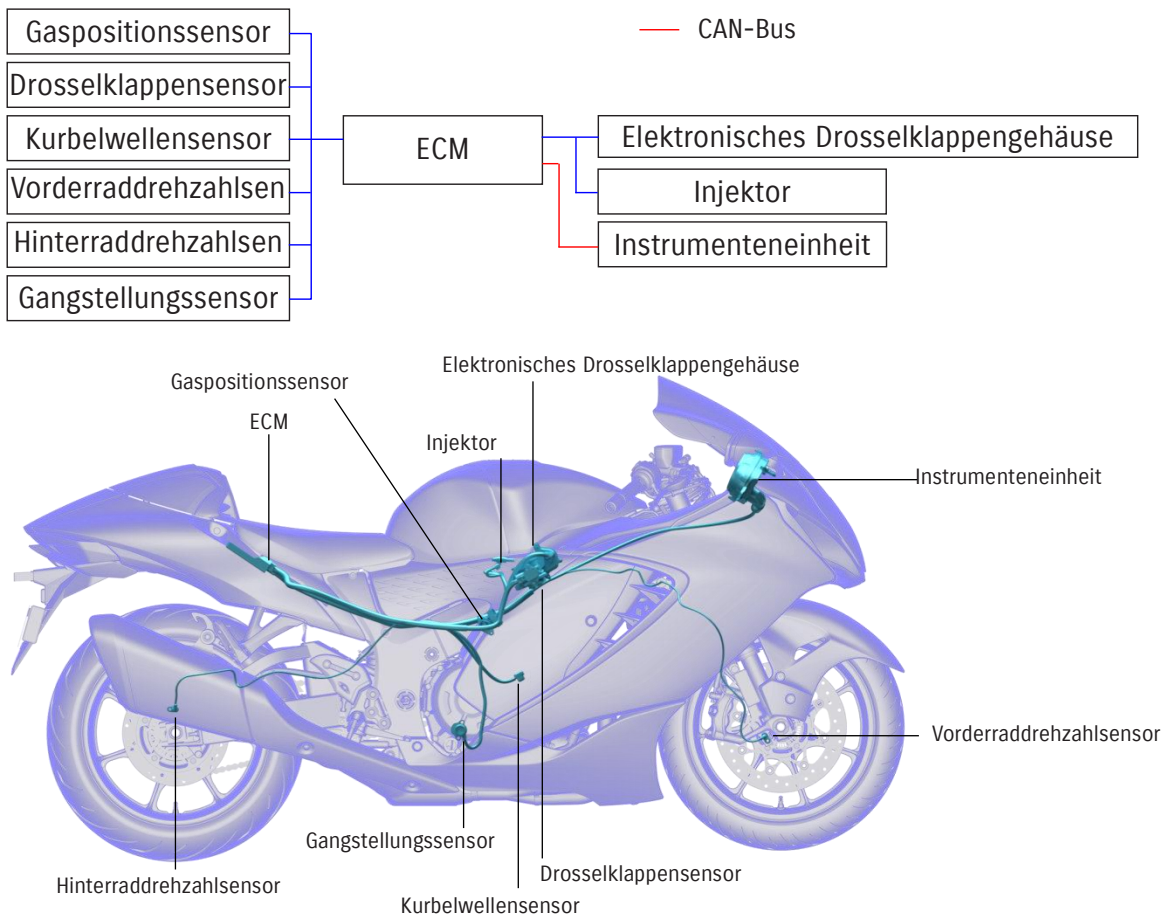


4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Launch Control **NEW**

Die Launch Control sorgt für effizientes Anfahren und Beschleunigen aus dem Stand heraus. Das für die Hayabusa verbaute System bietet drei Regelungsstufen, aus denen der Fahrer je nach Belieben und Erfahrung wählen kann. Stufe1 begrenzt die Motordrehzahl auf 4000U/min, Stufe2 arbeitet bei 6000U/min und Stufe3 – die schnellste Stufe – geht bis zu 8000U/min.

Übersichtsgrafik



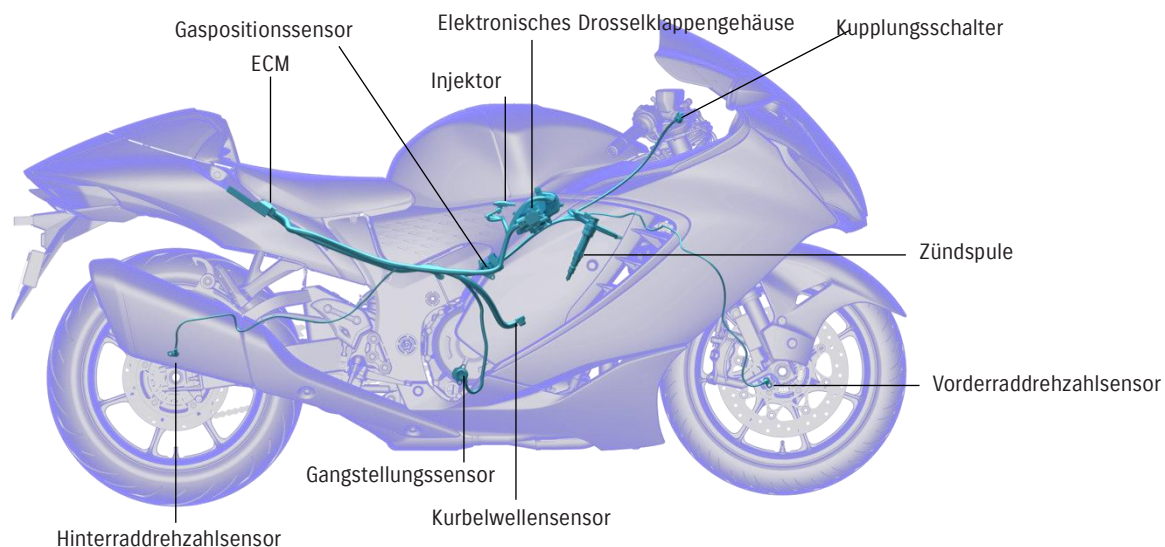
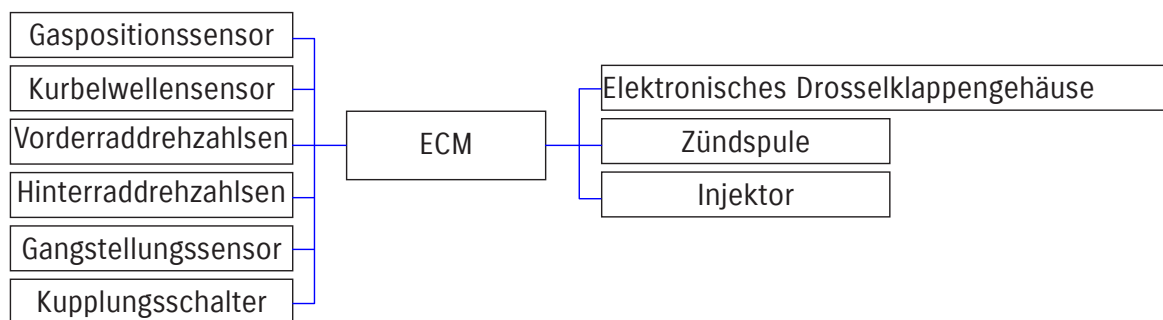
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

(3) Kontrolle der Bremscharakteristik des Motors

Motorbremsekontrolle (EB) **NEW**

Mit drei Regelungsstufen und einer AUS-Stellung bietet das System effektive Kontrolle über die vom Fahrer gewünschte Bremskraft. Je höher die eingestellte Stufe, desto stärker greift das System ein, um für ein geschmeidiges und besser kontrollierbares Bremsverhalten zu sorgen. Hier wird der Verzögerungseffekt der Motorbremse unterdrückt, um beim Abbremsen nach Zurückdrehen des Gasdrehgriffs oder Herunterschalten ein Ausbrechen oder Rutschen des Hinterrades zu vermeiden. Das ECM überwacht die Motordrehzahl (berechnet auf Basis der vom Kurbelwellensensor gemeldeten Daten) und verarbeitet die eingehenden Daten zur Gas- und Gangstellung, zum Kupplungsschalter und zur Vorder- und Hinterraddrehzahl, um auf dieser Grundlage die richtige Leistung für die elektronische Drosselklappensteuerung, die Injektoren und die Zündspule bereitzustellen.

Übersichtsgrafik



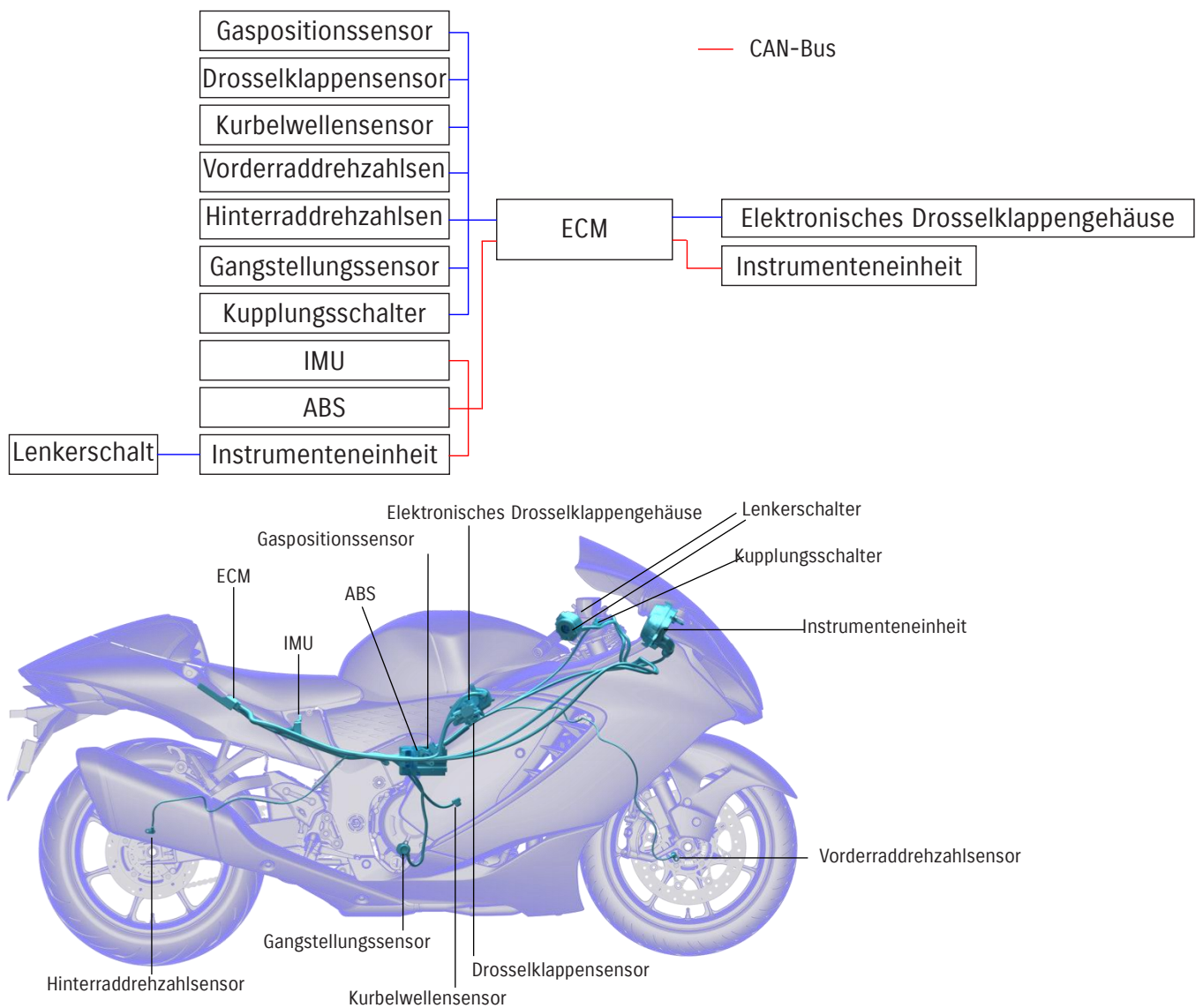
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

(4) Kontrolle des Motors bei konstanter Geschwindigkeit

Automatischer Geschwindigkeitsbegrenzer **NEW**

Dieses praktische System, das erstmals überhaupt auf einem Motorrad verbaut wurde, erlaubt es dem Fahrer, eine Geschwindigkeitsbegrenzung einzustellen, die das Motorrad nicht übersteigen wird. Tempolimits sind somit kein Grund mehr zur Besorgnis. Der Fahrer kann bis zur eingestellten Geschwindigkeit frei beschleunigen und durch Zurückdrehen des Gases normal abbremesen. Das System lässt sich mit einer schnellen Drehung des Gasdrehgriffs temporär aufheben, so dass zum Überholen kurzzeitig über das eingestellte Limit hinaus beschleunigt werden kann. Das System lässt sich nach Zurückdrehen des Gasdrehgriffs auf Knopfdruck ganz ausschalten.

Übersichtsgrafik

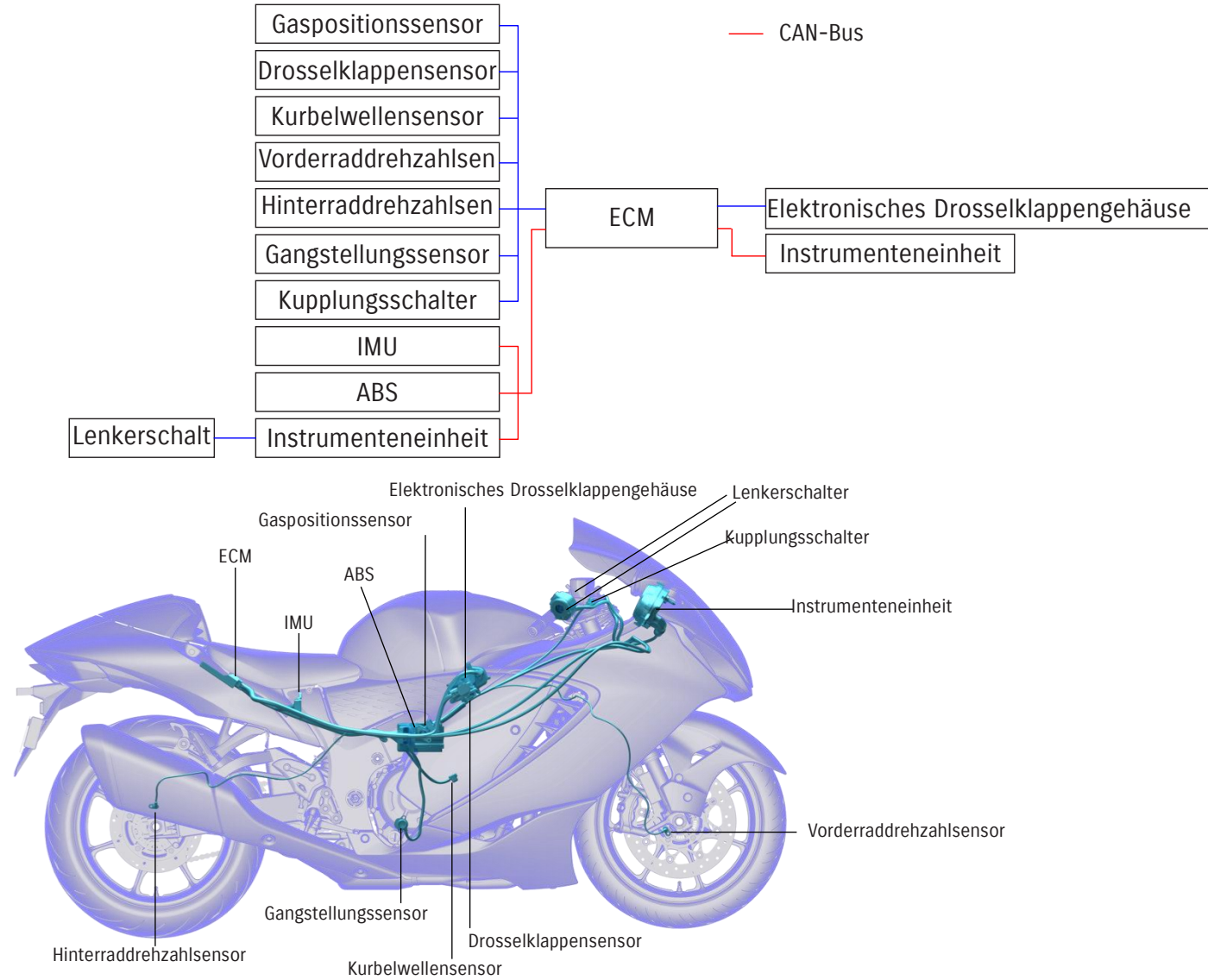


4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Tempomat NEW

Für das bequeme Fahren mit konstanter Geschwindigkeit auf der Autobahn: Der Tempomat hält die eingestellte Geschwindigkeit, ohne dass der Fahrer den Gasdrehgriff betätigen muss, was der Ermüdung vorbeugt. Die gewählte Einstellung wird auf dem LCD-Display angezeigt und kann über den entsprechenden Schalter (hoch/runter) am linken Lenkerende leicht nach oben oder unten angepasst werden. Der Tempomat kann auf eine Geschwindigkeit zwischen 31 und 200km/h eingestellt werden; er funktioniert bei Drehzahlen von 2000 bis 7000U/min ab dem zweiten Gang. Mit der handlichen «Resume»-Funktion kann das System reaktiviert und auf die letzte Einstellung zurückgesetzt werden.

Übersichtsgrafik



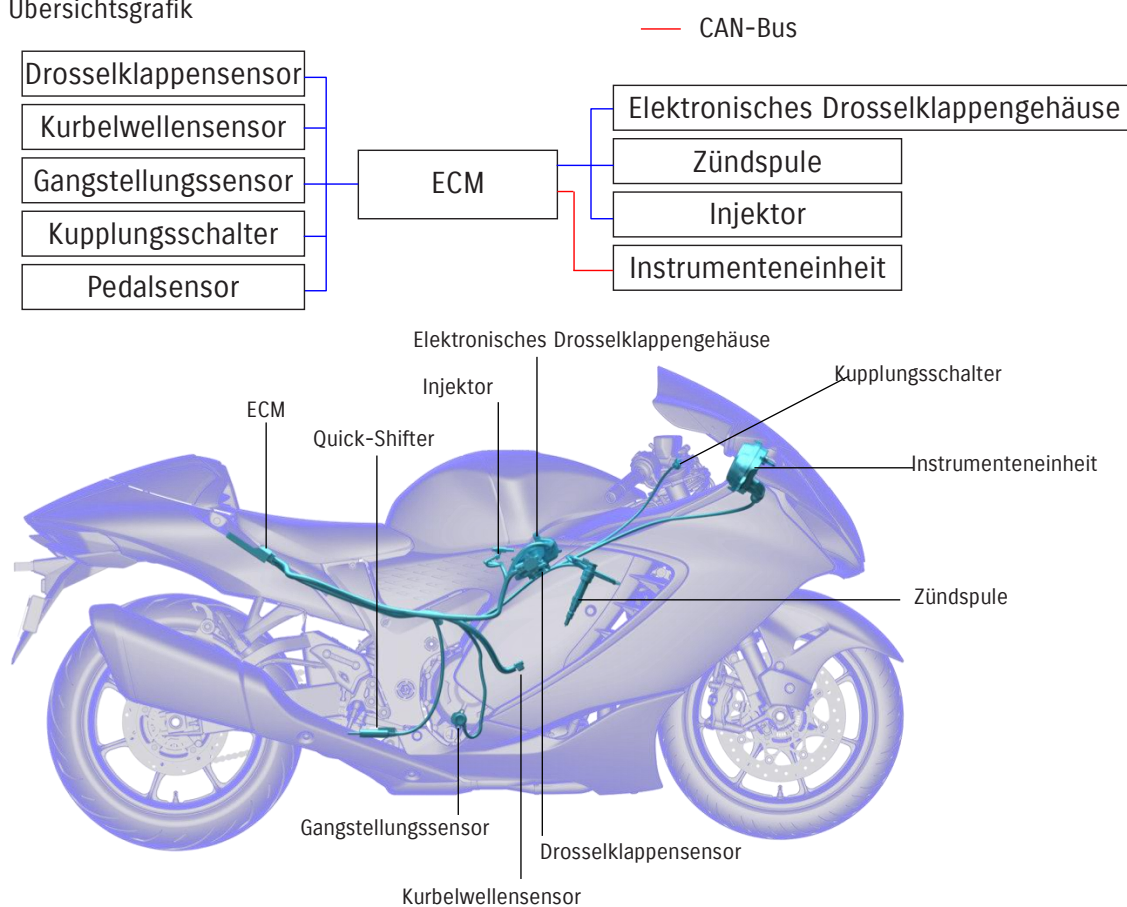
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

(5) Kontrolle des Motorbetriebs

Bidirektionales Quick-Shift-System (QS) **NEW**

Das QS-System ermöglicht dem Fahrer, ohne Kupplung oder Gasanpassung hoch- und runterzuschalten. Das System bietet zwei Regelungsstufen, wobei es in Stufe1 schneller reagiert, um eine Beschleunigung wie im Rennsport zu ermöglichen, und in Stufe2 langsamer anspricht. Für einen geschmeidigen Schaltvorgang mit dem QS-System verzögert ECM die Zündung beim Beschleunigen oder bei konstanter Geschwindigkeit und öffnet die Drosselklappe beim Abbremsen, die beim Herunterschalten sofort Zwischengas abgibt. Die leistungsfähige neue A&S-Kupplung macht die Schaltvorgänge sogar noch geschmeidiger.

Übersichtsgrafik



4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Suzuki Easy-Start-System **NEW**

Mit dem Easy-Start-System kann der Fahrer den Motor mit einem einzigen Druck auf den Startknopf starten. Dank dieses Systems muss der Fahrer bei eingelegtem Leerlauf den Kupplungshebel nicht ziehen. Der Anlasser schaltet automatisch ab, sobald der Motor startet.

Niedrig-Drehzahl-Assistent **NEW**

Dieser Assistent hebt die Motordrehzahl beim Anfahren und bei langsamer Fahrt geringfügig an, um ein sanfteres Starten zu ermöglichen. So kann der Fahrer das Bike im Stop-&-Go-Verkehr besser kontrollieren.

4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

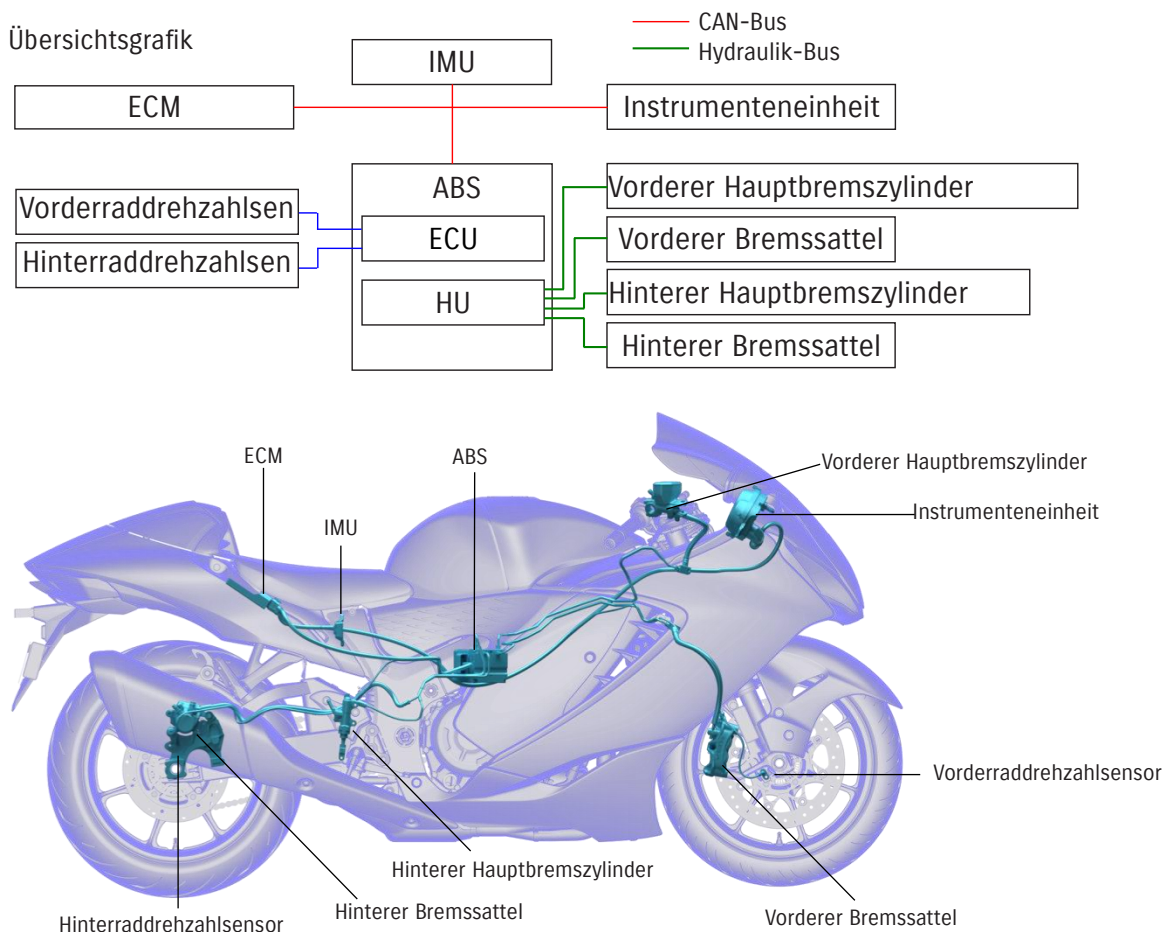
(6) Kontrolle des Bremsvorgangs

Kombiniertes Bremssystem **NEW**

Mit der Betätigung des vorderen Bremshebels wird Bremskraft an die Vorder- und die Hinterradbremse abgegeben. Dies sorgt für einen zuverlässigeren Bremsvorgang.

Motion-Track-Brake-System **NEW**

Dieses System bietet mehr Kontrolle, da das ABS nicht nur auf gerader Strecke, sondern auch in Schräglage aktiviert werden kann. Die ABS-ECU kombiniert die vom Vorder- und Hinterraddrehzahlsensor gemeldeten Daten mit den IMU-Informationen zur Fahrzeuglage, um zu entscheiden, wann das System eingreifen muss. Ist ein Eingriff nötig, kontrolliert die ABS-Hydraulik den Bremsdruck in Abhängigkeit von den von den Vorder-/Hinterraddrehzahlsensoren und der IMU eingehenden Daten. Durch das Abschwächen abrupter Bremsvorgänge besteht weniger Gefahr, dass das Bike abhebt bzw. Bodenhaftung verliert. Stattdessen behält es die Fahrlinie und Schräglage bei, um den Fahrer sicher durch die Kurve zu bringen. Selbst wenn den Fahrer die Panik überkommt und er in einer Kurve heftig bremst, unterstützt ihn das System, indem es ein Ausbrechen der Maschine verhindert und diese sicher abbremst bzw. zum Stehen bringt.



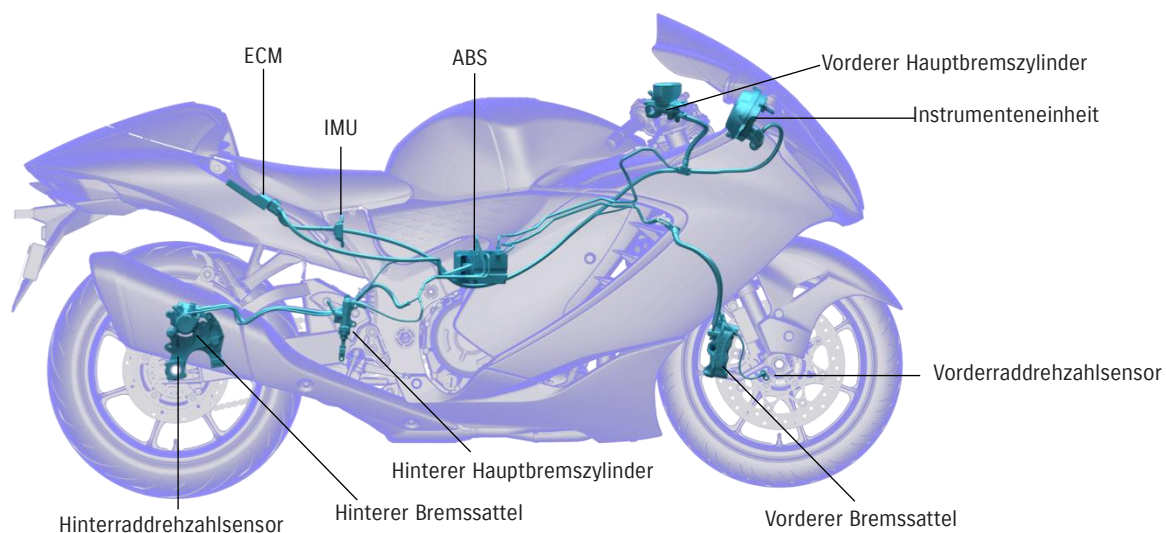
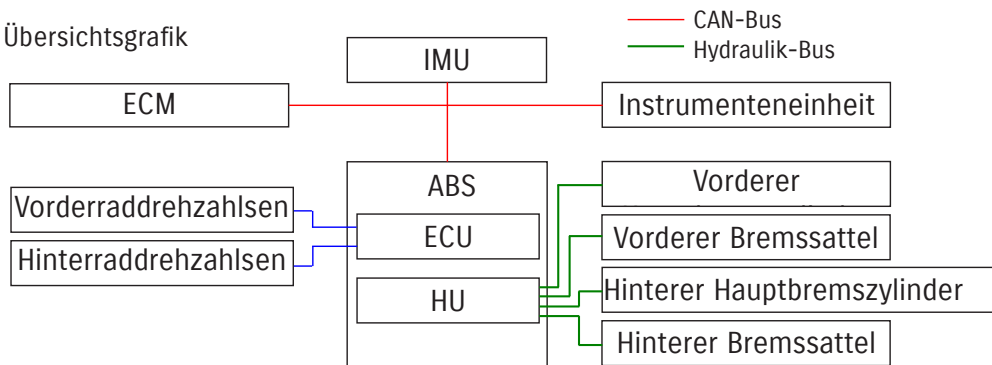
Hinweis: * Das ABS ist nicht für eine Verkürzung des Bremswegs ausgelegt. Bitte fahren Sie immer mit einer den Strassen- und Wetterverhältnissen angepassten, sicheren Geschwindigkeit, insbesondere in Kurven.

4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Slope-Dependent-Control-System **NEW**

Dieses System verhindert, dass das Hinterrad auf abschüssiger Strecke abhebt. Das ABS nutzt die von der IMU übermittelten Daten, um die Fahrzeuglage und Bremsbefehle zu überwachen. Seine Hydraulikeinheit kontrolliert den Bremsdruck, um je nach Neigungswinkel die optimale Einstellung zu liefern. Da es das Anti-Lift-Verhalten des Hinterrads kontinuierlich an den aktuellen Neigungswinkel anpasst, trägt das System zu einem stabileren Bremsverhalten bei.

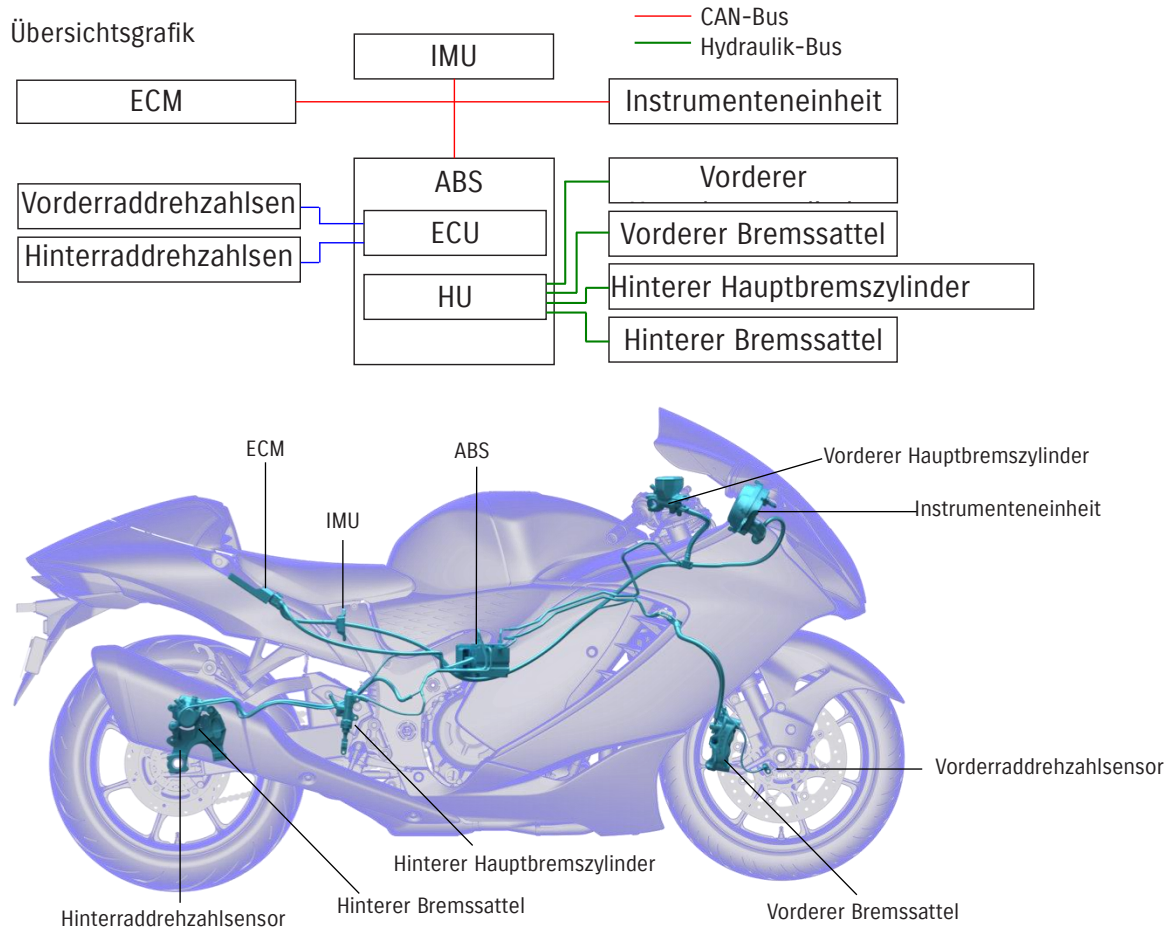
Übersichtsgrafik



4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Hill-Hold-Control-System **NEW**

Wenn das Fahrzeug an einer Steigung zum Stehen kommt, aktiviert die Berganfahrhilfe auf Basis der laufend von der IMU bereitgestellten Daten zur Fahrzeuglage automatisch die Hinterradbremse für etwa 30 Sekunden – selbst dann, wenn der Fahrer den Bremshebel bzw. das Bremspedal loslässt. So kann sich der Fahrer auf ein sanftes Anfahren am Berg konzentrieren. Die Berganfahrhilfe wird durch zweimaliges Drücken des vorderen Bremshebels oder beim Beschleunigen aus dem Stand deaktiviert. Ist das System aktiviert, erscheint ein «H» auf dem Display der Instrumenteneinheit. Wird es deaktiviert, blinkt die Anzeige.



Not-Stopp-Signal **NEW**

Eine weitere Premiere für Suzuki-Motorräder: Dieses System warnt nachfolgende Fahrzeuge durch schnelles Blinken der vorderen und hinteren Richtungsanzeiger, wenn bei einer Geschwindigkeit von 55km/h oder mehr plötzlich abgebremst wird.

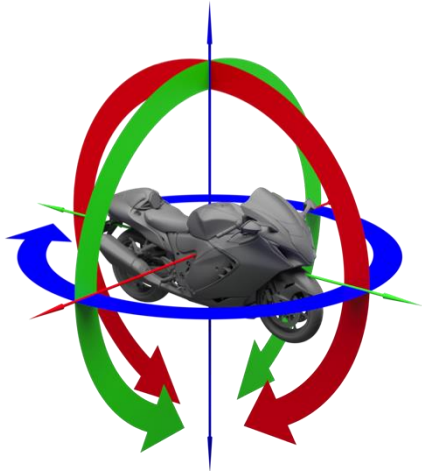
Hinweis: Das Not-Stopp-Signal ist in Nordamerika, Indien und Kanada nicht erhältlich.

4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Unterstützende Technologien

Trägheits-Sensoreinheit (IMU) **NEW**

Um die oben beschriebenen fortschrittlichen Merkmale umzusetzen, sind viele unterstützende Technologien nötig. Hierzu gehört die neue 6-Achsen-IMU von Bosch. Sie vereint Beschleunigungs- und Drehratensensoren (Gyrometer) in einem kompakten Paket und erkennt Nick-, Roll- und Gierbewegungen auf Basis der Winkelgeschwindigkeit und Beschleunigung. Die neuen elektronischen Steuerungen – Traktionskontrolle TCS, Anti-Lift-Kontrolle, automatischer Geschwindigkeitsbegrenzer, Tempomat, Motion-Track-Brake-System, Slope-Dependent-Control-System und Hill-Hold-Control-System – nutzen die von der IMU bereitgestellten Daten.



IMU/6Achsen, Nick, Roll- und Gierbewegungen



IMU

CAN-Bus (Controller Area Network) **NEW**

Die Hayabusa besitzt einen robusten CAN-Bus, über den verschiedene Sensoren und Mikrocontroller miteinander kommunizieren können. Dies eröffnet die Möglichkeit, fortschrittliche Systeme einzubinden, wie SDMS- α , die Traktionskontrolle TCS, die Anti-Lift-Kontrolle, den Tempomaten, den automatischen Geschwindigkeitsbegrenzer, das Slope-Dependent-Control-System und das Hill-Hold-Control-System.

Motorsteuerung (ECM) **NEW**

Eine neue 32-Bit-Dualprozessor-ECM bietet modernstes Motormanagement, das zum optimierten Betrieb verschiedener kritischer Systeme beiträgt.



ECM

4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

ABS **NEW**

Die Hayabusa ist mit dem neuesten kompakten Antiblockiersystem (ABS) von Bosch ausgerüstet. In Kombination mit der innovativen IMU kann das ABS daher Funktionen wie die Traktionskontrolle TCS, das Slope-Dependent-Control-System und das Hill-Hold-Control-System ermöglichen.



ABS

5. CHASSIS DESIGN

Einleitung

Die Fahrwerksentwicklung für die Hayabusa basierte auf folgenden Konstruktionszielen:

1. Gewährleistung eines stabileren und gleichzeitig wendigeren Fahrwerks.
2. Optimierung der Aerodynamik und des Windschutzes.
3. Verbesserung der Bremsleistung und der Bremseffizienz.

Das Fahrwerk der Hayabusa ist so konzipiert, dass ein sicherer Stand, agiles Handling und vorhersehbare Kontrolle gewährleistet sind. Dies gibt dem Fahrer mehr Selbstvertrauen und sorgt für ein besseres Fahrerlebnis. Das Fahrwerk bietet ein geschmeidiges und komfortables Fahrverhalten, absorbiert selbst grössere Unebenheiten der Strasse und reagiert ganz nach dem Wunsch des Fahrers. Es überträgt die Kraft dieses legendären Kraftwerks auf den Asphalt und besticht dank der intelligenten Steuerungen durch effektive Fahr- und Bremseigenschaften auf gerader Strecke ebenso wie in Kurven.



5. CHASSIS DESIGN

Brückenrahmen und Schwinge aus Aluminium

Das bewährte Duo aus Brückenarm und Aluminiumschwinge umfasst neben Gussteilen auch Strangpressprofile, die dem insgesamt steifen Leichtmetallrahmen die richtige Mischung aus Flexibilität und Festigkeit verleihen. Auch wenn Aluminium-Strangpressprofile kostspieliger und anspruchsvoller in der Fertigung sind, lohnt sich der Aufwand angesichts der Anforderungen, die an eine Maschine mit ultimativer Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 299km/h gestellt werden. Dies ist der Grund, warum sich extrudiertes Aluminium selbst auf verschiedenen Supercar-Rahmen finden lässt.

Die Kombination aus neuem Rahmenheck und gestalterischen Änderungen am Bike führt zu geraderen Elementen und einer Gewichtsverringerung um 700Gramm.



Rahmen

5. CHASSIS DESIGN

Optimierte Aufhängung für mehr Stabilität und Wendigkeit **UPDATE**

Die Einstellungen der vorderen und hinteren Aufhängung wurden optimiert, um die Übersteuerung bei niedrigen Geschwindigkeiten bereits im Keim zu ersticken und um über alle Geschwindigkeiten hinweg für mehr Stabilität zu sorgen. Zudem tragen auch der niedrige Schwerpunkt der Hayabusa, der lange Radstand und die neuen Reifen zu einer höheren Manövrierbarkeit und einem stabileren Geradeauslauf auf Autobahnen bei.

Vorne wurde eine neue Version der voll einstellbaren 43-mm-USD-Vordergabel von KYB mit DLC-beschichteten Tauchrohren verbaut. Die interne Struktur wurde überarbeitet, um das Absorptionsvermögen der Gabel zu verbessern und so noch mehr Stabilität bei optimaler Bodenhaftung zu ermöglichen. In ähnlicher Weise wurde auch die interne Struktur der voll einstellbaren KYB-Stossdämpfer hinten angepasst, um mehr Fahrkomfort und einen stabileren Geradeauslauf zu erreichen.



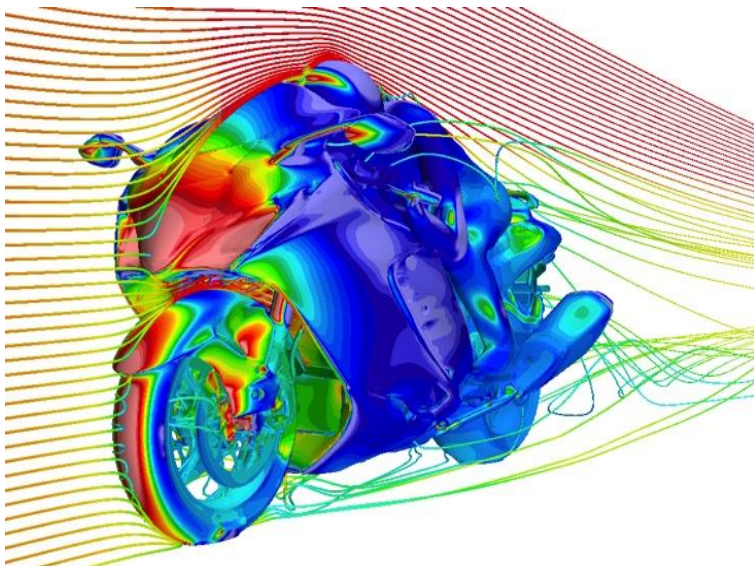
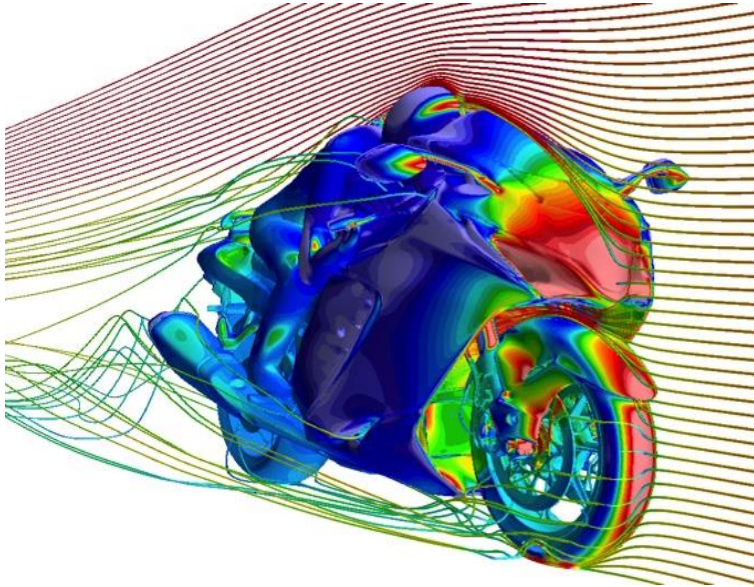
Aufhängung vorne



Stossdämpfer hinten

5. CHASSIS DESIGN

Aerodynamische Verkleidung **UPDATE**



Druck-/Geschwindigkeitsverteilung

5. CHASSIS DESIGN

Für ein Motorrad, das für eine Höchstgeschwindigkeit von fast 300km/h ausgelegt ist, ist die aerodynamische Leistung von elementarem Interesse. Ausserdem ist ultimative Leistung eine Grundvoraussetzung für dieses «ultimative Sportbike». Auf Basis umfangreicher Windkanaltests, neuester CAE-Analyseprogramme und ihrer jahrelangen Erfahrung ist es Suzukis Ingenieuren gelungen, einen der besten Widerstandsbeiwerte für ein auf der Strasse zugelassenes Motorrad zu erreichen. Obwohl es ihnen vorrangig um Konstruktionsanpassungen ging, kann die neue Hayabusa mit einem Widerstandswert (CdA) aufwarten, der dem der Vorgängergeneration entspricht. Damit gehört das Bike trotz der relativ grossen Front in puncto CdA noch immer zu den Top3 der Strassenmotorräder. Auch wenn die neue Generation der Hayabusa mit einem rassigeren und moderneren Look vorfährt, behält sie das windschnittige Verkleidungsdesign ihrer Vorgängerinnen bei und übertrifft diese bei der Kontrolle der Räder und der Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten sogar leicht.

Die Liebe zum Detail erstreckt sich bis auf Elemente zur Verbesserung der aerodynamischen Leistung und des Windschutzes, die darauf zielen, den Fahrkomfort zu verbessern und Ermüdung zu verringern. So bilden beispielsweise die V-förmigen verchromten Leisten vor den Luftkanälen der Seitenverkleidungen eine stylische Akzentlinie, die sich vom Motor bis zu den Auspufftöpfen zieht und die immense Kraft des Bikes auch optisch vermittelt. Darüber hinaus sind sie aber auch funktionale Komponenten, die den Wind von den Beinen des Fahrers ablenken. Auch die schwarzen Akzentelemente aus Kunststoff, die von den Seiten der oberen Verkleidung in Lenkernähe ausgehen, haben eine Funktion: Sie schützen die Ellbogen und die Fingerknöchel des Fahrers. Das neue Design umfasst auch einen markanten Spiegel und Löcher im Kupplungs- und Bremshebel. Die Löcher sehen nicht nur grossartig aus; sie verbessern auch die aerodynamische Leistung und tragen dazu bei, die Auswirkungen des Winddrucks auf den Bremshebel zu verringern. Ein neues Windschild, das den Fahrer besser vor Wind schützt, ist ebenfalls als Originalzubehör erhältlich. Es ist 38mm höher als das serienmässig verbaute Schild.



Neuer Bremshebel



Neuer Spiegel



Neues Windschild

5. CHASSIS DESIGN

«Brembo Stylema®»-Vorderradbremssättel und 320-mm-Bremsscheiben **NEW**

Die Hayabusa nutzt die neuesten Stylema®-Vorderbremssättel aus dem Hause Brembo. Mit ihrem leichteren, kompakteren und sorgsam entwickelten Design erhöhen sie den Luftstrom um die Bremsbeläge, damit diese schneller abkühlen und ansprechen. Die vorderen Bremsscheiben, deren Durchmesser von 310 auf 320mm erhöht wurde, besitzen ein neues Lochmuster, das ebenfalls zur Erhöhung der Kühleffizienz beiträgt.



Neuer Bremssattel



Neue vordere Bremsscheibe

5. CHASSIS DESIGN

Neue Reifen für mehr Grip, besseres Handling und eine längere Lebensdauer **NEW**

Bei der Entwicklung der neuen «BATTLAX HYPERSPORT S22»-Reifen, die auf den langjährigen Einsatz für die Hayabusa ausgelegt sind, arbeitete Suzuki eng mit Bridgestone zusammen. Im Laufe dieses iterativen Prozesses reagierte Bridgestone auf die bisweilen scharfe, immer aber konstruktive Kritik der Suzuki-Testfahrer. Das Ergebnis: ein Reifen mit einem grossartigen Leistungsniveau, der signifikante Verbesserungen mit sich bringt. Die neue Materialmischung und Konstruktion verleihen diesem Reifen mehr Bodenhaftung auf trockenen und nassen Strassen und insgesamt eine grössere Wendigkeit. Durch die deutlichen Verbesserungen, die beim stabilen Geradeauslauf und bei der Bodenhaftung in Kurven erzielt wurden, verspricht die Hayabusa ein ebenso aufregendes wie sicheres Fahrvergnügen.

BATTLAX HYPERSPORT S22



Neue Reifen



Neuer Vorderreifen



Neuer Hinterreifen

5. CHASSIS DESIGN

Sorgfalt bis ins kleinste Detail

- Dank des leichteren und kompakteren Designs der Endschalldämpfer wird ein Gewicht von 2054Gramm eingespart. Da auch die Sitzschiene 700Gramm leichter geworden ist, hat sich die Masse nach vorne verlegt, so dass die Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse nun bei 50:50 liegt. **UPDATE**
- Welche Farbe die neuen Endschalldämpfer mit der Zeit annehmen, hängt von der Fahrweise des Fahrers ab. So kann jeder Fahrer der eigenen Hayabusa einen Hauch Individualität verleihen. **UPDATE**



Neue Endschalldämpfer

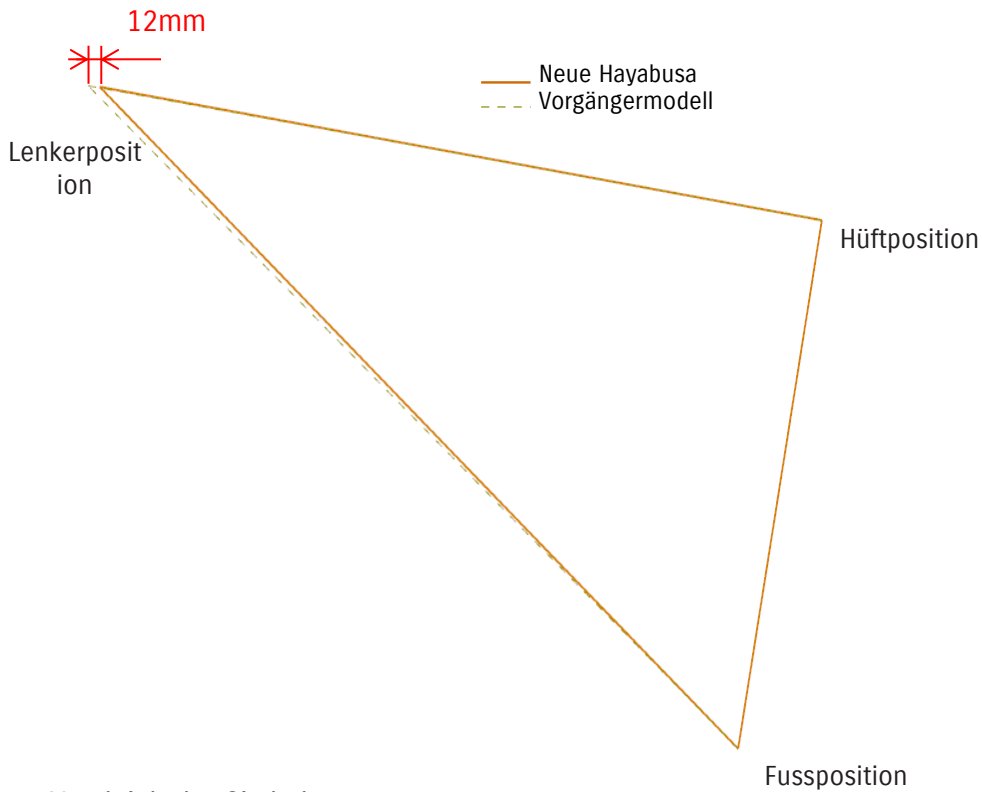
- Das neue 7-Speichen-Raddesign ist nicht nur ein Blickfang, sondern verbessert auch das Grip-Feeling. **NEW**
- Der «schwebende» Lenker, der dank gestalterischer Änderungen durch eine neue luxuriösere Optik besticht, verringert Vibrationen. **UPDATE**



Neuer Lenker

5. CHASSIS DESIGN

- Der Lenker ist 12mm näher als bisher am Fahrer montiert, was den Komfort erhöht und die Ermüdung – insbesondere bei langen Strecken – verringert. Davon profitiert auch das Handling, da dies dem Fahrer bei einer sportlicheren Fahrweise besseres Feedback zum Grip des Vorderreifens gibt und mehr Bewegungsfreiheit und Kontrolle in Kurven bietet. Dank der veränderten Sitzhaltung bricht das Bike beim Bremsen zudem seltener aus. **UPDATE**



Vergleich der Sitzhaltung

- Der optisch ansprechende Soziusgriff hat ein ergonomisches Design, durch das sich der Mitfahrer besser festhalten kann. **UPDATE**



Neuer Soziusgriff

6. STYLING DESIGN

Gestaltungskonzept:

«Elegantes Raubtier»

Dank ihres einzigartigen Designs und der auffälligen aerodynamischen Silhouette ist die Hayabusa seit ihrer Einführung im Jahr 1999 auf den ersten Blick erkennbar. Das prachtvolle «Raubtier» steht mit seiner niedrigen, langen und breiten Kontur für Kraft, Schnelligkeit, Ausdauer und Intuition – ganz wie der namensgebende Wanderfalke.

Die neue Generation übernimmt die Raubvogel-DNS und stellt sich gleichzeitig für die Zukunft auf. Der Look des neuen «Grünschnabels» ist das Ergebnis harter Entwicklungsarbeit: Mit seinen straffen Linien und der stattlichen Optik verspricht er Eleganz und ultimative Leistung. Um diese Wirkung zu erzielen, wurde eine abgerundete Mischung aus Texturen, Farben und Designelementen zusammengestellt, mit der dem unermesslichen Potenzial des leistungsstarken Motors und der durch die neuesten elektronischen Steuerungen gebotene Kontrollierbarkeit auch optisch Ausdruck gegeben wird. Alles in allem verbindet der Supersportler ein Mehr an Qualität und Luxus mit der einem Raubvogel eigenen Wildheit.



Designskizze

6. STYLING DESIGN

Aggressive Haltung **NEW**

Viel Mühe wurde auf die Gestaltung dünnerer, kompakterer Endschalldämpfer verwendet, die am Ende einer geraden, von den Auspuffrohren ausgehenden Linie ansetzen. Dadurch wirkt das Hinterrad nicht nur leichter und die Masse nach vorn orientiert. In Kombination mit dem nach oben strebenden Heckbereich werden auch der aggressive Look der Hayabusa und ihre Leistungsbereitschaft unterstrichen. Durch die neuen markanten und breiten LED-Kombinationsrückleuchten wirkt der Heckbereich zudem aufgeräumter als zuvor.

Moderner Look mit einem Hauch von Luxus **NEW**

In jedem Winkel und jedem Detail arbeitet das Design mit geraden, schärfer gezogenen Linien. Diese sorgen für einen strafferen, modernen Look, der alle Augen auf sich ziehen wird. Die hinzugefügten Linien und komplexen Karosserieelemente, die sich über alle Verkleidungen und den Treibstofftank bis zum Heck ziehen, strahlen zudem höhere Qualität und Luxus aus. Der markante, eckige Look des neuen Spiegels passt sich da gut ein.

Ein frisches Gesicht **NEW**

Die Ablend- und Fernlichtelemente des Scheinwerfers sind vertikal angeordnet und wirken so auch bei der neuen Generation bewusst breit und kühn. Dennoch haben die Entwickler für die neue Generation auf straffere und kantigere Elemente zwischen den «Suzuki Ram Air Direct»-Ansaugkanälen zurückgegriffen, die nahtlos in die schmalen Linien der Unterkante des Windschilds übergehen. Die in dessen Gehäuse verbauten schwarzen Elemente verleihen der Maschine eine aufregende Wirkung und binden die Front besser ins Gesamtkonzept ein. Die Lufteinlässe werden von neuen Positionsluchten mit integrierten Richtungsanzeigern flankiert. Diese bilden eine klare vertikale Linie, die sich von der Seitenverkleidung nach hinten zieht und auf die hervorstehenden Richtungsanzeiger der Vorgängergeneration verzichtet.

6. STYLING DESIGN

Farbe als visueller Ausdruck des Leistungspotenzials **NEW**

Das Farbkonzept zielt darauf ab, dem verbauten Potenzial auch optisch Ausdruck zu verleihen. Die Zwei-Farben-Lackierungen setzen die Zweitfarbe entlang der Maschine gezielt ein. Sie stellen den Luftstrom dar, der die aerodynamische Form der Hayabusa und den Fahrer sanft umfließt.

Ein weiteres Beispiel sind die Seitenverkleidungen mit V-förmigen verchromten Leisten, die wie ein nach vorne zeigender Pfeil wirken und den Bereich von der Oberseite des Motors bis zu den Endschalldämpfern prägen. Sie vermitteln den brachialen Schub und die Top-Geschwindigkeit des hubraumstarken (1340cm³) Motors.



Designskizze

6. STYLING DESIGN

Trio thematischer Zwei-Farben-Lackierungen **NEW**

Glass Sparkle Black/Candy Burnt Gold: Goldfarbene Farbakzente machen optischen Eindruck und vermitteln einen Hauch von Luxus. Der Kontrast zwischen Gold und Schwarz ist von feiner japanischer Lackkunst inspiriert.

Metallic Matte Sword Silver/Candy Daring Red: Rote Farbakzente werden geschickt eingesetzt, um der verborgenen Kraft optisch Ausdruck zu verleihen. Die Farbe Silber steht für Futurismus und Intelligenz.

Pearl Brilliant White/Metallic Matte Stellar Blue: Weiss mit Blau als Akzentfarbe soll den Geist von Suzuki vermitteln.

Hayabusa-Logos **NEW**

Das englische («Hayabusa») und das japanische («隼») Logo wurden überarbeitet, um Geschwindigkeit und Raffinesse auszudrücken. Beide Logos arbeiten mit schärferen, stärker stilisierten Strichen. Der lange Querstreifen über dem «H» im englischen Logo betont die Schnelligkeit des Bikes.



Neuer Schlüssel



Neues «隼»-Logo



Neues «Hayabusa»-Logo

Neben dem auffälligen Logo auf der Seitenverkleidung wurden weitere kleinere Versionen des japanischen Logos angebracht, beispielsweise auf der schwarzen Abdeckung des Fernlicht-Scheinwerfers, auf der Vorderseite der Einzelsitzverkleidung (Originalzubehör) und sogar als Startanimation auf dem TFT-LCD-Display.

Auf der schwarzen Verkleidung unter dem Tank, vor den Lufteinlässen der Seitenverkleidung und auf den Fussrasten befindet sich jeweils eine ganze Schar von V-förmigen Akzenten, die vom Nackengefieder des japanischen Wanderfalken inspiriert sind.



Neues «隼»-Logo im Scheinwerfer



Neue V-förmige Akzente

7. ELEKTRISCHE AUSSTATTUNG

Instrumenteneinheit **NEW**

Fahrer lieben die herausragende Funktionalität und das Layout der Instrumenteneinheit, die auf den ersten Blick als Element der Hayabusa erkennbar ist. Im Zuge der Überarbeitung wurde die Einheit einigen sorgsam konzipierten Änderungen unterzogen, damit der neue Look ihrer funktionalen Vortrefflichkeit einen noch besseren Rahmen gibt.

Das breite Duo aus analogem Drehzahlmesser und Tachometer besticht durch eine frische, attraktivere Optik. Zur Verbesserung der Lesbarkeit sind die Zahlen nun grösser und fetter gestaltet. In den Randmarkierungen der einzelnen Anzeigen sind LED-Leuchten eingelassen, damit sie – in der Mittagssonne wie in der Nacht – klar und deutlich einsehbar sind. Das goldene Farbthema wurde auch im Cockpit aufgegriffen, wo die analogen Treibstoff- und Kühlmitteltemperaturanzeigen, die den Drehzahlmesser und Tachometer flankieren, ebenso wie die SDMS- und «Active Data»-Anzeigen des TFT-LCD-Displays von goldfarbenen Ringen umgeben sind.

Highlight der neuen Instrumenteneinheit ist das neue, mittig zwischen den Hauptmessgeräten angeordnete TFT-LCD-Display. Dieses zeigt entweder die aktuellen «SDMS-α»-Systemeinstellungen oder ein «Active Data»-Fenster mit dem Schräglagenwinkel (Hill-Hold-Control-System), dem vorderen und hinteren Bremsdruck, die Vorwärts-/Rückwärtsbeschleunigung und die aktuelle Gasposition. Das Display hält zudem folgende Informationen bereit: Uhrzeit, Gangstellung, Kilometerzahl, Tageskilometerzahl, Umgebungstemperatur, aktueller Treibstoffverbrauch, verbleibende Reichweite, Fahrzeit, durchschnittlicher Treibstofffüllstand und Batteriespannung. Über und unter dem LCD-Display befinden sich die LEDs für die Leerlaufkontrollleuchte, die Richtungsanzeiger, die Fernlichtanzeige, die Öldruckwarnleuchte, die TCS-Anzeige, die Fehlerlampe MIL, die Hauptwarnanzeige und die ABS-Kontrollleuchte. In der rechten oberen Ecke der Kühlmitteltemperaturanzeige gibt es zudem eine LED-Anzeige für die Motorkühlmitteltemperatur und in der linken oberen Ecke der Tankfüllstandsanzeige eine LED-Reservewarnleuchte. Ein Ambientelichtsensord passt die Helligkeit der Instrumenteneinheit auf Basis der Umgebungsbedingungen an, wobei der Fahrer manuelle Anpassungen vornehmen kann.

Ein zusätzliches Feature des LCD-Displays ist eine kurze Animation des japanischen Kanji-Zeichens, die nach dem Drehen des Zündschlüssels abspielt. Die spielerische Darstellung ist schön anzusehen und steigert die Vorfriede aufs Fahren. Eine zweite Animation mit dem Suzuki-Logo wird abgespielt, bevor das Display ausgeschaltet ist.



* Zur Veranschaulichung sind alle Leuchten und Anzeigen auf dem Foto eingeschaltet.

7. ELEKTRISCHE AUSSTATTUNG



«SDMS-α»-Display*



«Active Data»-Display*

* Zur Veranschaulichung sind alle Leuchten und Anzeigen auf dem Foto eingeschaltet.

7. ELEKTRISCHE AUSSTATTUNG

Hochfunktionale und attraktive Beleuchtung

Multi-LED-Scheinwerfer **NEW**

Sowohl das Abblendlicht als auch der Fernlicht-Projektorscheinwerfer nutzen LEDs, die die Strasse gut ausleuchten und dazu beitragen, dass die Hayabusa für Fussgänger und andere Verkehrsteilnehmer auch in der Nacht sichtbar ist.

Die vertikal angeordneten Scheinwerfer sorgen für einen neuen kantigen Look mit kühnem Styling – ein echter Augenschmaus. Das Streben, einen unverwechselbaren Look zu kreieren, erstreckt sich bis ins kleinste Detail. Die beiden oberen und unteren LEDs für das Abblendlicht sind in den Ecken positioniert, wo sie über eine Reflektorplatte strahlen und die gesamte Baugruppe attraktiv beleuchten. Feine schwarze Akzente in der Scheinwerferbaugruppe betonen den markanten Look. In der schwarzen Verkleidung über dem Fernlichtscheinwerfer ist das Hayabusa-Kanji-Zeichen eingearbeitet.



Positionsleuchten mit integrierten Richtungsanzeigern **NEW**

Für das neue, erstmals bei einem Suzuki-Motorrad eingesetzte Design wurden die LED-Positionsleuchten und Richtungsanzeiger in einer gemeinsamen Einheit, die sich eng an die Aussenkanten der grossen SRAD-Lufteinlässe schmiegt, gruppiert. Das Beleuchtungsschema, das auf weisses Licht für die Positionsleuchten und orangefarbenes Licht für die Richtungsanzeiger setzt, erzeugt einen einzigartigen Effekt, der für ein wahrhaft luxuriöses Fahrgefühl sorgt.

Hinweis: Nicht erhältlich in Indien.



Neue Positionsleuchten



Neue Richtungsanzeiger

7. ELEKTRISCHE AUSSTATTUNG

LED-Kombinationsrückleuchten **NEW**

Die kühne Einheit aus LED-Rückleuchten und hinteren Richtungsanzeigern zieht sich als breites horizontales Band über den unteren Teil des Hecks. Die beidseitigen Kombinationsrückleuchten beherbergen jeweils das Rück-/Bremslicht und den Richtungsanzeiger, wobei das Rücklicht mit einer klaren und der Richtungsanzeiger mit einer grauen Sichtscheibe überzogen ist.



Ergonomische Lenkerschalter **NEW**

Die Lenkerschalter sind so konzipiert, dass eine reibungslose und effiziente Bedienung gewährleistet ist. Über den «Mode/Set»-Schalter am linken Lenkerende lassen sich verschiedene «Suzuki Intelligent Ride System»-Einstellungen (S.I.R.S.) vornehmen, wie etwa für den Tempomat. Über einen gesonderten Schalter am rechten Lenkerende kann der Tempomat aktiviert werden.



Neuer linker Lenkerschalter



Neuer rechter Lenkerschalter

8. ORIGINAL ZUBEHÖR

Die Palette an Suzuki-Originalzubehör erlaubt es jedem Fahrer, die eigene Hayabusa nach den persönlichen Vorlieben zu gestalten.



1 Touring-Schild



2 Einzelsitzverkleidung



3 Farbiger Sitz



4 Griffheizung



5 Verchromter Ölverschlussdeckel



6 Tankrucksack mit Ringbefestigung (gross)

8. ORIGINAL ZUBEHÖR



7 Tankrucksack mit Ringbefestigung (klein)



8 Radaufkleber SUZUKI-Logo



9 Reifenventilkappe



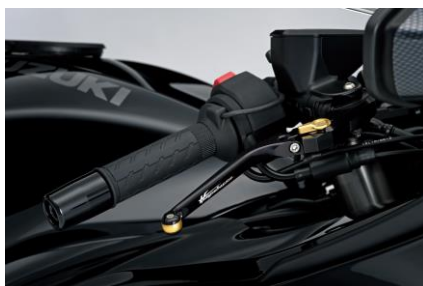
10 Öltankdeckel aus Aluminium



11 Vorderachsenschutz



12 Kettenspanner aus Aluminium



13 Billet-Bremshebel



14 Billet-Kupplungshebel



15 Spiegelabdeckung in Carbon

8. ORIGINAL ZUBEHÖR



16 Gepäckhaken



17 Hayabusa-Treibstofftankpad



18 Hayabusa-Radaufkleber



19 Tankschutzaufkleber



20 Slip-On-Dämpfer von Akrapovič

Hinweis: Suzuki Motor Corporation behält sich das Recht vor, ohne vorherige Ankündigung allfällige Verbesserungen vorzunehmen, das Design zu ändern sowie Originalzubehör von Suzuki aus dem Programm zu nehmen. Möglicherweise entspricht manches Originalzubehör von Suzuki nicht den lokalen Standards oder gesetzlichen Anforderungen. Bitte überprüfen Sie gemeinsam mit Ihrem offiziellen Suzuki Fachhändler bei der Bestellaufnahme die entsprechenden Bestimmungen.

9. FARBPALETTE



B5L (Glass Sparkle Black/Candy Burnt Gold)



B5M (Metallic Mat Sword Silver/Candy Daring Red)



B5N (Pearl Brilliant White/Metallic Mat Stellar Blue)

Die Abbildung zeigt optional erhältliches Zubehör.

10. TECHNISCHE DATEN

Länge		2180mm
Breite		735mm
Höhe		1165mm
Radstand		1480mm
Bodenfreiheit		125mm
Sitzhöhe		800mm
Leergewicht		266kg
Motor typ		4-Takt, 4-Zylinder-DOHC-Reihenmotor,
BohrungxHub		81.0mmx65.0mm
Hubraum		1340cm ³
Verdichtungsverhältnis		12.5:1
Treibstoffsystem		Treibstoffeinspritzung
Anlassersystem		Elektrisch
Schmiersystem		Nassumpfschmierung
Getriebe		6-Gang-Dauereingriff
Radaufhängung	vorne	USD-Teleskopgabel, Spiralfeder, Öldämpfung
	hinten	Zentralfederbein, Spiralfeder, Öldämpfung
Lenkkopfwinkel/Nachlauf		23° 00'/90mm
Bremsen	vorne	Brembo Stylema®, 4-Kolben-Doppelscheibenbremse mit ABS
	hinten	Nissin, 1-Kolben-Einscheibenbremse mit ABS
Reifen	vorne	120/70ZR17M/C (58W), schlauchlos
	hinten	190/50ZR17M/C (73W), schlauchlos
Zündsystem		Elektronische Zündung (transistorisiert)
Tankvolumen		20.0l