SUZUKI Comunicato stampa

Safenwil, 4. Februar 2021

Way of Life!

SUZUKI Schweiz AG
www.suzuki.ch

Emil-Frey-Strasse, 5745 Safenwil
info@suzuki.ch

Telefon 062 788 87 90

NEW SUZUKI HAYABUSA

INDEX

1.	INTRODUZIONE	P.3
2.	CONCETTO MOTO	P.4
3.	DESIGN MOTORE	P.9
4.	SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (S.I.R.S.)	P.25
5.	DESIGN DEL TELAIO	P.40
6.	DESIGN	P.49
7.	DISPOSITIVI ELETTRICI	P.53
8.	ACCESSORI ORIGINALI	P.57
9.	GAMMA DI COLORI	P.60
10.	DATI TECNICI	P.61

1. INTRODUZIONE

La prima generazione della Hayabusa ha messo in agitazione l'intero mondo delle moto nel 1999, la moto che prende il nome dal falco pellegrino giapponese ha stabilito norme completamente nuove in termini di velocità, potenza e prestazioni. Conosciuta anche come GSX R1300, la Hayabusa è diventata la moto di serie più veloce del mondo, stabilendo la categoria delle supersportive che avrebbe dominato per due decenni. Anche dopo che il settore impose un'autolimitazione voluta per fermare la sfida per sempre nuove velocità massime, la Hayabusa riuscì a esercitare un'attrazione quasi ipnotica con i suoi dati di prestazione, la sua maneggevolezza agile e il suo aspetto imponente.
La prima Hayabusa era molto più che la somma degli elementi che la componevano. Grazie alla potenza superiore del suo motore, il pilota aveva il controllo di quando cambiare marcia, che alla fine ha portato a ottener più controllo e piacevole esperienza di guida. La regina delle moto sportive aveva uno dei più bassi coefficienti aerodinamica di qualsiasi moto di produzione sul mercato grazie al suo design aerodinamico, che ha contribuito al controllo, alla stabilità e al comfort di guida. Il suo nuovo ed eccitante design l'ha reso una leggenda al suo debutto. Più di 115000 unità della prima generazione sono state vendute.
Per il modello successore lanciato nel 2008, tutti i simboli essenziali della Hayabusa originale sono stati riportati. C'era solo un leggero aumento della cilindrata e alcuni adattamenti visivi; così il design della seconda generazione sembrava ancora più ambizioso. Ulteriori aggiornamenti delle prestazioni sono seguiti nel 2013, con un nuovo freno anteriore e un sistema antibloccaggio (ABS) montato per la prima volta. Grazie alle nuove caratteristiche, sono state vendute altre 74100 moto di seconda generazione, portando le vendite totali di Hayabusa a più di 189100 unità.
Da allora, gli ingegneri e i progettisti Suzuki hanno lavorato instancabilmente per perfezionare ulteriormente numerosi aspetti della moto, rivedendo completamente il modello precedente per offrire ancora più prestazioni e spingere una nuova generazione di appassionati Hayabusa nel futuro. Il modello di terza generazione della Hayabusa sfrutta i più recenti progressi tecnici in modo che i piloti possano godere di un controllo e di un comfort ancora maggiori e acquisire più fiducia durante le uscite in moto sportiva per eccellenza.

A sinistra: la nuova Hayabusa
Al centro: la Hayabusa di seconda generazione
A destra: la prima generazione della Hayabusa

2. CONCETTO MOTO

L’idea alla base dei prodotti HAYABUSA è:

«Moto sportiva per eccellenza»

(Aggiornamento al modello precedente da un equipaggiamento migliore e un design notevole per il massimo piacere di guida.)

La nuova generazione della Hayabusa è stata sviluppata non solo per ottenere un balance of performance ancora migliore, completo e di altissimo livello, e per adeguarla ai nuovi rigorosi standard sulle emissioni Euro5, ma anche per conquistare i cuori degli appassionati di lunga data e di chiunque posi gli occhi sulla splendida figura dalle linee ancora più pulite e nette del suo nuovo design dall’aspetto deciso.

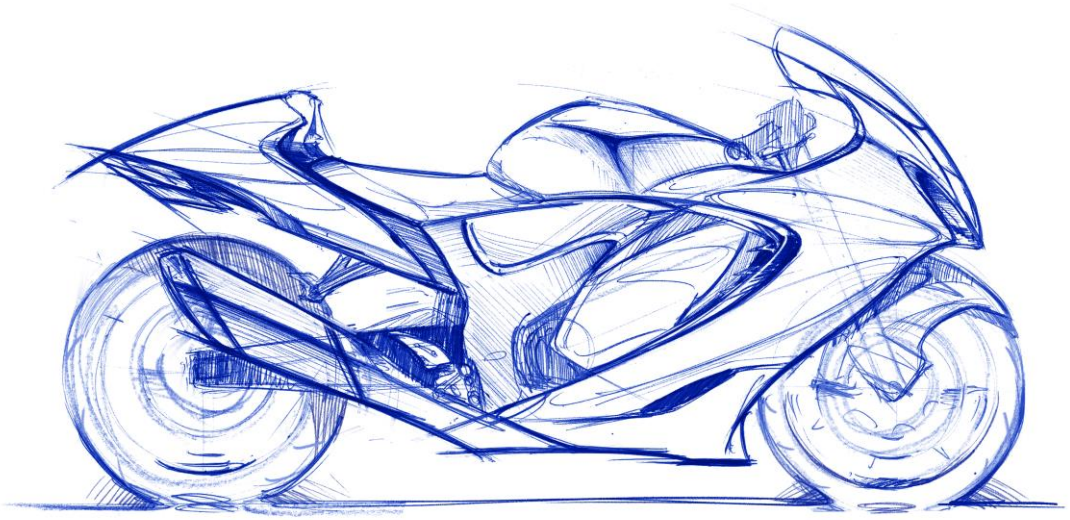
Fin dal suo esordio sul mercato nel 1999, la Hayabusa ha sempre garantito ai piloti una erogazione di potenza e di coppia maggiore di qualunque altra moto sportiva a velocità del motore fino a 6000 giri. La nuova Hayabusa porta avanti con fierezza questa reputazione di moto sportiva definitiva, con una coppia ancora più lineare e una potenza ancora maggiore dai regimi bassi a quelli medi, assicurando una velocità ancora più alta e un controllo ancora maggiore. Una serie di sistemi elettronici intelligenti di ultima generazione permette al pilota di scegliere il modo in cui la moto reagirà e le prestazioni che sarà in grado di offrire in diverse situazioni. Questi sistemi danno al pilota un maggiore senso di fiducia e aiutano anche i meno esperti a imparare a sfruttare al meglio tutte le potenzialità della Hayabusa. In più, offrono molte pratiche soluzioni per aumentare il comfort che rendono la guida di questa moto un vero piacere e motivo di orgoglio per chi ne possiede una.

Il team di sviluppo si è impegnato moltissimo per preservare tutti gli elementi che hanno reso la Hayabusa una leggenda, senza farsi sfuggire l’occasione di alzare l’asticella nella creazione di una nuova generazione che accompagnerà i motociclisti nel futuro. Il risultato rispecchia fedelmente l’impegno costante di Suzuki nell’offrire un’eccezionale abilità artigianale e nel curare ogni dettaglio ricercando la perfezione.

2. CONCETTO MOTO

PROGETTO DESIGN

Il design alla base del nuovo look della Hayabusa si ispira al concetto della «belva elegante». L'obiettivo era quello di esprimere visivamente l'intelligenza dei sistemi di controllo elettronici che valorizzano e migliorano l'esperienza di guida, coniugandolo abilmente anche con un look deciso, adeguato a una belva maestosa, il cui aspetto esprime potenza, prestazioni, padronanza e spiccata intelligenza in ogni dettaglio. Il risultato è un meritato omaggio al falco pellegrino giapponese che dà il nome alla Hayabusa.



Sektsch design

2. CONCETTO MOTO

Aspetti estetici

- Uno stile che esprime un'immagine moderna, prestazioni evolute e nuove soluzioni, ma che allo stesso tempo ha ereditato fedelmente la silhouette aerodinamica e l'aspetto complessivo che hanno reso famosa la Hayabusa.
- Una figura aggressiva che è il risultato delle linee proiettate in avanti, del codino slanciato, dello stile deciso dei nuovi gruppi ottici posteriori e della linea dritta e slanciata che parte dal tubo di scarico e passa per il silenziatore.
- Un aspetto moderno e lussuoso, espresso tramite linee più nette e grande attenzione per i dettagli, la disposizione curata in ogni dettaglio delle sue robuste carenature, il nuovo look affilato e aerodinamico degli specchietti e il nuovo design del cerchio a 7 razze.
- Un frontale con un'espressione completamente rielaborata creata dal nuovo design più deciso e rastremato del faro anteriore e dalle luci di posizione innovative con indicatori di direzione integrati.
- L'uso strategico del colore che esprime visivamente il grande potenziale della Hayabusa. In questo quadro si inseriscono le tre tinte bicolori della carrozzeria. Lo stile unico di ognuna delle combinazioni disponibili sfrutta anche il colore secondario per accentuare la sensazione di aerodinamicità. Altri esempi comprendono le modanature cromate a V sulle carenature laterali che comunicano un senso di potenza e velocità, i nuovi logo inglesi e giapponesi che amplificano l'immagine di velocità e raffinatezza, e i dettagli a V ispirati al piumaggio del falco che decorano il rivestimento nero posto sotto al serbatoio, alle prese d'aria e alle pedane.

2. CONCETTO MOTO

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Caratteristiche del motore:

- Eredita il leggendario motore ad alte prestazioni della Hayabusa da 1.340cm^3 con raffreddamento a liquido e quattro cilindri in linea, introducendo al contempo delle migliorie per aumentare ulteriormente efficienza e durabilità. UPDATE
- Un nuovo sistema di scarico dal design esclusivo aiuta a migliorare l'erogazione della potenza e della coppia nei bassi e medi regimi, oltre a soddisfare gli standard sulle emissioni della normativa Euro5. UPDATE
- Le migliorie apportate al motore permettono un'erogazione più fluida e più costante in termini di potenza ai regimi bassi e medi, i più utilizzati nella vita quotidiana. UPDATE

Caratteristiche del telaio:

- Telaio a doppia trave leggero, robusto e in lega di alluminio e forcellone costruito con la tecnica di pressofusione e di estrusione, che garantiscono prestazioni eccezionali unite a un'affidabilità già collaudata e dimostrata sul campo.
- Il design aerodinamico permette di ottenere uno dei migliori coefficienti di resistenza aerodinamica mai raggiunti da una motocicletta, con una portanza eccellente e un'ottima protezione dal vento. Oltre a contribuire alla stabilità e alla manovrabilità alle alte velocità, l'aerodinamicità della moto rende la guida più confortevole e meno faticosa. UPDATE
- Le caratteristiche di maneggevolezza bilanciano perfettamente la stabilità ad alte velocità, che permette al guidatore di sentirsi sicuro, e una grande agilità con un ottimo controllo alle basse velocità. UPDATE
- Le regolazioni interne delle forcelle anteriori rovesciate KYB completamente regolabili con un diametro esterno di 43mm e della sospensione posteriore KYB sono state modificate per assorbire meglio gli urti e garantire una stabilità sui rettilinei ancora maggiore. UPDATE
- Le pinze dei freni anteriori Brembo Stylema® a 4 pistoni abbinate a dischi dal diametro esterno di 320mm migliorano l'efficienza della frenata. NEW
- I nuovi pneumatici Bridgestone dal design esclusivo forniscono una migliore aderenza. NEW
- Il nuovo design del cerchio a 7 razze migliora la sensazione di aderenza. NEW
- Distribuzione del peso 50:50 all'anteriore e al posteriore. UPDATE
- La nuova posizione del manubrio, ora 12mm più vicino al guidatore, migliora notevolmente il livello di comfort, riduce l'affaticamento e in più migliora la manovrabilità per permettere di godere dell'adrenalina della guida sportiva. UPDATE

2. CONCETTO MOTO

Gestione elettronica avanzata:

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

- Suzuki Drive Mode Selector Alpha (SDMS-α) che permette di scegliere 3 modalità preimpostate e 3 personalizzate. NEW
  - Motion Track Traction Control System (10 modalità + OFF) NEW
  - Power Mode Selector (3 modalità) UPDATE
  - Bidirezionale Quick-Shift-System (2 modalità + OFF) NEW
  - Sistema antisollevamento (10 modes + OFF) NEW
  - Sistema di controllo del freno motore (3 modalità + OFF) NEW
- Active Speed Limiter NEW
- Launch control (3 modalità) NEW
- Emergency Stop Signal NEW
- Sistema di avviamento facilitato Suzuki NEW
- Low RPM Assist NEW
- Cruise Control System NEW
- Combined Brake System NEW
- Motion Track Brake System NEW
- Slope Dependent Control System NEW
- Hill Hold Control System NEW

Dotazione elettrica

- Quadro strumenti con un nuovo look moderno e ancora più funzionale. Nel nuovo quadro strumenti è stato introdotto un display TFT LCD tra il contagiri analogico e il tachimetro di grandi dimensioni con un display Active Data che offre una panoramica in tempo reale di tutte le informazioni relative sulla moto. NEW
- Il faro multi-LED a sviluppo verticale crea un look completamente nuovo con il suo aspetto imponente e deciso, ma al contempo molto gradevole. NEW
- Per la prima volta in una motocicletta Suzuki le luci di posizione con gli indicatori di direzione integrati sono disposte ordinatamente sui bordi esterni dei condotti di aspirazione SRAD. NEW
- I gruppi ottici posteriori a LED creano una linea netta che attraversa orizzontalmente la parte inferiore del codino. NEW
- Il design ergonomico degli interruttori posti sul manubrio ne facilita l'uso rendendoli più efficienti. NEW

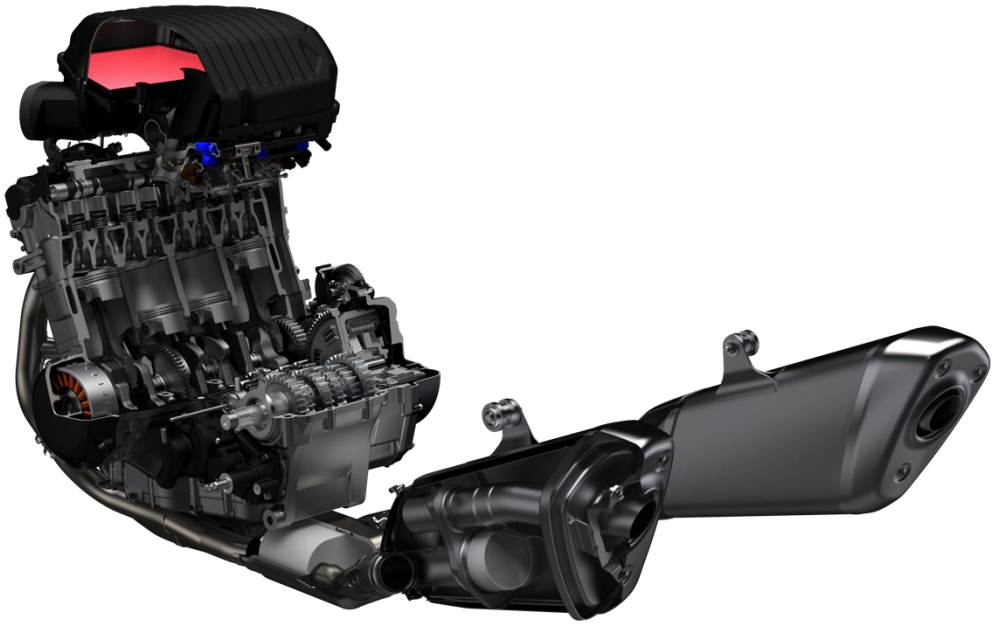
3. DESIGN MOTORE

Introduzione

Lo sviluppo di un motore ulteriormente perfezionato per la nuova Hayabusa è stato progettato in base ai seguenti obiettivi.

1. Migliorarne la durabilità e la longevità.
2. Ottenere una maggiore potenza e coppia con un'erogazione più costante nei bassi e medi regimi.
3. Introdurre i più recenti sistemi di controllo elettronici che contribuiscono ad aumentare la fiducia del pilota e rendono l'esperienza di guida ancora più piacevole.
4. Soddisfare i nuovi standard sulle emissioni Euro5 senza sacrificare la velocità massima.

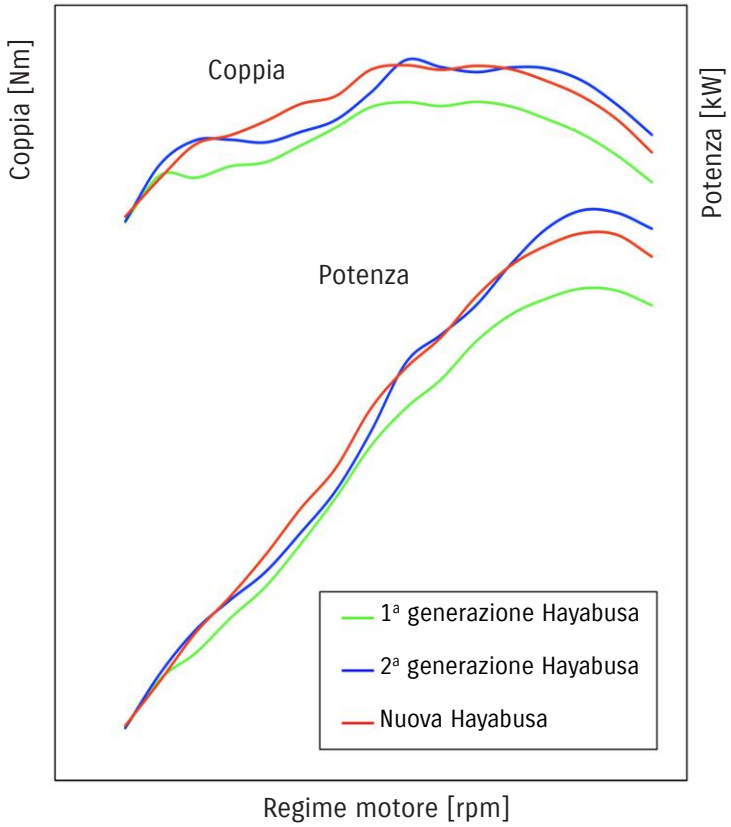
Come risultato degli sforzi continui e scrupolosi profusi da Suzuki nello sviluppo e perfezionamento delle tecnologie motoristiche, il motore della Hayabusa è da sempre famoso per la sua accessibilità, praticità, adattabilità e durabilità. Suzuki non è scesa a compromessi e ha perseguito gli obiettivi qui sopra elencati abbracciando la sfida di non sacrificare nessuna di queste caratteristiche distintive del suo motore.



Sezione del motore

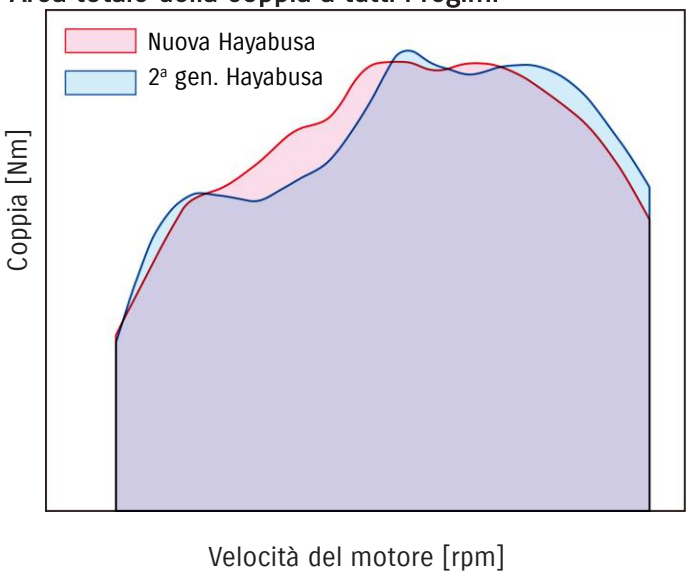
Le migliorie apportate al leggendario motore da 1.340 cm^3 della Hayabusa, con raffreddamento a liquido e quattro cilindri, ne aumentano ulteriormente l'efficienza e la durabilità, permettono un miglior equilibrio complessivo delle prestazioni e soddisfano gli standard sulle emissioni Euro5. Il risultato è un miglioramento nell'erogazione della coppia e della potenza con una curva di potenza più lineare nei bassi e medi regimi, i più utilizzati nella vita quotidiana o nei viaggi in motocicletta. Proprio per questo, la nuova Hayabusa ricalca con fierezza le orme delle generazioni precedenti, garantendo ai piloti una coppia più lineare e una erogazione della potenza maggiore rispetto a qualunque altra moto sportiva a velocità del motore fino a 6000 giri.

3. DESIGN MOTORE



Anche se la potenza massima è un po' più bassa rispetto al modello della seconda generazione, l'ampia curva di potenza della nuova Hayabusa produce nel complesso un risultato equivalente o migliore, se si misura il valore totale attraverso tutta la gamma di giri motore, dai regimi più bassi a quelli più alti.

Area totale della coppia a tutti i regimi



3. DESIGN MOTORE

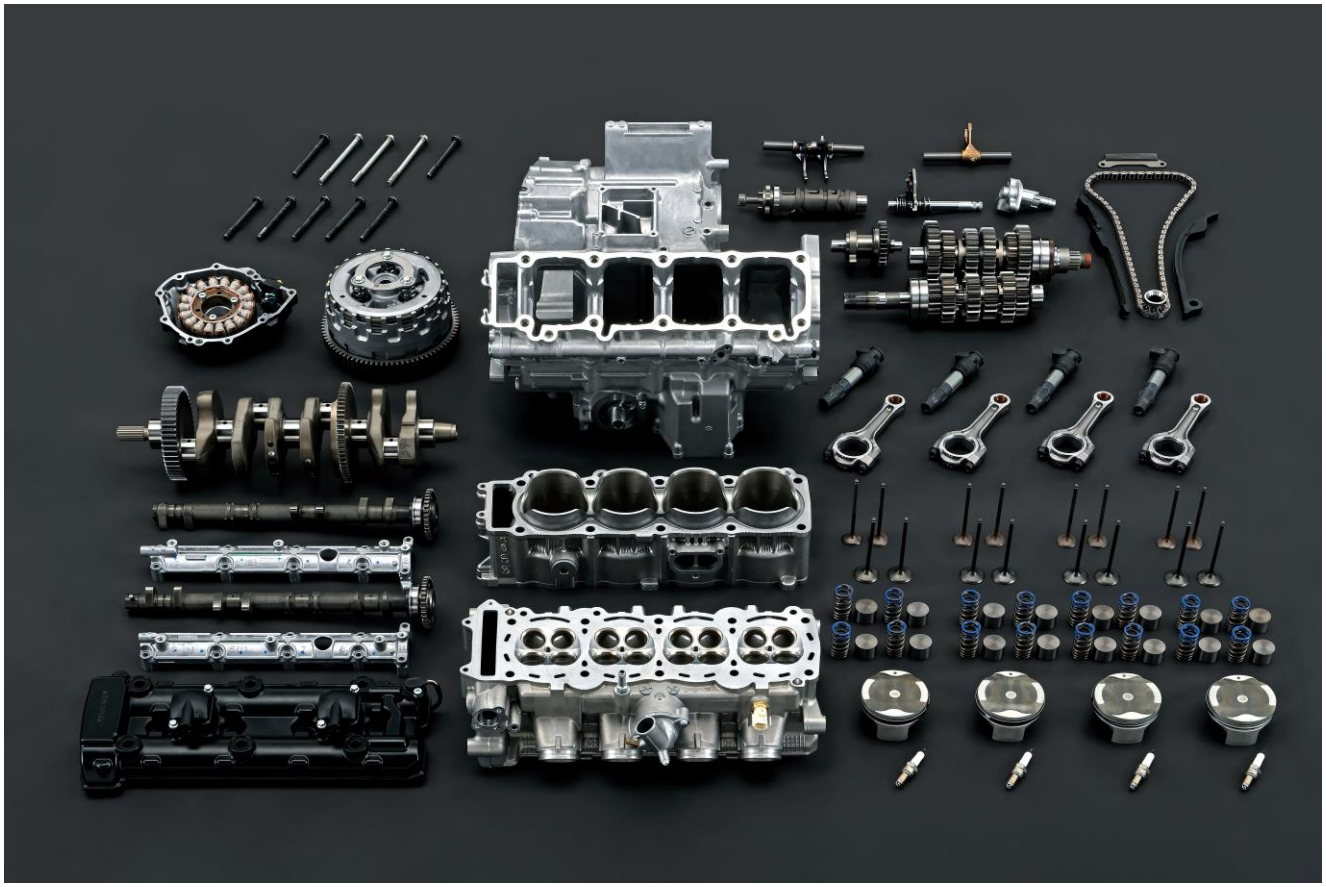
La Hayabusa fa uso di numerosi nuovi sistemi di controllo elettronico che permettono un controllo più preciso del rendimento del motore. Grazie ad essi il pilota può scegliere le impostazioni che gli danno maggiore sicurezza e che si adattano meglio alle condizioni di guida del momento. Il risultato è una migliore comunicazione diretta con il cuore e la mente della Hayabusa, mentre il pilota è libero di esplorare il potenziale della moto sportiva definitiva.
Le prestazioni complessive della nuova Hayabusa superano di gran lunga quelle delle generazioni precedenti nella maggior parte delle situazioni nella vita di tutti i giorni. Nonostante la potenza massima si attesti a metà strada tra la prima e la seconda generazione, con le migliorie apportate al motore e l'introduzione delle tecnologie e dei sistemi elettronici più recenti, la nuova Hayabusa si dimostra superiore nei regimi che si usano di più. I tempi sul quarto di miglio sono identici a quelli ottenuti dalla seconda generazione e il nuovo modello arriva facilmente alla velocità massima nominale di fabbrica di 299km/h.

Motore a 4 tempi, 4 cilindri, raffreddamento a liquido, DOHC, 1.340cm^3

3. DESIGN MOTORE

	Hayabusa 1ª generazione	Hayabusa 2ª generazione	Nuova Hayabusa
Cilindrata	1.298cm^3	1.340cm^3	
Alesaggio x corsa	81.0mm x 63.0mm	81.0mm x 65.0mm	
Rapporto di compressione	11.0:1	12.5:1	
Potenza massima	129kW (175PS)/9800rpm	145kW (197PS)/9500rpm	140kW (190PS)/9700rpm
Coppia massima	138Nm/7000rpm	155Nm/7200rpm	150 Nm/7000rpm
0-200m (secondi)*	7.1	6.9	6.8
0-100km/h (secondi)*	3.3	3.4	3.2
Velocità massima (km/h)	299	299	299
Conformità agli standard	-	Euro3	Euro5
Consumo di carburante (l/100km)	-	5.7	6.7

* Risultati dei test interni della Suzuki. I dati possono variare a seconda dell'esperienza del pilota o delle condizioni di guida.



3. DESIGN MOTORE

Le parti riprogettate per la nuova Hayabusa sono evidenziate in giallo.

>Sistema di camme d'aspirazione e di scarico: profilo della camma ottimizzato per evitare la sovrapposizione delle valvole.

>Molla della valvola: carico della molla aumentato insieme ad aumento dell'alzata delle valvole di scarico.

>Pistoni: nuova forma, peso ridotto e adozione della lavorazione conica dei fori degli spinotti.

>Spinotti dei pistoni: accorciati per ridurre il peso.

>Bielle: peso ridotto e rigidità aumentata.

>Albero motore: passaggi dell'olio riprogettati.

>Carter: Fissaggio del perno di banco adattato.

>Magnete: avviamento del motore migliorato spostando di 6 gradi la sede della chiavetta.

>Aste di comando: lunghezza riadattata.

>Piattello trasmissione: introdotto di recente nella nuova Hayabusa per migliorarne la praticità.

>Cuscinetti contrapposti a destra e sinistra: aghi dei cuscinetti a rulli allungati per migliorarne la durabilità.

>Fermo leva del cambio: per adattare il feeling del cambio di marcia al nuovo cambio Quick-Shift-System bidirezionale.

>Piastra della camma del cambio: nuovo design per far spazio al nuovo cambio rapido elettronico bidirezionale.

>Camma del cambio: nuovo design per far spazio al nuovo cambio Quick-Shift-System bidirezionale.

>Gruppo frizione: adozione di una nuova frizione assistita e antisaltellamento.

>Contralbero: lunghezza del lato destro modificata per l'adozione della frizione assistita e antisaltellamento.

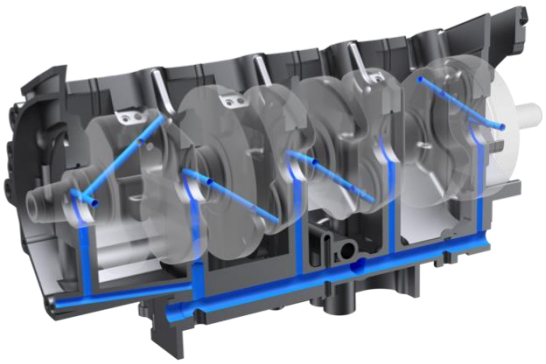
>Ingranaggi della trasmissione: larghezza dei cuscinetti modificata per migliorare il feeling del cambio.

>Tendicatena a camme: riprogettato per ridurre il disassamento della catena.

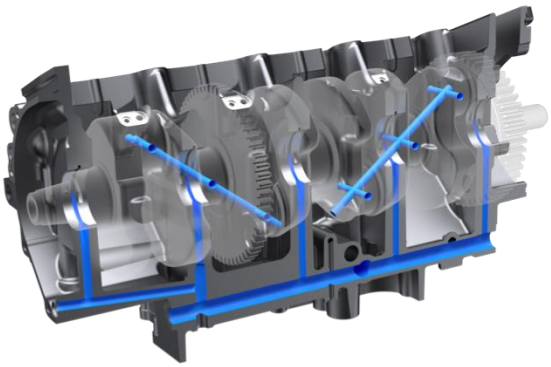
3. DESIGN MOTORE

Durabilità migliorata UPDATE

Nonostante il motore della Hayabusa fosse già famoso per l'affidabilità, la durabilità e la longevità, il team sviluppo si è impegnato al massimo per portarlo a un livello ancora superiore. Il team ha rivisto ogni dettaglio per ridurre le fonti di vibrazioni interne e rafforzare i componenti chiave lavorando incessantemente per raggiungere questo obiettivo.
Prendendo in prestito le soluzioni utilizzate nella GSX-R1000, i cambiamenti apportati ai passaggi dell'olio dell'albero motore permettono di far arrivare l'olio alle bielle con maggior efficienza. Il risultato è un miglioramento del 54% del flusso e della pressione sull'albero motore senza apportare alcuna modifica alla pompa dell'olio, ottenendo così una migliore lubrificazione del motore.



I passaggi dell'olio nei modelli precedenti



I nuovi passaggi dell'olio

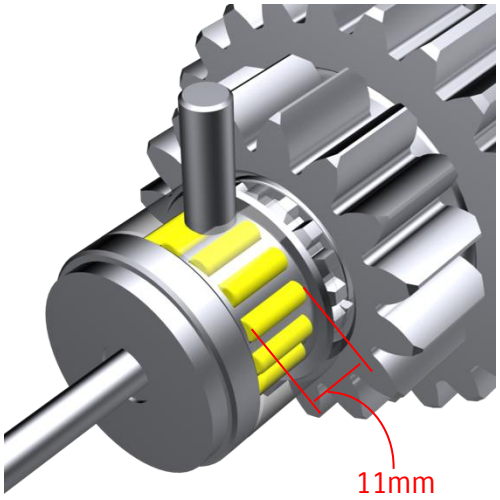
Nelle nuove bielle, la larghezza della testa (parte superiore) è stata ulteriormente ridotta rispetto al piede (parte inferiore), accortezza che ne riduce il peso di 3grammi. Allo stesso tempo, il volume dell'area del braccio è aumentato sia al piede che alla testa per migliorare la rigidità. In più, un nuovo design dei pistoni riduce di 26grammi il peso di ogni pistone. Ridurre il peso di queste parti in movimento significa ridurre le vibrazioni interne, contribuendo così ad aumentare la durabilità del motore.

Nuovo pistone

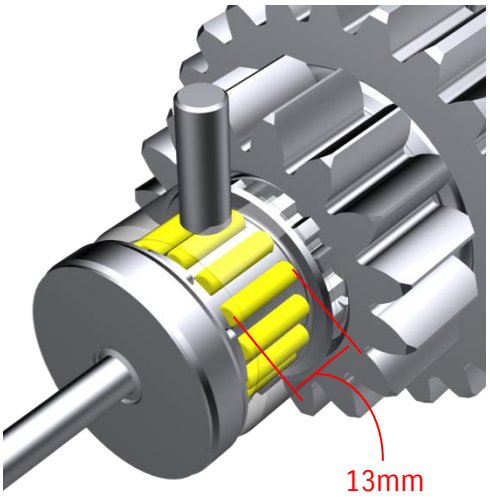
Nuove bielle

3. DESIGN MOTORE

Altre modifiche apportate per migliorare la durabilità includono l'aumento della lunghezza da 11mm a 13mm dei rulli dei cuscinetti dell'albero di trasmissione. Il serraggio con controllo di angolo sostituisce il serraggio con controllo di coppia per i bulloni di serraggio del motore in modo da diminuire la variazione del precarico e pertanto prevenire la possibile deformazione dei bulloni del perno di banco nel corso del tempo. L'attenzione per i dettagli si nota anche nel passaggio dalle filettature tagliate alle filettature rullate per i fori della parte superiore della protezione del basamento del motore. Le filettature rullate sono più dure e meno soggette a criccature da usura, aiutando a massimizzare la tenuta dei bulloni del perno di banco che supportano l'albero a gomiti.



I cuscinetti a rulli nei modelli precedenti



I nuovi cuscinetti a rulli

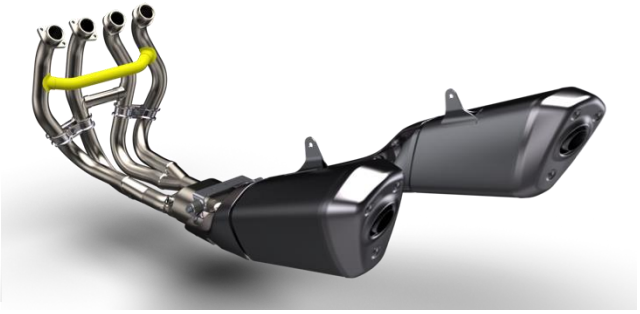
3. DESIGN MOTORE

Miglioramenti delle prestazioni

Sistema di scarico UPDATE

Un nuovo collettore che collega i cilindri #1 e #4 contribuisce all'erogazione di maggiore potenza e coppia a bassi e medi regimi. (Nel design precedente erano collegati i cilindri #2 e #3.) Il catalizzatore a uno stadio della generazione precedente è stato sostituito da un nuovo sistema a doppio stadio che posiziona un convertitore ellittico (a forma di «circuito») nel collettore, seguito da un convertitore cilindrico, in ognuno dei silenziatori, sia a destra che a sinistra. In più è stato aggiunto un secondo sensore di ossigeno per soddisfare gli standard sulle emissioni Euro5. Modifiche ai profili delle camme, l'uso dei più recenti strumenti di analisi CAE e un uso efficace della zona dietro il convertitore catalitico nei tubi di scarico hanno permesso di ridurre la capacità dei silenziatori di 1,98litri, riuscendo comunque a soddisfare gli standard sulle emissioni Euro5. In più, la modifica dei singoli tubi alla parte posteriore e l'adozione di una struttura più semplice per i silenziatori ha permesso di ridurre di 2054grammi il peso del sistema di scarico. Inoltre, i silenziatori adottano al loro interno un design a due compartimenti e non più quello precedente a tre compartimenti. Questo cambiamento semplifica la struttura interna, riducendo il peso dei silenziatori e permettendo una maggiore libertà per creare un design esterno più accattivante.

Il sistema di scarico nei modelli precedenti



Il nuovo sistema di scarico

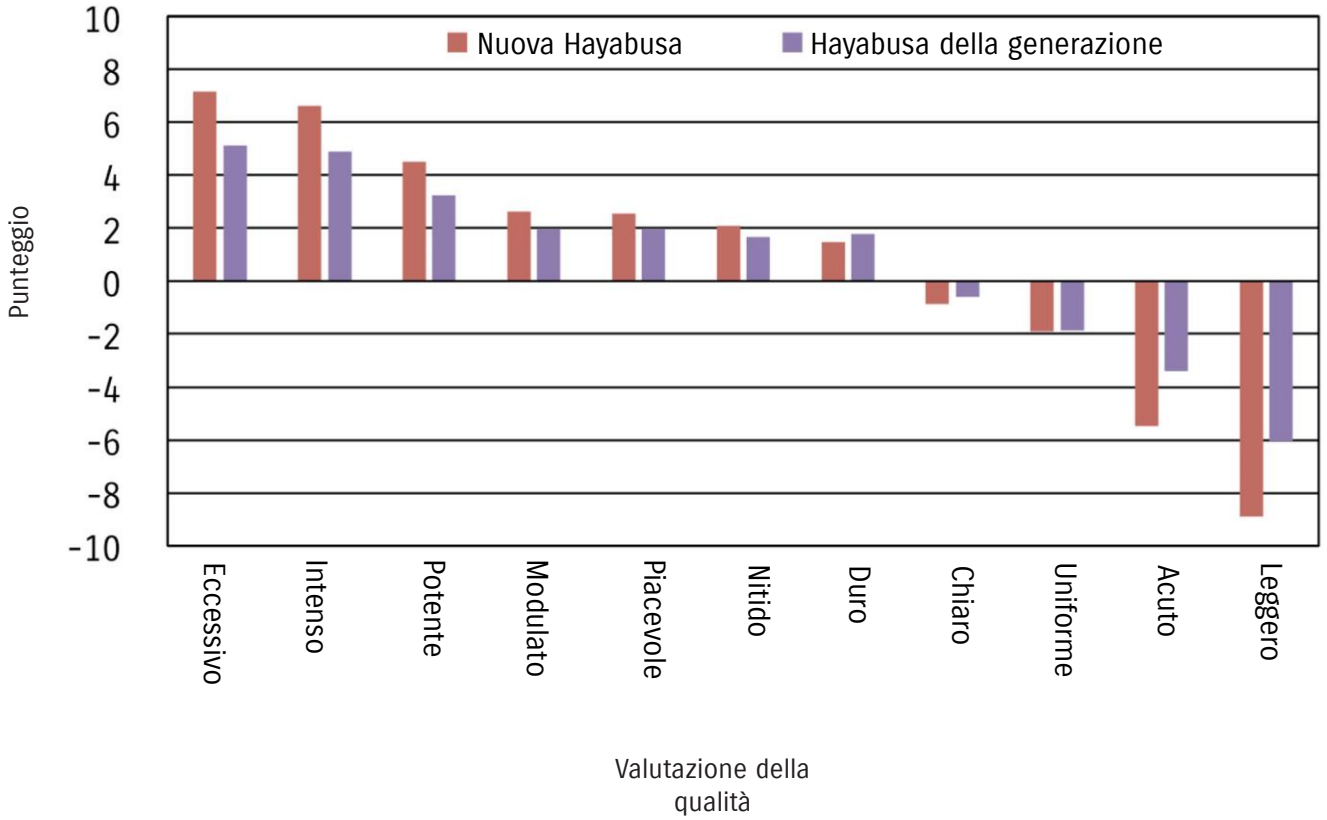
Il catalizzatore nei modelli precedenti

Il nuovo catalizzatore

3. DESIGN MOTORE

Un ulteriore vantaggio è la tonalità di scarico per questo nuovo sistema, che è stata rivista e ottimizzata usando l'Exhaust Sound Quality Evaluation Program sviluppato da Suzuki. Il suono di scarico della nuova Hayabusa non disturba il pilota durante la marcia, ma produce un suono potente nel momento in cui si avvia il motore. L'Exhaust Sound Quality Evaluation Program permette di fare valutazioni quantitative, permettendo al team di sviluppo di ottenere un suono intenso e distintivo che supera quello dei modelli precedenti.

Risultati valutazione della qualità del suono dello scarico



3. DESIGN MOTORE

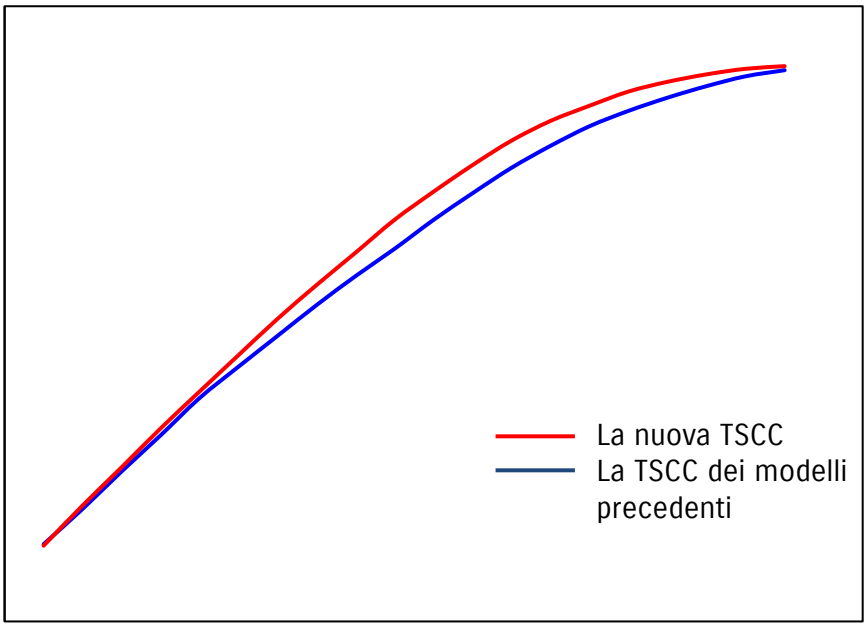
Camera di combustione a doppio vortice (TSCC) UPDATE

Il nuovo design della camera di combustione Suzuki favorisce una combustione più veloce ed efficiente della miscela carburante-aria. Il nuovo design prevede quattro valvole con ogni coppia di valvole di scarico e di aspirazione posizionate in contigue depressioni semi-emisferiche. Durante la fase di aspirazione, queste depressioni convogliano la miscela carburante-aria in arrivo in due turbine ad alta velocità controllata. Le aree di squish nella parte anteriore e posteriore della camera di combustione accelerano la velocità delle turbine, bruciando la miscela molto più velocemente e con una maggiore efficacia. Dopo un attento esame e analisi del flusso d'aria nel momento in cui entra nella camera di combustione per potenziare ulteriormente i vantaggi intrinseci della progettazione della TSCC, la camera di combustione che circonda la valvola di aspirazione è stata ulteriormente lavorata per adattarla al nuovo motore della Hayabusa. Questo accorgimento espande l'area di cortina della valvola e migliora il coefficiente di flusso del 5% mentre la valvola inizia ad aprirsi e raggiunge un'altezza di sollevamento di 5mm. Il risultato di questa modifica è un aumento dell'efficienza della combustione aiutando così a soddisfare gli standard sulle emissioni Euro5.

La TSCC dei modelli precedenti

La nuova TSCC

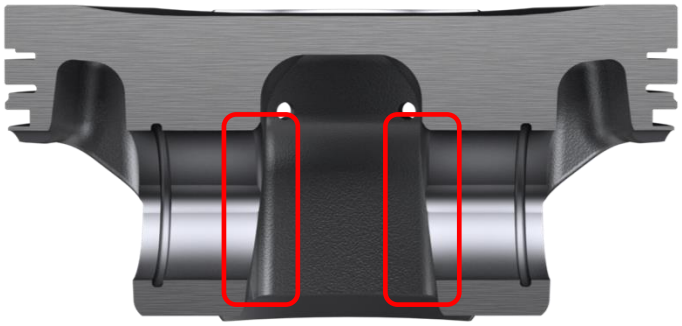
Confronto coefficiente di flusso



3. DESIGN MOTORE

Pistoni NEW

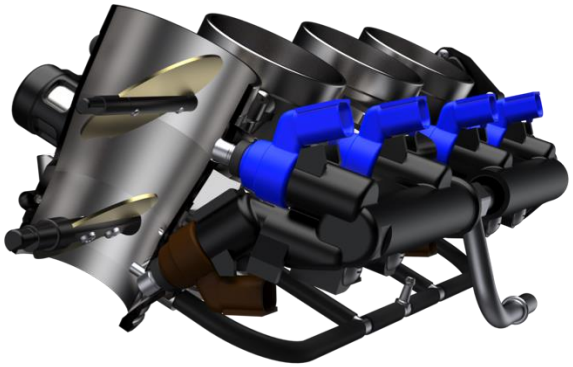
Anche se la Hayabusa continua a utilizzare pistoni in alluminio forgiato con fascia raschiaolio rivestita con un trattamento PVD al nitruro di cromo, ora è dotata di pistoni ridisegnati per adattarsi alla nuova forma della TSCC: le modifiche apportate ai passaggi dell'olio dell'albero motore aumentano il flusso dei getti d'olio per il raffreddamento dei pistoni, rendendo il processo più efficiente. I miglioramenti nell'analisi CAE hanno permesso di eliminare delle parti riducendo così il peso di ogni pistone di 26grammi. Tutto questo permette di ridurre le vibrazioni interne e contribuisce di conseguenza a migliorare la durabilità del motore. In più, la lavorazione conica dei fori degli spinotti permette di trasferire il carico e di mitigare il carico trasferito al pistone. Anche queste modifiche contribuiscono a migliorare la durabilità.



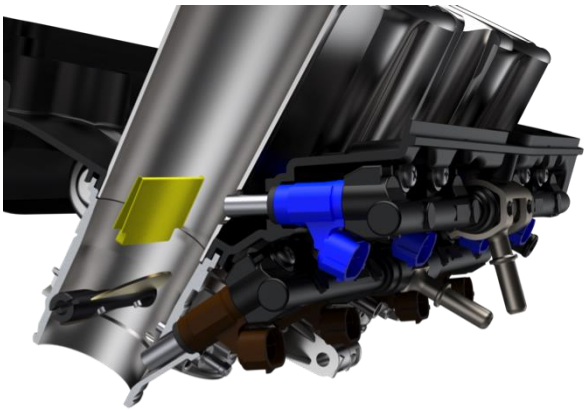
Lavorazione conica del pistone

Suzuki Side Feed Injector (S-SFI) NEW

La Hayabusa adotta un sistema a doppia iniezione in cui il secondo iniettore è posizionato in un angolo a lato del condotto d'aspirazione. Il suo getto carburante colpisce un piatto riflettente all'interno del condotto e crea una nebulizzazione che entra nella camera di combustione. Il risultato è un'erogazione della potenza migliorata del 2% nei bassi e medi regimi. Anche il design degli iniettori è stato rinnovato in modo che lo getto produca una nebulizzazione ancora più leggera. Questo migliora l'efficienza di carico della miscela del carburante e contribuisce a migliorare l'erogazione.



Il corpo farfallato e gli iniettori dei modelli precedenti



Il nuovo S-SFI

3. DESIGN MOTORE

Sistema di accelerazione elettronica ride-by-wire NEW

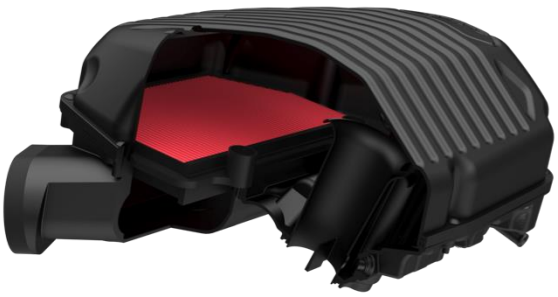
Oltre a permettere l'introduzione dei molti sistemi di controllo elettronici della nuova Hayabusa in modo che il modulo ECM controlli l'azione del corpo farfallato, il sistema di accelerazione elettronica di Suzuki offre una risposta naturale e delicata con una sensazione di controllo lineare simile a quello di un'accelerazione tradizionale. Insieme all'introduzione di un nuovo sistema di accelerazione, la dimensione dei corpi farfallati rastremati è stata ridotta da 44mm a 43mm e la lunghezza complessiva del condotto di aspirazione (che include tubo di aspirazione, corpo farfallato e condotto) è stata aumentata di 12mm rispetto al sistema di aspirazione delle generazioni precedenti. Queste modifiche contribuiscono a una maggiore erogazione della potenza ai bassi e medi regimi.

Il nuovo corpo farfallato elettronico

La scatola del filtro aria UPDATE

Le modifiche apportate alla forma dei corpi farfallati hanno permesso di aumentare la capacità della scatola del filtro aria da 10,3litri a 11,5litri. Il coperchio ha ora una forma ondulata che aumenta la rigidità strutturale della scatola. Ne risulta così un design che migliora la qualità del suono dell'aspirazione e che permette inoltre di eliminare le staffe interne di supporto.

La scatola del filtro aria dei modelli precedenti

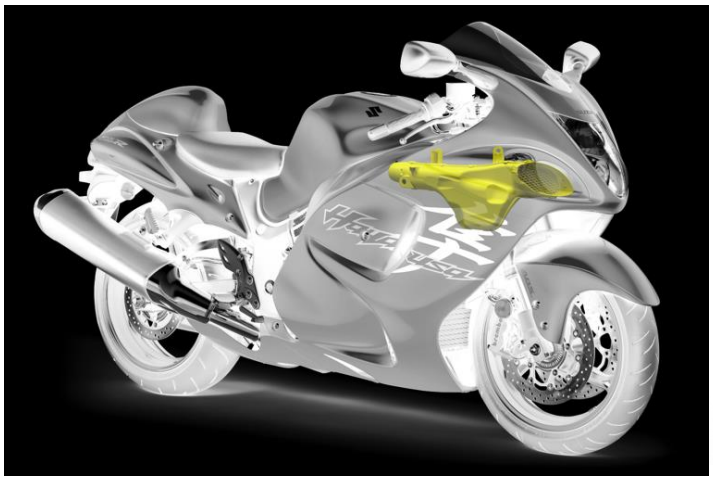


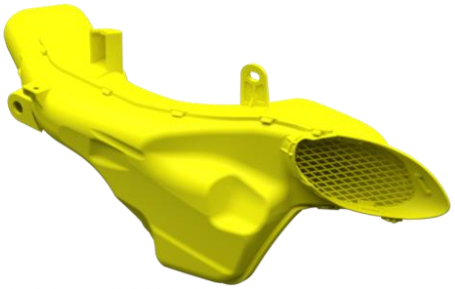
La nuova scatola del filtro aria

3. DESIGN MOTORE

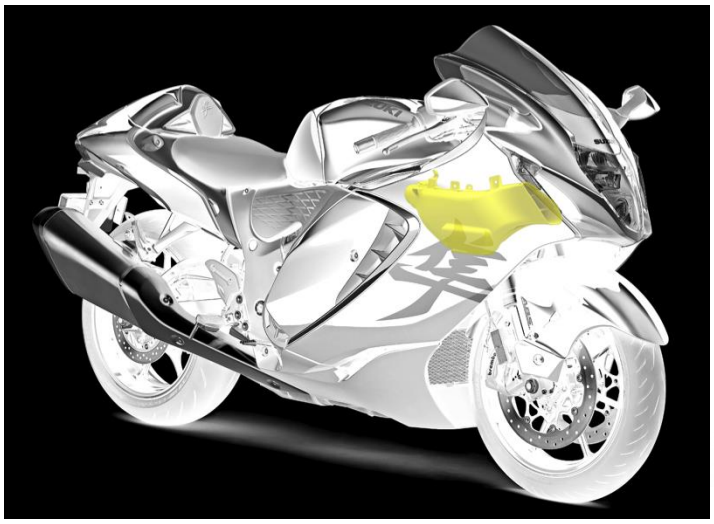
Suzuki Ram Air Direct (SRAD)

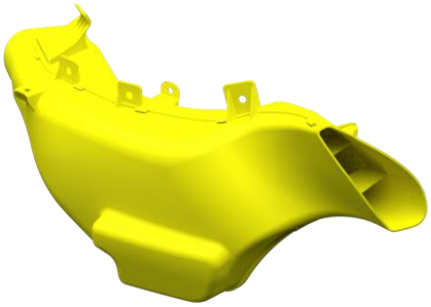
L'analisi del flusso applicata ai condotti di aspirazione Ram Air Direct (SRAD) di Suzuki riduce la perdita di pressione e aumenta il flusso di aria pressurizzata all'interno del filtro aria. Il risultato è un migliore equilibrio tra il design della forma per i condotti e il modo in cui contribuisce alle caratteristiche di erogazione del motore. In più, questo nuovo design contribuisce a prestazioni aerodinamiche eccezionali e alla produzione di un suono di aspirazione piacevole. UPDATE





Il condotto SRAD nei modelli precedenti





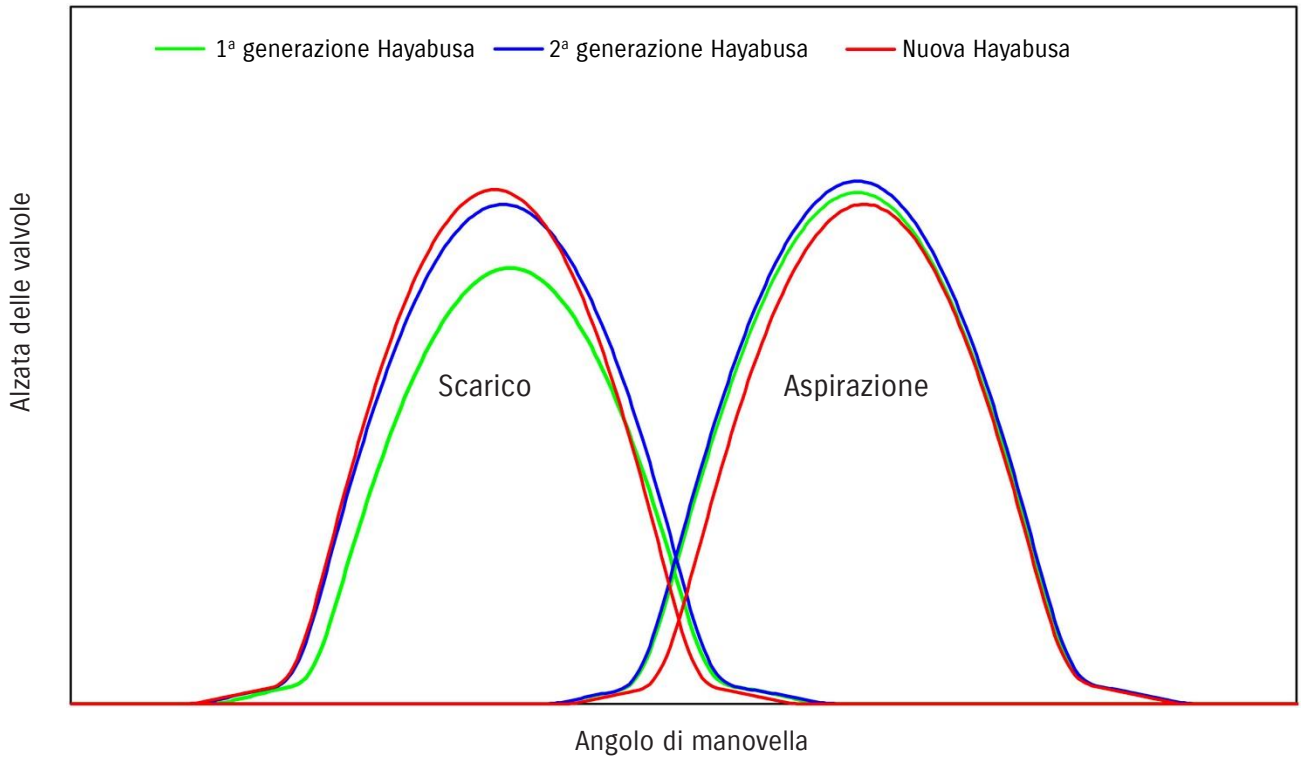
Il nuovo condotto SRAD

3. DESIGN MOTORE

Caratteristiche aggiuntive

- Mentre le leggere valvole in titanio ben collaudate sono un'eredità della precedente generazione, la nuova Hayabusa adotta un nuovo profilo delle camme che riduce la sovrapposizione dell'alzata delle valvole per migliorare le prestazioni e la manovrabilità ai regimi bassi e medi, i più utilizzati nella vita quotidiana. Il miglioramento delle emissioni e la riduzione dell'angolo di azione hanno aumentato il carico sulla superficie del pattino catena, in questo modo l'ampiezza dei lobi della camma è stata aumentata per ottenere una maggiore durabilità. **UPDATE**

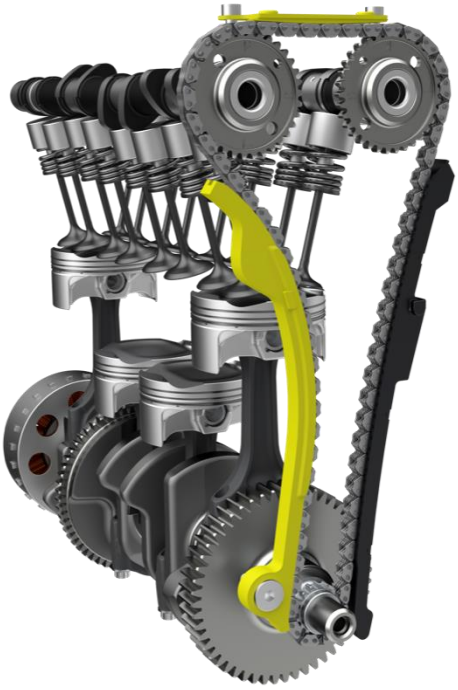
Profilo delle camme



Il nuovo albero a camme

3. DESIGN MOTORE

- Il tendicatena a camme è stato riprogettato per ridurre il disassamento della catena e l'aggiunta di uno strato di teflon sulla superficie del pattino riduce la perdita meccanica. UPDATE



Il nuovo tendicatena a camme

- Il sistema Suzuki Clutch Assist System (SCAS) adotta una nuova frizione assistita e antisaltellamento per una maggiore fluidità del cambio di marcia e della risposta del motore quando si usa il freno motore o durante l'ingresso in curva. In più, permette di utilizzare la leva della frizione anche con un tocco leggero indipendentemente dalla quantità di coppia prodotta. UPDATE

La nuova frizione

3. DESIGN MOTORE

- I cilindri rivestiti con trattamento SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material) riducono l'attrito e migliorano lo scambio termico e la durabilità.

Cilindro

- Le modifiche apportate al design riducono la resistenza dell'aria nel radiatore e permettono un passaggio più efficiente dell'aria, permettendo un raffreddamento più efficiente. Questa riduzione dell'8% circa della resistenza migliora il flusso dell'aria a tutte le velocità, mentre un aumento di circa il 7% del volume dell'aria spostata dalle ventole migliora il flusso ai bassi e medi regimi. Il risultato è un miglioramento complessivo dell'efficienza del raffreddamento. In aggiunta, con un passo della ventola più ampio e la riduzione delle dimensioni della copertura della ventola, questi cambiamenti permettono alle ventole di girare più lentamente quando il veicolo si ferma in mezzo al traffico. **UPDATE**

Il nuovo radiatore

4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Introduzione

La Hayabusa adotta una versione nuova e più avanzata del Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S.), un gruppo di sistemi elettronici affidabili progettati per ottimizzare le prestazioni, per adattarsi di volta in volta ai bisogni del momento e per rendere la Hayabusa più manovrabile e prevedibile. I guidatori possono scegliere le impostazioni più adatte alle condizioni di guida e alle differenti superfici stradali, ma anche alla loro esperienza e al loro livello di familiarità con il mezzo. In più possono sfruttare i vantaggi dei feedback offerti da questi sistemi e utilizzarli per migliorare ulteriormente le loro abilità di guida e acquisire una maggiore familiarità col mezzo, senza rinunciare al massimo piacere dell'esperienza di guida definitiva.
Innumerevoli ore di test su pista, analisi e valutazioni della programmazione di ogni impostazione finalizzate a ottenere una prestazione ottimale in ogni situazione immaginabile e per assicurare l'affidabilità di tutti i sistemi.

Suzuki Drive Mode Selector Alpha (SDMS-α) NEW

L'SDMS-α permette di scegliere tra tre modalità preimpostate (A: Active, B: Basic, e C: Comfort) e tra tre modalità impostate dall'utente (U1, U2, U3). Ognuna di queste modalità regola contemporaneamente le impostazioni per i sistemi Power Mode Selector, Motion Track Traction Control, antisollevamento, di controllo del freno motore e per il cambio Quick-Shift-System bidirezionale. Il guidatore usa i pulsanti sulla parte sinistra del manubrio per cambiare le modalità e le impostazioni. Le impostazioni in uso sono visibili sul display TFT LCD al centro del quadro strumenti, tra il contagiri analogico e il tachimetro di grandi dimensioni della nuova Hayabusa.

Modalità preimpostate

	A (Active)	B (Basic)	C (Comfort)
Power Mode Selector	1	2	3
Motion Track Traction Control	1	5	10
Sistema antisollevamento	1	5	10
Controllo del freno motore	OFF	OFF	OFF
Cambio Quick-Shift-System bidirezionale	1	1	2

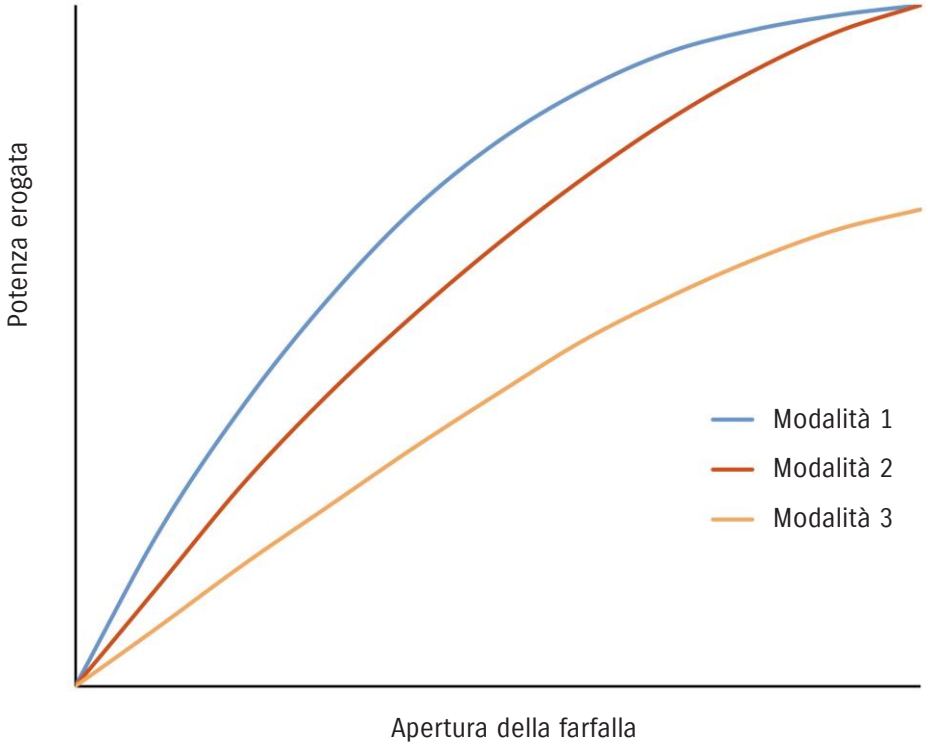
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

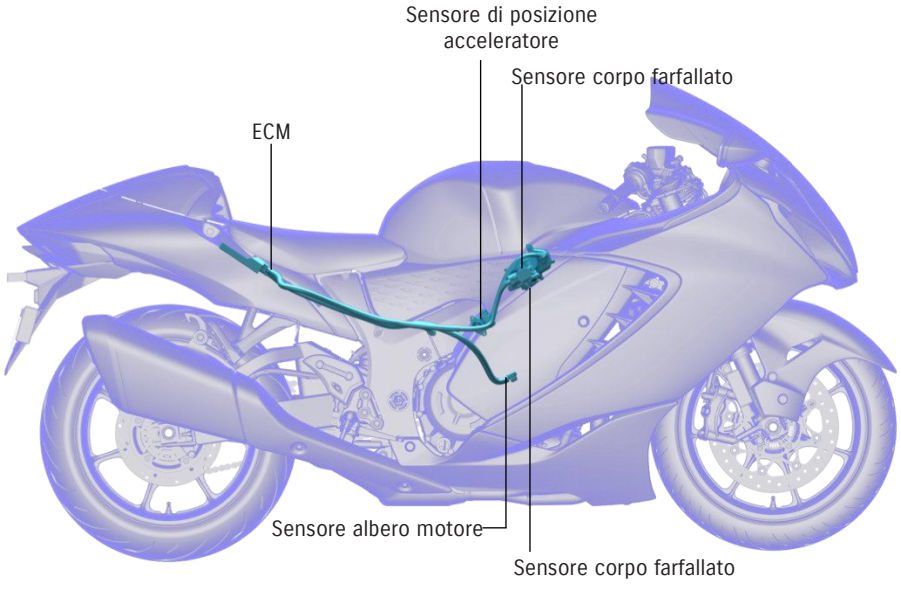
(1) Controllo sulle modalità di erogazione della potenza motore

Power Mode Selector (PW) UPDATE

Il motociclista può scegliere tra tre diverse modalità di erogazione. La modalità 1 è per la risposta più immediata dell'acceleratore, la modalità 2 fornisce un'erogazione della potenza più lineare con una risposta dell'acceleratore più equilibrata, mentre la modalità 3 è quella con la risposta dell'acceleratore più dolce e una curva di potenza più graduale con una riduzione dell'erogazione massima della potenza.

Immagine dell'erogazione della potenza nelle varie modalità

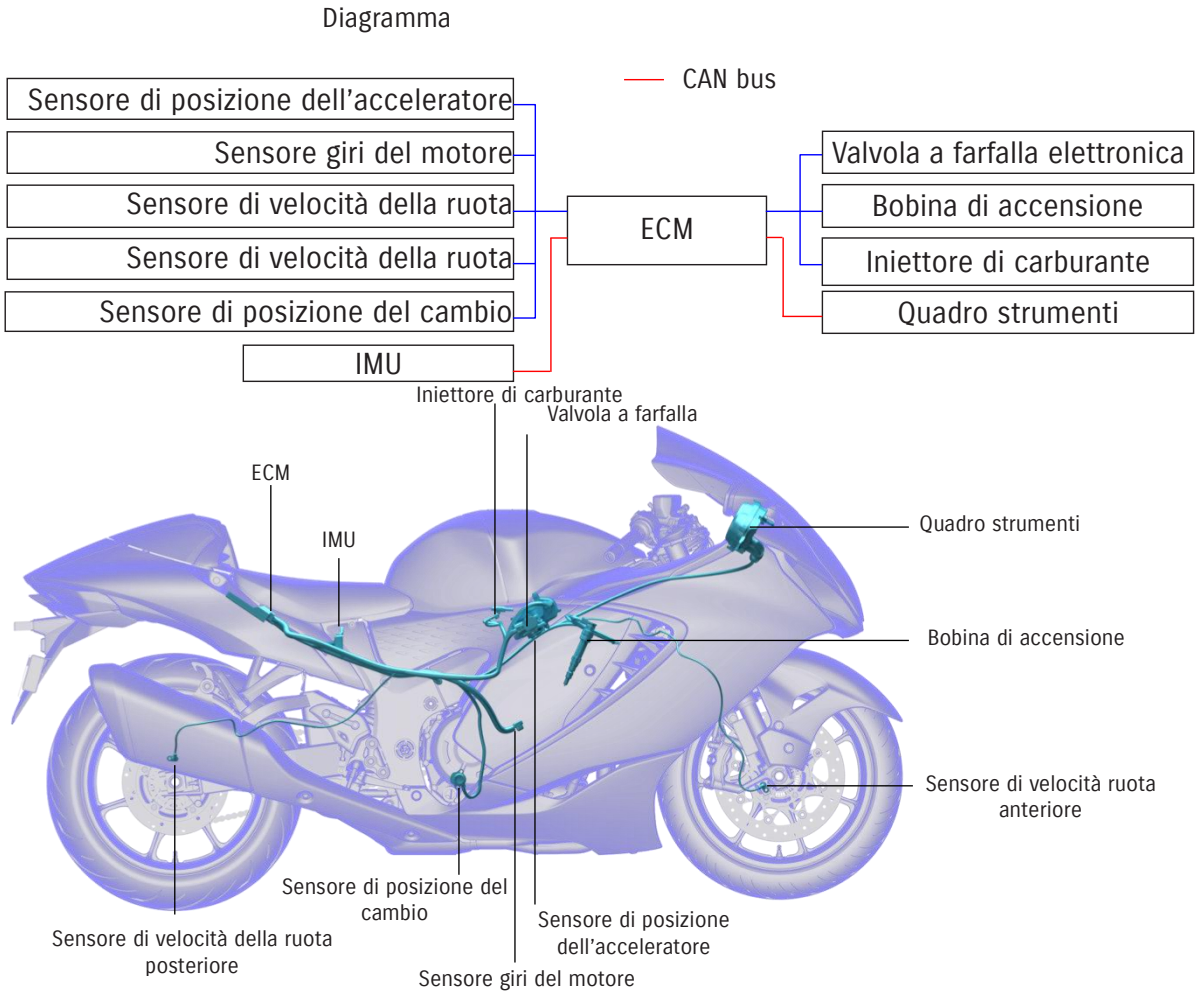




(2) Controllo sulle modalità di accelerazione del motore

Motion Track Traction Control System (TC) NEW

Progettato per ottenere una maggiore stabilità e permettere al motociclista di controllare la Hayabusa in tutta sicurezza in diverse condizioni di guida, riducendo al contempo lo stress e l'affaticamento, questo sistema rende molto più semplice il controllo del mezzo senza però compromettere il piacere di una guida più aggressiva e sportiva. Il motociclista può scegliere tra 10 modalità, o se vuole può anche disattivarlo. Aumentando il numero della modalità si aumenta la velocità di entrata in azione del sistema di controllo e la sua proattività nel limitare lo slittamento della ruota. Oltre a tenere sotto controllo la velocità della ruota anteriore e posteriore, i regimi del motore (calcolati in base ai dati del sensore giri del motore), la posizione dell'acceleratore e del cambio, il sistema utilizza i dati della piattaforma inerziale (IMU) per monitorare costantemente anche l'ampiezza dell'angolo di piega. Quando il sistema rileva una perdita di trazione imminente, il modulo ECM controlla l'erogazione in risposta alla valvola a farfalla elettronica, alla bobina di accensione, alle candele e agli iniettori di carburante per limitare la potenza e prevenire lo slittamento delle ruote. Questa tecnologia viene direttamente dal sistema di controllo della trazione che Suzuki ha sviluppato per la MotoGP. L'indicatore del TC che si trova al centro del quadro strumenti lampeggia quando il sistema è in azione.

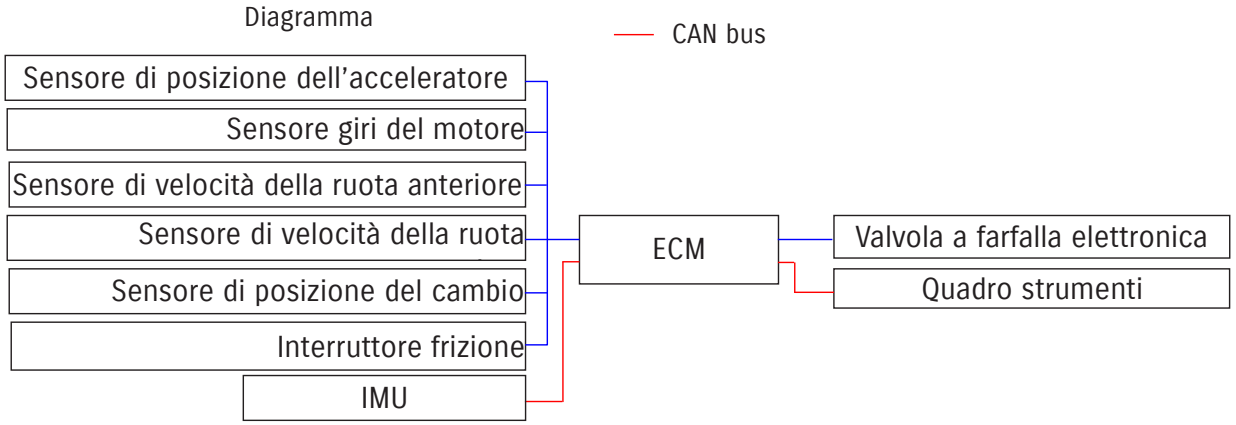


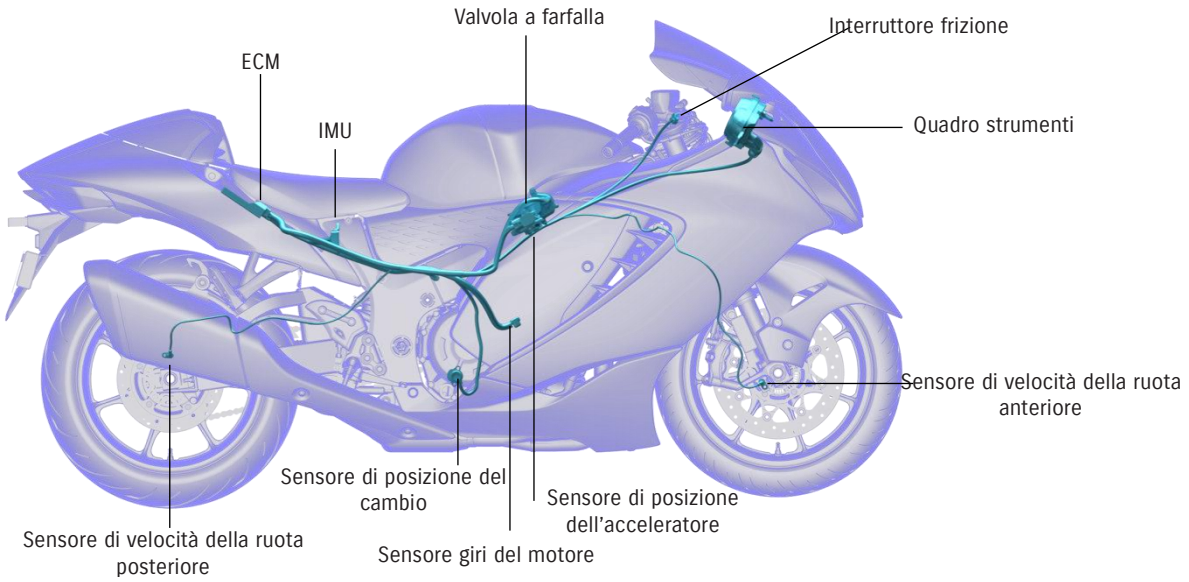
Nota: il Motion Track Traction Control System non può sostituire il controllo dell'accelerazione da parte del guidatore. Non è in grado di prevenire la perdita di trazione dovuta a una velocità eccessiva in ingresso di curva e/o in caso di frenata. Non è inoltre in grado di evitare la perdita di aderenza della ruota anteriore.

4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Sistema antisollevamento (LF) NEW

Dà ai motociclisti ancora più sicurezza impedendo alla ruota anteriore di sollevarsi da terra durante l'accelerazione. Il motociclista può scegliere tra 10 modalità oppure può anche disattivare il sistema. Più è alto il numero della modalità scelta, maggiore sarà il controllo fornito dal sistema. Nella modalità 10, ad esempio, è quasi impossibile che la ruota anteriore si sollevi, anche se sulla moto c'è un passeggero e se l'acceleratore è completamente aperto.
Oltre a monitorare i giri del motore (calcolati in base ai dati provenienti dal sensore giri del motore), il modulo ECM dual-core a 32 bit della Hayabusa elabora i dati ricevuti dal sensore di posizione dell'acceleratore, di posizione del cambio, dell'interruttore della frizione e dai sensori che monitorano la velocità della ruota anteriore e di quella posteriore, oltre che dalla piattaforma inerziale IMU, per determinare la quantità di potenza da erogare in risposta all'azionamento del sistema di accelerazione elettronica.



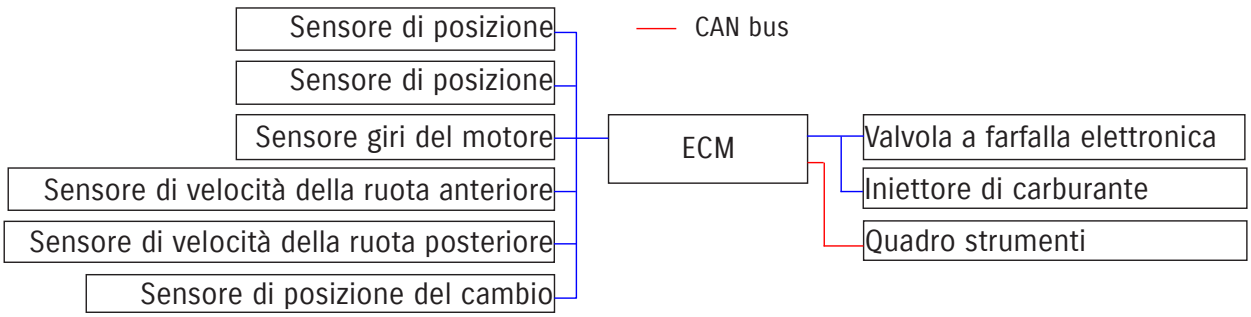


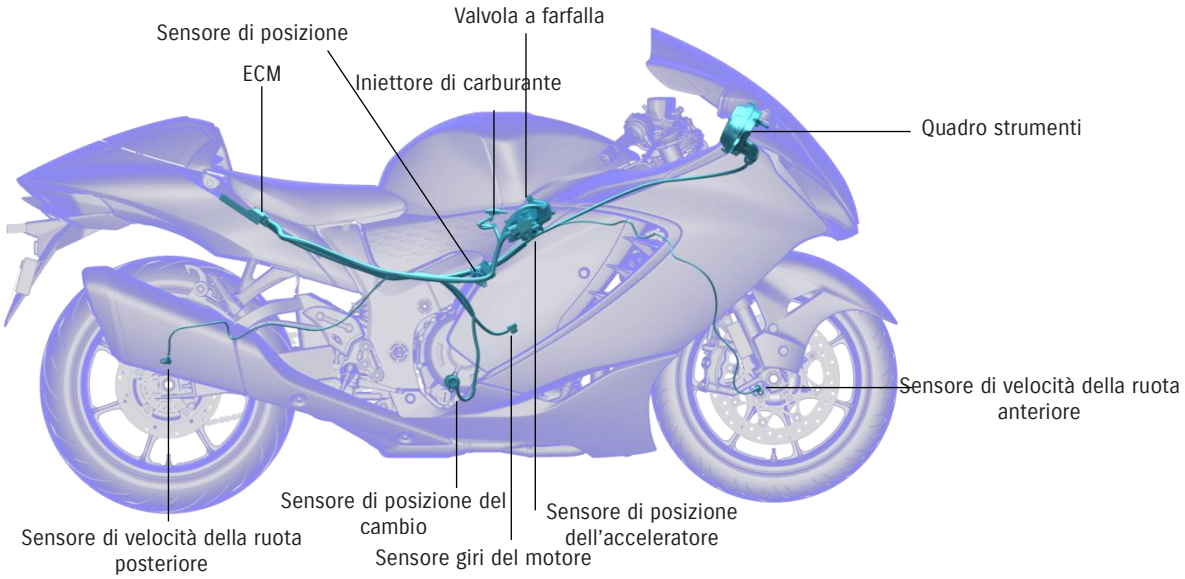
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Launch Control System NEW

Questo sistema aiuta a rendere più efficienti l'avvio e l'accelerazione da fermi. Il launch control della Hayabusa offre al pilota 3 modalità tra cui scegliere per adeguare le prestazioni alla sua esperienza o confidenza col mezzo. La modalità 1 limita a 4000 i giri motore all'accensione, la modalità 2 funziona fino a 6000 giri e la modalità 3, la più veloce, raggiunge gli 8000 giri.

Diagramma





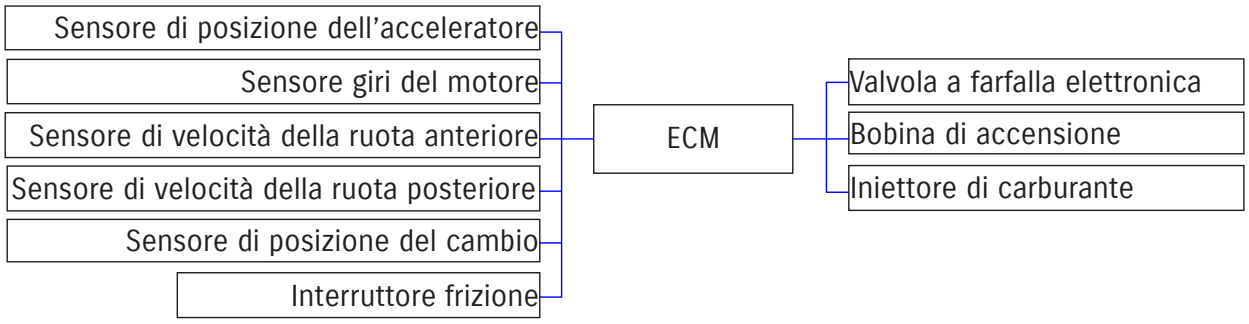
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

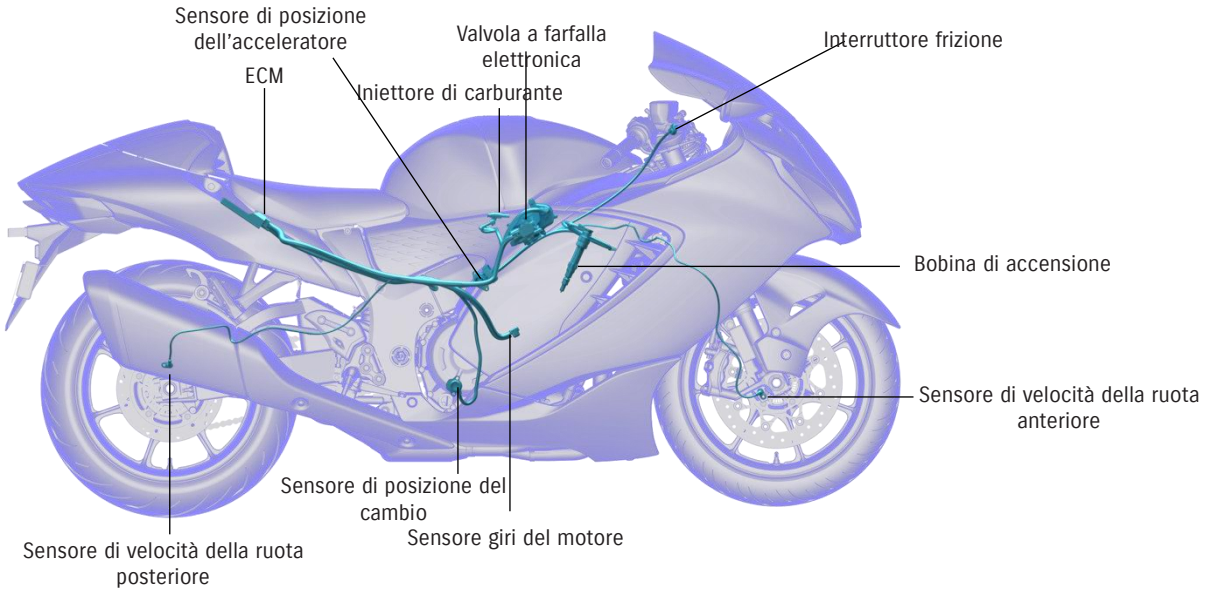
(3) Controllo sulle modalità di decelerazione del motore

Sistema di controllo del freno motore (EB) NEW

Questo sistema permette di scegliere tra tre modalità, o può essere impostato su OFF, e serve a controllare la reale forza frenante del freno motore per adeguarla alle preferenze del pilota. Più è alto il numero della modalità, più il sistema è in grado di offrire al pilota un comportamento della moto più docile e controllabile, compensando l'effetto della frenata del motore per annullare lo slittamento dello pneumatico posteriore o i saltellamenti durante la decelerazione dopo aver rilasciato l'acceleratore o quando si scalano le marce.
Oltre a monitorare i giri del motore (calcolati in base ai dati provenienti dal sensore giri del motore), il modulo ECM elabora i dati ricevuti dal sensore di posizione dell'acceleratore, di posizione del cambio, dell'interruttore della frizione e dai sensori che monitorano la velocità della ruota anteriore e di quella posteriore, per determinare la giusta quantità di potenza da erogare all'acceleratore elettronico, agli iniettori e alla bobina di accensione.

Diagramma





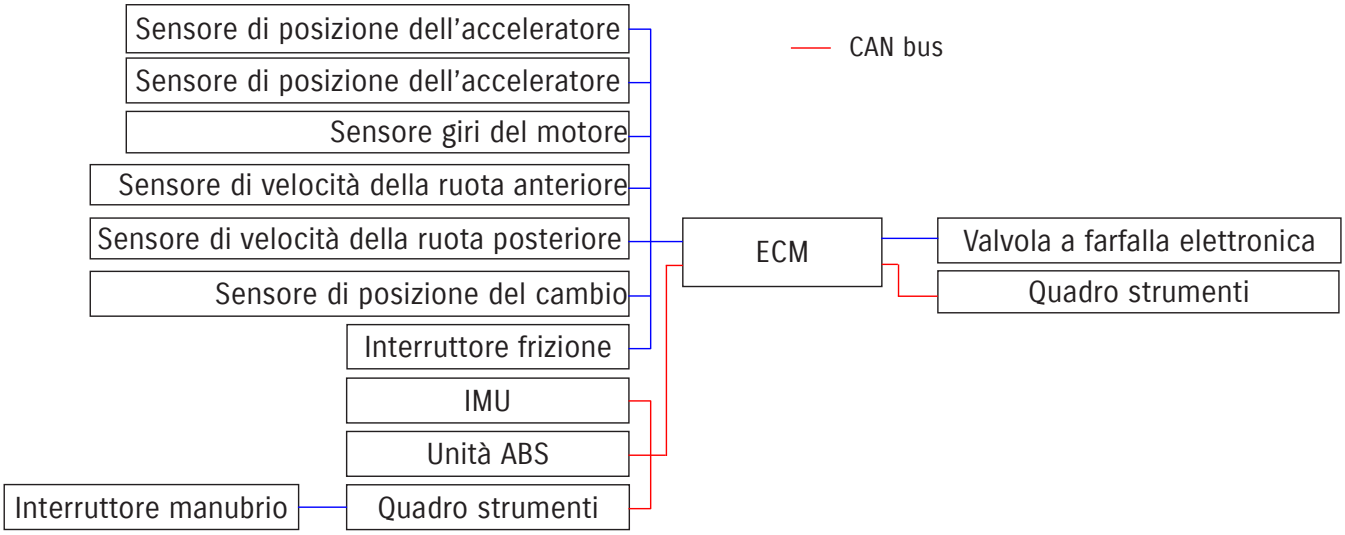
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

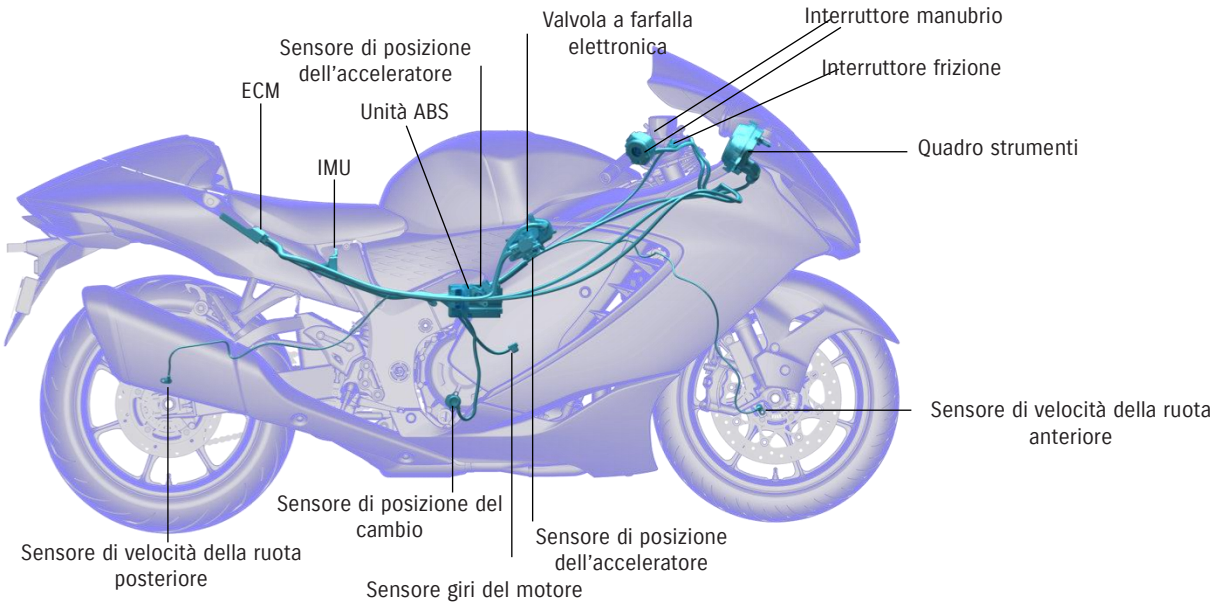
(4) Controllo del motore a velocità costanti

Active Speed Limiter NEW

Novità assoluta nell'industria delle moto, questo sistema estremamente pratico permette al pilota di impostare un limite di velocità che la moto non deve superare, così non dovrà più preoccuparsi dell'eccesso di velocità o del rischio di correre troppo. Il pilota può accelerare liberamente fino al limite impostato e decelerare normalmente rilasciando l'acceleratore. È possibile aggirare per un breve lasso di tempo questo limite con un rapido colpo di acceleratore, dopodiché si potrà accelerare oltre il limite impostato per sorpassare altri veicoli. Per disattivare completamente il sistema basterà premere l'apposito pulsante dopo aver rilasciato la manopola dell'acceleratore.

Diagramma



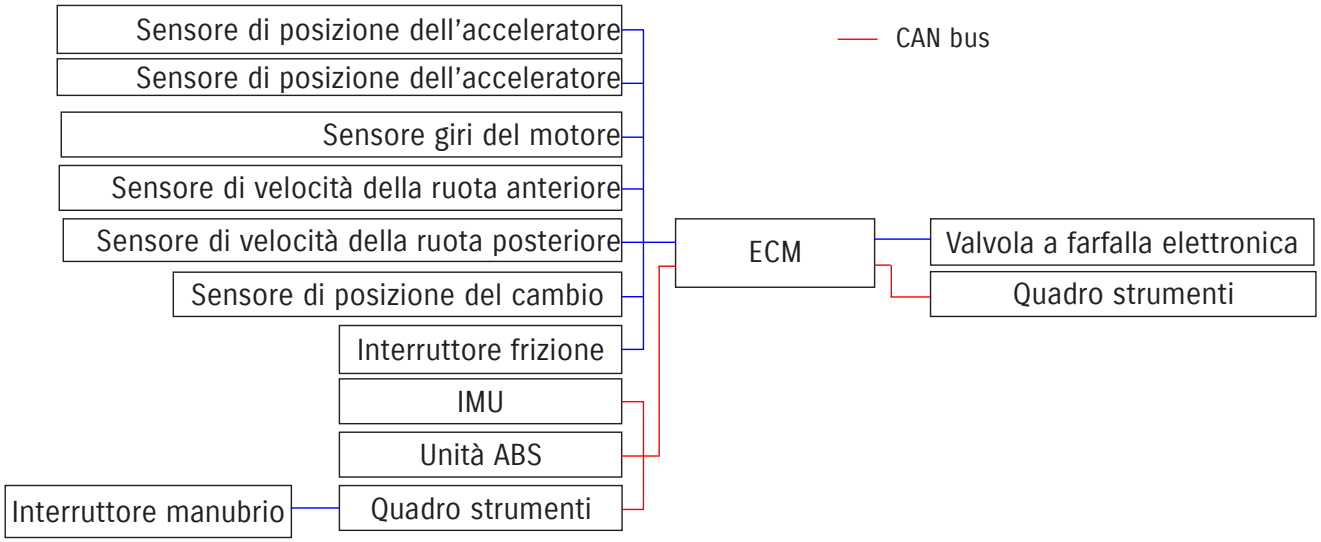


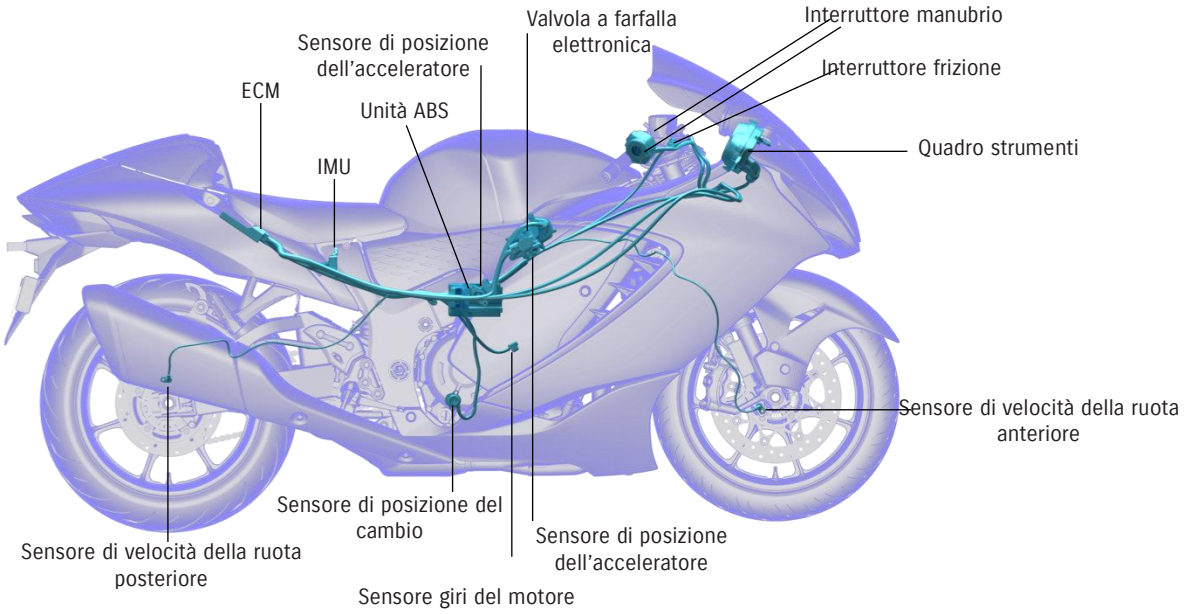
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Cruise Control System NEW

Strumento particolarmente comodo quando si viaggia a velocità costante in autostrada, il cruise control riduce l'affaticamento durante i viaggi più lunghi permettendo al guidatore di mantenere la velocità desiderata senza dover usare l'acceleratore. Le impostazioni correnti compaiono sul display LCD e la velocità può essere facilmente aumentata o diminuita usando il selettore (più/meno) sulla parte sinistra del manubrio. Il cruise control è utilizzabile a una velocità compresa tra 31km/h e 200km/h, a un regime compreso tra i 2000 e i 7000 giri e con la marcia innestata dalla seconda in su. Il sistema è dotato anche di un'utile funzione di ripresa della marcia che riattiva il cruise control e fa accelerare la moto per raggiungere l'ultima velocità impostata prima della disattivazione del sistema.

Diagramma



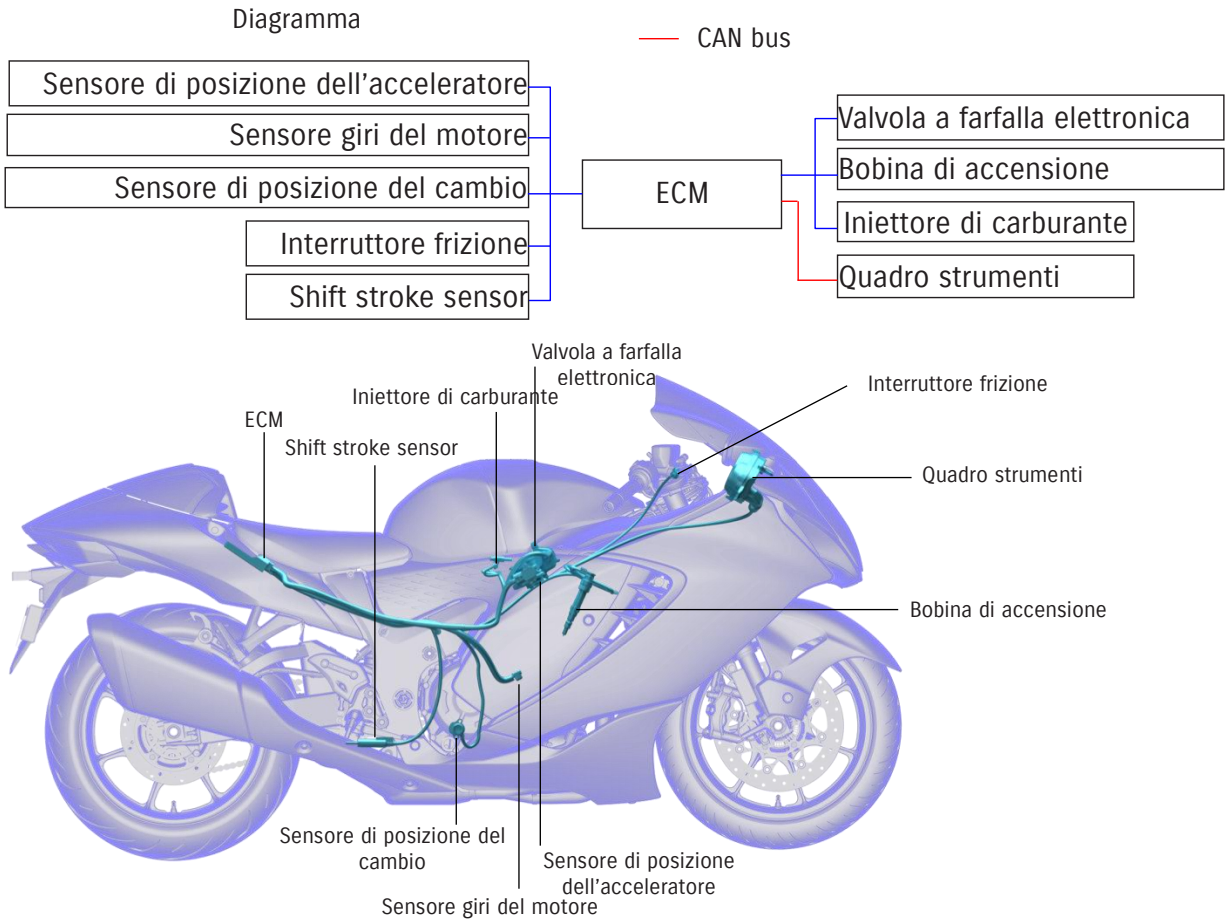


4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

(5) Controllo delle funzioni del motore

Cambio Quick-Shift-System bidirezionale (QS) NEW

Permette al pilota di aumentare o scalare la marcia più velocemente e più facilmente, senza dover usare la frizione o l'acceleratore. Il guidatore può scegliere tra due modalità: con la modalità 1 si ottiene una risposta più veloce per una guida sportiva, la modalità 2 garantisce invece una cambiata più delicata.
Per garantire la fluidità della cambiata quando questo sistema di cambio elettrico è attivo, il modulo ECM ritarda l'accensione durante l'accelerazione o quando la velocità è costante e apre la valvola a farfalla durante la decelerazione, provocando quindi un breve aumento dei giri motore durante la scalata (blip). Le prestazioni della nuova frizione assistita e antisaltellamento garantiscono al guidatore un passaggio ancora più fluido al rapporto più alto o più basso.



4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Suzuki Easy-Start-System NEW

Permette al guidatore di avviare la moto velocemente con la semplice pressione del pulsante di avviamento. Con questo sistema non è necessario azionare la leva della frizione se il cambio è in folle, e in più il motore di avviamento si disattiva automaticamente nel momento in cui il motore si accende.

Low RPM Assist NEW

Questo sistema aumenta in modo omogeneo i giri del motore nelle ripartenze da fermi o quando si procede a basse velocità, evitando così che il motore si spenga e contribuendo a migliorare il controllo e le manovre nel traffico urbano.

4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

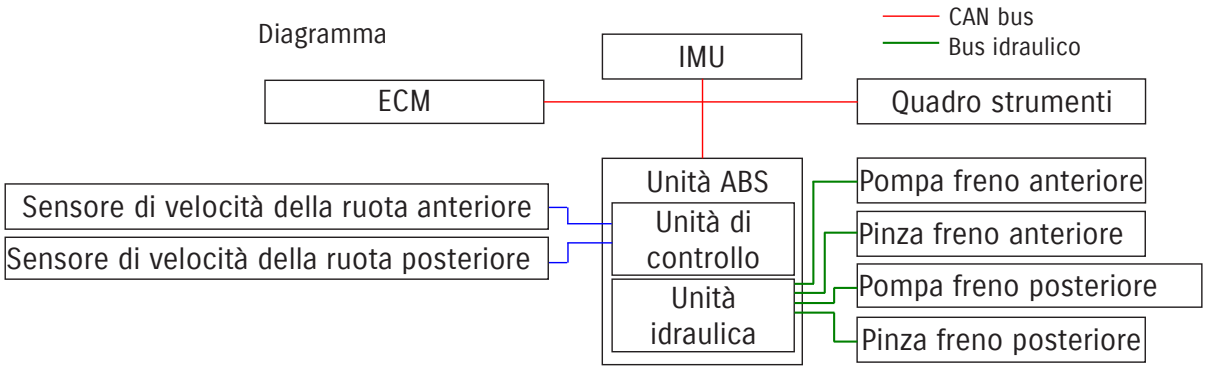
(6) Controllo della frenata

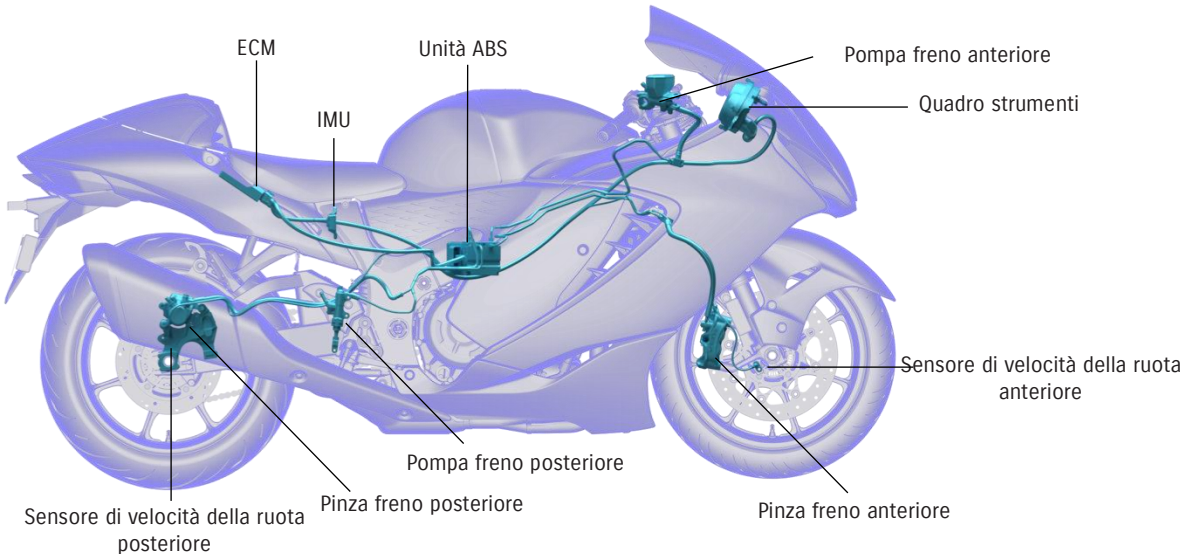
Combined Brake System NEW

Permette di fornire forza frenante anche ai freni posteriori semplicemente azionando la leva del freno anteriore, dando al guidatore una sensazione di maggiore sicurezza in frenata.

Motion Track Brake System NEW

Questo sistema aumenta la sensazione di controllo permettendo all'ABS di entrare in azione non soltanto quando la motocicletta procede in linea retta, ma anche quando si trova in fase di curva. Monitorando i dati ricevuti dai sensori di velocità della ruota anteriore e di quella posteriore e i dati sulla posizione del veicolo dalla piattaforma IMU, la centralina dell'unità ABS determina quando è necessario intervenire. In questi casi, l'unità idraulica dell'unità ABS controlla la pressione esercitata sul freno in risposta ai dati provenienti dai sensori della ruota anteriore e posteriore e dall'IMU. Riducendo l'impatto della forza frenante improvvisa, è meno probabile che la moto si impenni o perda aderenza, mantenendo invece il suo raggio di sterzata e l'angolo di piega per seguire al meglio la traiettoria che il pilota vuole percorrere in curva. Anche se il motociclista si spaventa e inchioda in curva, il sistema lo aiuta a mantenere la stabilità mentre la moto rallenta o si ferma.



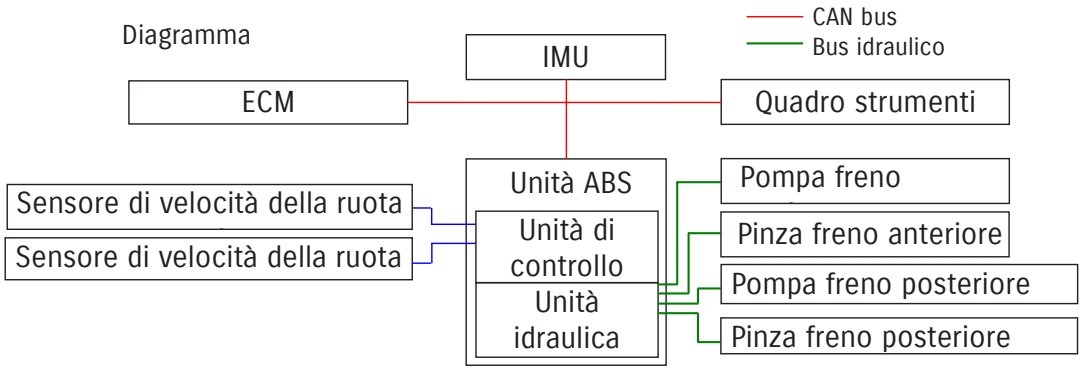


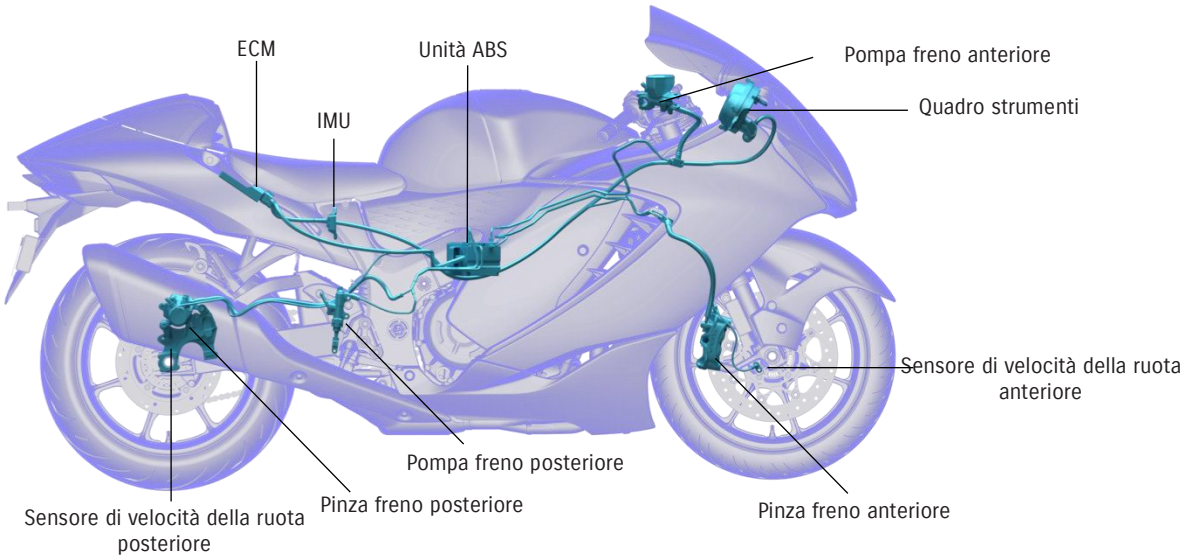
Nota: l'ABS non è progettato per ridurre lo spazio di frenata. Si prega di guidare sempre a una velocità sicura e adeguata alle condizioni climatiche, anche in curva.

4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Slope Dependent Control System NEW

Questo sistema previene il sollevamento della ruota posteriore durante la frenata quando il veicolo procede in discesa. L'unità ABS usa le informazioni ricevute dall'IMU per controllare la posizione della moto. Quando il guidatore aziona i freni, l'unità idraulica dell'ABS controlla che la pressione esercitata sul freno sia ottimale per l'angolo di inclinazione. Regolando continuamente il livello di controllo del sollevamento della ruota posteriore per adattarsi all'angolo della pendenza, il sistema aiuta a ottenere una frenata più stabile.

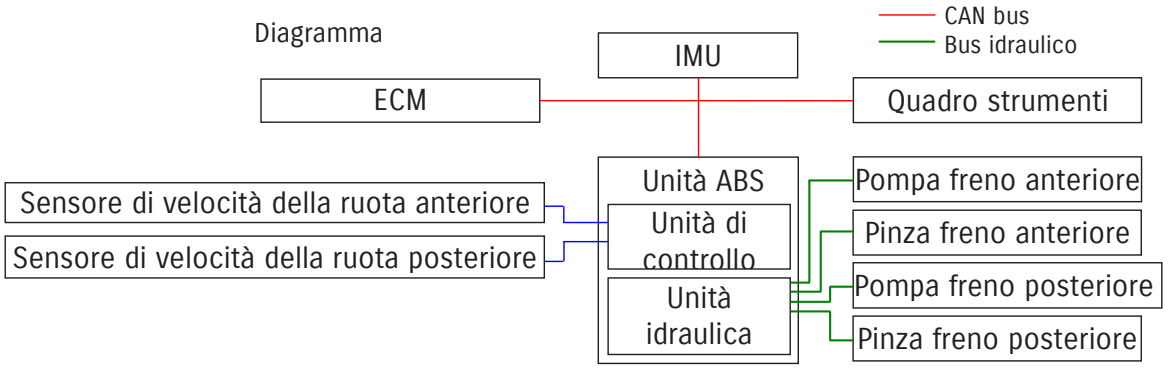


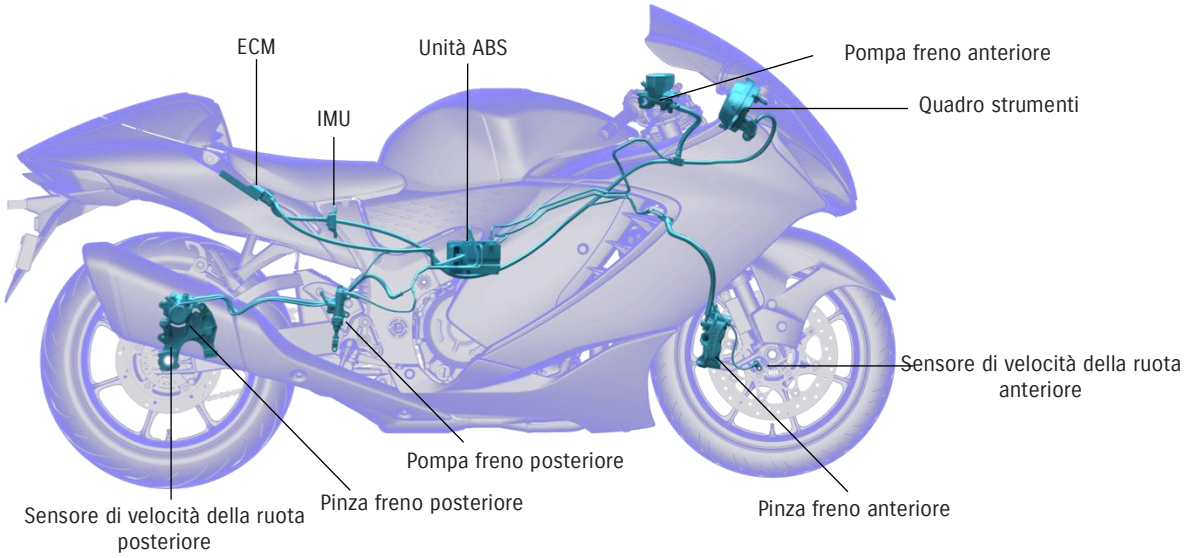


4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Hill Hold Control System NEW

Quando è attivo, questo sistema usa i dati provenienti dalla piattaforma IMU, che controlla continuamente la posizione della moto, in modo da poter attivare automaticamente i freni per 30 secondi quando la moto si ferma in salita, anche se il guidatore rilascia la leva o il pedale del freno. In questo modo il sistema assicura una ripartenza più fluida, senza doversi preoccupare che la moto torni indietro. Il sistema Hill Hold Control si disattiva premendo velocemente due volte la leva del freno anteriore o quando il guidatore inizia ad accelerare nelle ripartenze da fermi. Quando il sistema è attivo sul quadro strumenti si illumina una «H», quando è disattivo invece lampeggia.





Emergency Stop Signal NEW

Altra novità su una motocicletta Suzuki, quando si procede ad almeno 55km/h questo sistema fa lampeggiare rapidamente gli indicatori di direzione anteriori e posteriori per avvisare il veicolo che segue la moto se il motociclista frena improvvisamente.

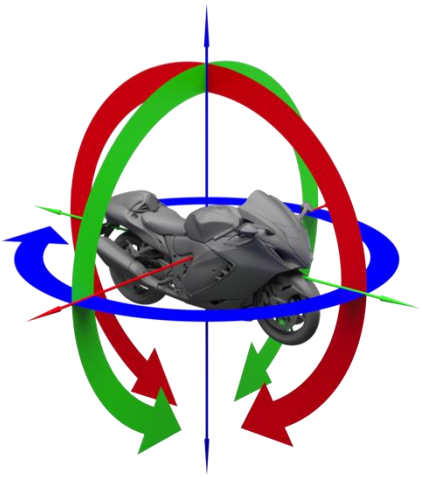
Nota: * Emergency Stop Signal non è disponibile nelle specifiche per il Nord America, l'India o il Canada.

4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Tecnologie di supporto

Piattaforma inerziale (IMU) NEW

Una tecnologia di supporto che aiuta a sfruttare i sistemi avanzati appena descritti è la nuova piattaforma IMU a 6 assi fornita da Bosch. Combinando gli accelerometri e i giroscopi in un'unica unità compatta, l'IMU misura la frequenza angolare e l'accelerazione per controllare costantemente i movimenti sugli assi di beccheggio, rollio e imbardata. I nuovi sistemi Motion Track Traction Control, antisollevamento, Active Speed Limiter, Cruise Control, Motion Track Brake, Slope Dependent Control e Hill Hold Control utilizzano i dati provenienti dal'IMU.



IMU / 6 assi, beccheggio, rollio, imbardata

IMU

Controller Area Network (CAN bus) NEW

La Hayabusa adotta un solido protocollo CAN bus che permette ai diversi sensori e microcontrollori di comunicare tra loro. Le sue potenzialità permettono l'inclusione di sistemi avanzati, come i sistemi SDMS-α, Motion Track Traction, antisollevamento, Cruise Control, Active Speed Limiter, Slope Dependent Control e Hill Hold Control.

Modulo di controllo del motore (ECM) NEW

Un nuovo modulo ECM dual-core a 32 bit fornisce una gestione del motore all'avanguardia che contribuisce al funzionamento e all'ottimizzazione di diversi sistemi di importanza cruciale.

ECM

4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM

Unità ABS NEW

La Hayabusa è equipaggiata con l'ultimo compatto sistema antibloccaggio (ABS) di Bosch. Lavorando insieme alla nuova piattaforma IMU, l'unità ABS è fondamentale per sistemi come il Motion Track Brake, lo Slope Dependent Control e l'Hill Hold Control.

Unità ABS

5. DESIGN DEL TELAIO

Introduzione

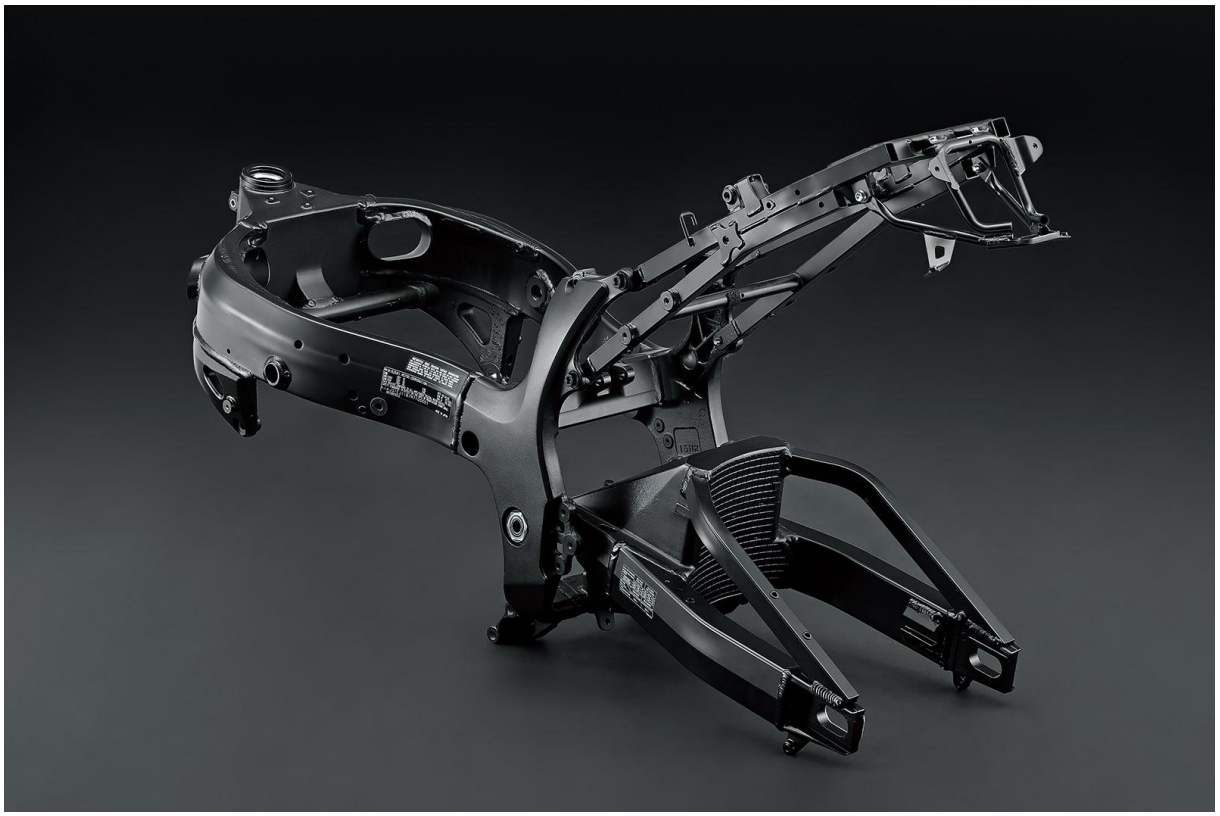
Lo sviluppo del telaio della nuova Hayabusa si è basato sui seguenti obiettivi di design.
1. Ottenere una maggiore stabilità durante la guida con una maggiore maneggevolezza.
2. Ottimizzare le prestazioni aerodinamiche e la protezione dal vento.
3. Migliorare le prestazioni e l'efficienza in frenata.

Il telaio della Hayabusa è stato progettato per dare al conducente una maggiore sensazione di fiducia con un appoggio sicuro, maneggevolezza e controlli affidabili, migliorando quindi l'esperienza di guida. Il risultato è una guida fluida e confortevole che assorbe ogni ostacolo presente sulla superficie stradale e che esegue esattamente gli ordini impartiti dal conducente. La Hayabusa trasferisce efficacemente al suolo la potenza del suo leggendario motore, e allo stesso tempo sfrutta ottimamente i suoi sistemi di controllo intelligenti per una maggiore efficacia in corsa e in frenata, sia in rettilineo che in curva.

5. DESIGN DEL TELAIO

Telaio a doppia trave in alluminio e forcellone

Il telaio a doppia trave in alluminio e il forcellone già collaudati della Hayabusa hanno delle sezioni in alluminio pressofuso e in alluminio estruso che danno il giusto livello di flessibilità e robustezza all'intera struttura rigida in lega. Nonostante il costo maggiore e la lavorazione impegnativa, le sezioni in alluminio estruso compensano lo sforzo fornendo l'equilibrio complessivo necessario per un veicolo dalle prestazioni di altissimo livello e che raggiunge la velocità massima di 299 km/h. Per questo motivo l'alluminio estruso è utilizzato anche nel telaio di molte supercar, e anche la Hayabusa ne sfrutta i vantaggi.
La nuova guida della sella, riprogettata nel quadro delle modifiche apportate allo stile della moto, si caratterizza per sezioni dei tubi più dritte e per un peso ridotto di 700grammi.



Telaio

5. DESIGN DEL TELAIO

Sospensioni ottimizzate per una guida più stabile e maneggevole

UPDATE

Le sospensioni anteriori e posteriori sono ottimizzate per eliminare ogni traccia di sovrasterzo alle basse velocità e per ottenere una guida stabile con una sensazione neutra a tutte le velocità. Insieme al baricentro basso, l'interasse allungato e i nuovi pneumatici della Hayabusa, contribuiscono a una migliore maneggevolezza e a una stabilità rassicurante in rettilineo anche ad alte velocità.

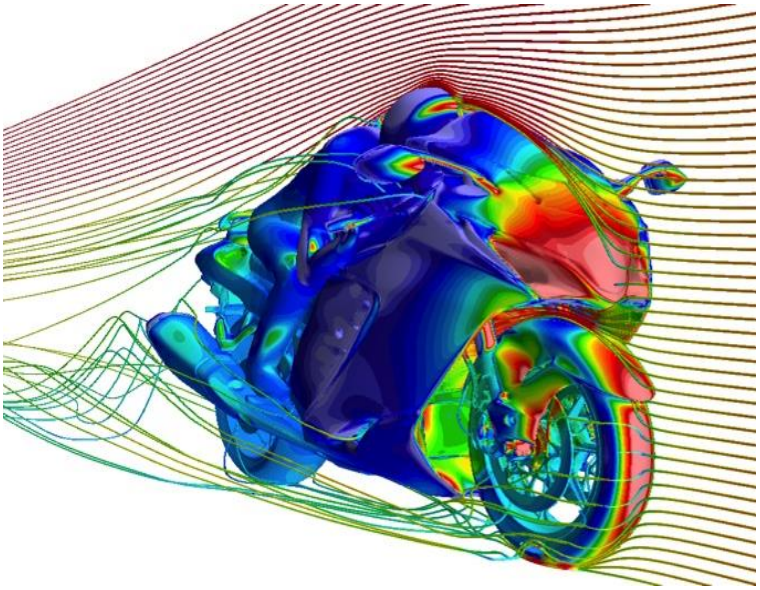
Nella parte anteriore è presente una versione aggiornata delle forcelle rovesciate KYB completamente regolabili della Hayabusa, con camere d'aria, rivestite con trattamento DLC, con diametro esterno di 43mm. La struttura interna è stata modificata per migliorare ulteriormente la capacità della forcella di assorbire tutte le sconnessioni della superficie stradale e assicurare una guida più uniforme e stabile con una tenuta ottimale. Analogamente, anche la struttura interna dell'ammortizzatore posteriore KYB completamente regolabile è stata rivista per contribuire all'ottimizzazione del comfort e della stabilità in rettilineo.

Sospensione anteriore

Ammortizzatore posteriore

5. DESIGN DEL TELAIO

Carrozzeria aerodinamica UPDATE



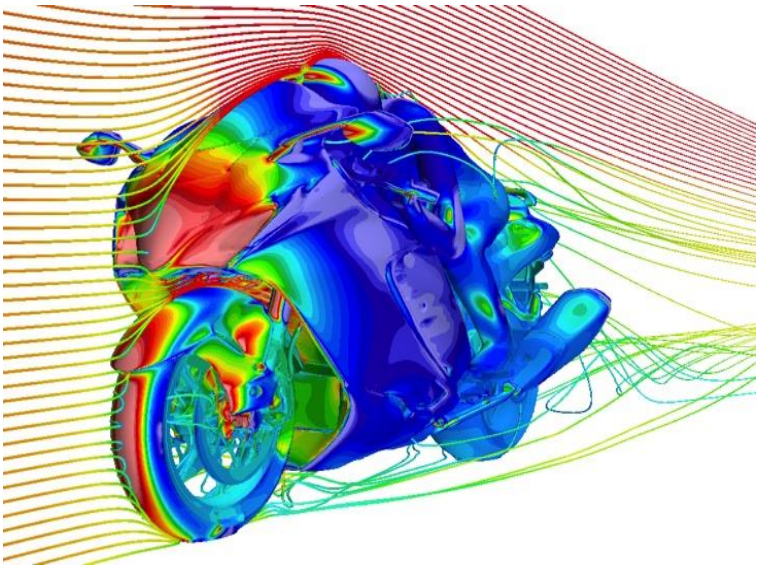


Grafico della distribuzione della pressione/distribuzione della velocità

5. DESIGN DEL TELAIO

Le prestazioni aerodinamiche sono fondamentali in una moto in grado di raggiungere una velocità massima di quasi 300 km/h. E le prestazioni di altissimo livello sono un obiettivo fondamentale per la Hayabusa. Gli ingegneri Suzuki hanno sfruttato pienamente tutte le potenzialità dei test nella galleria del vento, i più recenti strumenti di analisi CAE e il know-how accumulato negli anni per arrivare a ottenere uno dei migliori coefficienti di resistenza aerodinamica in una moto da strada a norma di legge. Anche se la priorità era il perfezionamento del design, la nuova Hayabusa ha ottenuto una drag area (CdA) pari a quella della generazione precedente. Questa caratteristica le permette di restare sul podio come una delle tre migliori moto da strada a norma di legge in termini di CdA, malgrado una sezione frontale relativamente grande. Così, pur conferendo un nuovo look più deciso e dallo stile moderno ed elegante alla nuova generazione, il design della Hayabusa resta fedele alla natura aerodinamica delle generazioni precedenti e in più apporta delle piccole migliorie alla portanza e alla stabilità ad alte velocità.
L'attenzione al dettaglio si nota anche negli elementi di design che migliorano le performance aerodinamiche, offrendo anche protezione dal vento per migliorare il comfort e ridurre l'affaticamento durante la guida. Per esempio, le modanature cromate a V sulla parte anteriore dei condotti dell'aria sulle carenature laterali creano un accento stilistico che va dal motore ai silenziatori e che esprime visivamente l'enorme quantità di potenza erogata dal motore, ma sono anche un componente funzionale che protegge dal vento le gambe del guidatore. Allo stesso modo, le parti nere in plastica che si estendono dai lati della carenatura superiore vicino al manubrio proteggono i gomiti e le nocche del guidatore. Un altro esempio è l'introduzione di un nuovissimo design degli specchietti e l'aggiunta di fori alle leve della frizione e del freno. Oltre a essere belli, questi fori contribuiscono alle prestazioni aerodinamiche e riducono la probabilità che la pressione del vento spinga la leva del freno.
Per una maggiore protezione dal vento, è disponibile anche un nuovo cupolino protettivo come accessorio originale, più alto di 38mm rispetto al cupolino di serie.

Nuova leva del freno

Il nuovo specchietto

Il nuovo cupolino protettivo

5. DESIGN DEL TELAIO

Pinze dei freni anteriori Brembo Stylema® abbinate a dischi dal diametro esterno di 320mm NEW

La Hayabusa adotta le pinze dei freni anteriori Brembo Stylema® di ultima generazione. Con un design più leggero, più compatto e con linee scolpite e curate fin nei minimi dettagli, queste nuove pinze dei freni aumentano l'afflusso dell'aria intorno alle pastiglie per un raffreddamento più rapido e una risposta immediata. Il diametro dei dischi anteriori è stato aumentato da 310mm a 320mm e un nuovo schema di forature è stato adottato per ottimizzare ulteriormente l'efficienza di raffreddamento.

Le nuove pinze dei freni

Il nuovo disco freno anteriore

5. DESIGN DEL TELAIO

I nuovi pneumatici offrono un'aderenza ancora migliore, nonché una maggiore manovrabilità e durabilità NEW

Suzuki ha collaborato per molti anni fianco a fianco con Bridgestone per lo sviluppo dei nuovi pneumatici BATTLAX HYPERSPORT S22, soprattutto per soddisfate i bisogni della Hayabusa. In ogni fase di questo processo continuo, Bridgestone ha ascoltato di volta in volta le critiche puntuali ma costruttive dei piloti di Suzuki addetti ai test per continuare a migliorare gli pneumatici. Il frutto di questo processo è un livello di prestazioni estremamente avanzato e uno pneumatico che offre vantaggi considerevoli. Realizzati con una nuova mescola e utilizzando una nuova struttura, questi pneumatici migliorano la tenuta su strada asciutta e le prestazioni su strada umida e bagnata, oltre a migliorare notevolmente l'agilità complessiva. La loro capacità di distinguersi in positivo rispetto ad altri pneumatici nella stabilità nei rettilinei e nella tenuta in curva offre a ogni guidatore un'esperienza di guida più entusiasmante e una maggiore sensazione di padronanza.

BATTLAX HYPERSPORT S22

I nuovi pneumatici

Il nuovo pneumatico anteriore

Il nuovo pneumatico posteriore

5. DESIGN DEL TELAIO

Attenzione per ogni dettaglio

- Il design più leggero e compatto dei silenziatori riduce il peso al posteriore di 2054grammi e in combinazione con il nuovo design della guida della sella, più leggera di 700grammi, contribuisce a spostare il peso in avanti e per arrivare a una distribuzione del peso 50:50 all'anteriore e al posteriore. UPDATE
- Il colore che i nuovi silenziatori assumono nel corso del tempo è influenzato direttamente dal modo in cui si guida la moto. In questo modo, ogni motociclista può dare alla sua Hayabusa un tocco personale e unico. UPDATE

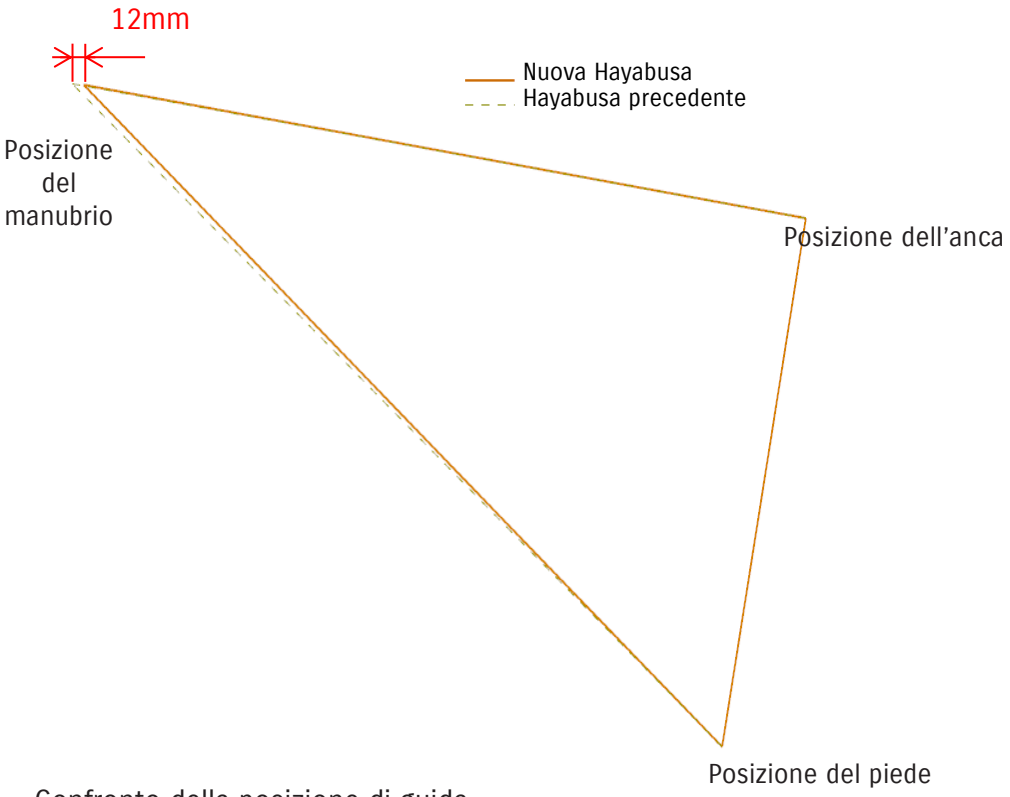
I nuovi silenziatori

- Il nuovo design del cerchio a 7 razze migliora la sensazione di aderenza e l'estetica della moto. NEW
- Il manubrio montato in posizione flottante aiuta a ridurre al minimo le vibrazioni, mentre il nuovo design gli conferisce un look più piacevole dal fascino lussuoso. UPDATE

Il nuovo manubrio

5. DESIGN DEL TELAIO

- La nuova posizione del manubrio, montato 12 mm più vicino al guidatore, migliora notevolmente il comfort e riduce l'affaticamento, soprattutto nei viaggi o quando si passa molto tempo alla guida. Queste modifiche migliorano anche la manovrabilità, specialmente quando si adotta una guida sportiva, dando al motociclista un miglior feedback sull'aderenza dello pneumatico anteriore, offrendo supporto alla postura del motociclista per migliorare la stabilità in frenata e garantendo una maggiore libertà di movimento in curva. UPDATE



Confronto della posizione di guida

- Il maniglione posteriore è bello da vedere e ha un design ergonomico che rende la presa più semplice. UPDATE

Il nuovo maniglione posteriore

6. PROGETTAZIONE STILISTICA

Idea di design:

«La belva elegante»

Lo stile unico della Hayabusa e la sua straordinaria silhouette aerodinamica l'hanno resa immediatamente riconoscibile sin dall'arrivo della prima generazione nel 1999. Lunga, imponente e col baricentro basso: una belva maestosa, il cui aspetto esprime potenza, prestazioni, padronanza e intelligenza in ogni dettaglio. Proprio come il falco pellegrino giapponese di cui la Hayabusa porta il nome.
La nuova generazione è la degna erede delle generazioni precedenti e si fa portatrice del loro DNA nel presente e anche nel futuro. Il look rinnovato, frutto del duro lavoro del team di designer di Suzuki, introduce delle linee più nette con uno stile deciso e moderno che trasmette ricercatezza e prestazioni di alto livello. Per ottenere questo risultato, hanno unito con maestria elementi di trame, colori e design per esprimere visivamente le infinite possibilità offerte dalla potenza del motore e dalla manovrabilità garantita da sistemi elettronici all'avanguardia. Il risultato complessivo è un aspetto di altissima qualità e di lusso combinato con l'aspetto imponente di un feroce rapace.

Sketsch Design

6. PROGETTAZIONE STILISTICA

Aspetto aggressivo NEW

Molti sforzi sono stati profusi nella progettazione di silenziatori più leggeri e compatti che dai tubi di scarico si estendono verso l'alto. Oltre ad alleggerire visivamente la parte posteriore della moto, creano un effetto visivo proiettato in avanti e, in combinazione con il design slanciato del codino, enfatizzano ancora di più il carattere aggressivo della Hayabusa e il desiderio di eccellere. I nuovi gruppi ottici posteriori a LED ampi e dalle linee nette aggiungono un senso di pulizia e fascino al nuovo look deciso del codino.

Look moderno e ancora più lussuoso NEW

Da ogni angolazione e in ogni dettaglio, le linee più nette e decise del design creano un aspetto fascinoso, moderno e deciso che attirerà gli sguardi al passaggio della Hayabusa. Le linee aggiunte e la carrozzeria che si inserisce perfettamente tra le carenature, dalla carena e dal serbatoio del carburante fino al codino, contribuiscono a conferire un aspetto di maggiore qualità e lusso. Il nuovo design deciso e squadrato degli specchietti ne è un ulteriore esempio.

Un design frontale completamente rinnovato NEW

Anche i gruppi ottici a sviluppo verticale della Hayabusa danno il loro contributo al nuovo stile intenzionalmente più imponente e deciso. In ogni caso, per il design della nuova generazione si è scelto uno stile più compatto e spigoloso che si abbina perfettamente ai grandi condotti d'aspirazione Suzuki Ram Air Direct (SRAD) e si fonde armoniosamente con le linee più strette della parte inferiore del cupolino protettivo. Le parti nere inserite nell'alloggiamento aggiungono portano una ventata di novità e rendono il gruppo ottico meno vistoso. Le nuove luci di posizione con indicatori di direzione integrati fiancheggiano i condotti di aspirazione e tracciano un'unica linea verticale pulita che scorre all'indietro lungo la carena ed elimina le sporgenze frutto degli indicatori di direzione nella generazione precedente.

6. PROGETTAZIONE STILISTICA

Il colore come espressione visiva del potenziale NEW

L'idea alla base delle colorazioni ha l'obiettivo di evidenziare la percezione visiva del potenziale inespresso. Per esempio, gli accenti del colore secondario nello schema cromatico a due toni. Gli accenti di colore rappresentano il flusso dell'aria che scivola fluidamente lungo le forme aerodinamiche della Hayabusa avvolgendo il guidatore.
Un altro esempio sono le modanature cromate a V sulle carenature laterali, orientate in modo da formare la punta di una freccia rivolta in avanti per aggiungere una nota di carattere che va dalla parte superiore del motore fino ad arrivare in basso, ai silenziatori. Questi accenti comunicano la capacità del motore di grande cilindrata (1.340cm^3) di fornire la massima potenza possibile e di garantire le migliori prestazioni in termini di velocità.

Bozza rappresentazione

6. PROGETTAZIONE STILISTICA

Tre tinte bicolori della carrozzeria NEW

Glass Sparkle Black/Candy Burnt Gold: i dettagli color oro danno un aspetto incisivo e aggiungono un tocco di lusso. Il contrasto prodotto da accenti oro su sfondo nero richiama la celebre tecnica di laccatura giapponese.
Metallic Matte Sword Silver/Candy Daring Red: un abile uso degli accenti rossi esprime visivamente la potenza nascosta. L'argento richiama un'immagine futuristica ed esprime intelligenza.
Pearl Brilliant White/Metallic Matte Stellar Blue: il bianco, con l'aggiunta del blu come colore secondario, rappresenta lo spirito di Suzuki.

Logo Hayabusa NEW

Il design del logo «Hayabusa» e di quello in kanji («隼») sono stati rivisti per evocare con maggior forza un'immagine di velocità e raffinatezza. Entrambi i logo hanno dei tratti più decisi e stilizzati, il logo in caratteri europei si caratterizza per una lunga linea che attraversa l'«H» e dona al logo un senso di velocità.

隼 Hayabusa

La nuova chiave

Il nuovo logo «隼»

Il nuovo logo «Hayabusa»

In aggiunta al grande logo sui lati della carena, delle versioni più piccole del logo in kanji caratterizzano la cornice nera sopra gli abbaglianti del faro anteriore, la parte anteriore della carenatura del sedile posteriore (accessorio originale) e anche il display TFT LCD, con un'animazione al momento dell'avvio.
Gruppi di linee a forma di V, ispirate al piumaggio del collo del falco pellegrino, impreziosiscono il rivestimento nero sotto il serbatoio, l'area davanti ai condotti di aspirazione sulla carena, e le pedane.

Il nuovo logo «隼» sul faro anteriorel design delle

nuove linee a forma di V

7. DISPOSITIVI ELETTRICI

Quadro strumenti NEW

I motociclisti amano le funzionalità straordinarie e il layout familiare del quadro strumenti immediatamente riconoscibile della Hayabusa, che ora è ulteriormente impreziosito da un gran numero di accenti di design inseriti sapientemente per creare un nuovo look moderno e per dare ancora più risalto alle sue funzionalità intelligenti.

Il contagiri analogico e il tachimetro di grandi dimensioni hanno ora un aspetto rinnovato e ancora più gradevole, con numeri più grandi e visibili che ne migliorano la leggibilità. I numeri e la scala graduata in rilievo intorno a ogni indicatore hanno una retroilluminazione a LED, in modo da renderne la lettura più intuitiva e veloce sia di giorno che di notte. Il tema degli accenti color oro si estende a tutta la zona del cockpit, gli indicatori analogici del livello di carburante e della temperatura del liquido di raffreddamento ai lati degli altri quadranti sono incorniciati da una linea color oro, così come le informazioni relative a SDMS e Active Data sul display TFT LCD.

Una nuova caratteristica di spicco è il display TFT LCD montato al centro, tra i due indicatori principali. Qui sono visualizzate le impostazioni in uso dei sistemi SDMS-α o un display Active Data che mostra l'angolo di piega (con funzione «peak-hold»), la pressione del freno anteriore e posteriore, il tasso di accelerazione in avanti / in retromarcia e la posizione attuale dell'acceleratore. Il display mostra anche l'orologio, la posizione del cambio, l'odometro, il contachilometri parziale, la temperatura ambiente, il consumo attuale di carburante, l'autonomia residua, il tempo totale del viaggio, il consumo medio di carburante e il voltmetro. I LED posizionati negli angoli superiori e inferiori del display LCD includono la spia di folle, le spie degli indicatori di direzione, la spia degli abbaglianti, la spia di avviso di bassa pressione dell'olio, l'indicatore del TC (Traction Control), la spia di malfunzionamento (MIL), la spia principale di avviso e l'indicatore dell'ABS. In più, una spia della temperatura del liquido di raffreddamento del motore a LED si trova nell'angolo in alto a destra dell'indicatore analogico del liquido di raffreddamento e c'è una spia del carburante nell'angolo in alto a sinistra dell'indicatore analogico del livello del carburante. Un sensore di luminosità ambientale regola automaticamente il livello di luminosità del quadro strumenti in base alle condizioni del momento, ma il guidatore può anche optare per la regolazione manuale.

Un dettaglio in più del display LCD è una breve animazione del kanji di Hayabusa che parte quando si gira la chiave di accensione. Questa animazione dinamica è gradevole alla vista e contribuisce a creare attesa per l'esperienza di guida. Prima di spegnersi, lo schermo riproduce anche una seconda animazione, stavolta con il logo Suzuki.

*Nell'immagine tutte le spie e tutti gli indicatori sono illuminati a scopo illustrativo.

7. DISPOSITIVI ELETTRICI

Il display SDMS-α*

Il display Active Data*

*Nell'immagine tutte le spie e tutti gli indicatori sono illuminati a scopo illustrativo.

7. DISPOSITIVI ELETTRICI

Illuminazione altamente funzionale e dal design accattivante

Il faro multi-LED NEW

Gli abbaglianti e gli anabbaglianti del faro anteriore sono entrambi a LED e forniscono un'illuminazione chiara, contribuendo a rendere la Hayabusa ben visibile di notte, per i pedoni e per gli altri veicoli.
Il design a sviluppo verticale crea un look completamente nuovo con il suo aspetto imponente e deciso ma al contempo molto gradevole. L'attenzione dedicata a ottenere un aspetto distintivo si estende in ogni dettaglio. I due LED superiori e inferiori per gli anabbaglianti sono stati montati negli angoli del faro. Il fascio di luce che emettono attraversa un pannello riflettente e riempie il gruppo ottico con una luce gradevole. Per dare eleganza a tutto il gruppo ottico sono stati inseriti parti di colore nero che rendono lo stile ancora più raffinato, oltre al kanji di Hayabusa sulla parte superiore della carenatura nera, posta sopra gli anabbaglianti.

Luci di posizione con indicatori di direzione integrati NEW

Un nuovo design al suo debutto su una motocicletta Suzuki integra le luci di posizione a LED e gli indicatori di direzione in gruppi ottici individuali disposti ordinatamente sui lati esterni dei grandi condotti d'aspirazione SRAD. Uno schema di illuminazione usa luci bianche per le luci di posizione con gli indicatori di direzione che, quando accesi, lampeggiano con una luce arancione, creando un effetto complessivo unico che sottolinea la sensazione di un'esperienza di guida di alto livello.

Nota: non disponibile nelle specifiche per l'India.

Le nuove luci di posizione

I nuovi indicatori di direzione

7. DISPOSITIVI ELETTRICI

Gruppi ottici posteriori a LED NEW

Il nuovo stile deciso del faro posteriore a LED e degli indicatori di direzione posteriori crea un'unica linea lunga e netta che attraversa orizzontalmente la parte inferiore del codino. I fari posteriori combinati di destra e di sinistra ospitano la luce posteriore/del freno e gli indicatori di direzione, con una lente trasparente sul faro posteriore e una lente chiara e opaca a coprire l'area degli indicatori di direzione.

Design ergonomico degli interruttori sul manubrio NEW

Gli interruttori sul manubrio sono disposti in modo da massimizzare la facilità d'uso e l'efficienza. L'interruttore mode/set sulla parte sinistra del manubrio controlla diverse impostazioni del Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S), compreso il cruise control. Un unico interruttore aggiunto sulla parte destra del manubrio attiva il cruise control.

Il nuovo interruttore sulla parte sinistra del manubrio

Il nuovo interruttore sulla parte destra del manubrio

8. ACCESSORI ORIGINALI

La linea di accessori originali Suzuki permette a ogni motociclista di personalizzare la propria Hayabusa per esprimere al meglio la propria personalità.

1 Cupolino da viaggio

2 Carenatura sedile posteriore

3 Colore della sella

4 Manopola riscaldata

5 Tappo d'olio

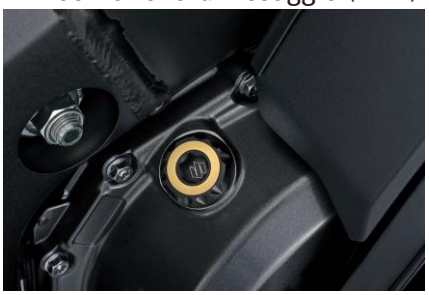
6 Borsa per serbatoio con anello di fissaggio (large)

8. ACCESSORI ORIGINALI

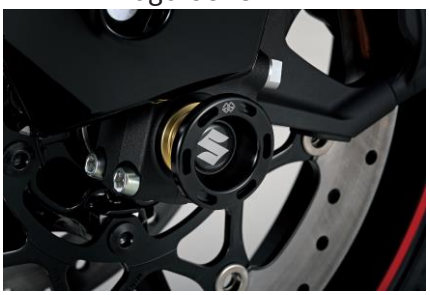
7 Borsa per serbatoio con anello di fissaggio (small)

8 Adesivi per cerchi con logo SUZUKI

9 Tappo per valvola pneumatico



10 Tappo serbatoio dell'olio (in alluminio)



11 Cursore dell'asse anteriore

12 Tendicatena in alluminio

13 Billetta leva del freno

14 Billetta leva della frizione

15 Copertura per lo specchietto carbon look

8. ACCESSORI ORIGINALI

16 Gancio portabagagli

17 Paraserbatoio Hayabusa

18 Adesivo Hayabusa per cerchi

19 Adesivo protettivo tappo serbatoio

20 Silenziatore slip on Hayabusa di Akrapovič

Nota: SUZUKI MOTOR CORPORATION si riserva di apportare miglioramenti, modificare il design o di sospendere la produzione degli accessori autentici Suzuki in qualsiasi momento e senza preavviso. Alcuni accessori originali Suzuki potrebbero non essere compatibili con gli standard o con i requisiti normativi locali. Per maggiori dettagli al momento dell'ordine vi preghiamo di rivolgervi al vostro CONCESSIONARIO AUTORIZZATO SUZUKI di zona.

9. GAMMA DI COLORI

B5L (Glass Sparkle Black/Candy Burnt Gold)

B5M (Metallic Mat Sword Silver/Candy Daring Red)

B5N (Pearl Brilliant White/Metallic Matte Stellar Blue)

Nell'immagine è presente un accessorio non di serie.

10. DATI TECNICI

Lunghezza totale		2 180mm
Larghezza totale		735mm
Altezza totale		1165 mm
Interasse		1480mm
Altezza da terra		125mm
Altezza sella		800 mm
Peso in ordine di marcia		266 kg
Motore		A quattro tempi, raffreddato a liquido,
Alesaggio x corsa		81.0 mm × 65.0 mm
Cilindrata		1.340cm^3
Rapporto di compressione		12.5:1
Sistema di alimentazione		Iniezione a carburante
Sistema di avviamento		Elettrico
Sistema di lubrificazione		A carter umido
Trasmissione		Sempre in presa, 6 marce
Sospensione	Anteriore	Telescopica invertita, molle elicoidali,
	Posteriore	A bracci, molle elicoidali, smorzamento a
Angolo cannotto / avancorsa		23°00’/90mm
Freni	Anteriore	Brembo Stylema®, 4 pistoni, doppio disco, con ABS
	Posteriore	Nissin, 1 pistone, disco singolo, con ABS
Pneumatici	Anteriore	120/70ZR17M/C (58W), senza camera
	Posteriore	190/50ZR17M/C (73W), senza camera
Sistema di accensione		Accensione elettronica (a transistor)
Capacità serbatoio		20,0L