



Way of Life!





Sin dal suo esordio avvenuto 10 anni fa, la GSX-R1000 è stata sinonimo del concetto di far propria la pista.

Il dominio mondiale della GSX-R1000 nella sua categoria, sia nell'utilizzo quotidiano, sia di quello in pista, le ha consentito di ricevere il titolo di "Top Performer" diventando simbolo del marchio Suzuki.

I tecnici Suzuki con passione, fantasia e determinazione continuano a ricercare soluzioni vincenti, trovando nuovi modi per ridurre il peso, aumentare la potenza, migliorare la maneggevolezza e il controllo del pilota sulla moto.

Il 2012 non fa eccezione.

I recenti progressi tecnologici nella realizzazione dei motori permettono di aumentare le prestazioni riducendo al tempo stesso i consumi. Miglioramenti nella realizzazione del telaio assicurano un controllo e una performance sempre maggiori, mentre i perfezionamenti dal lato stilistico si affiancano ai progressi raggiunti nell'ambito delle prestazioni e della maneggevolezza.

La GSX-R1000 rimane l'unica e inimitabile "Padrona della pista"



A motorcyclist wearing a white helmet with the 'Aral' logo is riding a blue and white motorcycle on a racetrack. The motorcycle's headlights are on, and the rider is leaning forward. The background shows a blurred grandstand and a clear blue sky. The text 'Padrona della pista' is overlaid on the right side of the image.

Padrona della pista



La più rapida ad evolvere

La rapida evoluzione è la caratteristica principale del motore della GSX-R1000. E il 2012 porta un ulteriore miglioramento in questo campo.

Riaffermando il concetto fondamentale di "Top Performer" sono stati apportati miglioramenti alla risposta all'apertura del gas, alla potenza, all'accelerazione ai medi regimi del motore e ai consumi di carburante.

Motore 4 tempi, 4 cilindri, raffreddato a liquido



Il motore da 999 cm³ della GSX-R1000 2012 è la giusta combinazione di design, performance ed efficienza nei consumi con tutte le caratteristiche fondamentali che hanno reso la GSX-R una leggenda.

I benefici chiave comprendono una migliore risposta in fase d'apertura del gas, migliore potenza e accelerazione ai medi regimi, e una riduzione dei consumi di circa l'8% (consumi misurati da Suzuki con il test WMTC)*.

La modifica più evidente è il passaggio da un doppio terminale di scarico ad uno singolo. Come nelle precedenti versioni il terminale di scarico è in titanio per contenere il peso. Lo scarico 4-2-1 realizzato in acciaio inossidabile ha uno spessore ridotto a garanzia di una maggiore leggerezza. Il catalizzatore ha un numero di celle superiore rispetto al modello precedente per un controllo delle emissioni senza compromessi.

L'intero sistema di scarico è complessivamente più leggero di 2 kg rispetto a quello della versione precedente. La nuova configurazione del sistema di scarico e la riduzione di peso dei pistoni hanno inoltre migliorato l'erogazione della potenza ai medi regimi, confermando la medesima velocità massima, con una più rapida accelerazione.

Tutto questo ha garantito migliore agilità e maneggevolezza, offrendo un miglior controllo nei cambi di direzione, in modo da fornire più elevate performance in pista.

Le migliorie al propulsore iniziano dai pistoni. Per realizzare pistoni più leggeri senza compromettere la loro resistenza e durata, Suzuki si è basata sull'esperienza, le analisi e le tecniche utilizzate nello sviluppo dei motori della MotoGP.

E' stato ottimizzato il profilo del mantello, il cielo del pistone e l'alloggiamento dello spinotto. Questi interventi hanno reso possibile una diminuzione di peso dei pistoni dell'11%. Le impronte delle valvole dei pistoni sono meglio strutturate per contribuire ad una migliore efficienza di combustione. I benefici ottenuti da queste modifiche si traducono in una coppia più elevata e una pronta accelerazione ai regimi medio-bassi, riducendo al contempo i consumi di carburante. Il trattamento al carburo di silicio (SCEM) dei cilindri, oltre a ridurre gli attriti e aumentare di conseguenza la scorrevolezza permette una maggior dissipazione del calore e una maggior durata.

I fori di ventilazione di forma pentagonale nei lati di ogni canna dei cilindri disegnano un'area più vasta rispetto ai precedenti di forma rettangolare, questo consente di ridurre al minimo l'effetto pompa dovuto alla resistenza dell'aria e alla pressione interna al carter rispetto al movimento discendente del pistone.

Anche in questo caso i benefici immediati sono una coppia e un'accelerazione migliorate ai bassi e medi regimi, una più pronta risposta all'apertura del gas e un minor consumo di carburante.

L'alleggerimento di 2,5 gr per ogni singolo bicchierino valvola, grazie all'impiego di materiali più sottili, ha consentito di ridurre la massa inerziale ottimizzando la curva d'innalzamento della valvola stessa. Sono state utilizzate le tecnologie derivate dalla MotoGP per rivedere i profili dell'asse a camma di scarico come anche gli incroci delle valvole (cioè il periodo in cui le valvole di aspirazione e scarico sono entrambe aperte), aumentando così le prestazioni del motore nell'uso in pista.

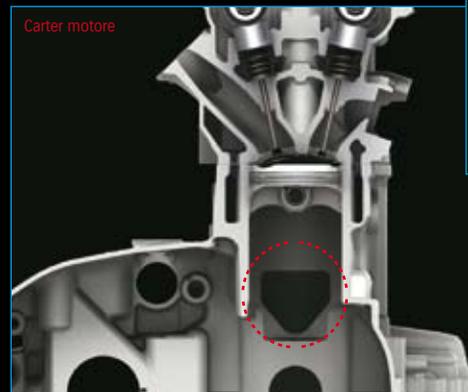
Suzuki ha adottato tecnologie ed esperienza accumulata nelle corse anche per lo sviluppo del motore. L'alesaggio di 74,5 mm e la corsa di 53,7 mm permettono un miglioramento complessivo delle prestazioni. La nuova forma della camera di combustione e l'aumento del rapporto di compressione (da 12.8:1 a 12.9:1) incrementano le prestazioni ai bassi/medi regimi e la curva di coppia. Le valvole di aspirazione sono da 31 mm mentre quelle di scarico da 25 mm.

Migliore risposta in accelerazione e consumi

Terminale di scarico



Carter motore



Albero a gomito e pistoni





Tre setting di guida selezionabili

L'ampio radiatore a forma trapezoidale sviluppato per le moto da gara aiuta a mantenere costante la temperatura del motore, il che si traduce in una migliore combustione e in una costante erogazione di potenza, permettendo al contempo un design più stretto della moto e maggiore aerodinamicità. Anche il radiatore dell'olio è di forma trapezoidale al posto della classica forma rettangolare permettendo una carena inferiore più filante.

Il sistema S-DMS (Suzuki Drive Mode Selector) consente di scegliere tra tre diverse mappature che regolano la potenza del motore a seconda delle preferenze del pilota o dalle diverse condizioni di guida.

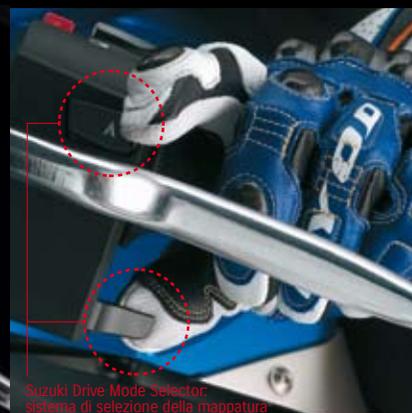
Tramite la semplice pressione di due pulsanti, posizionati sul semimanubrio di sinistra si può passare da una mappatura all'altra. Le mappature sono identificate sul quadro strumenti con le lettere "A", "B" e "C".

La mappatura "A" risponde con una generosa erogazione del gas alle accelerazioni, offrendo il massimo della potenza. La mappatura "B" produce un'accelerazione abbastanza morbida fino a metà dell'apertura completa del gas. La mappatura "C" produce una risposta relativamente morbida dell'acceleratore per tutta la durata di apertura del gas, riducendo la potenza del motore.

Grazie a questo sistema il pilota può cambiare mappatura a seconda del tracciato e delle condizioni di guida. Il pilota può decidere se utilizzare le diverse mappature secondo la tipologia del circuito: una per i circuiti più veloci, un'altra per quelli più stretti e "guidati". Allo stesso modo, nella guida di tutti i giorni, si può scegliere la mappatura ottimale in base alle condizioni atmosferiche.



La foto è modificata per mostrare tutte le spie accese sul quadro strumenti.



Suzuki Drive Mode Selector: sistema di selezione della mappatura

In strada il pilota può modificare la mappatura secondo il proprio stile di guida. Ad esempio un pilota potrà scegliere una mappatura per tragitti stretti e tortuosi e un'altra per strade dritte e veloci.

Anche in questo caso i benefici immediati sono una coppia e un'accelerazione migliorate ai bassi e medi regimi, una più pronta risposta all'apertura del gas e un minor consumo di carburante.



Il modulo di controllo del motore (ECM) assicura una gestione del propulsore allo stato dell'arte e dispone ora di un'impostazione ottimizzata che massimizza i vantaggi della configurazione con silenziatore singolo.

Una delle tecnologie più importanti controllate dalla ECM è il sistema SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve) introdotto fin dalla prima versione della GSX-R1000.

Il sistema SDTV consiste nella doppia farfalla (una primaria e una secondaria) sul corpo farfallato. La valvola primaria è controllata direttamente dal pilota tramite la manopola del gas, mentre la valvola secondaria è controllata direttamente dalla ECM. Nel momento in cui il pilota apre e chiude la valvola primaria, la ECM legge la posizione d'apertura del gas, il numero dei giri del motore e la marcia inserita regolando di conseguenza la valvola secondaria in modo da garantire la giusta combinazione d'aria/benzina ad ogni regime del motore.

La ECM migliora l'efficienza di combustione, rende più lineare e fluida la risposta all'apertura del gas e migliora la coppia ai regimi medio/bassi.

La benzina è iniettata tramite 8 iniettori a 12 fori. Questo ottimizza la polverizzazione del carburante in ogni condizione. L'iniettore secondario incrementa il flusso di carburante a velocità sostenute e in condizioni di carico elevato.

La quantità di combustibile utilizzata in ciascun iniettore primario è calcolata dalla ECM in base al numero di giri motore, alla pressione dell'aria aspirata e alla posizione dell'acceleratore. La quantità di combustibile per l'iniettore secondario è sempre controllato dalla ECM in base al numero di giri del motore e alla posizione della valvola a farfalla.

La ECM controlla e gestisce il regime di minimo tramite la valvola ISC (Idle Speed Control) migliorando l'avviamento a freddo, riducendo le emissioni e stabilizzando il motore nelle condizioni di minimo regolando automaticamente il flusso d'aria in base alla temperatura del liquido di raffreddamento.

La ECM controlla l'accensione e l'anticipo secondo una mappatura 3D. I tempi di accensione sono così più efficienti e puntuali. Le candele all'iridio producono una scintilla e un fronte di fiamma ottimale per una migliore combustione.

Il sistema SET (Suzuki Exhaust Tuning) è composto da una valvola a farfalla servo-controllata situata nello scarico che serve a massimizzare la coppia a tutti i regimi e in ogni condizione di funzionamento, ottimizzando il sistema di scarico a seconda dei giri del motore, della marcia inserita e della posizione dell'acceleratore. La marmitta incorpora anche un sensore ossigeno (sonda lambda). La ECM utilizza i dati provenienti dal sensore per regolare l'iniezione del carburante per una combustione più pulita e minori emissioni. Il catalizzatore riduce ulteriormente le emissioni di idrocarburi incombusti (HC), monossido di carbonio (CO) e ossidi di azoto (NOx).

Il sistema di controllo PAIR Suzuki immette direttamente aria fresca dalla scatola del filtro aria ai condotti di scarico. L'aria viene convogliata tramite una valvola controllata dal modulo ECM in base alla posizione della farfalla e ai giri del motore. Il sistema è uguale a quelle del modello precedente.

Gestione digitale del motore avanzata e controllo delle emissioni





Il controllo è potenza

La GSX-R1000 si differenzia dalle altre moto non solo per il potente motore. La caratteristica principale è l'integrazione totale di ogni elemento della moto per favorire una connessione immediata tra pilota e moto. Grazie al bilanciamento della moto e alla possibilità di un controllo assoluto e preciso, il pilota potrà sfruttare al massimo tutte le qualità vincenti della GSX-R1000.



Il telaio della GSX-R1000 2012 rappresenta un'ulteriore evoluzione che garantisce il controllo della moto in curva e in frenata; migliorie che permettono al pilota un controllo ancora maggiore del mezzo sfruttando pienamente le sue potenzialità.

Il telaio conserva tutte le caratteristiche fondamentali che hanno da sempre reso leggendaria la GSX-R1000: telaio a doppia trave in lega d'alluminio con sole cinque sezioni saldate e un forcellone sempre in lega d'alluminio realizzato con tre sole fusioni la cui forma lascia lo spazio adeguato al terminale. Il passo è estremamente corto, ideale per l'utilizzo in pista. Un lungo forcellone migliora la trazione e l'accelerazione in uscita di curva.

Progressi tecnici sono evidenziabili nei freni anteriori, nelle forcelle, e negli pneumatici. Tutte queste migliorie portano la GSX-R1000 ai più alti livelli di controllo e performance.

Il freno a disco anteriore è adesso equipaggiato con pinze monoblocco Brembo a montaggio radiale al top della gamma.

Le pinze monoblocco sono più leggere e rigide rispetto a quelle di uso convenzionale, e garantiscono un feedback superiore al pilota. Suzuki ha ridotto lo spessore del disco da 5,5 a 5,0 mm, diminuendo così anche il peso, ma confermando gli elevati livelli di resistenza alla deformazione e alla spaccatura termica. Pinze e dischi hanno un peso inferiore di 130 grammi.

Le prestazioni di frenata superiori sono confermate anche da una maggiore stabilità nelle frenate più brusche garantita dalla forcella anteriore, che permette al pilota di sfruttare al meglio le qualità della moto sia in pista sia su strada. Per evidenziare anche stilisticamente le prestazioni di frenata, le nuove pinze sono di colore dorato con scritte in rosso.



Un nuovo telaio evoluto

Freno anteriore migliorato con pinze Brembo



Avanzata tecnologia nelle sospensioni

La nuova GSX-R1000 conferma il sistema BPF (Big Piston Frontfork) che elimina l'assemblaggio della cartuccia interna dai due steli e utilizza al suo posto un singolo pistone superiore da 39,6 mm che corre contro la parete interna dello stelo forcella.

Il BPF assicura al pilota un perfetto controllo della moto, permettendo una tenuta ottimale anche in caso di strade sconnesse e piccole buche. Le molle della forcella sono completamente immerse nell'olio, il che riduce al minimo la formazione di schiuma, garantendo quindi uno smorzamento più uniforme.

Le viti per la regolazione in estensione e in compressione sono posizionate nei tappi della forcella.

La regolazione del precarico della molla è invece posizionata sul piedino della forcella.

Inoltre, il sistema BPF semplifica la manutenzione della forcella perché è possibile estrarre rapidamente l'intero pistone dalla parte superiore e riporlo senza dover smontare completamente la forcella stessa.

Le nuove migliorie apportate comprendono una riduzione di 7 mm della lunghezza complessiva, una riduzione di 5 mm della corsa e un assetto della sospensione più morbida che ben si adatta al peso inferiore della moto e al baricentro modificato con l'avvento del singolo silenziatore.

L'assetto più morbido migliora l'assorbimento degli avvallamenti nella prima fase della corsa, assicurando un'aderenza superiore. Quando il pilota si piega in curva o cambia repentinamente direzione, la moto offre una sensazione di controllo e di prevedibilità superiore. La stabilità superiore della moto è evidente anche nelle frenate più brusche e in pista.

La maggiore aderenza consente al pilota di aprire prima e di più il gas. Infine, l'assetto più morbido della sospensione consente una migliore tenuta di strada.

La nuova GSX-R1000 utilizza la stessa sospensione posteriore già presente nella precedente versione. L'ammortizzatore posteriore Showa rende la sospensione più reattiva migliorando la trazione anche su strade più sconnesse.

La sospensione posteriore, che consente la regolazione del precarico molla, l'estensione e la compressione, è la stessa del modello precedente.

La regolazione della compressione a due vie con settaggi per le alte e le basse velocità consente di guidare sempre con l'assetto ideale.

Un ammortizzatore di sterzo a controllo elettronico è gestito direttamente dalla ECM che in base alla velocità della moto rende lo sterzo più agile alle basse velocità e più rigido a velocità più elevate.

La nuova gomma anteriore del GSX-R1000 è più leggera rispetto alla versione precedente. La riduzione della massa non sospesa (cioè il peso dei componenti che non subiscono una variazione della loro distanza dal suolo) aumenta la maneggevolezza complessiva del GSX-R1000 versione 2012.

Le masse non sospese hanno un effetto diretto sull'aderenza degli pneumatici. Un miglior contatto con il terreno garantisce una maggiore trazione, un aspetto fondamentale in uscita di curva e in frenata.

Le gomme anteriori e posteriori, dotate di un nuovo battistrada, contribuiscono a migliorare la maneggevolezza della moto.

La sella è dotata di un nuovo rivestimento in pelle che permette una migliore aderenza sulla sella anche in fase di accelerazione in pista per un miglior comfort di guida.

I cablaggi che corrono lungo tutto il telaio sono più leggeri rispetto a quelli del modello precedente, grazie ad un nuovo sistema di impermeabilizzazione.



Altre migliorie del telaio



Forcella DPF



Leveraggio sospensione posteriore



Sospensione posteriore



Ammortizzatore di sterzo a controllo elettronico

Grazie agli sforzi di Suzuki per ridurre il peso della moto senza diminuire le performance, la nuova GSX-R1000 pesa 2 kg in meno rispetto alla versione precedente.

Il minor peso e il perfetto bilanciamento permettono di raggiungere più elevate velocità sia in rettilineo sia in curva.

Impressionante riduzione di peso



Linea aggressiva - tagliente - pulita

La GSX-R1000, oltre ad essere il punto di riferimento in termini di maneggevolezza e performance per tutti i concorrenti, non dimentica l'importanza dell'aspetto estetico. Le linee pulite, taglienti e di design, con la rivisitazione della classica colorazione bianco/blu Suzuki Racing, evidenziano l'inconfondibile stile da "Top Performer" della nuova GSX-R1000.

L'evoluzione della GSX-R1000

Lo stile della GSX-R1000 è aggressivo, tagliente e pulito. Grazie alle prove effettuate in galleria del vento il suo design filante contribuisce a migliorare le performance. Un ampio cupolino riduce le turbolenze e garantisce una buona protezione dal vento; accentuata ancor di più dalla forma della carenatura anteriore.

I convogliatori di aspirazione dell'aria SRAD sono posti sui lati del faro dove la pressione dell'aria è maggiore, per un'efficienza ottimale dell'aspirazione. Le aperture nei condotti di aspirazione hanno un design a feritoia che ne migliora l'efficienza, contribuendo inoltre alla riduzione del peso. Nella parte posteriore la carenatura si abbassa per far confluire l'aria a fianco della marmitta.

I nuovi dettagli stilistici evocano l'evoluzione tecnica e di maneggevolezza della nuova GSX-R1000. Lo scarico singolo rende l'aspetto della moto ancora più leggero e agile.

I cerchi sono personalizzati con un profilo adesivo rosso impreziositi dal logo "R" rosso, a marcare ulteriormente la già forte identità della moto.

Gli steli delle forcelle anteriori sono di colore nero a completamento del colore oro e rosso presente sulle pinze Brembo.

Il fanale posteriore ha un nuovo layout che grazie all'utilizzo dei LED riduce il peso complessivo della moto. Il marchio GSX-R è impresso sulla carena laterale con un logo che evidenzia l'identità della nuova GSX-R1000.

Faro anteriore



Fanale posteriore a LED



Grafica con logo GSX-R



Freni Brembo dorati e adesivo per cerchio



Pedana posizionabile in 3 posizioni



Quadro strumenti



La foto è modificata per mostrare tutte le spie accese sul quadro strumenti

La sella è stata progettata per essere comoda ed integrarsi armoniosamente nel design complessivo. La posizione combinata di sella, manubrio e pedane contribuisce a migliorare il comfort di guida. Le pedane sono regolabili in tre posizioni in un range di 14 millimetri sia in orizzontale sia in verticale. Anche il pedale del cambio può essere regolato secondo la posizione del poggiatesta sinistro.

Il collaudato quadro strumenti fornisce sul display informazioni inerenti il tachimetro, il contachilometri, il doppio contachilometri parziale, l'indicatore dell'autonomia di riserva, l'orologio, l'indicatore della mappatura inserita (SDMS) e della marcia inserita. È inoltre presente un lap timer/cronometro che arriva a un tempo massimo di 99 min. 59,99 sec., azionabile tramite un interruttore sulla barra del manubrio di destra. Il quadro strumenti è retroilluminato con la possibilità di regolazione della luminosità.

È presente anche un sistema di indicazione del regime di giri del motore, ereditato dalle moto del MotoGP, con la possibilità da parte del pilota di definire il regime massimo di cambiata con step di 250, 500 o 1.000 giri/min. Questa caratteristica fornisce un importante aiuto per cambiare marcia al momento giusto nei tracciati di gara o nelle strade con molte curve.

Altri LED informano sulla riserva di carburante, la folle, l'abbagliante, la pressione dell'olio, la temperatura del refrigerante e gli indicatori di direzione. Sul manubrio destro è inserito un comando tramite il quale si può attivare e disattivare il cronometro.

Realizzare una moto vincente non significa solo incrementarne il potere diminuendone il peso.

Emergere dalla massa è un'operazione complessa: serve lo stato dell'arte della tecnologia motociclistica e un perfetto bilanciamento.

È quello che si prova quando si accende e si va in sella alla nuova GSX-R1000.

Quadro strumenti dal design sportivo

La verità sul limite è che si muove sempre.

Non esiste un punto in cui le performance diventano così superlative da non poter essere superate.

Non esiste fine alla ricerca continua della prossima, più avanzata, tecnologia.

Questa è la lezione che gli ingegneri della GSX-R1000 imparano 365 giorni all'anno.

Il risultato è ovviamente quello di raggiungere nel 2012 un traguardo ancora più alto per la GSX-R1000.

Benvenuti nel capitolo successivo della leggenda del motociclismo più grande dei tempi moderni. Raggiungi i limiti. Fai tua la pista.

Veloce verso il futuro...



GSX-R 600

GSX-R 750

Le GSX-R600 e GSX-R750 hanno in comune la stessa avanzata tecnologia del motore collaudata in gara, compattezza nelle dimensioni, leggerezza, agilità e una particolare attenzione per i consumi e le emissioni.

La GSX-R750 è l'unica moto in grado di fornire le stesse emozioni sia in strada sia in pista, mentre la GSX-R600 è la supersportiva per definizione, in linea con tutti i requisiti essenziali per gareggiare nei più importanti campionati racing.

Entrambi i modelli sono dotati di un leggero telaio a doppia trave in alluminio compatto e leggero. Il motore è stato ruotato di tre gradi all'indietro; questo permette una ridotta distanza fra l'asse anteriore e il perno del forcellone. Il corto interasse consente di centrare meglio la massa combinata moto/pilota fra le due ruote, migliorando le prestazioni in curva e riducendo la distanza tra manubrio e sella.

Le due GSX-R sono accomunate dalla stessa progettazione: compatto e potente motore a quattro tempi, quattro cilindri, raffreddato a liquido. Il motore è di tipo superquadro con un alesaggio più ampio e una corsa più corta, per un rapporto alesaggio/corsa che contribuisce ad un'ottima efficienza consentendo regimi di giri più elevati.

Il sistema di scarico in acciaio inossidabile quattro in uno, ha quattro tubi e un unico collettore. Il tubo intermedio ospita la valvola a farfalla servo-controllata del sistema di parzializzazione dello scarico SET, che ottimizza la contropressione dello scarico rispetto al regime del motore, alla posizione del gas e al rapporto innestato, massimizzando la coppia e la risposta del gas, soprattutto nella fascia dei regimi medio-bassi.

Il radiatore trapezoidale è dotato di una ventola che si attiva e disattiva a seconda della temperatura raggiunta dal liquido refrigerante e migliora quindi le prestazioni di raffreddamento.

Sulla GSX-R600 sono montati pistoni forgiati leggeri e resistenti, progettati con il metodo degli elementi finiti FEM (Finite Element Method). La maggiore leggerezza dei pistoni si traduce in una riduzione del peso delle masse non sospese, meno perdite meccaniche e prestazioni superiori in termini di risposta del gas, accelerazione ed erogazione del motore.

I profili dell'albero a camme producono una curva tale da migliorare la risposta del gas, la coppia ai medi regimi e il picco di erogazione del motore, evitando inoltre un innalzamento eccessivo della molla della valvola agli alti regimi.

Il risultato su circuito si traduce in una migliore uscita dalle curve e velocità massime più elevate. Su strada l'accelerazione da fermo è migliorata grazie ai corti rapporti e ad una pronta risposta del gas.



Foto: GSX-R600 (sinistra), GSX-R750 (destra)

Telaio più leggero e compatto



Stato dell'arte della progettazione del motore

Sistema digitale di gestione del motore



Su entrambe le GSX-R la centralina ECM controlla il sistema di iniezione del carburante, il sistema di accensione e diversi sistemi di controllo delle emissioni.

L'azione combinata di questi sistemi migliora la reattività del motore, ne aumenta la potenza riducendo al contempo consumi ed emissioni.

Il sistema SDTV è composto da due corpi farfallati: una valvola a farfalla primaria collegata al cavo del gas, e una valvola secondaria controllata dalla ECM che monitora i giri del motore, la posizione della valvola primaria e la posizione della marcia.

La valvola secondaria è aperta o chiusa dal sistema in modo progressivo per mantenere costante la velocità di aspirazione dell'aria.

I moderni iniettori adottati sulle GSX-R sono equipaggiati con 8 piccoli fori per un'atomizzazione fine del carburante per una migliore combustione.

Anche la quantità di carburante inviata agli iniettori è determinata dalla ECM che ne controlla il tempo di attività.

La ECM controlla anche il sistema automatico di controllo del minimo (ISC), rilevando automaticamente la temperatura del refrigerante e regolando la quantità d'aria da inviare al corpo farfallato primario in fase di avvio del motore a freddo.

Il sistema ISC migliora la messa in moto, riduce le emissioni durante l'avviamento a freddo e stabilizza il minimo nelle diverse condizioni d'uso.

Anche il collaudato sistema di aspirazione dell'aria PAIR è controllato dalla ECM.

Un catalizzatore incorporato nella camera di scarico sotto il motore, riduce ulteriormente le emissioni di gas HC, CO e NOx.



Foto: GSX-R600



Foto: GSX-R750



Foto: GSX-R600 (sinistra), GSX-R750 (destra)

Anche le GSX-R600 e 750 utilizzano il sistema S-DMS che consente al pilota di scegliere una delle due mappature disponibili: una per la massima potenza e una per prestazioni più controllate. Il passaggio da un setting all'altro è istantaneo in modo da poter adottare la migliore mappatura a seconda della tipologia di viaggio, delle condizioni atmosferiche e dell'asfalto.

Le due GSX-R montano il sistema di sospensione anteriore con forcella BPF rovesciata Showa sviluppata per le gare. Il sistema BPF utilizza un singolo pistoncino; le prestazioni di smorzamento risultano più precise e fluide grazie alle dimensioni del pistone BPF e degli spessori delle valvole. Il mono-ammortizzatore posteriore Showa consente la regolazione esterna dello smorzamento per il ritorno e la compressione.

Il freno anteriore ha un doppio disco flottante da 310 mm e pinze monoblocco a quattro pistoncini Brembo con montaggio radiale. La leva del freno anteriore rispetto al manubrio è regolabile in 6 posizioni, tramite una pratica rotella.

I poggiatesta sono regolabili in tre diverse posizioni lungo un intervallo orizzontale e verticale di 14 mm, per garantire il massimo del comfort al pilota con una posizione di guida più rilassante in strada, nonché la migliore piega in curva con una posizione di guida più racing.

Sospensioni da gara regolabili

Quadro strumenti



Il quadro strumenti è compatto, leggero e di facile lettura. Incorpora un laptimer/cronometro di serie e l'indicatore dei giri motore sequenziale programmabile.

Al centro del quadro strumenti è posizionato un contagiri analogico con a fianco un display LCD che fornisce una serie di informazioni su tachimetro, contachilometri, doppio parziale, chilometri percorribili in riserva, orologio, temperatura refrigerante/indicatore pressione olio, indicatore S-DMS e indicatore della marcia inserita.

Un sistema di antifurto con immobilizer a codice è montato di serie, con un LED aggiuntivo nel quadro strumenti.

La luminosità dei LED è regolabile in modo da essere visibile a seconda dell'illuminazione stradale.

Migliore aerodinamica



La carrozzeria ha superato rigorosi test di qualità e durata Suzuki.

Le linee curve e filanti, con estremità angolate e una particolare attenzione al miglioramento del flusso d'aria sulle fiancate e sulla parte inferiore, consentono di ridurre la superficie della carrozzeria, di diminuire il peso e migliorare l'aerodinamica.

Lo sviluppo della carrozzeria in galleria del vento è stato eseguito con il pilota a bordo per ottenere una carrozzeria più piccola, leggera e meno strutturata, senza perdere in efficienza aerodinamica.

Nel confronto con le precedenti versioni la GSX-R750 risulta essere più leggera di ben 8 Kg; mentre la GSX-R600 è addirittura 9 Kg più leggera; un dato che garantisce il miglior rapporto peso/potenza fra le supersportive in commercio da 600 cc.



Foto: GSX-R600 (sinistra), GSX-R750 (destra)



Foto: GSX-R750



Nero Mat



Nero



Nero



Bianco / Blu



Bianco / Blu



Bianco / Blu

SPECIFICHE

GSX-R1000

GSX-R750

GSX-R600

Tipo:	4 cilindri, 4 tempi, raffreddamento a liquido
Alésaggio per corsa:	74,5 x 57,3 mm
Cilindrata:	999 cc.
Rapporto di compressione:	12,9 : 1
Potenza max e regime:	nd
Coppia max e regime:	nd
Lubrificazione:	Con olio nel carter
Accensione:	Elettronica
Frizione:	Multidisco bagno d'olio
Rapporto trasmissione primaria:	(z = 76/47) r = 1,617
Rapporto trasmissione finale:	(z = 42/17) r = 2,470
Lunghezza max:	2.045 mm
Larghezza max:	705 mm
Altezza max:	1.130 mm
Interasse:	1.405 mm
Altezza sella da terra:	810 mm
Peso in ordine di marcia:	203 kg
Serbatoio carburante:	17,5 litri
Capacità lubrificante:	3,6 litri
Sospensione anteriore	Forcella telescopica BPF a steli rovesciati, completamente regolabile Showa
Sospensione posteriore:	Forcellone oscillante con leveraggio progressivo, mono ammortizzatore idraulico completamente regolabile Showa
Ruota anteriore:	120/70 ZR 17M/C (58W)
Ruota posteriore:	190/50 ZR 17M/C (73W)
Angolo di sterzo / canotto:	27° / 23° 45'
Freno anteriore:	Doppio disco da 310 mm
Freno posteriore:	Disco da 220 mm

Tipo:	4 cilindri, 4 tempi, raffreddamento a liquido
Alésaggio per corsa:	70,0 x 48,7 mm
Cilindrata:	750 cc.
Rapporto di compressione:	12,5 +/- 0,3 : 1
Potenza max e regime:	110,3 kW (150 CV) a 13.200 giri/min
Coppia max e regime:	86,3 Nm a 11.200 giri/min
Lubrificazione:	Con olio nel carter
Accensione:	Elettronica
Frizione:	Multidisco bagno d'olio
Rapporto trasmissione primaria:	(z = 74/42) r = 1,761
Rapporto trasmissione finale:	(z = 45/17) r = 2,647
Lunghezza max:	2.030 mm
Larghezza max:	710 mm
Altezza max:	1.135 mm
Interasse:	1.390 mm
Altezza sella da terra:	810 mm
Peso in ordine di marcia:	190 kg
Serbatoio carburante:	17,0 +/- 0,85 litri
Capacità lubrificante:	2,9 litri
Sospensione anteriore	Forcella telescopica BPF a steli rovesciati, completamente regolabile Showa
Sospensione posteriore:	Forcellone oscillante con leveraggio progressivo, mono ammortizzatore idraulico completamente regolabile Showa
Ruota anteriore:	120/70 ZR 17M/C (58W)
Ruota posteriore:	180/55 ZR 17M/C (73W)
Angolo di sterzo / canotto:	27° / 23° 45'
Freno anteriore:	Doppio disco da 310 mm
Freno posteriore:	Disco da 220 mm

Tipo:	4 cilindri, 4 tempi, raffreddamento a liquido
Alésaggio per corsa:	67,0 x 42,5 mm
Cilindrata:	599 cc.
Rapporto di compressione:	12,8 +/- 0,3 : 1
Potenza max e regime:	92,5 kW (125,8 CV) a 13.500 giri/min
Coppia max e regime:	69,6 Nm 11.500 giri/min
Lubrificazione:	Con olio nel carter
Accensione:	Elettronica
Frizione:	Multidisco bagno d'olio
Rapporto trasmissione primaria:	(z = 77/39) r = 1,974
Rapporto trasmissione finale:	(z = 43/16) r = 2,687
Lunghezza max:	2.030 mm
Larghezza max:	710 mm
Altezza max:	1.135 mm
Interasse:	1.385 mm
Altezza sella da terra:	810 mm
Peso in ordine di marcia:	187 kg
Serbatoio carburante:	17,0 +/- 0,85 litri
Capacità lubrificante:	2,9 litri
Sospensione anteriore	Forcella telescopica BPF a steli rovesciati, completamente regolabile Showa
Sospensione posteriore:	Forcellone oscillante con leveraggio progressivo, mono ammortizzatore idraulico completamente regolabile Showa
Ruota anteriore:	120/70 ZR 17M/C (58W)
Ruota posteriore:	180/55 ZR 17M/C (73W)
Angolo di sterzo / canotto:	27° / 23° 45'
Freno anteriore:	Doppio disco da 310 mm
Freno posteriore:	Disco da 220 mm



SUZUKI MOTOR CORPORATION si riserva il diritto di apportare variazioni tecniche, estetiche o di qualunque altra natura senza preavviso qualora lo ritenesse necessario. La produzione di ogni modello può essere sospesa senza alcuna preventiva comunicazione. Alcuni dispositivi possono variare da paese a paese in considerazione delle disposizioni in vigore. I colori possono differire da quelli riportati sul presente opuscolo. Indossare sempre il casco e l'abbigliamento adeguato. Leggere accuratamente il manuale d'uso e manutenzione. Guidare con prudenza. Non guidare in caso di assunzione di alcolici e/o droghe.

L'ELENCO CONCESSIONARI È DISPONIBILE CONSULTANDO IL SITO INTERNET www.suzuki.it O CHIAMANDO IL NUMERO VERDE

Numero Verde
800-452625

