

La Gsxr: storia dalla prima Gsxr del 1985



GSX R SUZUKI : LA STORIA DELLA MOTO

Gsxr: nel 1985 nasce la leggendaria **Suzuki Gsxr 750** come compagna del **Gsxr 1100**. Anche se la **Gsxr** esisteva da qualche anno, la **Gsxr 750** è stato il primo modello nato per la corsa e per la pista, ad approfittare proprio dell'abbassamento di cilindrata nelle **moto** in gara da **1000** a **750**...

Hiroshi Fujiwara, il designer di questa prima **Gsxr 750** diede una linea veramente accattivante per l'epoca, che contribuì subito a destare l'interesse della stampa.

Il propulsore della **Gsxr 750** sviluppava una potenza superiore a quella delle altre **moto** concorrenti della classe **750**, una potenza pari a circa 100 cv.



La **Suzuki Gsxr 750**, inoltre, poteva contare su un peso veramente basso per le **moto** dell'epoca, un peso dichiarato di circa 179 kg, il che si traduceva nella **moto** con il migliore rapporto peso potenza che era in circolazione, il quale, unito ad un telaio straordinariamente leggero ed allo stesso tempo veramente rigido, ha dato vita ad una **moto** sensazionale.

Il **motore** della **Gsxr 750** e della **Gsxr 1100** era un 4 tempi, caratterizzato da 4 cilindri in linea, come le odierne **Gsxr 600**, **Gsxr 750**, **Gsxr 1000** e **Gsxr 1300 Hayabusa**, con la differenza di un raffreddamento ad aria e olio contro i raffreddamenti ad acqua e olio delle **moto Suzuki** odierne.

La prima **Suzuki Gsxr 750** diventò una vera e propria leggenda, confermandosi continuamente tra le **moto** più vendute nel mondo. Le prime vittorie della di questa **moto** non tardarono ad arrivare.

Con il passare del tempo, la **Suzuki moto** riuscì a mantenere davvero competitiva la **Gsxr 750**, riuscendo a migliorarla per ciò che riguarda l'estetica della **moto**, la rigidità del telaio e cosa più importante, il metodo di raffreddamento.

Sì, le **Suzuki Gsxr 750** e **Gsxr 1100** venne migliorata con l'inserimento di un raffreddamento a liquido, che sostituì il raffreddamento ad olio e aria. Nell'anno 1996 ci fu un vero e proprio salto di qualità, come non c'è mai stato, con l'arrivo della nuova **Suzuki Gsxr 750**.

Questa **Gsxr 750** era caratterizzata da varie cose, come un design totalmente nuovo e particolare. Stiamo parlando della **Suzuki Gsxr SRAD** (System Ram Air Directed), la quale diede inizio a questo sistema **SRAD** attualmente in uso.

Questa **moto** era totalmente differente dalle **Gsxr** precedenti, non solo per la questione estetica, ma anche per questioni tecniche, come il carter motore diviso in tre parti e la catena di distribuzione spostata lateralmente e un telaio diviso a doppia trave come avviene nelle **Gsx R** odierne, tutto questo a favorire l'alleggerimento della **moto** di circa 20 kg.

Il **Gsxr 750 SRAD** rimase in voga per circa 4 anni riuscendo sempre a superare i 130 cv, continuandosi a migliorare e apportando particolari modifiche come l'inserimento dell'iniezione a discapito dei 4 carburatori.

Altra cosa importante, la **Suzuki** inserì un'altra **moto** di cilindrata media, per accompagnare le corse e le vittorie della **Gsxr 750 SRAD** anche in altre categorie: questa **moto** fu la prima **Gsx R 600 SRAD**.

Il **Gsxr 600** aveva il compito di distruggere le altre **moto** concorrenti e così fu, conquistando il titolo di **moto** Campione Mondiale nella classe Supersport per due anni consecutivi.

La **Gsxr 600 SRAD** era eccezionale come accelerazione e velocità, tanto che lanciata in rettilineo, con i suoi 100 cv circa, risultava più veloce della **Gsxr 750** di qualche anno prima. Il **Gsxr 600 SRAD** rimase sul mercato sino al 2000, al contrario della **Gsx R 750** che venne rivoluzionata completamente.

Nel 2000, infatti, la **Suzuki** portò grandi modifiche alla **Gsxr 750** cambiandola completamente dal punto di vista estetico, un'estetica che introduce le odierne **Suzuki Gsxr**.

Il **Gsxr 750** mutò considerevolmente, grazie ai nuovi sistemi di iniezione elettronica **Suzuki moto** con la doppia valvola a farfalla, favorendo notevolmente la curva della coppia e della potenza massima.

La **Gsxr 750**, infatti, raggiunge circa 140 cv e forse oltre, riuscendo addirittura a competere con le classi **1000** delle altre case di **moto**.

Nel 2001, la **Suzuki moto** trasformò anche il **Gsxr 600**, a cui vennero apportate le modifiche che l'anno prima erano state apportate alla **Gsxr 750**.

Il **Gsxr 600** fu dotato di un propulsore veramente eccezionale, capace di erogare circa 120 cv, ponendo nuovamente la **Gsxr 600** tra i vertici più alti, che all'anno prima appartenevano forse alla Yamaha Yzf R6.

Inoltre, la **Suzuki**, nel 2001 fece un grande ingresso con la massima serie: la **Gsxr 1000**, in grado di sviluppare ben 160 cv e superare i 300 km/h, un traguardo che ancora nessun'altra casa motociclistica era riuscita a raggiungere con un **1000** di cilindrata. La **Gsxr 1000** del 2001 ha dato inizio ad una striscia importante, perché da quel momento in poi la **Suzuki** ha sbagliato ben poco.

Nel 2003 è arrivata la prima modifica, solo per ciò che riguarda la **Gsxr 1000**. La linea della nuova **Suzuki Gsxr 1000** non è stata

stravolta, ma è stata essenzializzata per ciò che riguarda le dimensioni e il telaio. La potenza massima è aumentata di 4 o 5 cv rispetto al modello precedente, portando la potenza massima a circa 165 cv.

Nel 2004 anche la **Gsxr 600** e la **Gsxr 750** hanno cambiato l'estetica, divenendo quasi identiche alla **Gsxr 1000**. In quell'anno fu la **Gsxr 750** a fare parlare molto e addirittura in alcune piste risultava più brillante e veloce della **Gsxr 1000**.

Sia che la **Gsxr 750** che la **Gsxr 600** hanno apportato ulteriori modifiche, come ad esempio le valvole in titanio, veramente leggere, e capaci di aiutare le nuove **moto Suzuki** nel miglioramento delle accelerazioni e delle riprese.

Il 2004, purtroppo, è stato particolare per l'introduzione di alcune leggi anti inquinamento, che hanno costretto tutti i costruttori delle case motociclistiche a limitare i cavalli delle **moto**. Ad esempio, a parte la **Gsxr 1000**, le altre cilindrato delle **moto Suzuki** hanno risentito anche se lievemente, di un abbassamento della potenza, equivalente in certi casi anche di 5 o 6 cv.

Anno 2005, la **Gsxr** compie 20 anni e la **Suzuki moto** inaugura questo compleanno nel modo migliore possibile: l'avvento della nuova **Gsxr 1000**. Questa **Gsxr 1000** è stata ridotta all'essenziale esteticamente e ulteriormente alleggerita è il modello che attualmente è sul mercato e che non ha ceduto alla moda della marmitta sotto il codone, bensì ha adottato una linea personale dello scarico.

Il propulsore di questa **moto** eroga la bellezza di 180 cv circa su 166 kg dichiarati, sufficienti per vincere un mondiale Superbike con Corser e tenere dietro le altre ottime **moto** in circolazione, come la Ducati 999 r, la Kawasaki Ninja Zx 10 r, la Honda Cbr 1000 rr, la Yamaha Yzf R1, ecc... La **Suzuki Gsxr 1000** non solo risulta capace di erogare certi cavalli, ma risulta essere un concentrato di maneggevolezza e brillantezza insuperabili.

Nel 2006 la **Suzuki moto** non si è fermata, portando la **Gsxr 600** e la **Gsxr 750** ai livelli della **Gsxr 1000**, sia come estetica, che come miglioramenti, per potere dominare nuovamente la pista.

La **Gsxr 600** e la **Gsxr 750** sono state modificate per ciò che riguarda l'aerodinamicità, efficiente del 5% in più rispetto la precedente, e spiccano all'occhio gli scarichi tagliati che siamo abituati a vedere sulla **moto** di Valentino Rossi. modifica anche al sistema di iniezione elettronica, chiamato SDTV, dotato di due iniettori.

La **Suzuki moto** ha sempre in testa la stessa cosa, dalla **Gsxr 750 del 1985** sino ad oggi, cioè cercare sempre di stare in testa, e manifesta questa forza di volontà con la **Gsxr**, la super sportiva di serie, la quale è sempre stata capace di dare grandi soddisfazioni ai piloti in pista, per non parlare poi delle indescrivibili emozioni, che modello per modello in anno per anno, hanno dato ai motociclisti appassionati di questo genere.

La **Suzuki Gsxr** ha rivoluzionato le corse motociclistiche. La **Gsxr** ha un posto sempre riservato sul podio. Salire su una **moto Suzuki Gsxr** significa entrare in corsa.

Design, funzionalità potenza e maneggevolezza: tutto rivela la discendenza diretta delle **moto Suzuki Gsxr** dalle piste. Guidare una **Suzuki Gsxr** significa capire il risultato delle vittorie.

Concentrazione, impegno, passione, rifiuto dei compromessi in pista servono a tagliare il traguardo prima di tutti; su strada, ad arrivare a nuove emozioni. Possedere una **Suzuki Gsxr** significa possedere un pezzo originale del primato **Suzuki** nelle corse: perchè una **Gsxr** è una **moto** sportiva nella sua forma più pura.

Quando il fine è vincere, il mezzo più appassionante è una **Suzuki Gsxr**.

Storia della Gsxr