

Suzuki Gsrx 600 k4 2004



GSXR 600 K4

Un Gsrx 600 come nessun'altra



La **Gsrx 600 k4 2004** fa realmente classe a sé, con il valore di coppia più elevato, il peso più basso e il miglior rapporto peso potenza. Progettata con la miglior aerodinamica. Un più efficace sistema RAM di convogliamento aria. Freni più potenti. Una erogazione della coppia più lineare. Una migliore accelerazione. L'obiettivo: vincere.

Gsrx 600 con un motore più efficiente, valvole in titanio

Il motore della **Gsrx 600 k4** è un quattro cilindri in linea, raffreddato a liquido, con doppio asse a camme in testa (DOHC), quattro valvole per cilindro, iniezione elettrica e cambio a sei marce, con cilindrata totale di 599,4 cc e un rapporto alesaggio/corsa di 0,634:1.

Il blocco cilindri della **Gsrx 600 k4** è integrato con la parte superiore del carter motore, le canne dei cilindri in alluminio sono rivestite con l'esclusivo e collaudato sistema SCEM (Materiale composito elettrochimico **Suzuki**).

L'albero motore che ruota su cuscinetti piani, è posizionato tra la parte superiore e quella mediana del carter, mentre gli alberi primario e secondario del cambio non sono sullo stesso asse e sono collocati più in basso dietro all'albero motore tra un'ulteriore suddivisione del carter.

In questo modo il carter è più corto e il motore della **Gsrx 600 k4** più compatto. La nuova testata ha camere di scoppio più compatte con un rapporto di compressione più elevato, valvole meno inclinate e condotti di aspirazione più rettilinei.

Le valvole in titanio sono comandate da nuovi alberi a camme cavi con pareti più sottili. Questa modifica ha determinato una riduzione di peso in tutto il sistema di distribuzione.

Il minor peso causa minor inerzia e consente d'incrementare il regime di rotazione per sviluppare più potenza.



Una nuova ciclistica con sovrastrutture aerodinamiche, nuovi accessori e strumentazione



La ciclistica della **Gsrx 600 k4 2004** mette in evidenza un nuovo forcellone ed un telaio perimetrale in lega di alluminio. Le travi laterali sono ottenute per estrusione anziché per stampaggio e saldatura come le precedenti, queste sono inoltre internamente divise da una paratia che ne segue integralmente la lunghezza.

Queste travi laterali, un po' più alte e sottili rispetto ai precedenti elementi, semplificano la realizzazione della struttura e, come in precedenza, vengono saldate al cannotto di sterzo e alle piastre di supporto del perno forcellone che sono ottenuti per fusione.

Il forcellone della **Gsrx 600 k4** è una combinazione di elementi estrusi, come i due bracci e il tubo in cui scorre il perno, da una struttura fusa, integrata con una copertura stampata, che collega i bracci e da due particolari fusi che supportano l'asse ruota.

La struttura di questo componente viene poi irrobustita da una capriata superiore realizzata in tubi estrusi. La carrozzeria della **Gsrx 600 k4** è caratterizzata da un nuovo look aggressivo che offre al contempo una miglior aerodinamica con un funzionamento più efficace del sistema RAM.

Il faro superiore è un multiriflettore abbagliante con una lampada allo iodio H4 della potenza 60/55 watt e il faro inferiore è un proiettore anabbagliante con una lampada allo iodio H7 della potenza di 55 watt.

La nuova luce posteriore e lo stop a LED è più compatta e assorbe meno energia elettrica. I nuovi indicatori di direzione della **Gsrx 600 k4** hanno una conformazione più piccola ed aerodinamica.

Evoluto sistema di alimentazione a iniezione digitale e di controllo emissioni



L'iniezione digitale, come in tutte le altre **Gsrx** anche nella **Gsrx 600 k4** è fornita dell'innovativo sistema



SDTV (sistema doppia valvola a farfalla **SUZUKI**).

Questo sistema, che controlla elettronicamente il flusso d'aria aspirata nei condotti della **Gsxr 600 k4**, produce una risposta più lineare e costante nelle accelerazioni mentre migliora l'efficienza di combustione, incrementando su tutto l'arco di erogazione la coppia motrice e riduce al contempo le emissioni.

Un nuovo sistema automatico di innalzamento del minimo AFIS collegato ai corpi farfallati facilita l'avviamento a freddo.

Anche la **Gsxr 600 k4** è dotata del collaudato sistema **Suzuki PAIR** che invia aria fresca direttamente dalla scatola filtro al condotto di scarico attraverso una valvola lamellare e passaggi interni nella testata, permettendo così l'ossidazione degli idrocarburi incombusti e riducendo le emissioni di monossido di carbonio.

Le modifiche apportate alla meccanica ed al sistema di controllo, alimentazione accensione della nuova **Gsxr 600** consentono di ottenere una miglior combustione, per un incremento di coppia ed una riduzione di emissioni.

Forcella rovesciata, monoammortizzatore con serbatoio collegato, ruote in lega e pinze freno con attacchi radiali



La **Gsxr 600 k4** ha una forcella rovesciata Showa a cartuccia con steli da 43 mm., regolazione del precarico molla e dei freni idraulici sia in compressione che in estensione.

Il mono ammortizzatore posteriore Showa con serbatoio collegato è anch'esso regolabile nel precarico molla oltre che nei freni idraulici di compressione ed estensione, oltre a vantare un'asta di scorrimento più grossa.

Le ruote della **Gsxr 600 k4**, anteriore e posteriore, sono fuse in lega leggera.

Per la loro maggior rigidità di ancoraggio, le pinze freno anteriore ad attacco radiale resistono meglio alla torsione, migliorando l'efficacia della frenata.

Suzuki Gsxr 600 K4 foto - Gsxr 600 k4