

Gsx R 600 e Gsx R 750 2007



GSX R 600 E GSX R 750 K7: DUE OPERE PER L'ARTE DELLA PISTA



Le **Suzuki Gsx R 600 k7** e **Gsx R 750 k7** sono vere opere d'arte delle massime prestazioni a due ruote. La loro estetica aggressiva le distingue completamente da tutte le altre **moto** sul mercato.

Le prove nella galleria del vento hanno aiutato gli ingegneri a ridurre l'aria frontale, riducendo la resistenza aerodinamica.

L'ampia zona frontale della carena è stata progettata coi fari sovrapposti per lasciare più spazio alle due grosse prese d'aria SRAD.

Queste ultime, posizionate più al centro dove la pressione dell'aria è maggiore, convogliando più aria alla scatola filtro, migliorando la combustione. Un serbatoio corto, stretto e decisamente ergonomico, consente al pilota di inserire i gomiti e ginocchia in carena.

Uno scarico molto corto, posizionato in basso, e di chiara derivazione GP, migliora l'aerodinamica abbassando e centralizzando il peso della **moto**.

Tecnologia da competizione

Le **Suzuki Gsx R 600 k7** e **Gsx R 750 k7** hanno un motore in grado di raggiungere regimi di rotazione molto elevati.

Quattro valvole per cilindro in titanio, punterie a bicchiere, doppio asse a camme in testa comandato da catena, raffreddamento a liquido, aria aspirata in pressione e iniezione elettronica con doppio iniettore.

Nella **Suzuki Gsx R 750 k7** gli angoli di inclinazione delle valvole, rendono più compatte le camere di scoppio mentre la compressione aumenta da 12,3:1 a 12,5:1. Le valvole di aspirazione in titanio sono inclinate di 10,5° e le valvole di scarico, anch'esse in titanio, sono inclinate di 12°. Nonostante il ridotto angolo di inclinazione e un più contenuto dimensionamento dei condotti, le valvole di aspirazione sono sempre da 29mm. Le valvole di scarico misurano 23mm.

Nella **Suzuki Gsx R 600 k7** le valvole di aspirazione in titanio da 27,2mm sono inclinate di 10° rispetto alla perpendicolare del cilindro e quelle di scarico, anch'esse in titanio da 22,0mm lo sono di 12°; questo modesto angolo d'inclinazione rende più compatta la camera di scoppio. Il rapporto di compressione è di 12,5:1. Il diametro delle punterie è stato incrementato per lavorare con assi a camme dal profilo più spinto.

I bicchierini di aspirazione misurano 26mm, mentre quelli di scarico 24mm. Gli assi a camme, forati al centro per limitare il peso, sono ottenuti per fusioni in ghisa speciale e possono vantare lunghe sperimentazioni nelle competizioni.

Alimentazione ad iniezione digitale SDVT



Le **Suzuki Gsx R 600 k7** e **Gsx R 750 k7** sono equipaggiate con l'ultima versione del rivoluzionario sistema d'iniezione elettronica SDVT, dotato di due iniettori. Ciascun diffusore è dotato di due valvole a farfalla, una valvola primaria comandata dalla manopola dell'acceleratore e una secondaria attuata dal modulo di controllo ECM in base al regime di funzionamento, alla marcia inserita e all'apertura della valvola primaria.

La valvola a farfalla secondaria si apre e chiude per mantenere ottimale la velocità dell'aria nel condotto di aspirazione, migliorando l'efficienza di combustione, l'erogazione di coppia ai bassi regimi e al contempo rendere più lineare la risposta alle accelerazioni. Ciascun corpo farfallato, di sezione conica che si restringe dai 46mm ai 40mm per la **Gsx R 600** e dai 50mm ai 42mm per la **Gsx R 750**, è dotato di due iniettori multiforo.

Il primario che funziona in ogni condizione di marcia e il secondario che entra in funzione solo agli alti regimi o in condizioni di elevato carico, migliorando notevolmente le prestazioni in pista.

La durata dell'iniezione primaria - che determina il volume del carburante fornito al cilindro - è calcolata dal modulo di controllo, sulla base dei giri del motore, della pressione dell'aria aspirata e dall'apertura dell'acceleratore.

La durata dell'iniezione secondaria è basata sull'apertura dell'acceleratore e sul numero dei giri del motore. La perfetta angolazione dello spruzzo degli iniettori durante le forti accelerazioni ad elevati regimi, producendo una migliore polverizzazione e una più omogenea miscela aspirata, migliora l'efficienza di combustione e con questa il livello di potenza agli alti regimi. L'iniettore primario ha un'angolazione di 50° rispetto all'asse centrale del corpo farfallato mentre il secondario è inclinato di 75°.

Il sistema di scarico Suzuki SET



Il sistema di scarico in acciaio inossidabile - SAES - contribuisce a migliorare l'aerodinamica e ad abbassare e centralizzare i pesi delle **Gsx R 60 k70** e **Gsx R 750 k7**. Il corto e filante terminale di scarico posizionato dietro la pedana destra, deriva dai Gran Premi.



La marmitta è sistemata sotto al motore, dentro la parte inferiore della carena ed è alimentata da corti tubi di scarico di ugual lunghezza, da un collettore di raccordo e da un tubo centrale. Il tubo centrale ospita il sistema SET che si avvale di una valvola a farfalla servo comandata per modificare la pressione di ritorno nei collettori di scarico a seconda del regime del motore.

Ai bassi regimi, la valvola chiude, incrementando la pressione di ritorno e migliorando così la coppia delle **Gsx R k7**. La valvola progressivamente si apre quando il motore sale di giri, riducendo la pressione di ritorno e migliorando la potenza ai medi ed alti regimi. Il sistema SET è comandato digitalmente dal modulo di controllo ECM in base al numero dei giri, all'apertura dell'acceleratore della **Gsx R k7** e alla marcia inserita. Le ridotte dimensioni della marmitta facilitano inoltre la rimozione della ruota posteriore.

Illuminazione e strumentazione all'avanguardia

I fari anteriori sovrapposti delle Suzuki **Gsx R 600 k7** e **Gsx R 750 k7** comprendono un faro anabbagliante multiriflettente con una lampada alogena da 55w H7 e un proiettore abbagliante da 70mm con una lampada da 65w H9.

Luce posteriore e stop sono costituiti da piccoli LED rossi protetti da lenti trasparenti.

Gli indicatori direzionali integrati sono più leggeri di 10 grammi e riducono del 5% la resistenza aerodinamica rispetto a quelli di tipo convenzionale. Inoltre le frecce anteriori, potendo essere rimosse con gli specchietti, consentono una più veloce preparazione delle **Gsx R 600 k7** e **Gsx R 750 k7** per l'uso in circuito.

Ciclistica perfetta: equilibrio e rendimento



Il telaio delle **Suzuki Gsx R 600 k7** e **Gsx R 750 k7** è costruito interamente con una fusione in lega leggera, inclusa la sezione cava del canotto di sterzo, i due montanti laterali che supportano il perno del forcellone e le capriate di irrigidimento del forcellone.

Questo telaio, progettato per fornire un equilibrio ideale di rigidità, offre al contempo un'accuratezza di esecuzione ottimizzata dalla riduzione del numero di componenti e di saldature.

Il telaietto che supporta la sella e la sezione di coda delle **Gsx R k7**, è realizzato con due elementi imbullonati, fusi in lega leggera.

I vantaggi legati all'adozione di un forcellone più lungo si rivelano più evidenti nelle competizioni: una maggiore lunghezza infatti può offrire la stessa escursione e miglior trazione alla ruota posteriore - in questo caso 130mm - senza fare subire apprezzabili variazioni alla geometria della ciclistica, migliorando l'intuizione del pilota sul lavoro delle sospensioni e sulla trazione della ruota posteriore.

Il modulo di controllo - ECM - delle **Suzuki Gsx R 600 k7** e **Gsx R 750 k7** è inglobata in un potente sistema computerizzato che gestisce l'alimentazione ad iniezione elettronica SDTV, la regolazione del condotto di scarico SET, la mappatura tridimensionale dell'anticipo di accensione, il potente impianto di illuminazione e una strumentazione d'avanguardia. Il processore centrale del modulo di controllo possiede 384 kilobyte di ROM.

Suzuki k7 - Gsx R 600 k7 e Gsx R 750 k7

Foto Gsx R 600-750 k7