

Suzuki Gsx R 600 SRAD 1996, 1997, 1998, 1999, 2000



GSX R 600 SRAD: COSTRUIRE LA MIGLIORE 600



Suzuki moto ha colto l'occasione per fare sul mercato una nuova **Gsx R 600** sulla base della **Gsx R 750**.

Ci si aspetta un grande successo da questa nuova **Gsx R 600 SRAD**.

Mantenendo la stessa alta qualità dei materiali della **Gsx R 750**, la **Gsx R 600** risulta leggermente ridotta come telaio e carenatura.

Introdotta nel 1997, la **Gsx R 600 SRAD** ha iniziato il suo sviluppo in contemporanea con la **Gsx R 750 SRAD** e insieme hanno fatto parte di un progetto durato 4 anni. Anche se condivide molto con la **Gsx R 750**, la **Gsx R 600** è destinata ad essere più leggera di circa 5 kg a secco.

La **Gsx R 600** risulta anche economica, in quanto condivide gli stessi componenti della **Gsx R 750**, cosa che ha contribuito alla riduzione dei costi della **moto**.

Il motore e l'alimentazione delle Gsxr



Per il motore della nuova **Gsx R 600**, invece, non si è guardato a spese.

La **Gsx R 600** è stata dotata di una nuova testata e di una nuova configurazione di alesaggio x corsa di 66,5 mm x 44,5 mm.

Il rapporto di compressione della **Gsx R 600** è stato leggermente aumentato, in quanto risulta di 12,0:1 contro 11,8:1 della **Gsx R 750**. Ridotte anche le valvole.

La **Gsx R 600** monta carburatori Mikuni da 36,5 mm, mentre la **Gsx R 750** monta Mikuni da 39 mm.

L'aria viene convogliata da due airbox e incanalata nei condotti ram-air. **Suzuki moto** ha lanciato l'accensione diretta sulla **Gsx R 600**, un anno prima del lancio sulla **Gsx R 750**.

La lunghezza dell'impianto elettrico è stato ridotto sulla **Gsx R 600**, risultando migliore la scintilla della candela, l'accensione della **moto**. La mappatura della centralina agisce individualmente su ogni cilindro, così che la risposta della **Gsx R 600** sia più immediata.

Il telaio e la ciclistica innovativa



Il telaio risulta più leggero rispetto la **Gsx R 750**, anche grazie all'assenza dei rinforzi al forcellone, non necessario sulla **Gsx R 600**.

Le forcelle invertite, montate sulla **Gsx R 750**, sono state sostituite dalle regolari forcelle Showa sulla **Gsx R 600**, mentre le pinze a sei pistoncini montate sulla **Gsx R 750** sono state sostituite da pinze Tokiko a quattro pistoncini sulla **Gsx**

R 600.

La cosa importante per **Suzuki moto** era creare una **Gsx R 600** competitiva nella classe **600** e sostenere il nome della **Suzuki Gsx R**. Una **moto** con un telaio da riuscire a sfruttare in strada e un buona potenza. Come la **Gsx R 750**, si è ritenuto importante creare una **moto** competitiva con le altre della classe **600**.

La **Gsx R 600 SRAD** è nata come **moto** puramente sportiva e già nel 1998 ha iniziato ad essere competitiva con Steve Crevier, che nel AMA Supersport ha vinto il titolo su una **Gsx R 600 Yoshimura**. Più importante, in particolare per American **Suzuki Motor Corporation**, Mat Mladin ha vinto l'AMA Superbike corona sulla **Gsx R 750** nel 1999.

"Correre ha sempre fatto parte della forza **Gsx R**, vincendo con Mat nel 1999 è stato raggiunto risultato importante per noi", dice Mel Harris, Vice Presidente della divisione ATV. "Abbiamo dimostrato la forza della **Gsx R** e questo senza dubbio ha spinto le vendite della **Gsx R** su strada". **Suzuki moto** ha creato le **Gsx R** per essere le migliori **moto** nelle loro categorie.

Creare una **Gsx R** senza compromessi con una tecnologia preparata per la pista. **Suzuki moto** ha dimostrato di fare di più con meno... Ingegneria e design per creare una **Gsx R** migliorata incredibilmente, senza pensare ai continui miglioramenti, grazie alle nuove tecnologie, a cui la **Gsx R** andrà in contro nel nuovo millennio.

Gsx R 600 SRAD

Foto Gsx R 600 SRAD