

Suzuki Gsx R 600 2004



GSX R 600 K4: UNA 600 COME NESSUN'ALTRA



La **Gsx R 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.

Gsx R 600 con un motore più efficiente, valvole in titanio

Il motore della **Gsx R 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 **Gsx R 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 **Gsx R 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 **Gsx R 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 canotto di sterzo e alle piastre di supporto del perno forcellone che sono ottenuti per fusione.

Il forcellone della **Gsx R 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 **Gsx R 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 **Gsx R 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 **Gsx R** anche nella **Gsx R 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 **Gsx R 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 **Gsx R 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 **Gsx R 600 k4** 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 **Gsx R 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 **Gsx R 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.

Gsx R 600 k4

Foto Gsx R 600 k4