

Suzuki Gsx R 600 2008



GSX R 600 K8. UNA VERA SUZUKI



La **Gsx R 600 k8 2008** è un perfetto prodotto del leggendario design integrato **Suzuki**. La **Gsx R 600 k8**, una **moto** progettata ed elaborata in ogni dettaglio da un affiatato team tecnico il cui obiettivo era creare una moto dalle prestazioni perfettamente bilanciate. Una combinazione aggiornata e compatta di ciclistica e motore, con elettronica avanzata, sospensioni efficaci e freni radiali, non solo per sviluppare più potenza e accelerare più torte, ma anche per un assetto più facile da gestire.

Il nuovo styling della **Gsx R 600 k8** è assolutamente irresistibile, con migliorie nei gruppi ottici e nell'aerodinamica.

Propulsore con tecnologie elevate



Sulla **Suzuki Gsx R 600 k8** è stato montato il più potente ed efficiente quattro tempi da **600 cm³** con quattro cilindri mai costruito da **Suzuki moto**.

È un autentico capolavoro che unisce al design compatto e avanzato

delle prestazioni di straordinaria efficienza, con caratteristiche tecnologiche collaudate nei circuiti di tutto il mondo. La **Gsx R 600** monta doppio albero a camme in testa (DOHC) e quattro valvole in titanio per cilindro. Sistema d'iniezione del carburante a doppia farfalla SDTV (**Suzuki Dual Throttle Valve**) ed efficiente sistema di pressurizzazione diretta dell'aria SRAD (**Suzuki Ram Air Direct**). Raffreddamento a liquido, Cambio a sei marce con rapporti ravvicinati. Avanzata gestione digitale del motore SDMS (**Suzuki Drive Mode Selector**) con un sistema di mappatura variabile che consente di scegliere al volo fra tre posizioni.

Alesaggio e corsa della **Gsx R 600 k8** misurano 67,0 mm x 42,5 mm, con un rapporto di 0,634:1 per una cilindrata reale di 599 cm³. Ogni cilindro della **Gsx R 600** è equipaggiato con due valvole di aspirazione da 27,2 mm e due valvole di scarico da 22,0 mm. L'uso dei nuovi pistoni forgiati in lega d'alluminio e della camera di combustione TSCC ha permesso di portare il rapporto di compressione da 12,5:1 a 12,8:1. Le leggere valvole in lega di titanio sono controllate da molle singole, per una minore perdita meccanica. Le valvole sono mosse da punterie con bicchierino da 26 mm sul lato dell'aspirazione e 5 mm (da 24 mm) sullo scarico, con un profilo della camma studiato per un'accelerazione più pronta.

I pistoni alleggeriti a tre fasce hanno il mantello ridotto. Ogni pistone è mosso da una biella in lega d'acciaio al cromo-molibdeno pallinata e l'albero motore forgiato è bilanciato in modo da garantire un'erogazione della potenza fluida.

I cilindri della **Gsx R 600 k8** sono integrati nei carter superiori in lega d'alluminio e rivestiti con uno strato di nicksilicio-fosforoso, noto come SCEM (**Suzuki Composite Electrochemical Material**), che **Suzuki** ha sperimentato nelle competizioni. Questo rivestimento migliora il trasferimento termico, la durata nel tempo e la tenuta delle fasce.

In fase di decelerazione, il sistema antisaltellamento che contrasta la coppia frenante riduce la pressione sui dischi della frizione, in modo da diminuire il freno motore e permettere un ingresso in curva più pulito.

La nuova nervatura interna del coperchio della frizione e della coppa dell'olio in magnesio riduce il rumore meccanico causato dalla risonanza dei dischi.

Il sistema di scarico della **Gsx R 600 k8** è equipaggiato con un nuovo silenziatore di dimensioni più ampie e con sezione triangolare che, oltre a consentire la massima inclinazione in curva, garantisce un incremento di volume interno che rende la **Gsx R 600 k8** conforme alle più recenti normative sul rumore e le emissioni, a dispetto dell'aumentata erogazione.

L'efficiente radiatore in alluminio della **Gsx R 600 k8**, incurvato e con forma trapezoidale, sembra preso direttamente da una **moto** da corsa ufficiale e monta una ventola di raffreddamento che si attiva e disattiva a seconda della temperatura del liquido di raffreddamento.

Il design incurvato del radiatore della **Gsx R 600 k8** migliora la capacità di raffreddamento senza maggiorare le dimensioni complessive del radiatore e della carenatura, una caratteristica importante sotto l'aspetto aerodinamico. Un nuovo generatore di potenza superiore serve i sistemi elettronici aggiuntivi della **Gsx R 600 k8**, senza alcun incremento di peso o di dimensioni esterne.

Gestione del motore digitale, mappatura regolabile con S-DMS e iniezione del carburante SDTV



La **Suzuki Gsx R 600 k8 2008** è equipaggiata con un potente sistema di gestione digitale del motore che utilizza un processore a 32 bit e dispone di 1024 kilobyte di memoria di sola lettura (ROM).

L'ampia potenza di calcolo del sistema di gestione del motore non solo consente di controllare l'iniezione del carburante per ottimizzare efficienza e prestazioni del motore, ma

comanda anche l'esclusivo sistema SDMS (**Suzuki Drive Mode Selector**) che, tramite un interruttore a doppia selezione montato sul manubrio destro della **Gsx R 600**, consente al pilota di scegliere una delle tre mappature del motore (che regolano iniezione del carburante, valvola secondaria, valvola di scarico e sistemi dell'accensione) disponibili. Le tre mappature della centralina della **Gsx R 600 k8** sono indicate come A, B e C, e ad ognuna corrisponde una diversa erogazione di potenza del motore.

Il sistema permette al pilota di selezionare le diverse mappature in base alle necessità e alle preferenze di guida, scegliendone quindi una per la guida in autostrada e un'altra per un percorso con curve e tornanti oppure per tracciati ad alta velocità e circuiti con molte curve.

Al cuore del sistema di iniezione del carburante della **Suzuki Gsx R 600 k8** vi sono due nuovi corpi farfallati equipaggiati con doppia valvola a farfalla (SDTV), per mantenere una velocità di aspirazione ideale (in base al regime del motore, alla posizione del gas e alla marcia innestata), un efficiente riempimento del cilindro e una migliore combustione, garantendo così una risposta del gas più lineare e una coppia superiore. Il nuovo sistema ISC (Idle Speed Control) per il controllo del minimo migliora automaticamente l'avvio a freddo della **Gsx R 600 k8**, per rendere stabile il minimo nelle diverse condizioni d'uso, regolando il volume dell'aria inviata nel circuito di aspirazione in base alla temperatura del liquido di raffreddamento.

Il sistema di gestione del motore, controlla il sistema PAIR (Pulsed-AIR) della **Gsx R 600 k8** che invia l'aria dal filtro aria e la immette direttamente a valle della valvola di scarico, per bruciare gli idrocarburi (HC) incombusti e ridurre le emissioni di monossido di carbonio. La camera di scarico montata sotto il motore ospita un elemento catalizzante che consente un'ulteriore riduzione delle emissioni di HC, CO e ossidi d'azoto (NOX). Inoltre, il tubo intermedio dello scarico incorpora una sonda lambda usata dal sistema di gestione del motore per una perfetta misurazione del carburante da inviare ai cilindri, consentendo alla **Gsx R 600 k8** di soddisfare pienamente i requisiti Euro 3 e Tier 2 sulle emissioni.

Ruote più leggere e freno anteriore con pinze ad attacco radiale

Le ruote anteriori e posteriori in lega d'alluminio della **Gsx R 600 k8** sono più leggere, rigide e resistenti grazie al nuovo design con le tre razze incurvate che seguono la direzione di rotazione della ruota.

Le ruote montano i nuovi pneumatici radiali Bridgestone specificatamente progettati per la **Gsx R 600 k8** con dimensioni di 120/70ZR17 all'anteriore e 180/55ZR17 al posteriore.

Il freno anteriore della **Gsx R 600 k8** usa doppie pinze Tokico a 4 pistoncini contrapposti con montaggio radiale.



Un look nuovo e irresistibile



La nuova **Suzuki Gsx R 600 k8** si distingue per i nuovi gruppi ottici e un'aerodinamica ancora più marcata. I miglioramenti della **Gsx R 600 k8** in sede di gestione dell'aria sono da attribuirsi ai nuovi sviluppi testati nella galleria del vento, che hanno consentito di ridurre il coefficiente di resistenza mantenendo inalterata la protezione dalle turbolenze per il pilota, incrementando inoltre l'efficacia dell'aspirazione e pressurizzazione dell'aria.

La nuova carenatura della **Gsx R 600 k8** ospita tre elementi affiancati: un proiettore anabbagliante con lampada alogena H 11 da 55 W in posizione centrale e due, abbaglianti multiriflettore con lampada alogena HB3 da 60 W su entrambi i lati.

Quando si seleziona l'abbagliante vengono attivate tutte e tre le luci, per un'illuminazione della massima ampiezza e una visibilità più profonda in curva.

La luce di posizione sopra l'anabbagliante mantiene la configurazione verticale che ha sempre distinto tutti i recenti modelli **Suzuki Gsx R**. Gli indicatori di direzione anteriori della **Gsx R 600 k8** sono integrati negli specchietti laterali, anche in questo caso per ridurre la proiezione dell'area frontale, mentre gli indicatori posteriori sono integrati nel nuovo taglio di coda con sezione più sottile.



La fonte di luce del freno e fanale posteriore della **Gsx R 600 k8** sono i LED. I LED sono più leggeri e durano di più, utilizzano meno corrente elettrica rispetto alle lampade convenzionali e offrono più possit sotto il profilo dello styling. La combinazione di lenti rosse e LED rossi rende senz'altro più ricca profonda la luce visibile dell'area posteriore, contribuendo a marcare ulteriormente il moderno styling della **Gsx R**.

Il gruppo strumenti della **Gsx R 600 k8** comprende un contagiri analogico controllato con motore passo-pass sono quindi una serie di display a cristalli liquidi (LCD) che comprendono tachimetro digi doppio

contachilometri parziale, contachilometri parziale della riserva, orologio, lettura della temperatura refrigerante/iniezione del carburante e indicatore della marcia. Il display LCD indica la modalità del motore visualizza l'impostazione SDMS selezionata dal pilota.

Vi sono infine LED aggiuntivi che segnalano l'uso degli indicatori di direzione, l'innesto della folle, l'inserimento dell'abbagliante e l'ingresso in riserva. È inoltre possibile programmare un ulte LED affinché lampeggi indicando il regime di giri a cui effettuare il cambio marcia.

Telaio ben bilanciato con sospensioni totalmente regolabili



Il telaio della **Suzuki Gsx R 600 k8** è costruito tramite una precisa fusione di cinque sezioni in lega d'alluminio, ognuna delle quali produce una specifica rigidità torsionale: la sezione incava della testa di sterzo, le due sezioni della trave principale/piastra del perno del forcellone e le due traverse sopra e sotto il forcellone.



Il numero ridotto di parti e saldature ha consentito di ottimizzare l'assemblaggio del telaio della **Gsx R 600 k8** migliorandone accuratezza e prestazioni. Il sottotelaio posteriore della **Gsx R 600 k8** , che supporta il pilota e la sezione di coda, è adesso

più semplice e leggero di 125 grammi di peso.

Il forcellone in lega d'alluminio della **Gsx R 600** è realizzato in pressofusioni ed estrusioni rettangolari con un leveraggio di collegamento in lega d'alluminio forgiata. Questa configurazione riduce il rapporto della leva quando la ruota posteriore della **Gsx R 600 k8** si muove verso l'alto, rendendo più reattiva la sospensione, per una trazione migliore sulle ondulazioni del fondo stradale.

Il sistema inoltre riduce i carichi laterali, consentendo all'ammortizzatore posteriore di muoversi lungo un arco uniforme quando si comprime, la **Gsx R 600 k8** dispone di poggiatesta anteriori regolabili.

Le posizioni disponibili sono tre e coprono una fascia di 14 mm in senso sia orizzontale che verticale, per soddisfare al meglio le preferenze del pilota. Il pedale del freno e la pompa secondaria si spostano assieme all'assemblaggio del poggiatesta destro, mentre l'assemblaggio della leva del cambio può essere regolato in base agli spostamenti del poggiatesta sinistro.

Suzuki k8 - Gsx R 600 k8

Foto Gsx R 600 k8