

Suzuki Gsx R 750 2008



GSX R 750 K8: L'ORIGINALE RACE REPLICA RINASCE



La **Suzuki Gsx R 750 K8 del 2008** è equipaggiata con il quattro tempi da **750 cm³** di produzione commerciale più potente, pulito ed efficiente mai realizzato da **Suzuki moto**. Un nuovo telaio pressofuso in lega d'alluminio.

Una carenatura meravigliosa con un'aerodinamica migliorata.

Una gestione del motore avanzata con un sistema di iniezione elettronica dotato di mappatura selezionabile all'istante.

Sospensioni ad alte prestazioni totalmente regolabili e freno anteriore a montaggio radiale.

Prestazioni da gara delle massime categorie in un elegante modello di medie dimensioni con luci, strumenti, segnalatore acustico e specchietti per l'uso su strada.

Freno anteriore con pinze ad attacco radiale e ruote in lega più leggere



La ruota anteriore e posteriore in lega d'alluminio della **Suzuki Gsx R 750 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 della **Gsx R 750 k8** montano i nuovi pneumatici radiali Bridgestone specificata mente progettati per la **Gsx R 750 k8** con dimensioni di 120/70ZR17 all'anteriore e 180/55ZR17 al posteriore.

Il freno anteriore usa doppie pinze Tokico a 4 pistoncini contrapposti con montaggio radiale.

I doppi dischi flottanti dell'anteriore della **Gsx R 750 k8** misurano 310 mm di diametro esterno e sono spessi 5 mm, le dimensioni dei bulloni per l'attacco del disco sono state leggermente ridotte e sono combinate con l'uso di dischi più sottili, una scelta che ha consentito di ridurre le masse sospese rendendo più efficace l'azione delle sospensioni e più deciso l'ingresso in curva.

La pinza del freno posteriore Tokico a pistoncino singolo agisce su un disco con diametro di 220 mm.

Propulsore da 750 cm³ con tecnologie avanzate



Il motore da **749 cm³** della **Gsx R 750 k8 2008** è un perfetto esempio di

design ad alte prestazioni, creato peraltro con l'uso di tecnologie sviluppate nelle competizioni mondiali. Doppio albero a camme in testa (DOHC) e quattro valvole in titanio per cilindro attuate tramite punterie a bicchierino, con regolazione del gioco con pastiglie calibrate. 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. Frizione antisaltellamento per contrastare la coppia frenante.

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. Cilindri della **Gsx R 750 k8** integrati nel carter superiore in lega d'alluminio e rivestiti con uno strato di nickel-carburo-silicio-fosforoso, noto come SCEM (**Suzuki Composite Electrochemical Material**), che **Suzuki moto** ha sperimentato nelle competizioni. Questo rivestimento migliora il trasferimento termico, la durata nel tempo e la tenuta delle fasce.

Il sistema antisaltellamento sulla **Gsx R 750 k8** sperimentato in gara limita la coppia frenante, riduce la pressione sui dischi della frizione in fase di decelerazione, consentendo di scalare ed entrare in curva in modo più lineare. In fase di accelerazione la frizione aumenta la pressione sui dischi, riducendo lo slittamento.

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

Nuove candele NGK CR9EIA-9 da 10 mm per la **Gsx R 750 k8**, che montano ognuna un sottile elettrodo in lega d'iridio che genera una scintilla più vivace contribuendo ad una migliore efficienza combustiva. La **Gsx R 750 k8** monta un efficiente radiatore in alluminio, incurvato e con forma trapezoidale, sembra derivato 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 750 k8** migliora la capacità di raffreddamento fino a 31,4 kW/h senza maggiorare le dimensioni complessive del radiatore e della carenatura, una caratteristica importante sotto l'aspetto aerodinamico.

Un nuovo generatore di capacità superiore serve i sistemi elettronici aggiuntivi della **Gsx R 750 k8**, senza alcun incremento di peso o di dimensioni esterne.

Mappatura regolabile S-DMS e iniezione del carburante SDTV, con gestione digitale del motore



L'ampia potenza di calcolo del sistema di gestione del motore della **Gsx R 750 k8** 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 triplice



selezione montato sulla barra destra del manubrio, consente al pilota di scegliere una delle tre mappature del motore (che regolano l'iniezione del carburante e i sistemi di accensione) disponibili.

Le tre mappature della **Gsx R 750 k8** sono indicate come A, B e C, e ad ognuna corrisponde una diversa erogazione di potenza del motore. Il passaggio da una mappatura a un'altra è così istantaneo che consente al

pilota di adottare una mappatura a seconda del tipo di strada, scegliendone quindi una per la guida in autostrada e un'altra per un percorso con curve e tornanti.

Al cuore del sistema di iniezione del carburante della **Gsx R 750 k8** vi sono due nuovi corpi farfallati equipaggiati con doppia valvola a farfalla (SDTV), e ogni cilindro del corpo farfallato monta due iniettori.

I nuovi iniettori del carburante della **Gsx R 750 k8**, di dimensioni compatte, dispongono ora di 8 fori al posto dei 4 fori più grandi presenti nella configurazione precedente, per realizzare una polverizzazione più sottile e una migliore atomizzazione del carburante, garantendo una combustione più completa. Gli iniettori primari sono operativi in tutte le condizioni, mentre quelli secondari si attivano agli alti regimi e in condizioni di carico elevato.

Il nuovo sistema ISC (Idle Speed Control) per il controllo del minimo migliora automaticamente l'avvio a freddo 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, basandosi sulla posizione della farfalla e sul regime del motore, controlla il sistema PAIR (Pulsed-AIR) della **Gsx R 750 k8** che invia l'aria dal filtro aria e la immette direttamente a valle delle valvole di scarico, per bruciare gli idrocarburi (HC) incombusti e ridurre le emissioni di monossido di carbonio (CO), consentendo alla **Gsx R 750 k8** di soddisfare pienamente i requisiti Euro 3 e Tier 2 sulle emissioni.

Sospensioni totalmente regolabili e ciclistica ben bilanciata



Il telaio della **Gsx R 750 k8** è costruito e bilanciato per favorire la guida alle elevate velocità e per garantire la massima inclinazione in curva. Il telaio della **Gsx R 750 k8** è costruito tramite una precisa fusione di cinque sezioni in lega d'alluminio, ognuna delle quali produce una specifica rigidità torsionale:

L'ammortizzatore posteriore Showa consente la regolazione del precarico, lo smorzamento del ritorno e la compressione alle alte e basse velocità, con un'escursione della ruota posteriore di 130 mm.

Le forcelle rovesciate Showa della **Gsx R 750 k8** montano steli da 41 mm e consentono non solo la regolazione del precarico elastico e dello smorzamento del ritorno, ma ora permettono anche la regolazione dello smorza

mento in compressione ad alta o bassa velocità. Gli steli montanti sono ottimamente cromati e l'escursione della ruota anteriore è di 120 mm.

I poggiatesta regolabili in tre posizioni con un movimento 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.

La geometria collaudata in gara della ciclistica che caratterizza la **Gsx R 750** comprende un interasse di 1400 mm con un angolo canotto di 23,8 gradi e 97 mm di avancorsa. L'altezza della sella, con i suoi 810 mm, è abbastanza bassa, mentre la posizione della seduta è studiata per un adattamento ottimale alla guida su circuito e su strada, con una distanza relativamente breve fra le barre del manubrio e i fianchi del pilota.

Un nuovo styling di grande impatto



Nel nuovo design della **Suzuki Gsx R 750 k8 2008** spiccano i gruppi ottici e un'aerodinamica ancora più marcata. La carenatura ospita tre elementi affiancati: un proiettore anabbagliante con lampada alogena H11 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**.

La parte alta della carenatura della **Gsx R 750 k8** è leggermente più ampia nell'aria del manubrio per una turbolenza inferiore, mentre la parte bassa è più assottigliata. Gli indicatori di direzione anteriori sono integrati negli specchietti laterali, mentre gli indicatori posteriori sono integrati nel nuovo taglio di coda con sezione più sottili.

La fonte di luce del freno e fanale posteriore della **Gsx R 750 k8** sono i LED.

Il serbatoio del carburante contiene 17 litri. La fonte di luce del freno e del fanale posteriore sono i LED.

Il gruppo strumenti comprende un contagiri analogico controllato con motore passo-passo, una serie di display a cristalli liquidi (LCD) che comprendono tachimetro digitale, doppi contachilometri parziali, contachilometri parziali della riserva, orologio, lettura della temperatura refrigerante/iniezione del carburante e indicatore della marcia.

Il display LCD che indica la modalità del motore visualizza l'impostazione S-DMS sezionata dal pilota della **Gsx R 750 k8**.

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. E' inoltre possibile programmare un ulteriore LED affinché indichi un regime di giri preselezionato e funga pertanto da indicatore di cambiata.

Suzuki k8 - Gsx R 750 k8

Foto Gsx R 750 k8