


## Suzuki Gsx R 750 2009




### GSX R 750 K9: L'ORIGINALE RACE REPLICA RINASCE




La **Suzuki Gsx R 750 k9** è equipaggiata con il quattro tempi da **750 cm<sup>3</sup>** potente, pulito ed efficiente. Telaio pressofuso in lega d'alluminio. 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.

#### Styling di grande impatto




Nel design della **Gsx R 750 k9** spiccano i gruppi ottici e un'aerodinamica ancora più marcata. La carenatura della **Gsx R 750 k9** 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 della **Gsx R 750 k9**, per un'illuminazione della massima ampiezza e una visibilità più profonda in curva. 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 dei freno e fanale posteriore sono i LED. Il serbatoio del carburante contiene 17 litri.



Il gruppo strumenti della **Gsx R 750 k9** 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 parziale 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 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.

Sulla **Gsx R 750 k9** è inoltre possibile programmare un ulteriore LED affinché indichi un regime di giri preselezionato e funga pertanto da indicatore di cambiata.

#### Propulsore da 750 cm<sup>3</sup> con tecnologie avanzate



Il motore da 750 cm<sup>3</sup> della **Gsx R 750 k9** è stato creato 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 puntene a bicchierino.

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 integrati nel carter superiore in lega d'alluminio e rivestiti con uno strato di nickel-carbu-ro-silicio-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 della **Gsx R 750 k9**. Il sistema antisaltellamento sperimentato in gara limita la coppia frenante della **Gsx R 750 k9**, 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. Efficiente radiatore in alluminio della **Gsx R 750 k9**, 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.

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



L'ampia potenza di calcolo del sistema di gestione del motore della **Gsx R 750 k9** comanda 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 k9** 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 k9** vi sono due corpi farfallati equipaggiati con doppia valvola a

farfalla (SDTV), e ogni cilindro del corpo farfallato monta due iniettori. Il nuovo sistema ISC (Idle Speed Control) per il controllo del minimo migliora automaticamente l'avvio a freddo della **Gsx R 750 k9** 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 PA1R (Pulsed-AIR) della **Gsx R 750 k9** 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 k9** 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 k9** è costruito e bilanciato per favorire la guida alle elevate velocità e per garantire la massima inclinazione in curva. 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 k9** 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 smorzamento 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 della **Gsx R 750 k9**. Il pedale del freno e la pompa secondaria della **Gsx R 750 k9** 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, il freno anteriore usa doppie pinze con doppi dischi flottanti dell'anteriore da 310 mm, al posteriore agisce un disco singolo da 220 mm.

Gsx R 750 k9

**Foto Gsx R 750 k9**