



NISSAN QASHQAI

THE ORIGINAL CROSSOVER®



SCOPRI DI PIÙ



27 MAG 2017 PROVA IN PISTA

SUZUKI GSX-R1000R 2017: LA PROVA AL MUGELLO

PRIMA PROVA IN PISTA DELLA NUOVA SCELTA PER CHI CERCA LE PRESTAZIONI ASSOLUTE. UN MOTOCICLO CON UN'ELETTRONICA RAFFINATA PER CHI CERCA LE PRESTAZIONI ASSOLUTE.

COME È COME VA GALLERY 18 COMMENTI 0

Sei in: Moto Prove su strada Primo Contatto

COME È

GRANDI AMBIZIONI PER LA NUOVA GSX-R1000R: 202CV, CICLISTICA COMPATTA E UN'ELETTRONICA RAFFINATA PER CHI CERCA LE PRESTAZIONI ASSOLUTE

— [CONDIVIDI](#)



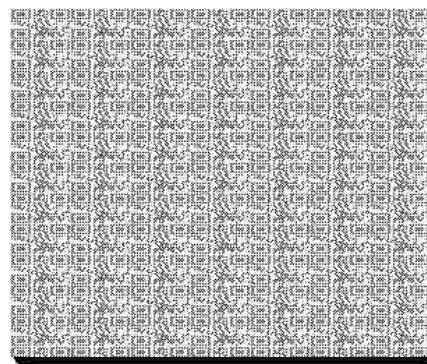
Autore:
Alberto Raverdino



OBIETTIVO MONDIALE? Non c'è dubbio che la serie GSX-R, in ben 30 anni di evoluzione tecnica, abbia sempre messo al centro le prestazioni. Oggi, con questa ennesima evoluzione, Suzuki non smentisce se stessa e ci

propone la **Suzuki GSX-R1000R più potente, raffinata e prestazionale di sempre.** Dopo le fortunate e vittoriose GSXR1000 K5 e K6 (ottimi progetti ma di oltre dieci anni fa) ed Endurance a parte, la Gixxer ha in realtà patito una concorrenza sempre più agguerrita rimanendo un po' in ombra, non solo nei campionati di maggiore risonanza mondiale, ma anche in quelli nazionali dove a causa dei budget limitati, la scelta dei team e dei piloti sul "cavallo" vincente dice molto sulle migliori candidate del momento.

IL CUORE INNANZITUTTO Per tornare a scaldare gli animi degli smanettoni più agguerriti non si poteva che mettere mano al quattro cilindri giapponese. Ecco perché **Il nuovo motore della GSX-R1000R 12017** è il frutto di una radicale evoluzione del precedente. **Maggiore alesaggio, valvole di aspirazione più grandi, minore corsa**



Suzuki
Listini
Quotazioni

Motorbox
311515 "Mi piace"

Mi piace questa Pagina

Di' che ti piace prima di tutti i tuoi amici

dei pistoni, più compressione e minori masse in movimento regalano ben 1.000giri in più rispetto al precedente modello. Non poco... anzi, tradotto in soldoni si tratta della bellezza di **17cv in più** (202 contro i 185cv rispetto all'unità precedente). Roba da applausi, non c'è che dire.

MOTO GP DOCET Qualcuno ha detto che la potenza è nulla senza controllo... e come dargli torto? Anche in questo caso ci si è preoccupati di garantire un'erogazione rotonda e lineare nonostante le bordate di cavalli sparati dai pistoni. Per fare ciò gli ingegneri del sol levante giocano in casa e **trasferiscono direttamente dalla propria MotoGp alcune tecnologie capaci di compiere il miracolo**. Una su tutte il sistema di **fasatura variabile delle valvole** che, attraverso il movimento progressivo di una serie di sfere poste su altrettante slitte, anticipano o ritardano i movimenti di apertura delle valvole di aspirazione. Ma non è tutto, visto che anche gli iniettori (sempre due per cilindro ma ora posizionati in modo differente) migliorano il riempimento delle camere di combustione ad ogni regime, il tutto mentre **nuovi bilancieri a "dito"** consentono una sensibile diminuzione delle masse in movimento.

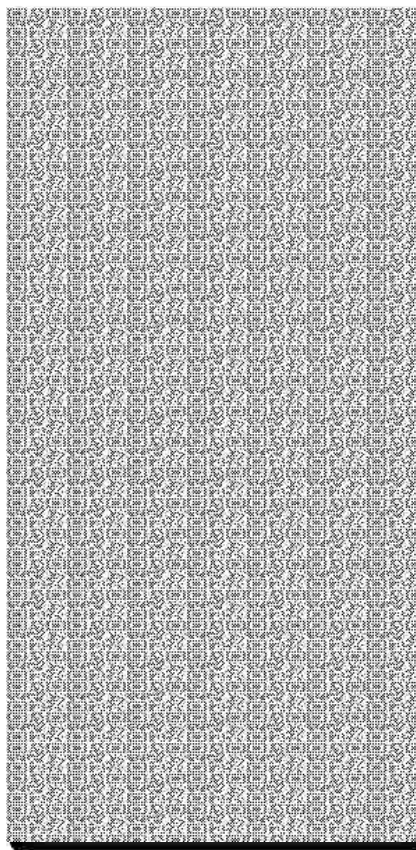
AVANTI TUTTA Sulla base delle indicazioni dei piloti si è inoltre cercato di avanzare le masse per avere più peso sulla ruota anteriore e favorire la maneggevolezza. Ecco perché **il nuovo motore è ora più corto (-22,2mm)**, soprattutto grazie ai cilindri meno inclinati in avanti, ed è anche leggermente più stretto per favorire l'aerodinamica, mentre **l'interasse si è allungato (da 1405 a 1425mm)**. Anche il **telaio** è stato completamente riprogettato, ora **più leggero del 10%**, è anche più stretto, rigido e compatto e consente una inclinazione del canotto leggermente più chiusa e un'avancorsa ridotta. Anche il bel forcellone è tutto nuovo e più lungo per favorire la trazione.

SHOWA BFF... è la blasonata **forcella** che equipaggia la nuova Gixxer ma **solo per la R**. Si tratta di una unità inizialmente utilizzata solo nelle competizioni e che ora trova applicazione anche per moto dotate di targa e fanali. Estremamente riconoscibile grazie ai **due "barilotti" esterni destinati alla gestione di passaggi dell'olio**, offre tutte le regolazioni di cui potete aver bisogno.

...E BREMBO Il reparto freni cambia rotta visto che si torna ai **dischi da 320** in luogo dei 310mm dell'impianto precedente e **pinze monoblocco** rigorosamente Brembo, ma solo all'anteriore visto che al disco posteriore pensa una pinza Nissin. Naturalmente non manca l'ormai obbligatorio sistema ABS.

ELETTRONICA A GO GO Inutile quasi sottolineare che la componente elettronica risulta ormai essenziale per garantire prestazioni al top e per consentire lo sfruttamento di tutto il potenziale di una moto tanto potente e raffinata. Ecco che quindi una **piattaforma inerziale** capace di "leggere" tutte le informazioni dinamiche come il grado di beccheggio, di rollio e di imbardata e trasferire tutte queste informazioni alla centralina elettronica che in tempo zero e sulla base della posizione del gas rigorosamente ride by wire, è in grado di elaborarle e, in poche parole, permettere al pilota di sfruttare al meglio il potenziale della moto.

A, B, C e TRACTION CONTROL Tre mappe e **10 livelli di intervento**. Dalla guida su asfalto bagnato, fino a quella in pista con il coltello tra i denti, tutto è facilmente "aggiustabile" grazie al blocchetto posizionato sul semi manubrio sinistro. Inoltre è possibile cambiare grado di intervento anche a moto in movimento; unica limitazione, per scorrere tra le varie possibilità occorre tenere il gas chiuso.



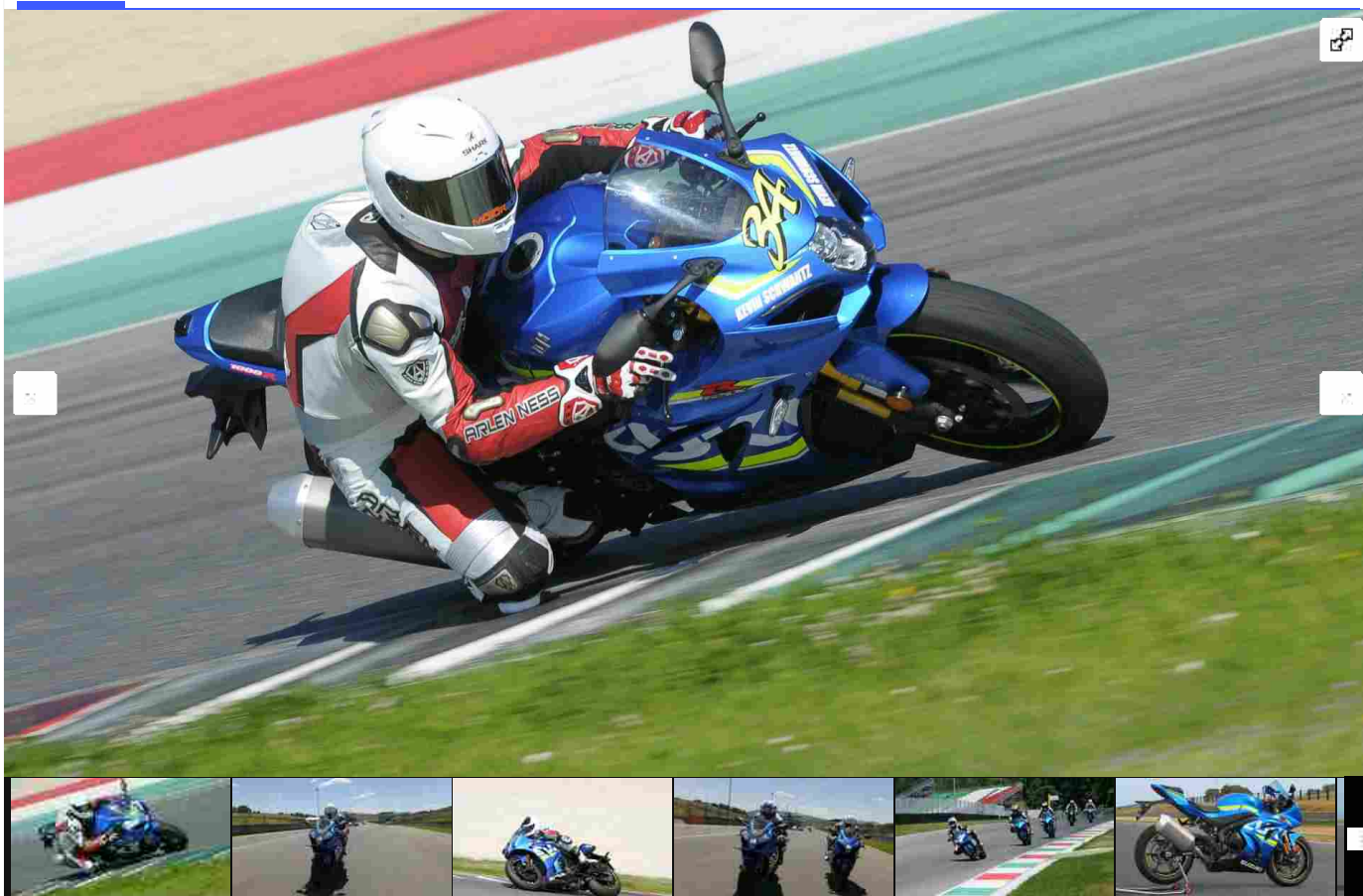
CAMBIO VELOCE E LAUNCH CONTROL Altro elemento di spicco che caratterizza e distingue la GSXR1000R dalla meno accessoriata GSXR1000 è il **cambio elettronico che per la R funziona anche in scalata** facendovi dimenticare l'uso della frizione. Infine, ad ulteriore testimonianza dello spirito corsaiolo della R, ecco il sistema **Launch Control**, un giochino capace di spararvi da zero all'infinito proprio come accade per i piloti professionisti. Insomma... pronti per la griglia di partenza.

IL PREZZO La Suzuki GSX-R1000R 2017 è in vendita ad euro 18.990,00; non male soprattutto in considerazione del pacchetto generale e il livello della diretta concorrenza. Per la versione "base" con qualche sacrificio in termini di dotazioni e diavolerie elettroniche, ci si ferma ad euro 16.590,00, un buon compromesso...



PROSEGUI: *COME VA*

GALLERY



Suzuki GSX-R1000 2017 in pista al Mugello