

Gsxr 600, Gsxr 750 k6



GSXR 600 Y GSXR 750 K6



Todo ha iniciado en circuitos muy lejanos de la ciudad de Hamamatsu, donde tiene sede el Cuartier General de la **Suzuki**. Un equipo de ingenieros encargados de una misión de búsqueda, vagaban por paddock e parcheggi observando **motocicletas** y siguiendo carreras. Los pilotos de estos eventos no tenían contratos y no eran pagados por correr. Participaban porque amaban la competición, el deporte y corrían con **motocicletas** casi estrechamente las series. Las categorías de corridas eran individualizadas de la cilindrada, desde nivel de experiencia de los pilotos o de las modificaciones consentidas a los **motociclistas**. Las grillas de partida de las categorías **1000** y **750** estaban llenas de **Gsxr 1000** y **Gsxr 750**.

En la clase **600** las **Suzuki Gsxr 600** no eran así numerosas, sin embargo el gran interés del público hacía que aquella cilindrada existiera. Los ingenieros usaban cronómetros, hablaban con pilotos y mecánicos, tenían planillas de observación y comentarios. Comparaban lo que habían visto en esas carreras locales al que sucedía en el campeonato mundial Superbike Nacionales, así como con los resultados de los campeonatos Endurance europeos y americanos. Al retorno en Japón, los ingenieros se habían hecho una idea precisa, aprovechar todo lo que en **Suzuki** habían aprendido de la construcción y de la utilización en competencia de la dominante **Gsxr 1000** y usarlo para dejar atrás los rivales en la clase **600** con la **Gsxr 600** y acrecentar la supremacía en la clase **750** con la **Gsxr 750**. Adaptar la tecnología de vanguardia junta de la generalidad técnica **Suzuki** y producir dos nuevas medias que redefinieron el concepto de "top performance" en sus respectivas clases. En otros términos, produce dos carreras replicas que proporcionan una increíble relación peso-potencia, una amplia suministración de pareja y una inmediata respuesta a las aceleraciones. En el deporte motociclista se definieron en las clases **600** y **750** el estado del arte, en cuanto a potencia de aceleración, funcionalidad de las suspensiones, potencia frenante.

Motocicletas con una manejabilidad total que da inmediata confiabilidad al piloto para hacerle obtener de inmediato el mejor tiempo en el giro. "Motocicletas potenciadas con el aprendizaje proveniente de la pista".

Una Suzuki Gsxr 600 y una Suzuki Gsxr 750 como obra de arte de proyectación integrada



Suzuki moto ha recorrido el concepto de proyectación integrada uniendo los equipos propuestos al desarrollo del **motor**, de la ciclística, de la electrónica en modo de desarrollar juntos las mejores peculiaridades de estos sofisticados proyectos. Algunos de los descubrimientos del proyecto de las **Gsxr 600**, **Gsxr 750** 2006 eran obvios: más potencia, campo más amplio de utilización, con peso más centralizado y dispuestos hacia abajo. Otros objetivos eran menos obvios: tener una horquilla más larga, reduciendo las variaciones de disposición de la ciclística causadas del funcionamiento de la suspensión posterior; rediseñar el perno de la horquilla más adelante, mejorando la sensibilidad del piloto con la tracción ejercitada desde la ruta posterior.

Y realizar todo hasta sin ir más allá de los 1400 mm de interacción. Cuando el equipo ha terminado, el nuevo motor era más corto y compacto, tenía además más potencia con una mejor rapidez de respuesta.

El horquillon era más largo, y su perno había sido rediseñado más adelante, sin modificar la interacción. El proyecto presentaba **motocicleta** más compacta, más aerodinámica con una mejor ciclística y frenos más eficientes.

Los nuevos modelos eran dotados de fricción antisalto, de dos cuerpos mariposa doble inyector, de una nueva relación interna en el cambio a seis marchas y de una mejor posición de manejo debida, además en los pedales regulables en sus tres distintas posiciones. Lo que el equipo de ingenieros habían realizado con la **motocicleta Suzuki Gsxr 600** y **Gsxr 750** era el top en la clase **600** y **750**.

Gsxr 600 y Gsxr 750: dos obras para el arte de la pista (Y de la galería del viento)



Las **Suzuki Gsxr 600**, **Gsxr 750** son verdaderas obras de arte de las máximas presentaciones en las dos ruedas. Su estética agresiva las distingue completamente de todas las otras **moto**, presentes en el mercado gracias a nueva gráfica, nuevas ruedas y a un rendimiento de eficiencia aerodinámica mejorada en un 5%.

Las pruebas en la galería del Viento han ayudado a los ingenieros a reducir el área frontal, reduciendo la resistencia aerodinámica. El interno de la moto era más estrecho y bajo. Los indicadores de dirección anterior han sido insertados en los espejos retráctiles y aquellos posteriores colocados en un nuevo codón intencionalmente realizado. La amplia zona frontal del revestimiento a sido proyectada con los faros sobrepuestos para dejar más espacio a las dos partes de aire del sistema **SRAD** más grandes de la **Gsxr**. Estas últimas, dispuestas más al centro donde la presión del aire es mayor, conduciendo más aire hacia la caja de filtro, mejorando la combustión.

Un tanque más corto, estrecho, consiente al piloto a disponer los codos y rodillas en el revestimiento. Un escape innovativo muy corto, poseionado en bajo, y de clara derivación GP, mejora la aerodinámica bajando y centralizando el peso de la **moto Gsxr**.

La técnica motorista vanguardista



Las **Gsxr 600**, **Gsxr 750** 2006 tienen un motor



mucho más potente capaces del alcanzar niveles de rotación aun más elevados. Cuatro válvulas por cilindro en titanio, punterías a vasos, doble eje a palanca en la cabeza, en el revestimiento de refrigeramento líquido, aire aspirado a presión y inyección electrónica con doble inyector.

En la mayor la cilindrada de la **Gsxr** permanece de **750 cc**, pero las nuevas dimensiones y en carrera de 70 mm x 48,7 mm - contra las anteriores 72 mm x 46 mm - permiten reducir la distancia entre los centros de los cilindros, entre los continuos, desde 80 mm a 76 mm para favorecer al motor en dimensión y aminorar el peso.

En esta modificación se da ventaja también a la última **Gsxr 600** que para respetar la cilindrada de 599,4 mm, conserva invariable sus dimensiones originales para las velocidades en corrida; 67,0 mm x 42,5 mm.

En la **Gsxr 600** las válvulas de aspiración en titanio de 27,2 mm son inclinadas de 10° respecto a la perpendicular del cilindro y las de descarga, aun cuando de titanio de 22,0 mm son de 12°; este modesto intervalo de inclinación otorga la posibilidad de mayor compresión a la cámara de escape. La relación de compresión es de 12,5:1. el diámetro de las punterías ha sido incrementado para trabajar con ejes a palanca desde el perfil más empujado. Los vasos de aspiración miden ahora 26 mm (respecto a la anterior de 25 mm), mientras las de descarga 24 mm (contra las anteriores de 23 mm). Los ejes a palanca, perforados al centro para limitar el peso, son obtenidos por fusión especial y pueden empujar a largas experimentaciones en las competiciones.

En la **Gsxr 750** los nuevos ángulos de inclinación de las válvulas, entregan mayor compresión a las cámaras de escape, mientras la compresión aumenta desde 12,3:1 a 12,5:1. las válvulas de aspiración en titanio son ahora inclinadas de 10,5° respecto a la perpendicular del cilindro, contra los anteriores de 12° y las válvulas de descarga, aun en titanio, son ahora inclinadas en 12° contra los precedentes 13°. Sin embargo el reducido ángulo de inclinación en un mayor contenido, dimensionamiento de los conductos, las válvulas de aspiración son siempre de 29 mm. las válvulas de escape, ligeramente más pequeñas a causa del reposicionamiento de aquellas de aspiración, miden ahora mm contra los precedentes 24 mm.

Los ejes del cambio han sido entre ellos reposicionados para consentir un redimensionamiento del carter **motor**. Este es inserto en el armazón con una distinta inclinación frontal, que permite a los conductos de aspiración ser más verticales. Los inter-ejes entre los conductos externos y los adyacentes, ligeramente convergentes hacia el interno, se reducen a 71 mm, contra los precedentes 75 mm. El acercamiento de los conductos permite una mayor compresión del grupo de instrumentos mariposa y por lo tanto la caja de filtro, el tanque y la estructura pueden en tanto ser más estrechos, mejorando la funcionalidad de manejo y disminuir el aire frontal. Los pistones perforados en aluminio son caracterizados de corto pelaje lateralmente, y de una fineza externa anti fricción, que mejora al patinar.



Las bielas en acero al cromo molibdeno tienen de inmediato el proceso de mejoramiento como intensidad de curvatura para obtener la máxima tenacidad. El segmento superior de compresión y los anillos de la fricción de aceite son electro revestidos con nitrato de cromo usando el sistema PVD (deposición física de vapor) con el cual el nitrato de cromo vaporizado va aplicado al vacío. El revestimiento al nitrato de cromo, del espesor más uniforme y con una superficie más corrediza respecto a la tradicional cromatura, reduce fricción y consumo de aceite, mejorando a la vez la duración. Los cilindros de la **Suzuki Gsxr**, integrados en la parte superior del cartil **motor**, son revestidos los carburadores de níquel-fosforosilicio, utilizando el exclusivo método **Suzuki SCEM**, ampliamente testado en las competiciones.

Los canones de los cilindros (SCEM), permiten entonces una mayor disipación de calor e por lo tanto menor tolerancia de acoplamiento pistón / cilindro, aumentando el rendimiento del motor.

Las luces de apertura, entre los canales de los cilindros bajo la corrida de los pistones, son ahora más grandes, 39 mm contra los precedentes 35 mm, para trabajar a velocidad de rotación más elevada.

Estos orificios permiten a la presión que se forma durante la corrida descendente del pistón, de decantar rápidamente en los cilindros adyacentes donde los pistones están subiendo. Este sistema reduce la presión interna en el carter y las pérdidas mecánicas son relativas.

En la **moto Suzuki Gsxr 600** la inercia del eje **motor**, en acero forjado, ha sido incrementada del 16% para optimizar la tracción en pista en las aceleraciones de salida en curva. El eje motor de la nueva **moto Suzuki Gsxr 750** ha sido ahora dotado, en la parte anterior, de un contra-eje de balaceamiento que reduce las vibraciones en las altas pruebas.

El contra-eje de balaceamiento rueda sobre bronce y es conectado mediante engranajes y dientes directos al eje motor.

Esta última versión del motor de la **Gsxr 600** es más baja que 20 mm, 16 mm más estrecha y 54 mm más corta y pesa 1 kilo menos respecto a la **Gsxr 600** anterior.

El máximo de revoluciones alcanzado ha sido incrementado en 500 giros/minuto. Dimensiones similares también para la versión 750 cc. donde el motor, con respecto a la versión anterior **Gsxr 750**, resulta más bajo de los 32 mm, 16 mm más estrecho y 60 mm más corto y pesa además un kilo menos. Las revoluciones máximas de funcionamiento han sido aumentado en 600 giros/minutos.

Inyección digital SDTV



Las **Gsxr 600**, **Gsxr 750**, 2006 son equipadas con la última versión del revolucionario sistema de inyección electrónica SDTV, dotado de dos inyectores. Cada difusor es dotado de dos válvulas mariposa, una válvula primaria mandada por la manopla del acelerador y una secundaria actuada desde el módulo de control ECM en base al régimen de funcionamiento, en la marcha inserta y en la apertura de la válvula primaria. La válvula a mariposa secundaria de la **moto Gsxr Suzuki** se abre y se cierra para mantener óptimamente la velocidad del aire en el conducto de aspiración, mejorando la eficacia de combustión, el suministro a bajos niveles y a la vez responde a la

aceleración.

Cada instrumento mariposa, de sección cónica que se restringe desde los 46 mm a los 40 mm para la **Gsxr 600** (50 mm a los 42 mm para la **Gsxr 750**) es dotado de dos inyectores multiforificio. el primario que funciona en cada condición de marcha y el secundario que entra en función solo en las altas exigencias o en condiciones de elevada carga, mejorando enormemente la prestación en pista.

La duración de la inyección primaria de la **moto Gsxr Suzuki** que determina el volumen del carburante agujereado en el cilindro, y calculada desde el módulo de control, en la base de los giros de motor, de la precisión del aire aspirado y de la apertura del acelerador.

La duración de la inyección secundaria de la **moto Gsxr Suzuki** es basada en la apertura del acelerador y en el número de los giros del motor. La perfecta angulación del salpicar de los inyectores durante las fuertes aceleraciones y elevadas exigencias, produciendo una mejor pulverización y una mayor homogénea aspirada, mejora la eficiencia de combustión y con esta el nivel de potencia a los altos niveles. El inyector primario tiene un ángulo de 50° respecto a los ejes centrales del cuerpo horquillado, mientras el secundario es inclinado en 75°.

Perfecto equilibrio de rendimiento con una ciclística completamente nueva



El armazón de las **Gsxr 600**, **Gsxr 750**, completamente inédito, es construido enteramente con una fusión en unión ligera, incluida la sección cava del tubo de l volante, las dos estructuras laterales que soportan el perno del horquilla. Este armazón, proyectado para establecer un equilibrio ideal de rigidez, ofrece a la vez cuidadoso proceso de ejecución optimizada en la reducción del número de componentes y de soldaduras. El armazoncillo que soporta la butaca y la sección de cola, es realizado con

los elementos de modo sea una conexión ligera.

Las ventajas legadas a la adopción de un horquilla más largo se revelan más evidentemente en las competiciones: una mayor longitud, de hecho puede ofrecer la misma excursión y mejor tracción en la rueda posterior, en este caso 130 mm sin hacer subir apreciablemente variaciones en la geometría de la ciclistica, mejorando la introducción del piloto en el trabajo de las suspensiones y en las tracciones de la rueda posterior.

El nuevo nivelador de la suspensión posterior de la **moto Suzuki Gsxr** es dotado de una plancha de conexión, pernos en aluminio forjado, incrustada en un horquilla y de una barra de aluminio forjado, conectada al armazón. Este sistema consiente al amortiguador posterior describir un leve desplazamiento parabólico durante la compresión que reduce los enchufes laterales.

Además mejorando la tracción en la pequeña porosidad de pavimento.

Responde a la contempoporaneidad dulcemente también en los grandes detalles. El amortiguador posterior Showa tiene un elemento de conexión de aluminio con un pistón de 40 mm. Su corrida es de 10 mm inferior - 65 mm contra 75 mm - con la misma excursión de rueda de 130 mm. La reducción de la carrera consiguiendo, una reducción de 15 mm de la longitud máxima del amortiguador, de 332 mm a 317 mm, con una más baja posición de la misma.

La amortiguación es registrable en el precario resorte y en los frenos hidráulicos de compresión y de extensión. La horquilla volteada Showa tiene los vastagos de 41 mm y es además regulable en el precario resorte y en los frenos hidráulicos de compresión y de extensión. La inclinación del tubo del volante es ahora de 23, 45° de los precedentes 23,3°. Nuevos grandes discos de freno - 310 mm contra 300 mm - trabajan con pinzas a cuatro pistones de unión radial y con pompa radial. La nueva pinza del freno a disco posterior a piston individual es más ligera de 50 gramos aproximadamente. Las nuevas ruedas de la **moto Suzuki Gsxr** a tres tipos más ligeras miden 17 x mt 3.50 y 17 x mt 5.50 respectivamente adelante y detras y son equipadas con neumaticos radiales de las medidas siguientes: 120 / 70zr17 y 180 / 55zr17.

En terminos generales, las nuevas **moto Suzuki Gsxr 600**, **Gsxr 750** tienen una longitud total inferior de 15 mm - 2.040 mm contra los precedentes 2.055 mm, son 25 mm más bajos - 1125 mm contra los precedentes 1150 mm. El alto del la butaca es inferior de 15 mm. y los pedales pueden ser dispuestos en tres diferentes posiciones con una excursión de 14 mm ya sea vertical como horizontalmente. Además la palanca de cambio puede venir regulada en consecuencia. El tanque más corto, la butaca dispuesta adelante y bajada, la posibilidad de controlar los pedales en posición, acercar butaca al manubrio, mejorando la funcionalidad de manejo. La capacidad del estanque es de 16,5 litros.

Gsxr 600, Gsxr 750: no solo dos nuevas motocicletas

Para el equipo de ingenieros que las han realizado, la **moto Suzuki Gsxr 600** y la **Gsxr 750** son más que dos nuevas **motocicletas**. Son la síntesis de todo lo que significa **Gsxr**: el equilibrio triunfante entre rendimiento del motor, suministro de potencia, precisión en curva, freno y manejo total.

Son el producto de la genialidad técnica y de toda la tecnología de vanguardia que la **Suzuki** esta en la altura de realizar. Son obras de arte hechas para convencidos y expertos utentes de **motocicletas** deportivas. Proyectadas y realizadas con orgullo total en el espíritu **Suzuki**. Listas para dominar las pistas: nuevas **moto Suzuki Gsxr 600**, **Gsxr 750**.

Gsxr 600, Gsxr 750 k6