Suzuki GSX-S1000F **PREGI** ● Prestazioni e guidabilità **DIFETTI** ● Effetto on/off del motore ai medi regimi **Prezzo** 12.890 €

PROVA SEMICARENATA

SUZUKI GSX-S1000F

La versione in miniabito della nuda GSX-S1000. Ci era piaciuta la naked, convince anche la semi carenata. 12.890 euro con ABS, ma se la comprate entro settembre potete risparmiare 300 euro

di Francesco Paolillo

La casa di Hamamatsu presenta la GSX-S1000F, la versione semi carenata della GSX-S1000 che abbiamo provato pochi mesi fa in Spagna, moto che ci era particolarmente piaciuta per il carattere sportivo e le prestazioni dinamiche adrenaliniche. Questa versione in miniabito non fa altro che rendere più amichevole l'approccio con la sportiva giapponese, che carena a parte non cambia in nulla e per nulla rispetto alla sorella in abiti succinti. Come sottolineato dagli uomini Suzuki, la "Effe" non è una sport touring ma una sportiva e basta. L'idea che c'eravamo fatti di una Kawasaki Z1000SX in salsa Suzuki é stata stroncata sul nascere. Niente borse laterali o bauletti: l'unica concessione é la borsa da serbatoio, quindi se avete intenzione di parcheggiarla nel vostro box... siate consci del fatto che con questa si va forte, e meglio se lo fate da soli. Questo si fa in un modo particolare, senza i classici semi manubri ma con un manubrio alto e bello largo, come piace ai motociclisti d'oltralpe. Chi ha frequentato i passi alpini svizzeri o tedeschi sa di cosa stiamo parlando: moto sportive modificate nella posizione di guida montando manubri veri e propri al posto dei semi manubri spacca polsi. Un genere di modifica che per gli esteti italici vede prevalere troppo l'aspetto pratico su quello estetico, per cui da noi viene bocciata a priori anche perché i risultati dal punto di vista del look non risultano quasi mai appaganti per l'occhio. Con la GSX-S1000F però non stiamo parlando di modifiche ma di una moto pensata, fatta e finita. L'equilibrio generale, in sostanza, ne guadagna.

Design

Compatta e aggressiva la GSX-S1000, compatta e aggressiva la versione "Effe", con un equilibrio dei volumi maggiore rispetto alla naked, e tratti somatici meno Manga e più equilibrati. Una moto più matura, meno trasgressiva ma personale nel look, con uno sguardo che mixa a dovere eleganza e aggressività. Anche nella vista laterale la massa dell'anteriore non sembra influire sul bilanciamento dei volumi, e il posteriore svelto e puntato verso l'alto si sposa bene con la nuova carena. Tre le colorazioni disponibili, Matt Grey, Blu GP e Rosso. Il giudizio sulle finiture riprende in toto quello dato a suo tempo alla versione naked, materiali di ottima qualità e assemblaggi curati, nessun cavo elettrico a vista e verniciature ben eseguite. Suzuki con queste GSX-S 1000 sembra aver cambiato passo, in meglio naturalmente.

Motore

Il motore che equipaggia la GSX-S1000F, così come per la naked, é il quattro cilindri da 999 cc già utilizzato sulla GSX-R1000 dal 2005 al 2008, modificato in ottica di un prevalente utilizzo sportivo ma stradale. La corsa lunga del quattro cilindri Suzuki montato sulla serie GSX-R K5, 59 mm per un alesaggio di 73,4 era sicuramente più adatto rispetto alla versione attuale a corsa più corta e dunque più nervoso nell'erogazione. Nuovi sono i pistoni, ora più leggeri (-3%) e rigidi, grazie all'applicazione della tecnologia FEM (Finite Element Method), i cilindri prevedono un trattamento superficiale denominato SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material) per migliorarne la scorrevolezza. Ridisegnati anche i profili degli alberi a camme, sviluppati per migliorare le caratteristiche di erogazione ai medi regimi, e con tale scopo è stato definito anche l'impianto di scarico, 4 in 2 in 1, dotato di compensatori tra i collettori 1-4 e 2-3, oltre che di una valvola a farfalla gestita dal sistema SET (Suzuki Exhaust Tuning), che ne controlla l'apertura in base alla posizione del comando

dell'acceleratore, del rapporto inserito e del numero di giri. L'alimentazione é garantita oltre che da un nuovo air box, da un sistema d'iniezione con doppi corpi farfallati da 44 mm e iniettori a dieci ugelli. La potenza massima erogata è di 146 cv a 10.500 giri, con una coppia massima di 106 Nm a 9500 giri. Migliorata anche l'efficienza del sistema di raffreddamento che può contare oltre che su di un radiatore acqua più efficiente, anche su un radiatore dell'olio raffreddato a liquido. Il sistema ECM (Engine Control Module) sovrintende al funzionamento del propulsore dal punto di vista elettronico, mentre é una novità il controllo di trazione a tre stadi, che limita le perdite di aderenza intervenendo sui tempi di accensione e sulla valvola secondaria del corpo farfallato. I tre livelli d'intervento prevedono diverse modalità di funzionamento, il livello "1" è adatto alla guida sportiva, essendo il meno sensibile dei tre e consentendo un maggiore pattinamento della ruota posteriore, il "2" è studiato per l'utilizzo turistico/cittadino, mentre il "3" è specifico per i fondi a bassa aderenza.
La loro selezione si può compiere tramite un pulsante sul blocchetto sinistro, mentre la mappa prescelta è visualizzata sulla compatta strumentazione digitale.

Strumentazione

La compatta strumentazione oltre a essere leggera (275gr), si presenta anche completa per quantità d'informazioni visualizzate.
Oltre ai canonici contagiri e tachimetro, ci sono i dati relativi al consumo medio e istantaneo, autonomia residua, orologio, indicatore marcia, temperatura liquido, autonomia e livello carburante. Non mancano naturalmente i due contachilometri parziali, quello totale e le spie di servizio.

Telaio e ciclistica

Il telaio doppio trave in alluminio ha le stesse quote di quello che equipaggia la versione nuda così come il forcellone, anch'esso in lega di alluminio, di derivazione GSX-R1000. Le sospensioni sono totalmente regolabili, mono e forcella si possono infatti registrare nel precarico della molla, in compressione ed estensione, sono le stesse della naked, ma con un set up specifico. Cambia anche il peso naturalmente, ai 209 kg della naked vanno aggiunti 5 kg, per un totale di 214 kg in ordine di marcia. L'impianto frenante si affida a Brembo per quanto riguarda le pinze freno, identiche a quelle che monta la GSX-R1000, con attacco radiale e quattro pistoncini, dischi da 310mm con antibloccaggio Bosch non disinseribile.

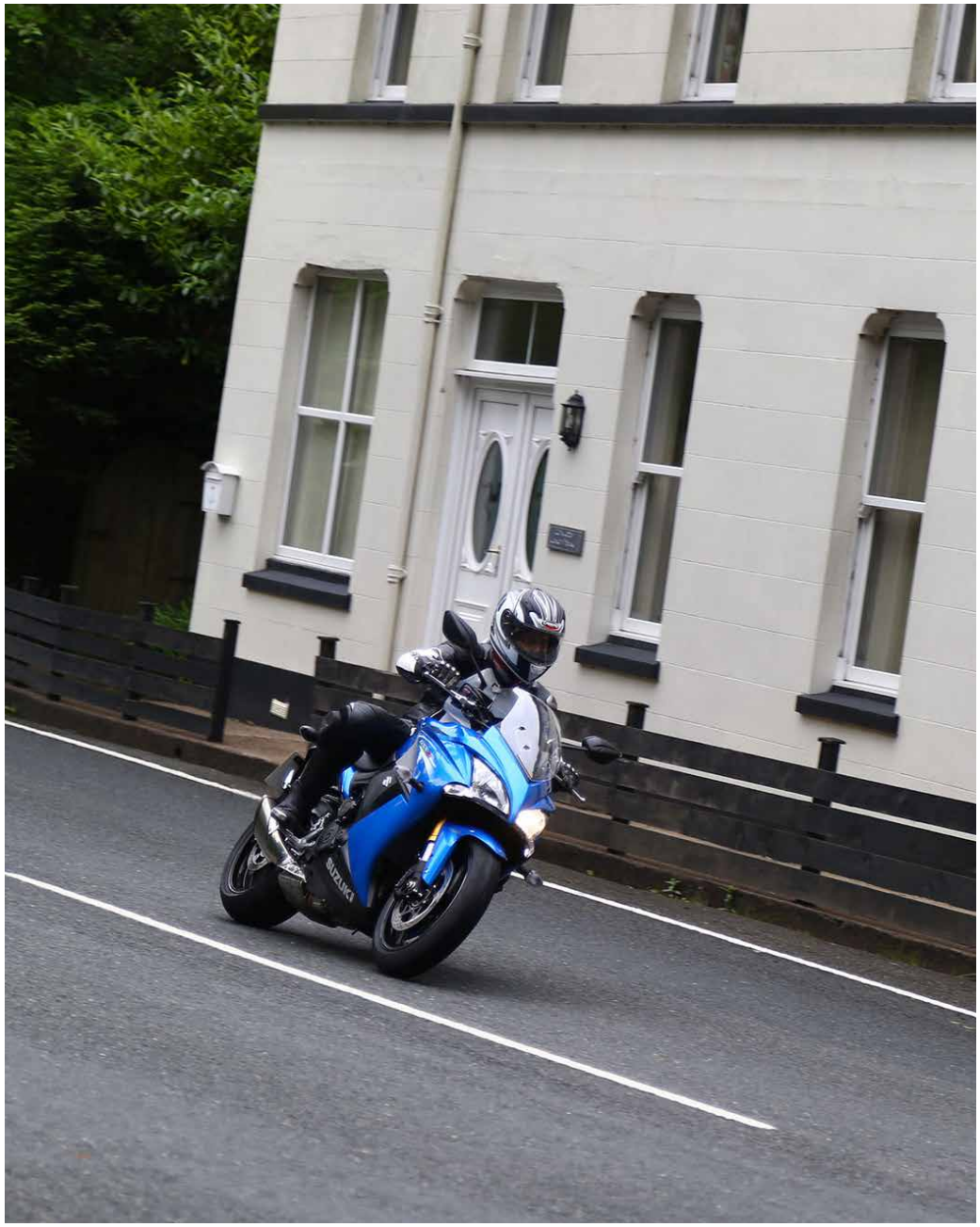
Accessori

Come dicevamo, la GSX-S1000F non é pensata in ottica turismo, per cui gli accessori votati al touring si limitano alle manopole riscaldate e alla borsa da serbatoio. In ottica racing ci sono invece componenti in fibra di carbonio, terminali di scarico in titano e carbonio Yoshimura e i tamponi paramotore. Inoltre sono disponibili le pinze freno di colore rosso, gli indicatori di direzione più piccoli e intriganti e la possibilità di montare un manubrio, sempre in alluminio, ma di colorazioni differenti.

Come va

In Suzuki hanno fatto le cose per bene, e pensando che non riuscissimo ad apprezzarne appieno le caratteristiche di sportività della GSX-S1000F

hanno deciso di portarci nel tempio della velocità su strada, all'isola di Man, sul tracciato del TT, e mettendoci come "apripista" un tale Richard "Milky" Quayle, uno che ha sulla mensola della sala da pranzo quattro trofei vinti sull'isola e si guadagna da vivere facendo l'istruttore per i Newcomers, i debuttanti del Mountain circuit. Pronti-via: ci ritroviamo catapultati nell'atmosfera della gara stradale più famosa del mondo, con una guida rispettosa dei limiti ove presenti ma pronta a sradicare la manopola del gas e a stracciare gomme posteriori non appena si adocchiano cento metri di asfalto libero. Già, perché gran parte del percorso é privo di limiti di velocità, e tutto é affidato al buonsenso. Avete presente il buonsenso che può avere uno che vince quattro TT! Per cui fidatevi che la GSX-S1000F é stata strigliata a dovere, con grande impegno anche di chi scrive. Il comportamento stradale ricalca quello della sorella nuda, con il vantaggio della protezione offerta dal cupolino, che alleggerisce non poco la spinta dell'aria in particolare sul busto, e che permette di viaggiare forte senza percepire alleggerimenti dell'avantreno. Le caratteristiche di agilità della nuda si ritrovano pari pari su questa "F", che s'inserisce in curva velocissima e cambia direzione altrettanto rapidamente. L'appoggio sulle Dunlop Sportmax D214 specifiche per questa moto è eccellente, anche quando l'asfalto é umido o addirittura bagnato (non ci siamo fatti mancare neanche quello), condizione con la quale abbiamo apprezzato il lavoro del controllo di trazione e anche dell'ABS. Le perfette condizioni dell'asfalto non ci hanno consentito di testare appieno le capacità di assorbimento delle sospensioni, che si dimostrano abbastanza sostenute e non particolarmente propense ad assorbire le sconnessioni più marcate, mentre si



SUZUKI
brembo

comportano meglio affrontando gli avvallamenti. Certo, considerando la destinazione d'uso della GSX-S1000F non sono assolutamente da disprezzare: devono svolgere il loro lavoro quando si dà il gas, e questo lo fanno davvero bene. Per il resto c'è il set di chiavi per la regolazione. Il motore tanto ci aveva esaltato sulla nuda, altrettanto ci ha esaltati sulla "F": il quattro cilindri Suzuki sembra avere ben più dei 146 cv dichiarati. Spinge con carattere ai bassi, si rinvigorisce ai medi, ed esplode con un allungo esaltante agli alti, tirando fino al limite dei 12.000 giri. La coppia massima erogata a oltre 9.000 giri non deve trarre in inganno, la GSX-S1000F spinge forte anche in basso, e lo fa purtroppo con un effetto on/off che ci risulta fastidioso, ma che fortunatamente tende a diminuire con il crescere dei giri. La guida in puro stile "non esiste un domani", soprattutto sul tratto veloce del Mountain (gli appassionati sanno di che si tratta...) ha permesso di cogliere appieno le doti di stabilità e precisione di guida della GSX-S1000F, che s'inserisce in curva con precisione chirurgica e segue le traiettorie con fedeltà canina. Il cambio ha digerito senza patemi i maltrattamenti a cui lo abbiamo sottoposto e la frizione pure, mentre l'impianto frenante (lodato nel breve intermezzo bagnato della prova) perde qualche punto se giudicato nelle prestazioni su asfalto asciutto e ritmo di guida allegro tendente all'hardcore (il genere musicale, malpensanti che non siete altro...) quindi martellante e serrato. A mancare non è certo la potenza, quanto la risposta della leva, troppo spugnosa per i gusti europei ma irrinunciabile per i tecnici giapponesi. Senza arrivare alla risposta secca e perentoria di alcuni impianti, non si potrebbe però trovare una via di mezzo? Traendo le conclusioni, non si può che parlare bene della GSX-S1000F, divertente e prestante, con un look piacevole e aggressivo, un genere di moto che però a oggi ha avuto poco successo tra i motociclisti nostrani. Gli uomini Suzuki però, sperano che qualcosa possa cambiare, e che si possa fare breccia nei cuori degli stradisti sportivi.

SCHEDA TECNICA

Suzuki GSX S 1000 F ABS 12.890 euro

Cilindrata 999 cc
Tempi 4
Cilindri 4
Raffreddamento a liquido
Avviamento elettrico
Alimentazione iniezione
Frizione multidisco
Potenza 146 cv - 107 kw - 10.000 rpm
Coppia 11 kgm - 106 nm - 9.500 rpm
Emissioni Euro 3
Numero marce 6
Capacità serbatoio carburante 17 lt
ABS Sì
Pneumatico anteriore 120/70 ZR 17 M/C (58W)
Pneumatico posteriore 190/55 ZR 17 M/C (73W)
Peso in ordine di marcia 214 Kg

ABBIGLIAMENTO

Casco Caberg
Tuta Dainese
Stivali Dainese
Guanti Dainese