

Suzuki GSX-R 750 e 1000

PREGI ● Piacere di guida e prezzo

DIFETTI ● Assenza dell'assistenza elettronica

Prezzi da 12.990 €

PROVA SUPERSPORTIVA

SUZUKI GSX-R 750 E 1000

Abbiamo riprovato le ammiraglie sportive Suzuki, ritrovando due modelli dall'equilibrio esemplare. Che hanno ancora davvero molto da dire, anche nell'agguerritissimo panorama attuale

di Edoardo Licciardello

Foto Racebooking.net



Sono passati esattamente trent'anni da quando Suzuki ha aggiunto una "R" alla sigla GSX, dando origine alla sportiva più longeva di tutti i tempi. Una moto – o meglio, una famiglia, perché da quella prima 750 sono poi scaturite la 600, la 1100 e poi la 1000 senza dimenticare le micidiali 400 riservate al mercato interno – che ha saputo sempre evolversi mantenendo immutata la sua anima. Se dalla 750 del 1985 alla 1000 attuale – quella aggiornata più di recente, anche se da molto tempo Suzuki procede per piccoli affinamenti – passano abbastanza cavalli da spingere una media cilindrata a fronte di un peso poco diverso, per non parlare di raffinatezza dell'erogazione e capacità ciclistiche, è però infatti vero che nelle ultime versioni della supersportiva secondo Hamamatsu sopravvive

molto del DNA iniziale. Non ricordiamo versione della GSX-R non identificabile al primo colpo d'occhio come, appunto, una Gixxer. Per celebrare un ritorno in MotoGP che ha dell'epocale per un motivo che poi vedremo, Suzuki ha pensato bene di realizzare una versione celebrativa delle sue GSX-R, vestendole con la livrea della GSX-RR e dotandole di terminale Yoshimura R-11. Un tributo che vuole sottolineare anche una primizia tecnica nell'impegno Suzuki in MotoGP, che per la prima volta nella sua storia schiera nel Mondiale riservato ai prototipi un quattro cilindri in linea invece che un V4 o un quattro in quadrato. Abbiamo pensato quindi di riprovare ancora una volta 750 e 1000, per rinfrescarci un po' la memoria e soprattutto utilizzare due moto "analogiche" (nel senso di prive del controllo di trazione) per un test volto ad analizzare vizi e virtù degli pneumatici Dunlop SportSmart 2 e capire



così meglio senza il filtro della gestione elettronica l'effettivo rendimento della gomma grazie a due moto dotate di erogazioni e ciclistiche perfettamente a punto per l'uso in circuito.

Come sono fatte?

Partiamo dalla 1000. La Gixxerona è a tutti gli effetti un modello 2015, ma rispetto al precedente l'aggiornamento si limita all'arrivo del sistema antibloccaggio a due canali che tiene sotto controllo un impianto dotato di pinze Brembo monoblocco radiali a quattro pistoncini, con dischi da 310mm. Invariato invece il resto del quadro tecnico, con il quadricilindrico in linea rivisto nel 2011 e sostanziosamente alleggerito in tantissimi dettagli. Riconoscibile per il ritorno allo scarico singolo (dalla K7 la GSX-R 1000 aveva adottato un'unità doppia a dire il vero non irresistibile esteticamente...) il propulsore della Gixxer

è stato rivisto in diverse componenti interne, a partire da pistoni alleggeriti e dal diverso profilo, carter modificati per ridurre le perdite per pompaggio, assi a camme di diverso profilo e distribuzione alleggerita, oltre ad un rapporto di compressione leggermente aumentato. Il sistema di alimentazione continua ad affidarsi al sistema di pressurizzazione SRAD per l'aspirazione, con immissione d'aria PAIR e sistema di iniezione con corpo farfallato a doppia valvola, soluzione introdotta proprio da Suzuki sulla prima GSX-R 1000K1 che determina un'erogazione estremamente lineare ma soprattutto una risposta estremamente diretta e regolare all'acceleratore. La prima valvola viene controllata dal pilota, mentre il comportamento della seconda è demandata integralmente alla centralina. La potenza massima si attesta a 185 cavalli ad 11.500 giri, mentre la coppia arriva a 116,7Nm a 10.000 giri.



Posizione di guida, strumentazione e finiture

Le posizioni di guida, pressoché identiche (i più distratti potrebbero non accorgersi di aver cambiato moto salendo e scendendo dalle due, al netto di un serbatoio leggermente più largo) sono sportive ma non particolarmente costrittive, e quindi tutto sommato adatte anche all'uso stradale. Le pedane e le leve sono regolabili e permettono una personalizzazione dell'assetto di guida. Il ponte comando è caratterizzato su entrambe da una compatta strumentazione che si distingue per la ricchezza di informazioni visualizzate. Oltre ai soliti contagiri, tachimetro, contachilometri (parziali e totale) e spie di servizio, ci sono l'indicatore del livello carburante e autonomia in riserva, indicatore della marcia inserita, cronometro e spie per l'indicazione del regime massimo di cambiata (regolabili). Dal punto di vista delle finiture le GSX-R brillano, in

considerazione naturalmente del prezzo a cui vengono proposte. Non ci piacciono granché i pannelli che fanno il verso alla fibra di carbonio, ma al di là delle scelte stilistiche e di qualche adesivo privo di trasparente si fatica molto a fare critiche alle quadricilindriche di Hamamatsu.

I rilevamenti

Abbiamo naturalmente colto l'occasione per (ri)mettere al banco le due Suzuki GSX-R sfruttando l'attrezzatura degli amici di SuperBike, a Novate Milanese. Per entrambe, come potete vedere dai grafici che vi proponiamo qui sotto, il responso del banco conferma le doti di linearità e robustezza dell'erogazione, con curve che salgono regolari e prive di imperfezioni. I valori massimi non fanno gridare al miracolo, ma sono tutto sommato coerenti con i dati dichiarati dalla casa. La GSX-R 1000 si ferma un filo sotto i 176 cavalli all'albero a 11.582 giri, che riportati alla

Le caratteristiche di erogazione sono però variabili secondo tre mappature (selezionabili in movimento, con l'unica precauzione di chiudere l'acceleratore) rispettivamente a potenza piena (A), con risposta addolcita a bassi e medi regimi (B) o per superfici a bassa aderenza (C). La ciclistica conta sul classico telaio a doppio trave e forcellone in alluminio pressofuso, con sospensioni Showa pluriregolabili. All'avantreno, naturalmente, si conferma la spettacolare forcella Big Piston Fork tenuta a bada da ammortizzatore di sterzo a controllo elettronico. La GSX-R 750 è molto simile nello schema di base, ed ha ricevuto l'ultimo aggiornamento l'anno precedente con diversi alleggerimenti che le avevano consentito di risparmiare ben 8kg rispetto al modello che andava a sostituire. La ciclistica si può definire pressoché identica a livello di soluzioni tecniche: stesse componenti per sospensioni ed impianto

frenante, nonché identico schema per telaio e forcellone anche se naturalmente la diversa geometria di sterzo e dimensioni generali più contenute per la 750 determinano un interasse di 1390 contro 1405mm. Cambiano anche le misure dello pneumatico posteriore, dove troviamo un 180/55 invece di un 190/50, mentre è assolutamente (e prevedibilmente) identico l'avantreno con un 120/70. Per entrambe, naturalmente, cerchi da 17 pollici. Il propulsore, notevolmente alleggerito, ripropone praticamente le stesse soluzioni di quello della sorella maggiore. Il valore di potenza dichiarata è di 150 cavalli a 13.200 giri, mentre quello di coppia è di 86,3Nm a 11.200. Solo due le mappature disponibili sulla settemmezzo (la seconda addolcisce notevolmente l'erogazione con 100cv di potenza massima) contro le tre della sorella maggiore e, peraltro, della versione precedente.





ruota diventano 161,4. Ottimo il valore di coppia di 11,5kgm, soprattutto perché ottenuto a "soli" 10.000 giri. Valori naturalmente più contenuti per la 750, che fa rilevare 140 cavallini a 13.082 giri all'albero (anche in questo caso 10 in meno rispetto al valore dichiarato) che diventano 128 se riportati alla ruota. In entrambi i casi non sono numeri che facciano gridare al miracolo se confrontati alla concorrenza attuale, ma sinceramente troviamo difficile ritenerli in qualche maniera insufficienti per divertirsi come matti. Più che i valori assoluti, ci preme sottolineare l'ottimo risultato in termini di qualità dell'erogazione e dell'allungo in fuorigiri, che più della potenza pura rendono divertente la guida anche e soprattutto su strada.

Come vanno

Le conosciamo bene, le GSX-R 750 e 1000, ma non è (solo) per questo che bastano pochi metri per trovarci a proprio agio, sia su strada che in pista. Da diversi anni Suzuki è riuscita ad azzeccare sui propri modelli della serie hypersport un equilibrio quasi alchemico: una sintesi di prestazioni, accessibilità, guidabilità ma anche e soprattutto gusto di guida tutt'altro che scontata su una moto di questo livello prestazionale. Non ci siamo quindi lasciati scappare l'opportunità di riprovarle, su strada ed in circuito, sfruttando l'ospitalità del tracciato di Franciacorta durante una giornata di prove libere gestite da Luca Pedersoli (trovate qui il calendario). Ci permettiamo di raccomandarvele per il livello di sicurezza

– il giusto numero di moto in pista, con il giusto livello di assistenza – ed organizzazione della gestione di Luca, davvero impeccabile. Si sale in sella e dopo pochi metri si realizza che ci si può solo trovare in sella ad una Gixxer. La posizione di guida è sportiva senza risultare troppo costrittiva: si presta bene anche all'uso stradale ed accoglie anche i più alti. Rispetto alle tendenze delle ultimissime sportive la 1000 soffre di un girovita non strettissimo, ma non stiamo parlando di differenze abissali. Piuttosto, pedane non troppo arretrate – tratto comune a quasi tutte le sportive giapponesi, anche molto più aggiornate – risultano perfette nella guida stradale ma penalizzano un pochino in pista, dove si vorrebbe poter spingere un po' di più sulle punte nella

guida di corpo ed in accelerazione. La conferma in merito alla moto che si sta guidando arriva alla prima accelerata, con il minaccioso, inconfondibile cupo ringhio all'aspirazione che risuona in zona serbatoio. Nella versione che stiamo provando, la voce allo scarico tiene perfettamente bordone all'aspirazione: i terminali Yoshimura conferiscono alle due quadricilindriche Suzuki una tonalità spettacolare, con un eccitante borbottio in rilascio e un urlo cattivissimo in accelerazione – i decibel restano ad un livello che non preannuncerà il vostro arrivo a tutto il quartiere, ma il tono rauco e minaccioso è degno di una moto da competizione. La qualità che si apprezza subito, tanto su strada quanto in pista, è il feeling sull'acceleratore: il sistema SDTV a



doppia valvola restituisce tradizionalmente una risposta del motore perfettamente proporzionale alla richiesta del polso destro anche grazie all'erogazione regolarissima del quattro in linea Suzuki. Una regolarità tale da far sembrare che la GSX-R 1000 vanti un sistema elettronico anti-impennata di cui in realtà non è dotata: non che la millona (ma anche la sette-e-mezzo) si tirino indietro quando si vuole far puntare l'avantreno verso il cielo, ma a differenza di altre moto del presente e passato, la GSX-R impenna solo se lo si vuole. Non ci si trova mai a dover contrastare alleggerimenti improvvisi della ruota anteriore o a lottare in uscita di curva per mandare la superbike Suzuki dove si vuole, dato che lo sterzo resta preciso e ben piantato. A meno, dicevamo, di non provocarlo a bella posta, nel qual caso potrete godere di gratificanti e controllabilissime impennate di potenza tanto sulla 1000 che sulla 750. Allo stesso modo, la ciclistica delle GSX-R è l'epitome della definizione motociclistica di equilibrio. Svelta – soprattutto sulla 750 – ma mai troppo agile da scadere nel nervosismo, si

rivela anche precisa e stabile, infondendo sicurezza nelle curve in percorrenza. Le sospensioni si rivelano comunicative e reattive alle tarature: abbiamo reso più tonica la frenatura idraulica per l'uso in circuito, riscontrando una differenza tangibile già con pochi click sia all'avantreno che al retrotreno. La forcella BPF, in particolare, offre un ottimo feeling e grande sostegno in staccata, tanto che complice la sempre sincera risposta dell'anteriore Dunlop non ci siamo mai trovati in difficoltà nemmeno azzardando ingressi con i freni in mano. Parlando di freni emerge però l'unica reale nota dolente delle ciclistiche Suzuki: la resistenza degli impianti sotto sforzo. Complice certamente il caldo estivo, e nonostante la qualità della componentistica, la leva destra ad ogni turno si è inesorabilmente avvicinata alla manopola dopo pochi giri. Il problema risiede senza dubbio nell'adozione di raccordi privi di treccia metallica, solo di recente previsti dalla normativa nazionale nipponica. Su strada è davvero difficile arrivare a sollecitare l'impianto frenante a tal punto da far emergere il problema, ma per

chi desidera impegnarsi in pista consigliamo l'investimento in soluzioni aftermarket. Per contro, siamo contenti di segnalare come l'azione dell'ABS sulla 1000 si sia rivelata ottima anche in pista, a parte qualche intervento un filo prudente nelle zone più sconnesse che peraltro non ci ha mai mandato lunghi. La miglior dote delle GSX-R risiede senza dubbio nella prevedibilità delle reazioni, che determina una guida naturale e gratificante per i piloti più esperti, ma allo stesso tempo accessibile per chi non vanta (ancora) bagagli d'esperienza pluridecennali. Non ci sogneremmo certo di consigliare le 750 e 1000 Suzuki ai principianti, ma chi ha già una certa confidenza con la guida sportiva e le moto ad elevate prestazioni troverà sempre un adeguato riscontro nelle due supersportive Suzuki. Ogni comando del pilota incontra infatti sempre la risposta che quest'ultimo si aspetta di ricevere,





tanto che la sensazione di controllo che le GSX-R infondono al pilota costituisce senza dubbio la loro arma migliore.

A chi piaceranno?

Facciamo allora il punto della situazione. Sarebbe inutile nascondersi dietro un dito: le due supersportive Suzuki, per affascinanti e carismatiche che siano, pagano un certo immobilismo da parte della casa madre. Di fatto sono entrambe immutate da diverse stagioni, anche se una sostanza di alto livello fa sì che quando le si guida riescano a nascondere la loro età con grande efficacia. Come spesso accade – ma qui di più – è solo nel confronto diretto con la concorrenza che emergono gli aspetti meno aggiornati delle due Suzuki GSX-R. Il gap di cavalleria e

l'assenza di gestione elettronica sono i nei più evidenti, perché la relativa mancanza di agilità rispetto alle concorrenti più aggiornate è un peccato assolutamente veniale essendo ampiamente compensata su entrambi i modelli dalla stabilità e dal feeling offerto dalla ciclistica. Piaceranno sicuramente a chi ama ancora una guida "analogica", in cui il pilota ha tutto sotto controllo e non deve, né vuole, demandare alcunché a strategie elettroniche: come su pochissime altre moto, qui meriti e demeriti delle prestazioni (in pista, perché comunque su strada è impensabile tirare davvero il collo a queste due supersportive) sono tutti del pilota. Le ciclistiche sono sane – al netto del problema ai freni segnalato, ma il problema si risolve con poco – e le erogazioni piene e regolarissime: la guida delle GSX-R

è sempre un piacere. E con i terminali Yoshimura delle nostre "special edition di serie" la voce allo scarico è puro piacere per le orecchie. La 1000 ha quel non-so-che di viscerale, cattivo, puro e non adulterato che la rende una sportiva davvero gustosa da guidare. La potenza è pur sempre elevatissima in senso assoluto, e complice un'erogazione lineare e corposissima anche sotto (per impennare bisogna volerlo) ci si riesce a togliere belle soddisfazioni in pista. Su strada, grazie all'arrivo dell'ABS, è una moto fantastica e pressoché incriticabile. La 750, al netto del gap di potenza del nostro esemplare, per noi resta un capolavoro d'equilibrio. Una sportiva vera, da intenditori, capace di coniugare coppia e potenza da maxi con una guida vicina alle 600, allo stesso tempo meno impegnativa di entrambe. Non





intimidisce quanto le mille quando si spalanca il gas, non punisce (in termini di tempo sul giro) quanto le 600 il minimo errore di traiettoria o rapporto inserito.

I rapporti qualità/prezzo sono inoltre davvero vantaggiosi per entrambe, perché tanto la 1000 che la 750 vengono proposte a quotazioni sostanziosamente inferiori a quelle della concorrenza, rendendo molto più facile chiudere un occhio sui (pochi) difetti di due moto che, al contrario, sanno regalare un gusto di guida davvero elevatissimo tanto su strada che in pista. Se andate in moto per divertirvi, e non per "far scoppiare il cronometro" (per dirla alla Joe Bar) non avrete bisogno di guardare molto oltre. **M**



SCHEDA TECNICA

Suzuki GSX R 750 12.990 euro

- Cilindrata 750 cc
- Tempi 4
- Cilindri 4
- Raffreddamento a liquido
- Avviamento elettrico
- Frizione multidisco
- Potenza 150 cv - 110 kw - 13.200 rpm
- Coppia 9 kgm - 86 nm - 11.200 rpm
- Emissioni Euro 3
- Capacità serbatoio carburante 17 lt
- ABS No
- Pneumatico anteriore 120/70 ZR 17M/C (58W)
- Pneumatico posteriore 180/55 ZR 17M/C (73W)
- Peso a secco 190 Kg

ABBIGLIAMENTO

- Casco AGV PistaGP
- Tuta Spidi
- Guanti Spidi
- Stivali TCX
- Casco Arai RX-7V
- Tuta Alpinestars Motegi
- Guanti Alpinestars
- Stivali Alpinestars SMX-1 Plus

SCHEDA TECNICA

Suzuki GSX R 1000 ABS 14.990 euro

- Cilindrata 999 cc
- Tempi 4
- Cilindri 4
- Raffreddamento a liquido
- Avviamento elettrico
- Alimentazione iniezione
- Frizione multidisco
- Potenza 185 cv - 136 kw - 12.000 rpm
- Coppia 12 kgm - 117 nm - 10.000 rpm
- Emissioni Euro 3
- Capacità serbatoio carburante 17,5 lt
- ABS Sì
- Pneumatico anteriore 120/70 ZR 17M/C (58W)
- Pneumatico posteriore 190/50 ZR 17M/C (73W)
- Peso a secco 198 Kg