

Suzuki GSX-S1000

PREGI ● Prestazioni e guidabilità

DIFETTI ● Effetto on/off ai medi regimi

Prezzo da 12.290 €



PROVA NAKED

SUZUKI GSX-S1000

Suzuki entra a gamba tesa nel settore delle naked sportive da un litro di cilindrata con la GSX-S1000. Potente, leggera e agilissima é davvero adrenalinica. 12.290 euro il prezzo con ABS, ma se la comprate entro il 31 maggio potete risparmiare 300 euro

di Francesco Paolillo



Ci hanno meditato forse un po' troppo, ad Hamamatsu, prima di entrare nel settore delle naked sportive di grossa cilindrata, la concorrenza si spartisce da anni una fetta di mercato abbastanza interessante, ma con questa nuova moto Suzuki entra a gamba tesa in questa fascia di mercato. È da cartellino rosso - in senso positivo - la moto più importante per il costruttore nipponico per il 2015: la GSX-S1000 è davvero adrenalina, ben oltre quello che farebbe pensare la scheda tecnica. Suzuki indica come cliente tipo un motociclista di età superiore ai quarant'anni, con esperienza di guida e con un passato in sella a moto sportive. Badate che questo non significa che se avete trent'anni e in precedenza guidavate una naked seicento non possiate recarvi da un concessionario Suzuki a

comprare la GSX-S1000! Prima di leggere come va (forte...) vediamo com'è fatta.

Design

Compatta e aggressiva la GSX-S1000 segue il filone tutto giapponese delle moto manga, anche se i responsabili Suzuki affermano il contrario. Pungente e spigolosa, la naked di Hamamatsu non passa inosservata, soprattutto in blu e rosso, più che nell'elegante livrea grigia metallizzata, un design che esalta l'aspetto sportivo e la personalità "fun".

Motore

Il motore che equipaggia la GSX-S1000 è una vecchia conoscenza, infatti, si tratta del quattro cilindri da 999 cc già utilizzato sulla GSX-R1000 dal 2005 al 2008, naturalmente rivisto per esaltarne le caratteristiche di sportività nell'uso

stradale piuttosto che le performance pistaiole. La corsa lunga del quattro cilindri Suzuki montato sulla serie GSX-R K5, 59 mm per un alesaggio di 73,4 era più adatto rispetto alla versione attuale che ha una corsa di 57,4 mm. Sempre per adattarne le prestazioni all'uso stradale, sono stati sostituiti 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 incrementarne la scorrevolezza. Rivisti anche i profili degli alberi a camme, sviluppati per migliorare le caratteristiche di erogazione ai medi regimi, così come a tale scopo è stato disegnato 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 è 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 145,4 cv (107 kW) a 10.500 giri, con una coppia massima di 106 Nm a 9.500 giri. Migliorata anche l'efficienza del sistema di raffreddamento che può contare oltre che su di un radiatore 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 è 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 stadi, o meglio 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, anche in movimento, mentre la mappa prescelta è visualizzata sulla compatta strumentazione digitale.

Strumentazione

La strumentazione LCD oltre a essere molto compatta, è anche leggera pesando solo 275 gr, e completa per quantità d'informazioni visualizzate. Oltre ai canonici contagiri e tachimetro, ritroviamo i dati riguardanti il 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 è inedito, e più leggero di quello in dotazione alla sportivissima GSX-R1000, dalla quale deriva il forcellone, anch'esso in lega di alluminio.

Le sospensioni sono totalmente regolabili, mono e forcella KYB si possono, infatti, registrare nel precarico della molla, in compressione ed estensione.

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 310 mm con antibloccaggio Bosch (non disinseribile).

Accessori

Tra gli accessori più interessanti da montare sulla GSX-S1000 ci sono certamente le componenti in fibra di carbonio, parafanghi (anteriore e posteriore), coperchi motore e un utile cupolino che può garantire un minimo di protezione aerodinamica (è disponibile anche in plexiglass nero). Vista la destinazione sportiva non può mancare un terminale di scarico in titanio Yoshimura, tanto per esaltare ulteriormente lo splendido sound di scarico, così come i tamponi paramotore. Per i più pignoli e attenti al look, si segnalano 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. Inoltre sono disponibili anche un portatarga più snello, una borsa serbatoio a volume variabile, e il kit manopole riscaldate, ottimo per funzionalità ma criticabile dal punto di vista estetico.

Come va

Le premesse perché la GSX-S1000 sia divertente e performante ci sono tutte, e sono ben descritte nella scheda tecnica. Un esame vivo prima di salire in sella alla nuova naked di Hamamatsu denota una cura dei materiali e delle finiture in generale che è decisamente superiore a quella della sorella minore GSR 750. Plastiche di ottima qualità e assemblaggi precisi, verniciature ben eseguite, tante luci e poche ombre, quest'ultime riconducibili agli adesivi non protetti da trasparente, e alle viti di fissaggio della piastra forcella dal look dimesso. Piccoli particolari che non offuscato certo l'immagine della GSX-S1000. La sella posta a soli 810 mm da terra accoglie comodamente anche il pilota di gamba corta, mentre un eventuale passeggero si può accomodare senza particolari problemi almeno per brevi tragitti. Le prime impressioni una volta in viaggio sono più che positive, ma la forte connotazione sportiva





emerge in maniera evidente. Torna in mente una parola sentita più volte durante la presentazione stampa: Fun. Divertimento. In sella alla GSX-S1000 ci si diverte certamente: la sua leggerezza (ricordiamoci che pesa 209 chili in ordine di marcia, 3 in meno rispetto alla settemmezzo), unita ad un bilanciamento dei pesi e quote ciclistiche "svelte" (interasse di 1.460 mm), ne fanno un oggetto di assoluto divertimento nel misto stretto. Cambi di direzione e inserimenti in curva sono pane per i suoi denti; precisa e composta, la GSX-S1000 morde letteralmente l'asfalto e divora le curve. Certo le strade spagnole, perfettamente asfaltate e con poche buche, aiutano parecchio, ma che il comportamento della naked giapponese sia sano si percepisce facilmente. Soprattutto dopo aver messo mano alla forcella che sulle prime era apparsa troppo cedevole in

compressione e un filo sfrenata in estensione, con conseguenti scompensi dell'assetto soprattutto nei cambi di direzione e in frenata. Due click sopra e altrettanti sotto ed eccoci a guidare un'altra moto, segnale che la forcella è sensibile alle regolazioni (particolarità da non dare per scontata su tutte le moto). Il controllo di trazione (se si esclude la modalità "3", quella più conservativa) lavora il minimo indispensabile anche perché le condizioni meteo e stradali sono ottimali, e il grip delle Dunlop D 214 di serie, specificatamente sviluppate per questa moto, è davvero eccellente. Potendo sfruttare appieno le prestazioni della moto, e potendo contare su un'aderenza ottima, avremmo gradito un impianto frenante con più mordente, e con un attacco più secco e meno spugnoso. Che parte della colpa sia attribuibile alle tubature dell'impianto frenante in gomma

piuttosto che in treccia metallica? Il motore fatica a nascondere i natali corsaioli, con una coppia massima erogata a un regime piuttosto elevato, oltre 9.000 giri, e un allungo esaltante che non stempera la spinta neanche in prossimità dei 12.000 giri. Il quattro cilindri paga pegno quando gli si richiede di andare a spasso, a cavallo dei 4/5.000 giri, con un effetto on/off piuttosto marcato, che tende a svanire man mano che il regime di rotazione sale. Chiedendo tutto al motore giapponese la risposta è di quelle che esaltano i guidatori più sportivi e che dimostrano ulteriormente le velleità sportive della GSX-S1000. Dallo scarico esce un grido rabbioso, e la spinta sembra quella di un motore con più cavalli di quelli effettivamente dichiarati, mentre l'ottima spaziatura e funzionalità del cambio, seguono senza indecisioni il crescere della velocità.







Sul veloce la GSX-S1000 è precisa e stabile, e i curvoni in appoggio non la mettono in soggezione, anzi! Prestazioni e agilità, due capisaldi del progetto GSX-S1000, allontanano la naked Suzuki dalla concorrenza diretta ma meno sportiva vedi Kawasaki Z1000, Honda CB1000 e Yamaha FZ1, avvicinandola alla Triumph Speed Triple, e per prestazioni alla BMW S1000R. La guidabilità ricorda invece l'Aprilia Tuono e la MV Brutale 800, per rapidità in inserimento di curva e velocità nei cambi di direzione. Questo la dice lunga sulla dinamica di guida e sulle potenzialità di questa moto. Un altro aspetto della GSX-S1000 che impressiona positivamente è quello legato al comfort di guida. Non aspettatevi di viaggiare su un cuscino d'aria, o di poter contare su una valida protezione dall'aria, ma la buona posizione di guida, unita a un comfort eccellente della sella e a un assetto delle sospensioni tutt'altro che granitico, la rende discretamente comoda anche sulle lunghe distanze.



SCHEDA TECNICA

Suzuki GSX S 1000 ABS 12.290 euro
Cilindrata 999cc
Cilindri 4
Disposizione cilindri trasversale
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
Numero marce 6
Capacità serbatoio carburante 17 lt
Misura cerchio anteriore 17 pollici
Pneumatico anteriore 120/70 ZR 17 M/C (58W)
Misura cerchio posteriore 17 pollici
Pneumatico posteriore 190/55 ZR 17 M/C (73W)
Peso in ordine di marcia 209 Kg

ABBIGLIAMENTO

Casco Airoh Movement
Giacca Ixon Typhon Race Hp
Pantaloni OJ Muscle
Guanti Ixon
Stivali Dainese Axial Pro