



TESTELABORATE

SUZUKI GSX-R 1000 K7 DDG

by Bad Boys Motorcycle Performance (MN)

FORUM BIKE

Circa 500 pagine web, oltre 7.300 post e 127.000 pagine visitate in costante aumento. Questi sono i numeri impressionanti che hanno accompagnato on line la realizzazione della GSX-R 1000 K7 Daidegas, dall'arrivo dei pezzi ancora imballati alla colorazione finale. E finalmente, dopo un anno e mezzo di modifiche ed evoluzioni, è arrivato anche il battesimo in pista. Il risultato? Una sportiva di razza!

Testo **Gordon Casteller** / casteller@specialmag.it
Foto **Simone Galbiati** / www.simonegalbiati.com
Tester **Gordon Casteller**

Un successo annunciato: la nuova creazione della moto Daidegas voluta dal webmaster Mito22, al secolo Davide Polo, ha riscosso il seguito che ci si aspettava, visti i precedenti risultati ottenuti con la Kawasaki ZX-10R del 2006. In quel caso le visite sono state superiori, 131.732, ma il numero minore dei post, 5.855, e delle pagine, 391, dimostra che la Suzuki ha destato maggior interesse tra gli utenti del forum. D'altronde poter vedere l'evoluzione delle modifiche giorno per giorno e i commenti degli utenti è una cosa decisamente coinvolgente che scatena la curiosità

degli appassionati. Come molte show bike, la moto di Mito22 poteva semplicemente finire esposta in qualche fiera o manifestazione senza mai toccare l'asfalto, ma lo scopo della creazione era poi quello di verificare effettivamente la bontà delle scelte e delle modifiche, per un utilizzo su strada e in pista. Per questo motivo abbiamo, volutamente e provocatoriamente, lasciato sulla moto gli specchietti e la targa per sottolineare l'utilizzo quotidiano della moto e per lasciare di stucco gli habitués della pista, stupiti nel veder girare un'autentica superbike targata.

» POTENZA @ RUOTA: **N.D.**
» COPPIA @ RUOTA: **N.D.**
» COSTO INTERVENTO: **31.888,00 €**



SENSAZIONE
ON BOARD

LA SELLA STRADALE È COMODA MA IN PISTA LIMITA IN PARTE LE SENSAZIONI CHE LA MOTO TRASMETTE SOTTO IL SEDERE. LA CICLISTICA ESAGERATA E IL GRAN MOTORE GARANTISCONO ORE DI DIVERTIMENTO E PRESTAZIONI DECISAMENTE SOPRA LA MEDIA.



LA TECNICA DELLA MOTO

CHIAVE DI LETTURA

SI POTREBBE DIRE CHE È UN SEMPLICE ASSEMBLAGGIO DI COMPONENTI, MA IL FATTO È CHE BISOGNA SAPERLO FARE! COME IN QUESTO CASO...

Il preparatore Bad Boys Motorcycle Performance

È una carrozzeria nata nel 1999 dalla passione per la moto dei suoi due titolari Massimo e Giovanni Orsi. Sviluppa verniciature con colorazioni originali, race replica o su specifica richiesta del cliente, operando su carene in vetroresina e originali. La Bad Boys realizza inoltre accessori in vetroresina, alluminio e carbonio e commercializza i migliori accessori per ciclistica, motore ed estetica, per uso stradale e pista. Tra gli altri servizi offerti dalla Bad Boys troviamo il controllo telaio con strumento certificato omologato CEE e TÜV, allineamenti, centraggi geometrie per concessionari, officine, privati e team.

Via Cremona, 62 - 46041 Asola (MN) Tel./fax: 0376/729541

• Web: www.badboys-performance.it • E-mail: badboysperformance@libero.it



MOTO STANDARD



Suzuki GSX-R 1000 K7

- Potenza dichiarata all'albero: 185,1 CV a 12.000 giri/min
- Coppia dichiarata all'albero: 116,7 Nm a 10.000 giri/min
- Peso a secco dichiarato: 172 kg
- Potenza specifica: 185,3 CV/l
- Cilindrata: 999 cc
- Motore: 4 tempi, 4 cilindri



➤ FORZA ABRUZZO

Il logo, ispirato a quello di Valentino Rossi, è stato modificato con la dicitura "A.T.D.G." riferita a Testa Di Ginocchio, l'appellativo del supermoderatore e utente storico del forum DOC67, alias Fabiano d'Alessio, anche lui colpito dal sisma.



➤ BLOCCHETTO ACCENSIONE

Le piastre racing non permettono di poter installare il bloccetto d'accensione, per cui è stato posizionato nella zona sotto il telaio vicino al monoammortizzatore. Un'idea senz'altro originale ma che rivela qualche scomodità.



➤ STRUMENTAZIONE STARLANE XENON GP

Mantiene le caratteristiche della versione S per rilevamento giri motore, temperature, tempi sul giro e velocità, e si completa con l'aggiunta di altri canali al sistema di acquisizione, cui collegare potenziometri per le sospensioni, sonda lambda aspirazione, ecc.

FORCELLA ÖHLINS

La FGR 700 pressurizzata è tra i prodotti più esclusivi che si possano trovare su una moto. Sul mercato è stata sostituita dalla 800 e dalla 900 che vantano ovviamente affinamenti e modifiche, ma resta comunque una forcella veramente al top. È stata sviluppata nella MotoGP e nella SBK e sfrutta il sistema TTX che garantisce attriti ridotti e maggior scorrevolezza, un'ampia possibilità di regolazioni e funzioni separate di regolazione in compressione ed estensione.

DISCHI FRENO RC BRAKES

RC Brakes è una nuova azienda che si sta affacciando sul mercato racing e si avvale della competenza di uno staff che da anni milita nell'ambito delle competizioni. I dischi da 6 mm della prova sono una versione Beta non ancora in commercio.



Estetica ricca di dettagli

Le carene in vetroresina per uso stradale ma con vasca chiusa mostrano una grafica racing finora inedita. Si ispira alla livrea del Team giapponese Suzuki Yoshimura ed è stata scelta per distinguersi dalle solite replica Corona, AMA e SBK, pur mantenendo una

colorazione da squadra ufficiale. La verniciatura è stata studiata e realizzata dai due fratelli Orsi della Bad Boys Performance di Asola (MN) e tutta la lavorazione è a pistola ed aerografo. Gli adesivi sono stati disegnati e preparati da Marcello Plotegher, in arte Marplo, noto disegnatore trentino di fumetti a

sfondo motociclistico. Tra questi troviamo molto interessante la scritta Daidegas sviluppata con i caratteri tipici della Yoshimura. Tra gli altri dettagli estetici si evidenziano elementi in carbonio come i semimanubri, le protezioni forcellone e telaio e i parafanghi. Carbonio anche per il battitacco delle pedane pluri regolabili in

Ergal Fly Hammer, anodizzate nere con movimento su bronzine.

Ciclistica pronto gara

Il reparto sospensioni marchiato Öhlins TTX è senz'altro l'elemento che cattura maggiormente l'attenzione e che offre prestazioni da corsa. Il resto

APPROFONDIMENTO



COMANDO GAS RAPIDO ROBBY MOTO

È un componente concepito sfruttando l'esperienza maturata nei mondiali e permette di regolare la corsa dell'acceleratore. Il guscio è in Ergal 7075, le carrucole sono in Anticorodal 6082 e vengono fornite in cinque differenti misure e l'impugnatura è in alluminio.

PIASTRE DI STERZO FLY HAMMER

Sono prodotte dal pieno in Ergal su specifiche del proprietario per poterle adattare alla forcella; in tal senso sono stati anche creati i collari per i semimanubri. Sono molto resistenti e leggere. Per la superiore ci si è ispirati a quella della M1 di Valentino Rossi e sono stati effettuati alleggerimenti simili nel materiale.

GRAFICA TEAM YOSHIMURA

Originale l'idea di prendere spunto dalla colorazione del Team Suzuki Yoshimura giapponese. La squadra, protagonista anche nel campionato giapponese Superbike, ha vinto la 8 Ore di Suzuka 2009 con i piloti Kazuki Tokudome, Daisaku Sakai e Nobuatsu Aoki, bissando così il successo del 2007.



IMPIANTO DI SCARICO YOSHIMURA

Il sistema completo in titanio con terminali Tri-Oval omologati Yoshimura è una vera opera d'arte per dettagli e cura nella realizzazione. Garantisce un incremento di prestazioni notevole, associato a un sound entusiasmante in configurazione pista

LA PREPARAZIONE

ESTETICA

- Semiman. carb. Valter Moto 190,00 €
- Collari semiman. Fly Hammer 120,00 €
- Carenatura vtr verniciata con vasca chiusa Bad Boys 1.000,00 €
- Pedane regol. Fly Hammer 250,00 €
- Codone pista sgancio rapido con sottocoda Bad Boys 250,00 €
- Copriserbatoio vtr Bad Boys 150,00 €
- Tappo serb. sgancio rap. Lighttech 90,00 €
- Parafango ant. carbonio Febur 130,00 €
- Parafango post. carbonio Febur 95,00 €
- Copriforcellone carb. Febur 150,00 €
- Copritelaio in carbonio Febur 208,00 €
- Telaioetto strum. allum. Febur 126,00 €
- Plexiglas cupol. Cruciatista pista 60,00 €
- Plexiglas cupol. Fabbri stradale 60,00 €
- Guscio coprisella originale verniciato
- Portatarga regolabile LighTech 80,00 €

CICLISTICA

- Cerchi in alluminio forgiato ITX neri gommati Dunlop Qualifier RR 1.800,00 €
- Forcella Öhlins FGR 700 12.000,00 €
- Pinze Brembo Triple Bridge + pastiglie Brembo Z04 4.800,00 €
- Dischi ant. RC Brakes SBK 320 x 6 mm 650,00 €
- Disco freno post. Braking 95,00 €
- Tubi freno Fren Tubo tipo 2 100,00 €
- Piastre di sterzo Fly Hammer 600,00 €
- Bulloni pinza titanio LightTech 90,00 €
- Pompa freno rad. Brembo RCS 350,00 €
- Kit vaschetta freno Brembo 60,00 €
- Mono. Öhlins TTX36 2008 1.300,00 €
- Amm. di sterzo Öhlins reg. 450,00 €

MECCANICA

- Power Commander III USB 360,00 €
- Modulo iniezione Dynojet 360,00 €
- Cambio elettronico Dynojet 360,00 €
- Strument. Starlane Xenon GPL 440,00 €
- Kit D.I.D ERV3 520 190,00 €
- Corona Ergal Sitta passo 520 50,00 €
- Scarico SBK full titanio Yoshimura Tri-Oval omologato strada 2.800,00 €
- Tubo frizione Fren Tubo tipo 2 100,00 €
- Pompa frizione radiale RCS 350,00 €
- Kit vaschetta frizione Brembo 60,00 €
- Kit tubi radiatore Samco blu 162,00 €
- Filtro Sprint Filter Super Comp. 75,00 €
- Gas rapido Robby Moto reg. 160,00 €

PREZZO (IVA INCLUSA)

31.888,00 €

- FORCELLA
- PINZE FRENO
- SCARICO
- POSIZIONE BLOCCH. ACCENSIONE ORIGINALE MA SCOMODA

ESTETICA 30/30

Grafiche del Team Suzuki Yoshimura Japan, carbonio e dettagli curati

CICLISTICA 30/30

Sospensioni, ruote e freni di una moto da corsa

MOTORE 27/30

Rifiniture elettroniche e un impianto di scarico SBK

TECNICA VOTO FINALE 106/110

Prodotti esclusivi per una realizzazione invidiabile

dell'equipaggiamento comunque non sfigura e si pone a livelli di tutto rispetto, con alcuni elementi innovativi o addirittura in fase prototipale. Ci riferiamo alle ruote "Test" della ITX realizzate in alluminio forgiato, anodizzate anziché verniciate per ridurre ulteriormente il peso. Sono dotate di parastroppi ad

ammortizzatori tondi, concetti di derivazione MotoGP, e la ruota anteriore è monolitica. Altri elementi in fase di sviluppo sono i dischi RC Brakes, il cui disegno non è ancora definitivo e hanno dimostrato lievi difetti di gioventù con leggere vibrazioni. La flangia ricavata dal pieno non è fusa ma anodizzata dura.

Sono anodizzati duri anche i nottolini per rendere le piste flottanti. Le pinze Brembo Triple Bridge monoblocco e la relativa pompa radiale RCS19 ormai non hanno bisogno di presentazioni. La Fly Hammer, oltre a realizzare su misura le piastre di sterzo replica M1 e i collari per i semimanubri, ha sviluppato anche il

supporto parafango anteriore ricavato dal pieno che permette di alzare e abbassare gli attacchi sulla forcella per poter montare pneumatici anche di spalle più alte. Particolari attenzioni e studi dinamici sono stati dedicati al perno ruota anteriore, che presenta una testa alleggerita con profondi svassi nelle zone



Il proprietario **Daide Polo**

Il sito Daidegas è nato nel 1999 e il forum nel 2001. La community conta oltre 53.000 utenti e oltre 10 milioni di messaggi. Ospita i forum ufficiali di: AIM Sportline, Dunlop Italia, Avia Racing (importatore Hyperpro), Bitubo, DimSport, LighTech e Mivv ed è sponsorizzato anche da altre aziende del settore che partecipano alle discussioni. Tra gli utenti troviamo diversi piloti del Mondiale SBK, STK e anche GP, oltre a tecnici e personaggi famosi, visibili o con nickname. Tra quelli riconoscibili spiccano Michel Fabrizio, Claudio Corti, Alex Polita, Matteo Baiocco, Alessio Corradi, Davide Giugliano, il mitico Giancarlo Falappa e Samuela De Nardi. Parlando di ragazze, è presente anche una sezione "in rosa" che vanta oltre 60.000 messaggi postati e tantissime iscritte.

- **Età: 31 anni** • **Professione: responsabile web di Febur e webmaster del sito Daidegas**
- **Hobby: moto, auto e tutto quello che puzza di benzina!**



non sottoposte a sollecitazioni particolari, caratteristica tipica delle moto da corsa.

Modifiche meccaniche? **No grazie**

Visto l'utilizzo stradale della moto concentrato sull'affidabilità, non si è

ritenuto necessario intervenire sul propulsore. Del resto, con le prestazioni espresse dai mille di questi ultimi anni, anche per la pista l'utilità delle modifiche per uso amatoriale è poco giustificabile. Largo quindi ai classici interventi per scarico completo e filtro aria, in questo

caso uno Yoshimura Tri-Oval full titanio e uno Sprint Filter Super Competition, ottimizzati dagli aiuti elettronici forniti dalla centralina aggiuntiva, dal modulo iniezione e dal cambio elettronico, tutti Dynojet. Nuova anche la strumentazione, un elemento racing Xenon GP fornito

dalla Starlane. I cablaggi dell'accensione sono stati allungati e portati sottosella per lasciare la piastra di sterzo libera dal blocchetto chiave. Modificando inoltre il tasto di avviamento della Domino, Massimo, uno dei due titolari di Bad Boys, ha studiato un sistema per azionare le mappe sempre utilizzando lo stesso tasto e togliere così il grande e ingombrante blocchetto accensione originale. Tutti i cavi sono stati protetti con guaina termo restringente e studiati passaggi più diretti, sia per una pulizia d'insieme che per ottimizzare pesi e impiego di materiale.



“ Siamo intervenuti più volte nella regolazione dell'assetto ottenendo infine un comportamento dinamico ottimale ”

**in pista**

Moto stradale? Siamo sicuri?

Con una preparazione da corsa l'idea di un utilizzo su strada può far sorgere dei dubbi. Eppure le sue caratteristiche dinamiche e di comfort le permettono di muoversi agevolmente anche nella circolazione normale, prediligendo ovviamente le strade tutte curve, anche se l'habitat naturale resta comunque la pista...



È l'esordio in pista per la GSX-R Daidegas. Davide ci raggiunge sul circuito di Franciacorta guidando la moto fin da Parma. È un po' rintonato dal viaggio e s'intravede un velo di tensione sul suo volto, un misto di preoccupazione e curiosità, timore che possa succedere qualcosa ma anche interesse nel capire se il lavoro svolto ha dato i risultati sperati.

La moto ha percorso soltanto pochi chilometri su strada e in pista è tutta un'altra cosa. Regoliamo la pressione degli pneumatici sgonfiandoli di qualche punto di bar perché fa caldo e non vogliamo che si surriscaldino. Basta qualche giro per capire che la moto è da regolare: troppo morbida di sospensioni, si muove, all'anteriore va a pacco e in accelerazione si siede.

Il caso vuole che ci sia al muretto un nostro amico esperto in assetti che si offre volentieri di darci una mano. Le regolazioni sono standard e seguendo le indicazioni comincia a lavorare su idraulica e precarico procedendo per gradi. Giro dopo giro i miglioramenti cambiano il comportamento della GSX-R, ma aumentando il ritmo arriva una





“ Provocatoriamente in pista con specchietti, indicatori di direzione e targa, per valorizzare il concetto di SBK stradale ”



sorpresa. Uscendo in massima accelerazione sul rettilineo la moto si spegne! Accostiamo nella corsia d'uscita della pitlane con il motore muto. Dopo un rapido controllo ai box scopriamo che lo schiacciamento della moto in fase di compressione fa sì che la bomboletta del monoammortizzatore urti la chiave del blocchetto d'accensione posta lì accanto. Spostiamo così la bomboletta e rientriamo. Dopo altri due giri il problema si ripresenta: a scampo di equivoci spostiamo il più possibile l'elemento e finalmente il problema è risolto. L'assetto adesso è quasi a posto, la moto non si spegne e finalmente possiamo girare tranquilli. Escluse le lievi vibrazioni in frenata dovute ai dischi prototipo, tutto lavora al meglio e girando con un buon passo, ma tenendo un margine di

sicurezza dovuto al traffico in pista e al fatto che la K7 deve riportare Davide a Parma, si intuisce che il potenziale a disposizione è notevole. Le nuove doti ciclistiche la rendono "facile" quasi come una moto da corsa, a parte il peso maggiore e la sella morbida di serie. L'erogazione è pulita fin dai bassi regimi e la risposta del gas è dolce e modulabile, senza strappi. Questo permette di parzializzare al meglio dove necessario e rende la guida più fluida e maggiormente concentrata sulle traiettorie, pennellate con estrema facilità assecondati da reazioni sincere. La potenza abbonda e il wheeling in accelerazione in uscita di curva può diventare una costante se non si dosa correttamente il gas. È una moto facile ma è pur sempre una mille da 180 CV che richiede il giusto rispetto. ■

