



COMPARATIVA NAKED

# Kawasaki Z750 VS Suzuki GSR 750

**di Francesco Paolillo** | Naked di medie dimensioni, dalle caratteristiche sportive senza eccedere nell'estremo, ma dalle personalità diverse. Scopriamo come si comportano su strada e quali sono le loro prestazioni, i consumi e le caratteristiche



## Kawasaki Z750 versus Suzuki GSR 750

Una, la **Kawasaki Z750** è una vecchia conoscenza, la troviamo sul mercato dal lontano 2004, con la prima e apprezzatissima serie, evoluta nel 2007 nella altrettanto fortunata seconda serie, attualmente ancora presente nei listini, anche nella più costosa **versione R**, affinata nel comparto freni e nelle sospensioni. L'altra, la **Suzuki GSR750**, è assai più recente, essendo stata lanciata sul mercato poco più di un anno fa, con il compito di sostituire la **GSR600**. Naked di medie dimensioni, dalle caratteristiche sportive, senza però eccedere nell'estremo, le due moto che mettiamo alla prova possono ritenersi due prodotti dalle caratteristiche alquanto simili, ma che come leggerete più avanti, hanno due personalità abbastanza diverse. Entrambe sono motorizzate con dei 4 cilindri prestanti e affidabili, con la Suzuki che ha ereditato direttamente dalla sportivissima **GSX-R 750** del 2005 il gruppo propulsore, particolarità che la avvantaggia dal punto di vista delle prestazioni, mentre le ciclistiche sono abbastanza diverse e condividono praticamente solo la scelta dei materiali. La particolare

attenzione ai costi ha privilegiato l'acciaio per la costruzione dei telai, monotrave per la Kawasaki, a traliccio per la Suzuki, mentre le sospensioni prevedono per entrambe una forcella a steli rovesciati da 41 mm, regolabile nel precarico della molla (Kawasaki ha previsto anche un registro per regolare l'estensione ma solo sullo stelo destro), mentre i monoammortizzatori posteriori sono dotati della sola regolazione del precarico molla. La GSR750 del nostro test è dotata di ABS, optional disponibile anche per la Z750, accessorio che, non stancheremo mai di dirlo, è di grandissima utilità.

### Estetica

**Kawasaki Z750** 😊😊😊😊😊

Inutile nasconderselo, Kawa e Suzuki si assomigliano, anche parecchio, ma la maggior anzianità della Z750 fa sì che si possa affermare che lo spunto, se così possiamo chiamarlo, lo abbiamo preso i designer di Hamamatsu. La naked Kawasaki è caratterizzata da linee più morbide rispetto alla GSR, se mi passate il termine, più eleganti, senza nulla togliere dal punto di vista dell'aggressività.



L'insieme comunica un maggior equilibrio.

### **Suzuki GSR750** 😊😊😊😊😊

Rispetto alla Z750, la GSR750 appare forse più cattiva e aggressiva nelle linee, ma anche meno equilibrata stilisticamente. Raggiunge lo stesso l'obbiettivo, quello di apparire come una naked dura e arrogante, ma la verdona di Akashi merita una "faccina" in più nel giudizio estetico.

### **Finiture complessive**

#### **Kawasaki Z750** 😊😊😊😊😊

Anche da questo punto di vista la Z750 appare in vantaggio sulla sua diretta concorrente. Se materiali e verniciature si possono mettere sullo stesso piano, la cura nell'assemblaggio e gli accoppiamenti ci fanno preferire la Z750. Guardando il propulsore non ci sono particolari fuori posto, quali cavi e connessioni elettriche volanti, mentre anche il colpo d'occhio una volta seduti in sella, è superiore alla Suzuki. Ad Akashi sono riusciti a valorizzare meglio un prodotto paragonabile alla concorrenza sotto più punti di vista.

#### **Suzuki GSR750** 😊😊😊😊😊

Come dicevamo la differenza maggiore con la Z750 è nella minor resa estetica di materiali sostanzialmente simili. Il design di un

componente spesso riesce a mascherarne la fattura economica, e in questo alla Kawasaki sono stati più bravi. Poco appaganti i tubi e i cavi a vista, così come il radiatore piatto, che per altro è presente anche sulla Z750, ma in questo caso è meglio celato.

### **Ergonomia e confort**

#### **Kawasaki Z750** 😊😊😊😊😊

La posizione di guida in sella alla naked Kawasaki non mostra particolari punti deboli, il manubrio è alla giusta distanza, il serbatoio rastremato permette di incastrare le ginocchia, mentre lo spazio longitudinale offerto dalla sella permette di trovare la posizione più consona anche ai guidatori di maggior statura. Si può recriminare solamente sull'imbottitura piuttosto dura della sella stessa, mentre il passeggero deve scendere a qualche compromesso viste le caratteristiche dello "strapuntino" che si ritrova sotto al sedere e soprattutto alla mancanza di un maniglione a cui tenersi.

#### **Suzuki GSR750** 😊😊😊😊😊

L'ergonomia della naked Suzuki è molto simile a quella della Kawasaki, con la differenza che sulla GSR il serbatoio è più largo all'altezza delle gambe, che non riescono a cingerlo nel migliore dei modi, e che quindi vanno tenute larghe, mentre la sella si

dimostra più comoda e imbottita di quella della Z750. Questa è di maggiori dimensioni nella parte anteriore, e risulta più scomoda durante le soste, interferendo maggiormente con l'interno coscia del guidatore, ma sulle lunghe distanze offre maggior confort. Per quel che riguarda il passeggero, beh la sistemazione sul trespole è paragonabile alla concorrente di Akashi, come si dice... meglio soli.

### **Strumentazione**

#### **Kawasaki Z750** 😊😊😊😊😊

Si presenta bene, look moderno e buona leggibilità, ma quanto a informazioni siamo allo stretto indispensabile. Oltre al contagiri analogico e alle immancabili spie di servizio, c'è un display per il livello della benzina e un altro sul quale vengono visualizzati l'orologio, la temperatura del liquido di raffreddamento e i contachilometri (parziale e totale).

#### **Suzuki GSR750** 😊😊😊😊😊

Non è bella e leggibile quanto quella della Kawasaki, ma la strumentazione della GSR750 è più completa. Oltre a quanto offerto dalla rivale, la compatta strumentazione della Suzuki permette di tenere sotto controllo il rapporto inserito, il consumo medio, e qui i contachilometri parziali sono due.



**Prezzo (dotazione di serie – accessori)**

**Kawasaki Z750** 😊😊😊😊😊

Il listino parla chiaro, 7.690 € che diventano 8.360 per la versione dotata di ABS. Non sono molti considerando il rapporto qualità prezzo offerto dalla naked di Akashi, ma c'è anche da considerare che le offerte più o meno ufficiali in un periodo di crisi come quello che stiamo attraversando sono numerose, e permettono di ottenere forti sconti. La lista degli accessori prevede una serie di elementi interessanti quali il parabrezza (101 €), il puntale (313 €) e il copricodino (176 €). Se poi volete godere di un sound di

scarico più appagante, potete sempre montare uno scarico Akrapovic (705 €).

**Suzuki GSR750** 😊😊😊😊😊

Se ci dovessimo basare sul prezzo di listino, 8.190 €, la naked di Hamamatsu perderebbe immediatamente il confronto con la rivale Kawasaki, infatti i 500 € di differenza portano la GSR quasi a livello della più ricca e dotata Z750 R (8.770 €), che può vantare una dotazione ciclistica decisamente più interessante, potendo contare su un forcellone in alluminio e sospensioni più evolute. La realtà del mercato è però un'altra, con prezzi di vendita decisamente inferiori e molto allettanti considerando la bontà del prodotto.

**Motore**

**Kawasaki Z750** 😊😊😊😊😊

Il quattro cilindri di Akashi è un classico 4 cilindri raffreddato a liquido con distribuzione a sedici valvole, ha una cilindrata effettiva di 748 cc, e una potenza dichiarata di 106 Cv (77,7 KW) a 10.500 giri con una coppia di 8 Kgm (78 Nm) a 8.300 giri. Messo al banco, il propulsore della Kawasaki ha raggiunto una potenza effettiva all'albero di 100,2 CV (73,7 Kw) a 10.200 giri, e una coppia pari a

7,9 Kgm (77,5 Nm) a 8.400 giri min. Numeri niente male, ma se li confrontiamo con quelli della rivale di Hamamatsu, la Z750 cede il passo. La Kawasaki riesce a contenere la Suzuki solo fino ai 4.000 giri, oltrepassato questo regime la GSR inizia a staccare in maniera sempre più evidente la rivale.

**Suzuki GSR750** 😊😊😊😊😊

I nobili natali del quattro cilindri della GSR si vedono al banco, ma soprattutto si sentono quando si apre il gas. Il motore della naked Suzuki è strettamente derivato da quello che era montato sulla GSX-R 750 del 2005, quindi un propulsore sportivo e spinto con numerose raffinatezze tecniche.

I cavalli dichiarati sono 106, come per la Kawa, mentre la coppia è leggermente superiore, toccando gli 80 Nm, ma 700 giri dopo rispetto alla Zeta, e cioè a 9.000 giri. Il banco ci riporta dei dati leggermente diversi, ma decisamente più interessanti. 108,9 CV a 10.300 giri, e una coppia massima di 8,2 Kgm (80,4 Nm) a 8.840 giri. La sfida è vinta a mani basse.

**Prestazioni**

**Kawasaki Z750** 😊😊😊😊😊

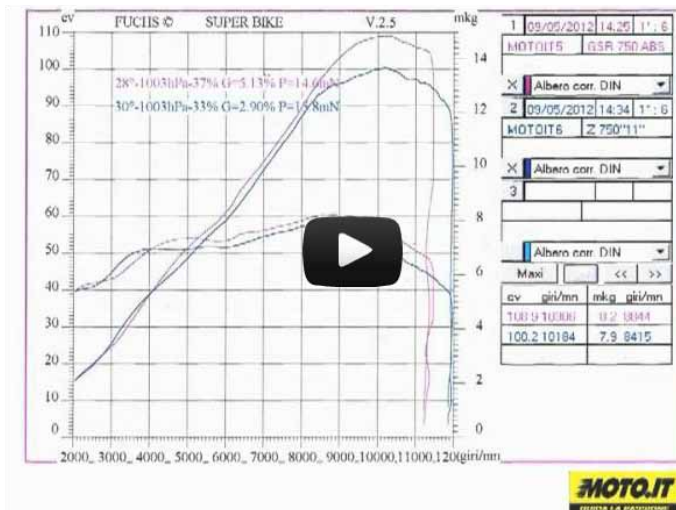
Considerando un peso in ordine di marcia di 229,5 kg, contro i

212,5 della Suzuki, una rapportatura più lunga del cambio e soprattutto i numeri visti durante la prova al banco, non ci si può aspettare certo che la Z750 riesca a surclassare la GSR750, ma in ogni caso si difende in maniera onorevole. La velocità massima raggiunta è di 214 km/h, con un tempo sui 400 metri di 12,3 secondi.

**Suzuki GSR750** 😊😊😊😊😊

Più brillante e performante, in virtù di un peso minore e soprattutto di un propulsore più aitante, la GSR750 raggiunge i 223 km/h e stacca un ottimo 11,4 sui 400 metri. Un'altra prova di forza della naked Suzuki nei confronti della Kawasaki Z750 arriva dai test in ripresa.





In sesta marcia, fino ai 4.000 giri le moto si equivalgono, salvo poi vedere il codino della GSR750 farsi sempre più piccolo man mano che i giri e la velocità crescono.

**Consumi**

**Kawasaki Z750** 😊😊😊😊😊

Premettiamo che nessuna delle due contendenti si è dimostrata particolarmente parca nei consumi, ma la Zeta riesce a fare leggermente meglio della Giesserre. In città siamo riusciti a percorrere senza particolari accortezze i 15,5 km/l, mentre nell'extraurbano è facile fare i 18 km/l. In autostrada a 130 km/h si riescono a percorrere circa 17 km con un litro di benzina.

**Suzuki GSR750** 😊😊😊😊😊

Si merita una valutazione superiore in virtù delle migliori prestazioni, che non compromettono le percorrenze chilometriche rispetto alla concorrente. In città si riescono a percorrere, senza porvi particolare attenzione, 16 km/l, mentre nell'extraurbano e in autostrada abbiamo fatto rispettivamente i 18,5 e i 17,7 km/l.

**Comportamento in città**

**Kawasaki Z750** 😊😊😊😊😊

La settemezza Kawasaki si destreggia nel traffico in maniera

ottimale, forte della linearità e della fluidità del quattro cilindri, che permette di utilizzare l'ottimo cambio il minimo indispensabile, e di una discreta agilità della ciclistica. Buono il comportamento delle sospensioni, con la forcella che incassa discretamente anche le sconessioni più accentuate (nel caso in cui sia necessario, è possibile intervenire sia sulla regolazione del precarico molla che nell'estensione), mentre il mono fatica a filtrare anche le asperità meno pronunciate (sarebbe consigliabile intervenire sul precarico per addolcirne il comportamento). Nella norma il calore sprigionato dal motore, che con l'arrivo del caldo inizia a infastidire non poco.

**Suzuki GSR750** 😊😊😊😊😊

Il comportamento della Giesserre è paragonabile a quello della Zeta, anche se l'impressione è di avere tra le gambe una moto più agile e guizzante. Il motore è anch'esso fluido e gira basso senza particolari sofferenze, mentre cambio e frizione sono esenti da difetti.

L'assetto delle sospensioni è paragonabile a quello della Z750, con una forcella che lavora bene e filtra discretamente, mentre il mono è troppo rigido e sostenuto, e questo si ripercuote sul sedere del guidatore.

**Comportamento in autostrada**

**Kawasaki Z750** 😊😊😊😊😊

Entrambe le moto in quanto "nude", soffrono più di altre l'utilizzo autostradale, con la spinta dell'aria che diventa fastidiosa oltrepassati i 120 km/h. Di suo la Z750 ci mette però un motore che vibra davvero poco, e che si fa sentire solo sulle pedane, mentre la ciclistica ben piantata e solida rende la guida precisa e intuitiva.

**Suzuki GSR750** 😊😊😊😊😊

Come scritto sopra, anche la media suzuki soffre la totale mancanza di un cupolino e di un parabrezza, mentre ciclistica e motore non mostrano alcuna sofferenza, anzi. Il quattro cilindri è sempre pronto a riprendere, mentre la ciclistica, seppur estremamente agile e disinvolta nel misto, sul veloce riesce a garantire stabilità e precisione ancor più della Z750. Dove la GSR750 segna il passo è nelle vibrazioni, presenti in maniera abbastanza fastidiosa sul manubrio, sulle pedane e anche all'altezza della sella.

**Comportamento nel misto**

**Kawasaki Z750** 😊😊😊😊😊

E' in questo particolare frangente che si apprezza appieno la Z750, che senza brillare per reattività e rapidità nei cambi di direzione,





KAWASAKI  
Z 750  
€ 7.690

**SCHEDA TECNICA**  
**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 4  
**Cilindrata:** 748 cc  
**Disposizione cilindri:** in linea  
**Raffreddamento:** a liquido  
**Avviamento:** E  
**Potenza:** 106 cv (77.7 kW) / 10500 giri  
**Coppia:** 8 kgm (78 Nm) / 8300 giri  
**Marce:** 6  
**Freni:** DD-D  
**Misure freni:** 300-250 mm  
**Misure cerchi (ant./post.):** 17" / 17"  
**Normativa antinquinamento:** Euro 3  
**Peso:** 226 kg  
**Lunghezza:** 2265 mm  
**Larghezza:** 785 mm  
**Altezza:** 915 mm  
**Capacità serbatoio:** 18.5 l  
**Segmento:** Naked



SUZUKI  
GSR 750  
€ 8.190

**SCHEDA TECNICA**  
**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 4  
**Cilindrata:** 750 cc  
**Disposizione cilindri:** in linea  
**Raffreddamento:** a liquido  
**Avviamento:** E  
**Marce:** 6  
**Freni:** DD-D  
**Misure cerchi (ant./post.):** 17" / 17"  
**Normativa antinquinamento:** Euro 3  
**Segmento:** Naked

è però estremamente rotonda nella guida e perfettamente supportata dalla linearità di erogazione della suo quattro cilindri. Nel misto stretto o veloce che sia, la Kawasaki rimane sempre facile e progressiva, la si deve trattare bene, niente guida nervosa o brusche frenate, che possono mettere in crisi la forcella e limitarne la precisione di guida. Ottimo l'abbinamento con le Dunlop Qualifier II di primo equipaggiamento, a loro agio su ogni tipo di superficie, e con limiti di tenuta in curva ben superiori alle capacità di piega della Zeta, che non si possono definire eccezionali. Bene i freni, modulabili e discretamente potenti, nel complesso meritano un buon voto.

#### Suzuki GSR750 😊😊😊😊😊

Già dai primi chilometri si può apprezzare l'agilità e la rapidità di risposta ai comandi della GSR, che segna il passo nei confronti della rivale dal punto di vista del confort, ma che riesce a trasmettere molto di più dal punto di vista dinamico. Nel misto stretto la GSR mette in mostra un bel caratterino, guizzante e precisa tra le curve, con un motore che è sempre pronto a prendere giri e con coppia e allungo da vendere. Curve e asfalti levigati sono il suo pane, mentre le sconessioni, a causa della taratura rigida del mono, non le

vanno particolarmente a genio, ma non per questo perde in precisione e efficacia.

Come per la rivale, anche per la GSR la gommatura di serie, Bridgestone BT-016, basta e avanza per divertirsi e per macinare chilometri allo stesso tempo, mentre la luce a terra è decisamente superiore rispetto a quanto mette sul piatto la Z750. I freni dotati del sistema antibloccaggio, pur se non particolarmente attraenti dal punto di vista estetico, fanno il loro dovere, e non si stancano mai di farlo, mentre l'intervento dell'ABS è poco invasivo, e avviene solo in condizioni estreme. **M**

#### Prestazioni rilevate

##### Kawasaki Z 750:

Potenza massima rilevata all'albero: 100.2 cv a 10.184 giri  
 Coppia massima rilevata all'albero: 7.9 Kg m a 8.415 giri  
 Peso in ordine di marcia: 229.5 kg  
 Consumo medio durante il test: 18 km/l  
 Velocità massima: 214 km/h

##### Suzuki GSR 750:

Potenza massima rilevata all'albero: 108,9 CV a 10.306 giri  
 Coppia massima rilevata all'albero: 8.2 Kg m a 8.840 giri  
 Peso in ordine di marcia: 212.5 kg  
 Consumo medio durante il test: 17 km/l  
 Velocità massima: 223 km/h

Si ringrazia Super Bike di Novate Milanese (banco Fuchs, corr. DIN). Commento tecnico (video) Maurizio Tanca

#### Sono stati utilizzati

Caschi AGV e Scorpion  
 Giacche Alpinestars e Spidi  
 Scarpe Dainese e XPD

#### Maggiori info

Moto: Kawasaki Z750  
 Suzuki GSR 750  
 Luogo: Valsassina  
 Meteo: sole, 25°  
 Terreno: strade secondarie  
 Tester: Francesco Paolillo, Andrea Perfetti  
 Foto: Thomas Bressani

## Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

**M**oto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Numero 33  
69 Pagine

MotoGP Giappone  
Pedrosa torna alla vittoria  
Rossi che occasione!  
Le pagelle del GP

SBK Francia  
Checa vince le due gare ed è campione del mondo | Melandri e Laverty in BMW

Mercato  
Ducati Multistrada e Hypermotard cambiano grafiche e colori per il 2012

[PROVA NAKED]  
**Ducati Streetfighter 848**  
da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA World Superbike Champion 2011

All'Interno  
NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199  
Norme europee più dure per la sicurezza | Mx: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Villopoto Re dello Scrub

**Editore:**

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano  
P. Iva 11921100159

**Responsabile editoriale**

Ippolito Fassati

**Capo Redattore**

Andrea Perfetti

**Redazione**

Maurizio Tanca  
Cristina Bacchetti  
Marco Berti  
Francesco Paolillo  
Aimone dal Pozzo

**Grafica**

Thomas Bressani

**Collaboratori**

Nico Cereghini  
Giovanni Zamagni  
Carlo Baldi  
Massimo Zanzani  
Lorenzo Boldrini  
Enrico De Vita  
Ottorino Piccinato  
Antonio Privitera  
Antonio Gola  
Alfonso Rago

**COPYRIGHT**

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

**Moto.it**

Via Melzo 9- 20129 Milano  
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003  
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.  
Email: [staffmoto@moto.it](mailto:staffmoto@moto.it)

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



**Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.**

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.