

## SMR630

**La SMR630 nasce dal progetto 610, ma è stata completamente rinnovata sia nella parte ciclistica che nel motore.**

Le carrozzerie sono completamente nuove e conferiscono alla moto un look molto più slanciato, lineare ed aggressivo. Sella, serbatoio, fianchetti laterali, convogliatori, e parafanghi anteriore e posteriore hanno un nuovo disegno. In particolare la sella ha un nuovo schiumato a doppia densità per assicurare un maggior confort a pilota e passeggero anche su percorrenze medio lunghe.

Per il passeggero sono state previste anche due pratiche maniglie ancorate al telaio posteriore reggisella della moto, per assicurare un viaggio più comodo e sicuro.

Il faro anteriore è nuovo con lampada più potente integrata nel cupolino anteriore che ben si raccorda con il parafango di concezione "racing". Il telaio e il forcellone hanno una nuova verniciatura nera che ben si accosta con le due diverse colorazioni disponibili.

Anche il parafango posteriore è nuovo con luce posteriore a led e nuovo porta targa integrato al parafango.

Ma la novità principale del nuovo SMR630 è nel motore ora da 600 cc grazie a un aumento dell'alesaggio da 98 mm a 100mm. La testa, con coperchio verniciato rosso come sulle moto da gara. è di tipo DOHC, ereditata dai modelli racing 450/510 che permette un aumento del 20% di potenza rispetto la precedente versione da 570 cc.

La SMR630 è dotata di sistema di alimentazione ad iniezione elettronica sviluppata in collaborazione con Mikuni.

Il motore monta ora un corpo farfallato da 45 mm di diametro con comando starter derivato sul manubrio ; sul corpo farfallato troviamo un iniettore benzina tipo Mitsubishi "twin jet" da 300 Kpa, il regolatore di pressione (3 Bar) per controllo ritorno benzina in eccesso al serbatoio carburante, il sensore modulare chiamato MAQS ( Modularized Air Quantità Sensor) il quale è composto dal sensore temperatura aria , dal sensore di mappa e dal sensore TPS (Throttle position sensor).

Nuovo è anche il volano di accensione Kokusan trifase da 360W.

Il sensore temperatura acqua è posto sulla testa: la centralina del sistema di iniezione elabora il segnale di questo sensore e gestisce il funzionamento dell'elettrovalvola montata sul radiatore acqua Dx . Completamente nuovo è l'impianto di raffreddamento con girante nuovo e corpo pompa.

La frizione è con comando idraulico ed è stato ridisegnato il coperchio carter sinistro.

Per quanto riguarda la componentistica nuovo è il serbatoio benzina in polietilene reticolato con gruppo pompa benzina da 40l/h e 12 litri di capacità; il circuito benzina è di tipo no return-less con tubi benzina con attacchi a sgancio rapido.

Il monocilindrico a quattro tempi è dotato di impianto di scarico con sonda lambda "closed loop" e doppio silenziatore di scarico in alluminio nei quali il catalizzatore è stato opportunamente dimensionato ed ottimizzato per rientrare ampiamente nei limiti di inquinamento previsti dai regolamenti Euro 3.

I silenziatori, nella zona catalizzatore e pedana passeggero sono ricoperti da apposita protezione in acciaio Inox.

Il telaio ha una predisposizione per il montaggio del cavalletto centrale venduto come optional.

Per la parte freni , sull'anteriore è stata montata una nuova pinza radiale Brembo di derivazione sportiva con disco flottante da 320 mm di diametro , mentre sul posteriore troviamo una disco Brembo da 220 mm con pinza a singolo pistoncino.

Invariate le sospensioni, con un'unica variazione di colore per le forcelle Marzocchi ora con foderi neri come i modelli 450/510.

L' SMR630 monta un manubrio Tommaselli di tipo conificato senza traversino e nuovi mozzetti di supporto sulle piastre di sterzo. Il peso a secco è di kg 158.