

Raport z jazdy **nowe Suzuki**

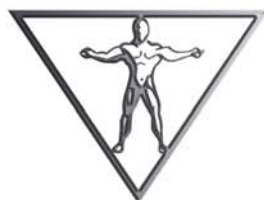
**GSX-R 750**

GSX-R 750 jest produkowany od 1985 r. Najnowsza jego wersja, która niebawem wyjedzie na ulice, będzie kontynuacją udanej tradycji.

Tekst Ralf Schneider,  
zdjęcia Suzuki



# 14,4 TO J



**RACER**<sup>®</sup>  
A U S T R I A

**YOUR SECOND SKIN.**  
**Szukasz profes**



**C**zterocylindrowy silnik o pojemności 750 cm<sup>3</sup> kręci 14 400 obr./min. Co za dźwięk! Dojeżdżam do krótkiego odcinka, przechodzącego w prawy łuk. Mogę odkręcić w opór. Trójka do odcięcia! A teraz po heblach, bo błyskawicznie zbliżam się do 180-stopniowego nawrotu. Już wiem, że GSX-R 750 to potęga. Serwuje on niezapomniany koktajl wrażeń, zmiksowany z przyprawiającym o ciarki rykiem silnika i emocjami, jakie towarzyszą w czasie opóźnionego na maksa hamowania.

Od kiedy pojemność silnika MV Agusty F4 wzrosła do litra, Suzuki jako jedyne oferuje sportowe maszyny o pojemności 3/4 litra. Bez sensu? Nie do końca, bo jeśli nie masz wyścigowych ambicji, to jest to dobry wybór.

Tym bardziej że jego masa i cena są bliżej „600”, a osiągi bliżej „1000”. Średni GSX-R łączy wszystko, co najlepsze z obu tych światów.

Circuito Monteblanco w pobliżu Sewilli jest tak zakręcony, że nie mam kłopotów z wyłapaniem wszystkich słabych stron sprzętu. Silnik wykazuje niezłą elastyczność. Nawet kiedy wyszedłem z zakrętu na niskich obrotach i (bez redukcji) odkręciłem w opór, silnik z zaskakującą łatwością wystrzelił maszynę do przodu. Mam nadzieję, że na normalnej ulicy też nieźle sobie poradzi.

### Wahania nie można pochwalić

„750”, mimo wałka wyrównowazającego, pracuje ciut bardziej szorstko niż sześćsetka. Na wyjściu z zakrętu czuć wyraźnie większą reakcję na zmianę obciążenia. Mniejszy

i słabszy o 25 KM silnik radzi sobie tutaj dużo lepiej.

Przedemną prostą start-meta – na piątce rozpędziłem się do 270 km/h, dohamowanie ze szkolną dokładnością i piękne wejście w winkel. Na wyjściu przy ok. 60 km/h odkręcam gaz i... no właśnie. Cholera, wkręca się na obroty dopiero po chwili wahania. Nieładnie!

W Sewilli jeździliśmy zdecydowanie ostrzej (kręty tor) niż na prezentacji „600” w Almerii. Dlatego po południu w niektórych maszynach testowych wystąpił fading, czyli obniżenie punktu hamowania i zmniejszenie skuteczności hebli. Odpowietrzenie układów i wymiana klocków wyeliminowały tę przypadłość.

Heblom nie można nic zarzucić, nawet kiedy na ostatnich okrążeniach wszyscy na maksa opóźniali hamowanie. Oj, dostały one po tyłku! Nic dziwnego, że tarcze wszystkich maszyn zabarwiły się na ciemnoniebiesko. Można przypuszczać,

▼ Jak to w sporcie - za owiewką trzeba się poskładać jak scyzoryk. Takie życie.



▲ W zależności od światła rama mieni się albo na czarno, albo ciemnoniebiesko. Mała rzecz, a cieszy.

# EST TO!

## Profesjonalnych rękawic motocyklowych?

[www.racerpolska.pl](http://www.racerpolska.pl)

Znajdziesz w dobrych sklepach motocyklowych.





Najnowszy GSX-R 750 jest o 8 kg lżejszy od poprzednika. Ten wyścig chyba nigdy się nie skończy...

że przyczyną fadingu bardziej były raczej nieidealnie odpowietrzone hamulce niż zaciski albo kločki hamulcowe.

Niejakie wątpliwości co do przygotowania motocykli testowych wzbudziło również podwozie. Z powodu krętego toru o 6 mm podniesiono tył. Chodziło o maksymalne ułatwienie pochyleń. Tyle że po południu, gdy każdy nauczył się już trasy, w czasie pokonywania trzech kombinacji zakrętów prawo-lewo trzeba było szczególnie uważać przy przekładaniu maszyny, aby w następny winkel nie wejść zbyt ciasno. Szkoda, że uniemożliwiono podwoziu, aby

Podobieństwo obu motocykli widać także w bogatym wyposażeniu. W wielofunkcyjnych zegarach zwraca uwagę

sygnalizacja konieczności przełączenia biegu. Jest też laptimer. Regulowane konsolle podnóżków to już w GSX-R-ach tradycja. Nawet użyta miejscami imitacja karbonu nie boli.

### Gęsia skórka na 14,4

Jednak najważniejszy jest fascynujący ryk przy 14,4 tys. obr/min. Życie jest piękne, więc dreszcz emocji i gęsia skórka na plecach są tu uzasadnione.

## dane techniczne

Suzuki GSX-R 750

### SILNIK

**Budowa:** chłodzony cieczą, 4-cylindrowy, 4-suwowy, rzędowy, rozrząd DOHC, wałki rozrządu napędzane łańcuchami i kołami zębatymi, wałek wyrównowazający, 4 zawory na cylinder, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, średnica gardzieli 42 mm, regulowany katalizator z systemem dopalania spalin.

**Elektryka:** alternator 375 W, akum. 12 V/8 Ah.

**Przeniesienie napędu:** mech. sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, antyhopping, skrzynia 6-biegowa, łańcuch O-ring, przeł. wtórne 45:17.

**Śr. cylindra x skok tłoka** 70 x 48,7 mm

**Pojemność skokowa** 750 cm<sup>3</sup>

**Moc maksymalna** 150 KM (110,3 kW) przy 13 200 obr/min

**Maks. mom. obr.** 86 Nm przy 11 200 obr/min

### PODWOZIE

**Rama:** grzbietowa z aluminium.

**Zawieszenia:** przód – widelec upside-down, śr. goleni 41 mm, reg. napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie od- i dobiecia, tył – dwuramienny aluminiowy wahacz, centralny amortyzator z systemem dwigni, reg. napięcie wstępne sprężyny oraz tłumienie od- i dobiecia.

**Hamulce:** przód – dwie tarcze, średnica 310 mm, zaciski 4-tłoczkowe, tył – jedna tarcza, średnica 220 mm, zacisk 2-tłoczkowy.

**Koła** odlew z aluminium

**Wymiary felg** 3,5 x 17; 5,5 x 17

**Wymiary opon** 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

### WYMIARY I MASY

**Rozstaw osi** 1390 mm

**Kąt główki ramy** 66,3°

**Wyprzedzenie** 97 mm

**Skoki zawieszeń p/t** 120/130 mm

**Masa własna** 190 kg

**Pojemność zbiornika paliwa** 17 l

### CENA

jeszcze nieustalona

▼ W ubiegłych latach dominowały boki owiewek w kształcie litery X, teraz ponownie na topie są bardziej płaskie plastiki. Dzięki zmienionemu mocowaniu silnika można było zmniejszyć rozstaw osi, co poprawiło poręczność. Spece z Suzuki sporo pracy włożyli w dopracowanie detali, dzięki czemu uzyskano np. wyraźne obniżenie masy.

