

NOWE ROZDANIE

Suzuki GSR 750 ma podjąć walkę z Kawasaki Z750 oraz Yamahą FZ8.
Czy ma szansę na zdominowanie swojego sektora rynkowego?

Tekst: Pejser. Zdjęcia: Darek „Nic ci się nie stało?” Borowicz

Założenia inżynierowie, którzy mają za zadanie przygotować naked bike'a grzeszą. Grzeszą z premedytacją, ponieważ w porozumieniu z księgowymi wykazują się kreatywnością na poziomie twórców reklam płynów do mycia naczyń. Mamy ten sam odwieczny schemat: bierzemy większy silnik z bardziej sportowego motocykla i redukujemy mu moc maksymalną na rzecz zwiększenia możliwości w średnim zakresie obrotów. Oprócz tego należy zanurkować w śmietniku na tyłach fabryki i powyciągać kilka zapomnianych przez zbieraczy złomu i Boga części, należących do maszyn, które wyszły z produkcji zanim na Islandii odkryto pierwsze wulkany. Składamy to w jedną całość i wypychamy nowe dzieło Frankenstein'a do ludzi. Taka akcja sprawdza się nie tylko w czasach kryzysu. Właściwie należałoby rzec, że się „sprawdzała”. Rynek już dawno rozpoznał i wystawił czerwoną kartkę tego typu procedurom. Teraz naked bike, musi mieć odpowiednią dotę innowacyjności, bo w przeciwnym razie przepadnie niczym PJN w sondażach wyborczych. Naked bike musi brzmieć dumnie. Suzuki najwidoczniej miało dość nierównej walki z Kawasaki Z750, a pojawienie się Yamahy FZ8 przelało szalę goryczy. Doskonale, naszym zdaniem, GSR600 odszedł do lamusa, a rok 2011 przyniósł nam zastępstwo w postaci GSR750. Przejdźmy od razu do kontrowersji, o których większość z Was już na pewno słyszała. W niektórych środowiskach fakt, że Suzuki zastosowało stalową ramę wywołał większy alarm niż zbłąkany gej w toruńskiej rozgłośni. Naturalnie, stalowa rama, trafiła na nową maszynę ze względu na cięcie kosztów, ale chyba nie ma w tym nic złego, skoro motocykl jest lżejszy od wyposażonego w aluminiową ramę Kawasaki Z750. Suzuki waży 210 kg i jeżeli to nie robi jeszcze na Was szczególnego wrażenia to pozwolimy sobie dodać, że ten wynik został uzyskany z kompletem płynów i zbiornikiem paliwa zalany pod korek. Od czasów Gladiusa,

Suzuki udowodniło, że potrafi poświęcić sporo uwagi designowi i tutaj jest to również widoczne. O gustach się nie dyskutuje, ale nam GSR750 się podoba, głównie ze względu na agresywny przedni reflektor i zadartą do góry kanapę. Ta ostatnia, szczerze mówiąc, spędza będzie sen z powiek osobom lubiącym odrywać przednie koło od ziemi. Kiedy przesuwamy się do tyłu jadąc w wersji mono, znajdujące się wyżej siedzenie pasażera uciska dosyć boleśnie lędźwiowy odcinek kręgosłupa. No dobrze, ale załóżmy przez chwilę, że GSR750 nie będzie kupowany dla realizacji motocyklowych szaleństw, tylko jako użytkowy motocykl, którego głównym zadaniem jest walka z miejskimi korkami. Dwie godziny pokonywania warszawskich ulic w godzinach szczytu wystarczyły, aby wydać werdykt w tej sprawie: jest bardzo dobrze. Przy czym jest wybitnie, jeżeli weźmiemy pod uwagę przyjazność tego motocykla. Dół i wczesny środkowy zakres obrotów, są przytulnie skuteczne, co objawia się świetnie działającym układem wtryskowym dającym doskonałą, intuicyjną kontrolę nad motocyklem. Występuje, co prawda, lekkie szarpnięcie na poziomie 3-4.000 obr/min., przy otwieraniu rolgazu z pozycji zamkniętej, ale nie jest na tyle duże, aby mogło nas irytować - w rzeczywistości, wielu początkujących kierowców pewnie w ogóle nie zwróci na nie uwagi. To, co będzie ważne to odczuwalna poręczność, łatwość manewrowania pomiędzy samochodami i ogólne poczucie kontroli, jaką zapewnia intuicyjne zespolenie ruchów nadgarstka z tylnym kołem. GSR nie wydaje się być wybitnie lekki, środek masy nie znajduje się szczególnie nisko, ale na podstawie miejskich manewrów należy go zaliczyć do kategorii motocykli bardzo poręcznych. Ewentualne rozczarowanie przychodzi nieco później, kiedy droga przed nami opustoszeje, a my będziemy chcieli poczuć moc przyspieszenia silnika pochodzącego z GSX-R750. Nie mówimy tu o jednostce testowanej



SILNIK

Model GSR 750 bazuje na silniku z GSX-R 750 rocznik 2005. Jak mówi nam doświadczenie ¾ litra dostarczone przez Suzuki potrafi namieszać w składzie motocykli o pojemności 1000ccm. Nie powinniśmy się jednak specjalnie nastawiać na wyjątkową brutalność jednostki. Wartość 105KM nie rzuci nikogo na kolana. Biorąc pod uwagę potencjał jednostki napędowej (wystarczy zmienić zębatkę na większą) i świetny wtrysk zakładamy, że przy cenie 34900zł, GSR będzie hitem sezonu zarówno wśród doświadczonych jak i początkujących kierowców.

PODWOZIE

Zawieszenie niestety posiada tylko regulację napięcia wstępnego (z obu stron). Historia zna już takie przypadki przez co wiemy, że na drodze w takim rozwiązaniu nie ma nic złego. Suzuki GSR750 potwierdza naszą tezę. Z tym podwoziem da się żyć, jednak nie możemy wymagać niczego, co by wykraczało poza przeciętność. Stalowa rama nie przeszkadza o tyle, że cała konstrukcja jest bardzo lekka. Jedynym punktem niepokojącym mogą być niezwykle skromne zaciski, ale okazuje się, że hamowanie jest stosunkowo skuteczne.



WYŚWIETLACZ

Trzeba docenić, że Suzuki konsekwentnie od jakiegoś już czasu uwzględnia wyświetlacz biegów. Początkujący kierowcy czują się znacznie pewniej. Poza tym mamy do dyspozycji klasyczny design, dobrze pasujący do całości.



HAMULEC

Nieoficjalnie nawet przedstawiciele Suzuki przyznawali, że GSR jest świetny, ale jego słabszą stroną jest układ hamulcowy. A tu niespodzianka... My uważamy, że nie ma się czym przejmować. Co prawda, szału nie ma, ale szat byśmy nie rozdzielali.



DESIGN

Przedni agresywny reflektor nadaje temu motocyklowi nakedowego sztyku. Specyficzne ukształtowanie stosunkowo skutecznie osłabia pęd powietrza uderzający w kierowcę. Generalnie motocykl nam się całkiem podoba.



DANE TECHNICZNE

SILNIK

Typ: 749 ccm, 4 cylindry, chłodzony cieczą

Śred. x skok: 72 x 46 mm

Stożek sprężania: 12.3:1

Zasilanie paliwem: Wtrysk paliwa

Moc maks.: 105 KM

Maks moment Obr.: 80 Nm

PODWOZIE

Rama: stalowa

Zawieszenie przód: widelec USD, regulacja napięcia wstępnego
Zawieszenie tył: amortyzator centralny, regulacja napięcia wstępnego

Hamulec przedni: dwie tarcze, zaciski 4-tłoczkowe

Hamulec tylny: tarcza, zacisk jednotłoczkowy

WYMIARY

Rozstaw osi: 1450 mm

Wysokość siodła: 815 mm

Waga całkowita: 211 kg (gotowy do jazdy)

Pojemność zbiornika paliwa: 17,5 l

CENA: 34 900 PLN

CO MÓWI PRODUCENT:

GSR750 to nowy motocykl typu „naked”, który łączy w sobie modny futurystyczny wygląd z doskonałą poręcznością i elastycznością potrzebną do jazdy po miejskich ulicach. W porównaniu z GSR600 (...) jest jeszcze bardziej przyjazny użytkownikowi.

POZYCJA/KOMFORT:

Pozycja kierowcy na siedzeniu powoduje, że zaczynamy się czuć bardziej jakbyśmy siedzieli „w”, a nie „na” motocyklu. Takie wrażenie powoduje uniesiony do góry tył, a właściwie tylne siedzenie. Ergonomia wydaje się być wzorowa.

NIE DAJ SIĘ NABRAĆ:

Że silnik z GSX-R750 K5 przeniesiony do GSR750 zamienia nowy motocykl Suzuki we wściekłą, trudną do opanowania maszynę. GSR750 jest tak łagodny, że może przytulać Twoje dzieci przed snem i opowiadać im bajki na dobranoc.

CO MY MÓWIMY:

Tutaj pełna zgoda. Najbardziej charakterystyczną cechą GSR750 jest jego łagodność. Kij ma jednak dwa końce. Łagodność płynie stąd, że średni zakres obrotów nie ma potencjału, jakiego oczekivaliby hardcorowi miłośnicy nakedów.

JAKOŚĆ WYKONANIA:

W przeszłości wizualnie motocykle Suzuki miały problemy z brzydkimi spawami oraz mało estetycznym wykończeniem niektórych detali. GSR750 to nowe rozdział. Chociaż nie grzeszy subtelnością to na próżno szukać topornych rozwiązań.

ZA, A NAWET PRZECIWI:

- ➕ doskonały wtrysk, łagodny środkowy zakres obrotów, poręczność
- ➖ łagodny środkowy zakres obrotów dla niektórych będzie również minusem

w porównaniu z Ducati na dalszych stronach niniejszego numeru, ale o silniku pochodzącym z wersji K5. Problem polega na tym, że Suzuki wykastrowało moc maksymalną aż o 40 KM nie dając nic w zamian, w środkowym zakresie obrotów. Zdecydowane odkręcenie rolgazu nie zapewnia reakcji, która mogłaby nawiązać walkę, na przykład, z brytyjskim Street Triplem, co jest tak ewidentne, że wiemy to bez testu porównawczego. Czy jest lepiej niż w Yamasze FZ8 i Kawasaki Z750? Kiedy testujemy GSR w izolacji jego osiągi w średnim zakresie wydają się być podobne, ale dominuje podejrzenie, iż jest nieznacznie

gorzej niż u japońskiej konkurencji. Test porównawczy wkrótce rozwieje te wątpliwości. Tymczasem osiągnięcie bardzo wysokich prędkości maksymalnych nie wydaje się być problemem. Trzycyfrowe wartości z dwójką z przodu pojawiają się na wyświetlaczu błyskawicznie. Kończąc opis silnika można dodać, że skrzynia biegów zachowuje się absolutnie bezbłędnie i zmiany przełożeń są szybkie i ciche. W przypadku podwozia, pozytywnym zaskoczeniem jest działanie widelca. Teoretycznie można się czuć rozczarowanym, że do dyspozycji mamy jedynie regulację napięcia wstępnego, ale powiedzmy sobie szczerze...



Powerbike



Ilu z nas, podczas jazdy na drodze zmieniało ustawienie dobicia lub odbicia? No, właśnie. W praktyce nie potrzebujemy tak zaawansowanych regulacji w maszynach użytkowych, a widelec GSR 750 jest zestrojony doskonale. Skutecznie opiera się kompresji i nie odbija gwałtownie po wejściu w zakręt, płynnie amortyzując wszelkie nierówności. Kilka zakrętów, które udało nam się pokonać ujawniło, że motocykl faktycznie powstał z wyścigowego DNA- składa się progresywnie, a tylny amortyzator utrzymuje precyzyjną linię wyjścia podczas opuszczania zakrętu. Niestety, tym razem nie było nam dane dogłębne sprawdzenie maszyny przy większych prędkościach pokonywania łuków. Wysypany na zakręcie żwir, nad wyraz boleśnie podkreślił fakt, że podczas jazdy nie można sobie pozwolić na odrobinę dekoncentracji i przedwcześnie zakończył nasz test wysyłając GSR750 do naprawy, a kierowcę na urlop zdrowotny. Na koniec zatem

odnotujemy jedynie zachowanie układu hamulcowego, który ze względu

na swój skromny rynsztunek budził największe obawy. Naszym zdaniem niepotrzebnie. W warunkach jazdy miejskiej i drogowej, hamowanie jest doskonale i zapewnia dobre wycucie. Z pewnością nie mamy do czynienia z najwyższą półką, jeżeli chodzi o ostrość samej reakcji, ale proces hamowania odbywa się na przyzwoitym poziomie. Wkrótce test porównawczy, ale po pierwszym kontakcie z GSR750 jedno jest ewidentne. Łączy dużą przyjazność dolnego i średniego zakresu obrotów, ze stosunkowo wysoką wartością mocy maksymalnej i dobrym prowadzeniem. Szczególnie te pierwsze cechy predysponują go do tego, że dla wielu osób będzie doskonałym „pierwszym, większym motocyklem”. **BMW**

Żwir na tym zakręcie zakończył nasz test i żywot testowego GSR750...
Przepraszamy dla miłych ludzi z Suzuki