



Kilkanaście godzin przed oddaniem tego numeru do druku Suzuki Motor Polska zarejestrowało pierwszego GSX-R 750L1 w Polsce. Pozostawiono nam przyjemność defloracji – rzutem na taśmę, postanowiliśmy się podzielić wrażeniami.

Tekst: Pejser. Zdjęcia: Darek „Kapie mi z nosa” Borowicz

SILNIK

Zmiany w silniku są analogiczne do zmian przeprowadzonych w jednostce napędowej GSX-R 600 L1. Maksymalne wartości mocy oraz momentu obrotowego pozostają na tym samym poziomie. Zastosowane nowe materiały oraz rozwiązania pozwoliły pozbyć się, aż dwóch kilogramów w stosunku do silnika odchodzącego modelu. Maszyny są wyposażone w dwie mapy silnika, które można łatwo przełączać podczas jazdy. Suzuki przewiduje, że w różnych częściach toru zawodnicy mogą potrzebować różnej charakterystyki wzrostu mocy.

PODWOZIE

Warto zauważyć, że GSX-R750L1 jest zaledwie o 3 kg cięższy od sześćsetki. Zastosowano lżejsze aluminiowe koła i rozstaw osi zredukowany do 1390 mm. Widelec typu BPF (Big Piston Fork), jest lżejszy od konwencjonalnego – specyfika jego konstrukcji pozwala na rezygnację z ciężkich elementów oprzyrządowania mocowań. Jednostka napędowa została pochylona nieco do przodu, co pozwoliło na skrócenie dystansu pomiędzy siedzeniem, a kierownicą... W nowy zestaw zegarów wbudowano lap-timer, obsługiwany przyciskiem po lewej stronie.



BREMBO

Na razie największa zagadką tego motocykla. Maszyna na pewno nie hamuje gorzej niż jej poprzednia wersja, ale zupełnie nie spełnia oczekiwań, które generuje nazwa Brembo na zaciskach. Siła hamowania ciągle nie jest mocną stroną Suzuki.



WIDELEC

Big Piston Fork ma uproszczoną konstrukcję i zapewnia bardziej płynną, łagodną kompresję. Wycucie jest bardziej czytelne przy jednoczesnym zwiększeniu skuteczności amortyzacji. Poprawa jest odczuwalna nie tylko na torze.



MAPY

Na prawej ręczce kierownicy znajduje się przełącznik map silnika. Można nimi żonglować podczas jazdy co sprawia, że mamy szansę dokonywać zmian w charakterystyce silnika w różnych częściach toru. Naszym zdaniem to strata czasu.



DANE TECHNICZNE

SILNIK

Typ: 750 ccm, chłodzony cieczą, rzędowa czwórka

Śred. x skok: 70.0 mm x 48.7 mm

Stopień sprężania: 12.5:1

Zasilanie paliwem: EFI

Moc maks.: 150 KM przy 13200 obr/min (158 KM z SRAD)

Maks moment Obr.: 86,3 Nm przy 11200 obr/min

PODWOZIE

Rama: aluminiowa

Zawieszenie przód: Showa UPS, typu BPF, pełna regulacja

Zawieszenie tył: amortyzator centralny Showa, pełna regulacja

Hamulec przodni: tarcze 310 mm, 4-tłoczkowe zaciski Brembo monoblock

Hamulec tylny: tarcza 220 mm, 1-tłoczkowy zaciski Nissin

WYMIARY

Rozstaw osi: 1390 mm

Wysokość siodła: 810 mm

Waga całkowita: 190 kg

Pojemność zbiornika paliwa: 17 L

CO MÓWI PRODUCENT:

„Najbardziej harmonijny Supersport o pojemności 750 ccm na świecie. GSX-R750, kolejna odłona „Władcy toru”, którego projekt stał się legendą. Nowy model GSX-R750 jest 8 kilogramów lżejszy od swojego poprzednika. Niska masa (...) zapewni jeszcze lepsze osiągi.”

POZYCJA/KOMFORT:

Pozycja na Suzuki powoduje, że możemy się cieszyć ze skutecznej jazdy na torze, a wcześniej spokojnie na ten tor dojechać – nawet, jeżeli to będzie Brno, do którego z Warszawy jest ok. 500 km. Jest zaskakująco wygodnie jak na motocykl sportowy.

NIE DAJ SIĘ NABRAĆ:

Że pomimo niemalże identycznych wymiarów i wagi motocykl o pojemności 750 ccm będzie skręcał tak samo szybko jak 600-tka. Mniejsza zwrotność wynika z większych sił masowych generowanych przez większy silnik, które wynikają ze skomplikowanego ruchu wału korbowego.

CO MY MÓWIMY:

No tak, to z całą pewnością „najbardziej harmonijny Supersport o pojemności 750 ccm na świecie”, szczególnie że nikt inny nie produkuje konkurencyjnej maszyny. Na tej samej zasadzie my mamy najładniejszego Baby Face’a na świecie...

JAKOŚĆ WYKONANIA:

Obawy mogą budzić informacje związane z faktem odchudzenia motocykla poprzez wykorzystanie cieńszych profili owiewek. Maszyna ciągle jest obudowana solidnie i nie zanosi się na to, że jakieś miejsca będą mieć tendencję do pęknięć.

ZA, A NAWET PRZECIW:

- ➕ wygodna pozycja, widelec BPF, mocny środkowy zakres obrotów
- ➖ oprócz układu hamulcowego, absolutnie żadnych minusów nie ma

U każdego, kto kocha motocykle sportowe informacja, że nowy GSX-R750L1 jest o 8 kg lżejszy i posiada zaciski Brembo, musiała wywołać większe emocje niż pojawienie się pani Seneszyn na pasterce. To największe odchudzenie od czasu występów Ewy Bem w „Drodze do Gwiazd”, a było to tak dawno temu, że większość z czytelników zapewne nawet nie pamięta już takiego programu. Zaciski Brembo powinny stanowić gwarancję wytracania prędkości ze skutecznością porównywalną do otwarcia spadochronu. Widelec typu BPF na tle tych dwóch pierwszych zasadniczych zmian nie brzmi już tak sexy. Przynajmniej, jeżeli jesteśmy motocyklistami, którzy nie chcą lub nie mają możli-

wości wykorzystania jego potencjału na torze. Proporcje dotyczące interpretacji ważności zmian odwracają się jednak wraz z planowanym użytkowaniem maszyny. Tak jak u opisywanego miesiąc temu GSX-R600L1, w przypadku „siemsetpięćdziesiątki” fabryczne odchudzenie nie



Prawo Murphiego- w dniu testu temperatura spada do 2 stopni i zaczyna kropić...





będzie miało większego znaczenia dla zawodników. Głównie dlatego, że wagę zasadniczo zredukowano w dwóch miejscach: zastosowano lżejszy układ wydechowy oraz osłony plastikowe o znacznie cieńszym profilu. Przygotowując maszynę na tor i tak wymieniamy zarówno owiewki jak i pełny układ, więc ostatecznie beneficjentami podjętych zmian nie zostajemy. Na pocieszenie miłośników rywalizacji sportowej pozostaje fakt, że koła są nieco lżejsze, co obniża masę nieresorowaną pojazdu i czyni go bardziej zwrotnym. Niestety nie mieliśmy okazji przeprowadzić właściwego testu. Odbierając motocykl dosłownie na jeden dzień przed oddaniem niniejszego numeru do druku dysponowaliśmy maszyną niedotartą, ale to był najmniejszy z problemów. Okazało się, że wyrwany z trybu wystawowego egzemplarz miał ilości tłuszczu na oponach, które zawstydziłyby nawet panów w najbardziej zaawansowanej formie cięży spożywczej. Różnego rodzaju nabłyszczacze powodują, że czerni opon lśni bardziej niż kopuła świątyni w Licheniu, ale trzeba pamiętać o ich usunięciu ponieważ jazda zakończy się na pierwszym zakręcie w stylu, w jakim Don Saletto jeździł na lodzie. Kiedy okazało się, że temperatura spadła w okolice zera, a następnie zaczął kropić deszcz było pewne, iż nie będzie możliwości sprawdzić maszyny w złożeniach i przyjrzeć się charakterystyce jej prowadzenia. Proponujemy zatem wstępne spojrzenie na ten motocykl, szcze-

gólnie pod kątem uwag, które powstały w wyniku testu GSX-R600L1 opublikowanego w marcowym numerze. Największym rozczarowaniem w przypadku sześćsetki były zaciski Brembo. Bynajmniej nie dlatego, że motocykl słabo hamuje, ale ponieważ nie wytraca prędkości w sposób wybitny. Taki, z którego włoskie komponenty są słynne. Wysokie oczekiwania zostały zawiedzione i niestety tak samo jest w przypadku GSX-R750L1. Hamulec jest tak miękki jak był w poprzednim modelu, a po kilku próbach ostrego hamowania dźwignia zachowuje się jak gąbka. Szczerze mówiąc, subiektywne wrażenie było jeszcze gorsze niż w przypadku „sześćsetki”. Wyczucie jest dobre i ostatecznie można wygenerować satysfakcjonującą siłę hamowania, ale nie przychodzi ona od razu i trzeba wciskać dźwignię z siłą szarżującego mastodonta. Nasza ocena jest tym bardziej obiektywna, że zaledwie trzy dni wcześniej przeprowadziliśmy test Aprii Tuono i BMW S1000RR (str.80). Maszyny te są wyposa-



Nabłyszczane do celów wystawowych opony zamieniały próby złożenia w taniec na lodzie...



żone w zaciski Brembo i hamowały tak, że Simpson do dziś próbuje zatamować krwotok z nosa. W teście sześćsetki sugerowaliśmy, że to być może wina pompy, która wzorem innych producentów nie została zamieniona na produkt włoskiej firmy (w Suzuki z zaciskami współpracuje pompa Nissina). Po konsultacji z technikiem włoskiej firmy Breaking jesteśmy chyba nieco bliżej odpowiedzi. Najbardziej prawdopodobną tezę tłumaczącą, dlaczego zaciski Brembo w Suzuki nie działają tak, jak w innych maszynach jest zastosowanie mniejszej średnicy tłoczków. Nie mieliśmy czasu tego zweryfikować, ale obiecujemy rozszyfrować tę zagadkę podczas właściwego testu tej maszyny (być może już za miesiąc). Reszta jak na razie to same superlatywy. Widelec BPF powodował nieznaczne zmniejszenie zwrotności u 600-tki. Nie dotyczy to jednak GSX-R 750L1 nawet w najmniejszym stopniu, co wynika zapewne z różnic w geometrii obydwu maszyn. Motocykl skręca niezwykle szybko zapewniając przy tym subtelne wyczucie dające wrażenie absolutnej kontroli. Odchudzenie o 8 kg jest autentycznie odczuwalne w każdym aspekcie prowadzenia maszyny. W warunkach fatalnej przyczepności ta lekkość zapewniała niezwykle atuty związane z kontrolą maszyny, która oferowała natychmiastowe i bezwzględne posłuszeństwo. GSX-R 750L1 jest bardzo czuły na najmniejszy ruch kierowcy i niemalże od razu staje się naturalnym przedłużeniem jego ciała. To uczucie zespolenia z maszyną jest jednym z najważniejszych atutów Suzuki. Oprócz kilku podrzuceń „na koło” sumienie nie pozwalało nam na przesadnie ostre traktowanie niedotartego silnika (przed testem przebieg wskazywał 1 km). Zmiana w średnim zakresie obrotów stała się jednak ewidentnie odczuwalna. Jeszcze żaden GSX-R'ów 750 nie reagował tak zdecydowanie w średnim zakresie obrotów. Na wyjściach z zakrętów, w warunkach drogowych, maszyna z całą pewnością będzie oferować potencjał zbliżony do motocykli klasy 1000. Co prowadzi nas do pierwszych, wstępnych wniosków. Nie ma wątpliwości, że mamy do czynienia z wyjątkowym motocyklem. Takim, który oferuje zwrotność zbliżoną do pojazdów klasy 600 zintegrowaną z mocą z peryferii terytorium superbików. Biorąc pod uwagę ekstremę, jaką fundują nam najszybsze „tysiące”, Suzuki GSX-R 750L1 zaczyna wyglądać jak jedyny rozsądny motocykl sportowy, przystosowany do użytku na drogach publicznych. Na końcowe analizy trzeba będzie poczekać do momentu, w którym przeprowadzimy test w normalnych warunkach. Jedno jest pewne, jeżeli zastanawiasz się czy 1000 ccm to nie będzie zbyt dużo, a 600-tka Cię nie kręci, to Suzuki ma dla Ciebie złoty środek. Na pytanie, ile ma karatów odpowiemy już wkrótce... **inRM**



Silnik jest świetny, ale zaciski Brembo pozostają zagadką...