

# ODCHUDZONY

Nowy Suzuki GSX-R jest lżejszy, ma zaciski Brembo i widelec typu BPF.  
Czy zwiększyło to jego potencjał sportowy?  
Poszukaliśmy odpowiedzi na torze i drogach wokół hiszpańskiej Walencji.

Tekst: Pejer. Zdjęcia: Racepixx, Anita Lipko





**SILNIK**

Zasadniczo, silnik nie uległ modyfikacjom. Co prawda, wymienia się całą listę zmian, jakie wprowadzono w jednostce napędowej, ale Suzuki nie chwali się specjalnie zwiększeniem mocy lub wartości momentu obrotowego. Okazuje się jednak, że dokonano generalnej weryfikacji stosowanych części pod kątem obniżenia wagi. Zastosowane nowe materiały oraz rozwiązania pozwoliły pozbyć się, aż dwóch kilogramów w stosunku do silnika odchodzącego modelu, a jednostka wykazuje teraz mniejsze straty mechaniczne. Wydłużono również pierwszy bieg.

**PODWOZIE**

Zastosowano lżejsze aluminiowe koła i rozstaw osi zredukowano do 1385 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. Ta ostatnia jest szerszej rozstawiona, co pozwoliło na bardziej efektywne prowadzenie w głębokich złożeniach. W nowy zestaw zegarów wbudowano lap-timer, obsługiwany przyciskiem po lewej stronie.



**BREMBO**

Te zaciski Brembo to zdecydowanie najskuteczniejszy element nowej 600-tki. Niestety nie przyniosą 100% satysfakcji, za co obarczamy winą pompę hamulcową. Zamiast od Nissina trzeba było ją wziąć również od Włochów i byłoby pięknie.



**ZEGARY**

Układ wydechowy przyczynił się w znacznym stopniu do spektakularnego odchudzenia nowej maszyny. Z faktu, że tłumik ma kształt starego rosyjskiego odkurzacza podobno najbardziej cieszą się właściciele Yoshimury i Akrapovica.



**NAKLEJKI**

Postanowiliśmy ulec obowiązującym trendom i zafundowaliśmy maszynie tuning optyczny. Dla Was również mamy naklejki MotoRmanii, które będziemy rozdawać naszym czytelnikom podczas motocyklowych targów w Warszawie – w dn. 4-6 marca (stoisko 39A).



**DANE TECHNICZNE**

**SILNIK**

Typ: 599 ccm, chłodzony cieczą, rzędowa czwórka

Śred. x skok: 67.0 mm x 42.5 mm

Stopień sprężania: 13.9:1

Zasilanie paliwem: EFI

Moc maks.: brak danych

Maks moment Obr.: brak danych

**PODWOZIE**

Rama: aluminiowa

Zawieszenie przód: Showa UPS, typu BPF, pełna regulacja

Zawieszenie tył: amortyzator centralny Showa, pełna regulacja

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

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

**WYMIARY**

Rozstaw osi: 1385 mm

Wysokość siodła: 810 mm

Masa własna: 187 kg

Pojemność zbiornika paliwa: 17 L

**CENA: 48 000 ZŁ**

**CO MÓWI PRODUCENT:**

„Prawdziwe dzieło sztuki (...) W nowym modelu odświeżono ramę, widelec przedni typu Big Piston i zaciski przedniego hamulca Brembo, typu monoblock. Silnik wykazuje mniejsze straty mechaniczne dzięki nowoczesnej technologii pochodzącej z motocykli MotoGP.”

**POZYCJA/KOMFORT:**

W kategoriach motocykli sportowych maszyny Suzuki zawsze oferowały stosunkowo komfortową pozycję kierowcy. Charakterystycznym dla modelu L1 jest więcej miejsca na przesunięcie się do tyłu, co pozwoli skuteczniej schować się za owiewką na prostej startowej.

**NIE DAJ SIĘ NABRĄC:**

Że 9 kg mniej dla standardowej wersji przekłada się na 9 kg mniej dla maszyn wyścigowych. Odchudzono układ wydechowy (i tak wymieniany) oraz owiewki zamienne na sportowe. Zmniejszenie wagi kół pozostanie jednak istotne.

**CO MY MÓWIMY:**

Suzuki GSX-R 600 L1 otrzymał bardzo ważne komponenty, dzięki którym stał się lepszym motocyklem. Dzięki sztuki nazwalibyśmy go dopiero wtedy, gdyby wyprzedził konkurencję oferując hamulce w stalowym oplocie, kontrolę trakcji, quickshifter i więcej mocy...

**JAKOŚĆ WYKONANIA:**

Jakość wykonania nowego GSX-R 600 L1 jest bardzo wysoka. Szczególnie interesująco wyglądają nowe elementy plastikowe imitujące z daleka strukturę włókna węglowego. Zaciski Brembo oprócz funkcji użytkowej podnoszą również prestiż całej konstrukcji.

**ZA, A NAWET PRZECIWI:**

- + świetny wtrysk paliwa, amortyzacja widelca BPF, wygodna pozycja, poprawiony układ hamulcowy
- nieznaczne obniżenie zwrotności w stosunku do odchodzącego modelu

**P**ierwsze testy przeprowadzone przez naszych brytyjskich kolegów, wzbudziły wokół GSX-R 600 L1 sensację na miarę sekretnej broni Palikota - organizując niniejszy test nie dopuszczaliśmy nawet myśli, iż najnowszemu Suzuki może się przydarzyć kompromitacja a la Tymochowicz. Tym bardziej, że poprzedni model oceniamy wysoko zarówno pod względem skuteczności na torze, jak i pod kątem walorów praktycznych. Na szczęście, GSX-R 600 L1 się obronił, ale pewne rozczarowanie wynika z faktu, że ulegając emocjom innych, mieliśmy w stosunku do niego, być może nierealnie wyśrubowane oczekiwania. Dlatego na wstępie proponujemy

Wam reset. Potraktujcie najnowsze Suzuki, jako dobrą 600-tkę, która teraz jest znacząco ulepszona, a nie poczujecie się zawiedzeni. Jeżeli jednak zaciski Brembo, odchudzenie o 9 kg i widelec typu BPF rozkręcą Wasze oczekiwania do poziomu rasowych wyścigówek supersport to proponujemy



Nasz motocykl musieliśmy najpierw dotrzeć, co w hiszpańskim słońcu nie jest czynnością szczególnie przykrą..









zimny prysznic. Przetestowaliśmy maszynę na drodze, na torze z drogowymi oponami i ustawieniami, a następnie założyliśmy sportowe opony oraz dokonaliśmy nieznacznych ingerencji w zawieszenie. Jedną z najbardziej oczywistych sensacji są zaciski typu monoblok dostarczane przez Brembo. To klasyka gatunku, powodująca, że motocykl powinien hamować w sposób wymuszający zakładanie przez kierowców specjalnych gogli zatrzymujących wypadanie gałek ocznych. Brak oczekiwanej reakcji początkowo usprawiedliwiliśmy brakiem dotarcia (otrzymaliśmy do testów kompletnie nowy egzemplarz, który docieraliśmy na ulicy), ale kiedy po 100 km Brembo ciągle nie zapewniało właściwej dla siebie ostrości hamowania stwierdziliśmy, że sytuacja się nie zmieni. GSX-R600 L1 wytraca prędkość doskonale, a być może nawet lepiej niż jakkolwiek inna 600-tka (co w izolacji bardzo trudno stwierdzić), ale z jakiegoś powodu nie oferuje wścieklej mocy kojarzonej z Brembo. Dlaczego? Naszym zdaniem powodem jest rezygnacja z radialnej pompy tej samej firmy na rzecz pompy pochodzącej od japońskiego Nissina. Trzeba jednak podkreślić fakt, że całość spisuje się znacznie lepiej niż poprzednio i w istotnym stopniu zredukowano „puchnięcie” przewodów hamulcowych, które ciągle, tak jak u konkurencji, są gumowe. Bardzo ostre hamowania torowe udowodniły, że tzw. „fading” nie trwa w nieskończoność

- jeżeli ustawimy dźwignię w odległości oznaczonej na regulacji cyferką 5 nie dojdzie nawet do połowy zakresu dzielącego ją od rolgazu. To drastyczna poprawa w stosunku do odchodzącego modelu L0. Druga sensacja, czyli widelec typu BPF, będzie mieć duże znaczenie dla zawodników, ale znacznie mniejsze dla przeciętnego użytkownika drogowego. W standardowym ustawieniu ma rewelacyjny potencjał sportowy, a jego progresywne działanie i wycucie wynikające z łagodnego niwelowania nierówności w naszej ocenie jest absolutnym hitem. Niestety, nawet mniej doświadczeni kierowcy, którym daliśmy się przejechać po zwykłych drogach zauważyli, że w porównaniu z odchodzącym modelem motocykl „skręca jakoś mniej chętnie”. Tak jak w przypadku Kawasaki ZX-6, które wprowadziło BPF jako pierwsze, Suzuki straciło swoją fenomenalną zdolność do intuicyjnej zmiany kierunków. Nie chcemy powiedzieć, że nie skręca szybko, ale na tak wysrubowanym poziomie, na jakim powinno się oceniać sportowe 600-tki, pogorszenie tej właściwości jest zauważalne. Po zmianie opon z drogowych Bridgestonów BT-016 na

Napięcie wstępne podkręciliśmy o 1,5 obrotu. Odbicie i dobiecie po jednym obrocie.





wyścigowe Dunlopy D 211 zwrotność poprawiła się dzięki ostrzejszemu profilowi przedniej opony Dunlopa, jednak ewidentny problem pozostał w centrum zakrętu. Aktualna geometria w połączeniu z widelcem BPF bardzo utrudnia zacieśnienie zakrętu w złożeniu - przód maszyny mocno wypycha nas na zewnątrz. Zawodnicy poradzą sobie z tym błyskawicznie poprzez obniżenie półki na widelcu - 4 mm powinny wystarczyć, aby maszyna zaczęła pikować w zakręt z impetem kamikaze. Sztywność widelca BPF utrudniająca kompresję przodu i ułatwienie skrętu, rehabilitowała się podczas hamowań na końcu prostej startowej w Walencji. Przy jeździe na oponach drogowych, progresywna kompresja na hamowa-

niu, a następnie stopniowe, łagodne odbijanie, powodowały że linia przejazdu była precyzyjna. Dopiero po założeniu D 211 i znacznym poprawieniu czasów okrążeń, widelec zbyt gwałtownie odbijał po zwolnieniu dźwigni hamulca, destabilizując maszynę na wejściu w zakręt. Podkręcenie dobicia i odbicia zaledwie o jeden obrót, oraz zwiększenie napięcia wstępnego o półtorej obrotu sprawiło, że problem zniknął. Skuteczność tak niewielkiej ingerencji również świadczy, o jakości nowego widelca. Silnik natomiast jest słodki. Na prostej startowej nie dorównywał naturalnie mocą maksymalną stuningowanym motocyklom wyścigowym, ale kiedy udawało się schować w tunelu aerodynamicznym poprzedzającego zawodnika GSX-R zaskakująco często już tam zostawał. Środkowy zakres obrotów uległ nieznacznej poprawie, a kontrola, jaką zapewnia wspaniały wtrysk paliwa była dużym atutem na wyjazdach z zakrętów. W kompletnie standardowej formie, na lampach, lusterkach i z drogowymi przełożeniami GSX-R 600 L1, kręcił czasy tylko kilka sekund gorsze od przeciętnych zawodników klasy STK 600 (istnieje podejrzenie graniczące z pewnością, że tych kilka sekund można by było łatwo zniwelować gdyby kierował ktoś, kto potrafi jeździć). Nie ma zatem wątpliwości, że jest dobrze. Czy jednak Suzuki, to aktualnie najlepsza 600-tka? Na drodze decyduje silnik, a tam środkowy zakres obrotów Daytony 675 zawiesił poprzeczkę bardzo wysoko. Na torze, gdzie decyduje podwozie, trzeba pokonać wściekłą Yamahę R6. Jeżeli GSX-R 600 L1 wygra nasz test porównawczy to prognozujemy minimalną przewagę... **inRAC**

