

ŁAGODNY ULICZNIK

Raport z jazdy Suzuki GSR 750

Jeżeli brakuje ci mocy, zwiększ pojemność skokową. Według tej starej, amerykańskiej prawdy postąpiło Suzuki i udanego GSR-a 600 zastąpiło jeszcze fajniejszym GSR-em 750.

Tekst Włodzimierz Kwas, zdjęcia Agencja Świderek

Motocykl spodobał mi się od razu, gdy tylko go zobaczyłem. Ma agresywny, futurystyczny wygląd i widać, że projektanci Suzuki włożyli w niego wiele pracy.

W porównaniu do poprzednika, czyli GSR-a 600, w „750” tłumik został przeniesiony spod zadupka w tradycyjne miejsce.

sce. Tył sprawia dzięki temu wrażenie bardzo lekkiego i optycznie przenosi cały ciężar motocykla na przód. Do tego wszystkiego dochodzi jeszcze nawiązujący do B-Kinga reflektor, wyglądający jak łeb bestii. Tak, ta maszyna jest ładna. To oczywiście stwierdzenie subiektywne, jednak już teraz wiadomo, że motocyklistów będących „za” jest więcej niż tych, którym GSR 750 zdecydowanie się nie podoba. Przy jego konstruowaniu sięgnięto do metod sprawdzonych przez wielu producentów i przez Suzuki zresztą też, choćby przy okazji projektowania GSR-a 600, za którego napęd posłużył przerobiony silnik od supersporta GSX-R 600. Do „750” wzięto jednostkę napędową z GSX-R-a 750 K5 rocznik 2005. Różnymi posunięciami (m.in. zmniejszeniem stopnia sprężania i średnicy gardzieli wtrysku, innymi kątami rozrządu) z dotychczasowo-

wych 148 KM moc ograniczono do 106 koników. W założeniu GSR 750 miał być tanim motocyklem, więc i tu poczyniono pewne zmiany, nawet w silniku – np. wymieniając kute tłoki na tańsze, odlewane. Skomplikowany w produkcji tylny wahacz z „600” zastąpiono prostym konstrukcyjnie, wykonanym ze stalowych rur o przekroju prostokątnym. Do tego doszły dość proste zawieszenia, tylko z regulacją napięcia wstępnego sprężyn – z przodu oczywiście upside-down, co nadało maszynie lepszego wyglądu.

Ciężki tylko z pozoru

Zastrzeżenia można mieć do przedniego hamulca z dwutłoczkowymi, pływającymi zaciskami, jednak – jak się później okazało – nie jest on taki zły. Oglądając GSR-a 750 przed jazdą, zapoznałem się też z jego zegarami. Dla okularnika to dosyć ważne, by choć trochę widzieć ich wskazania. I tu miłe zaskoczenie – analogowy obrotomierz jest czytelny, wszystkie wskazania cyfrowego wyświetlacza widać wspaniale, a cyfry prędkościomierza w nim są odpowiednio wielgachne. Nic tylko wsiadać i jechać. „Jaki on ciężki” – pomyślałem, wyprowadzając maszynę z boksu na Slovakiaringu, bo właśnie tam miałem okazję go testować. Ale to tylko pierwsze wrażenie: gdy się nań wsiądzie, a zwłaszcza ruszy, to uczucie natychmiast znika. Zresztą dane nie kłamią. GSR 750 z paliwem waży 210 kg, więc mimo zastosowania stalowej ramy i wahacza jego masa w stosunku do „600” wzrosła ▶



W GSR-ze 750 wszystko pasuje od pierwszej chwili. Siedzi się na nim naprawdę wygodnie.



Čytelny, analogowy obrotomierz i panel LCD pokazujący nawet zapięty bieg.



Zamieniając GSR-a 600 na „750”, Suzuki chciało stworzyć naprawdę mocnego streetfigh-tera o łagodnej cha-rakterystyce silni-ka. Udało się.



▲ W „750” zastosowano typowe zespolone przełączniki, więc o pomyłce nie ma mowy.



▲ Dwułtorkowe, pływające zaciski wydały się kiepskim pomysłem, ale dają radę.



▲ W GSR-ze 750 tłumik wrócił na tradycyjne miejsce.



▲ Tylnie światło z diodami LED jest już standardem. Całość wygląda lekko i ładnie.



▲ Z Januszem Oskaldowiczem doszliśmy do zgodnego wniosku - ten motocykl do wyścigowej jazdy po torze się nie nadaje.

raptem o 2 kg. Dopiero gdy wyjechałem z toru na słowackie drogi, nowy GSR pokazał wszystkie swoje zalety. Przede wszystkim jest znakomicie wyważony.

Zobacz też galerię

▶ www.motocykl-online.pl/kod=3735_g

WWW

Musiano popracować nad geometrią podwozia – jest zwinny i sprytny, a wszelkie manewrowanie nim, zmiana toru jazdy czy wyprzedzanie samochodu to czysta

przyjemność. Silnik ma idealną charakterystykę. Po prostu – zapnij 5. czy 6. bieg i jedź w ruchu miejskim lub po krętej drodze bez mieszania w skrzyni.

GSR 750 zawsze odpowiednio odjedzie, gdy zajdzie taka potrzeba. A propos zmiany biegów – na początku coś mi nie pasowało przy ich zapinaniu w górę. Wchodziły jakoś twardo i bez odpowiedniego wyczucia, gdy robiłem to bez sprzęgła. Szybko zorientowałem się, o co chodzi. Otóż moje wyścigowe buty Daytona mają wysokie podbicie

i żeby kłopot zniknął, wystarczyło nieco przestawić w górę dźwignię skrzyni biegów. Cała ergonomia motocykla też jest niezłe pomyślana. Wszystko od razu pasuje, a pozycja jeźdźcy jest wyjątkowo wygodna. Nieskomplikowane zawieszenia sprawdzają się doskonale – nie są za miękkie, ale kiedy wpadłem na dziurawą drogę, wyboje nie spowodowały jakichś dzikich harców Suzuki. Gdy wróciłem na Slovakiaring o przetestowanie nowego GSR-a 750 poprosiłem Janusza Oskaldowicza. Po powrocie z toru stwierdził krótko: „To nieporozumienie”. Tak, tego nakeda nie zbudowano na tor. ▶

Ładny? Można mieć na ten temat różne zdania, ale nam nowy GSR 750 przypadł do gustu.



dane techniczne

Suzuki GSR 750

SILNIK

Budowa: chłodzony cieczą, czterocylindrowy, czterocylindrowy, rzędowy, rozrząd DOHC, wałki rozrządu napędzane łańcuchem, cztery zawory na cylinder, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, śr. gardzieli 32 mm, regulowany katalizator.

Elektryka: alternator 400 W, akum. 12 V/8 Ah.

Przeniesienie napędu: mech. sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia sześciobiegowa, łańcuch O-ring, przełożenie wtórne 42:17.

Śr. cylindra x skok tłoka 72 x 46 mm

Pojemność skokowa 749 cm³

Moc maksymalna 106 KM (78 kW)
przy 10 000 obr/min

Maks. mom. obr. 80 Nm przy 9000 obr/min

PODWOZIE

Rama: grzbietowa, ze stali.

Zawieszenia: przód – widelec upside-down, śr. goleni 41 mm, regulowane napięcie wstępne sprężyn, tył – 2-ramienny wahacz stalowy, centralny amortyzator mocowany systemem dźwigni, regulowane napięcie wstępne sprężyny.

Hamulce: przód – 2 tarcze, śr. 310 mm, pływające zaciski dwutłoczkowe, tył – 1 tarcza, śr. 240 mm, jednotłoczkowy zacisk pływający.

Obęcze p/t aluminiowe 3,50 x 17 / 5,50 x 17

Opony p/t 120/70 ZR 17 / 180/55 ZR 17

WYMIARY I MASY

Rozstaw osi 1450 mm

Kąt główki ramy 64,8°

Wyprzedzenie 102 mm

Skoki zawieszzeń p/t 120/135 mm

Wysokość kanapy 815 mm

Masa z paliwem 210 kg

Pojemność zbiornika paliwa 17,5 l

CENA

34 900 zł

Na wyścigową trasę zawieszenia są za miękkie, motocykl kiwa się jak tapczan, a przy dwóch pakach wpada w wężykowanie. Poznałem je już na torze na paru nakedach, np. na Kawie Z 1000. Te motocykle mają wspólną cechę – bardzo szeroko rozstawione boczne osłony równie szerokich chłodnic. Nawet lekkie, skośny wiaterek przy dużej prędkości od razu wytrąca maszynę z równowagi. To rozwiązanie jest z kolei idealne na miasto, gdzie silnik musi się chłodzić nawet przy niewielkiej prędkości. Teraz „Profesor” pojechał na przejażdżkę drogami dookoła Slovakiaringu. „Ten motocykl jest idealny na miasto. Skręcić w bramę, zrobić slalom między samochodami, pomanewrować w wąskich uliczkach – to jest jego żywioł. Typowy streetfighter. Poza tym, bardzo wygodnie się na nim siedzi” – ocenił po powrocie. Zapytałem Oskaldowicza, czy nie brakowało mu mocy.

106 KM

 – tyle wynosi moc GSR-a 750. GSX-R miał o 42 koniki więcej

Odparł, że do normalnej jazdy jest całkowicie wystarczająca, a silnik zaskakuje elastycznością. „Zapinasz wysoki bieg i sobie podróżujesz” – dodał. Nasze wrażenia były więc identyczne.

Oszczędność nie taka zła

Wnioski? Mimo oszczędnościowych pociągnięć, Suzuki zbudowało świetny motocykl do codziennej eksploatacji. Oszczędności zaowocowały ceną: GSR 750 kosztuje 34 900 zł, a warto przypomnieć, że GSR 600 z 2010 roku, czyli w ostatnim sezonie jego produkcji, kosztował 31 500 zł. Jedyna rzecz, do której można by się przychylić, to brak wersji z ABS-em, ale w Suzuki już nad tym pracują.

