

Suzuki GSX-R 600



Witaj w redakcji

Do naszego skromnego garażu przygarnęliśmy na ten sezon najnowsze Suzuki GSX-R 600.

Ten jednak nie zagrał tu zbyt długo miejsca. Nawet się nie obejrzelśmy, a już trzeba było oddać go na pierwszy serwis. Stamtąd bezpośrednio trafił do firmy GRANDys duo na przebudowę. Jej temperament okazał się być na tyle oszalały, że przyodziany w wyścigowy kaftan bezpieczeństwa będzie wypuszczany tylko na tory wyścigowe. Porównanie tego modelu z japońską konkurencją można przeczytać w teście czterech ja-

pońskich supersportów. Wynika z niego jasno, że nowy GSX-R 600 będzie niezwykle mocnym graczem w stawce supersport 600. Pierwsze jazdy „w cywilu” zdradziły, że mamy do czynienia z narowistym osobnikiem. Z roku na rok zakres użytecznych obrotów zwiększa się, ale nawet najnowsza 600 nie jest w stanie stracić przypadłości związanego z długim pierwszym przełożeniem i deficytem mocy w niskim zakresie

obrotów. Motocykl trzeba wkręcić nieco na obroty, aby sprawnie ruszyć. Kolejnym mankamentem jest brak konsekwencji Suzuki z rozmieszczeniem przycisków na kierownicach. Mamy wrażenie, że przy każdym modelu dany przycisk służy do czego innego. Na przykład teraz zmianę map zapłonu realizujemy tym przyciskiem, który zwykle obsługiwał sygnał świetlny, a ten z kolei realizujemy za pomocą guzika zmiany świateł. Może już niedługo Suzuki ujednolici system i będzie trzymał się jednego schematu we wszystkich modelach. Ważne, że szuka rozwiązań optymalnych.

ZAKRES PRAC WYKONANYCH PODZAS PIERWSZEGO PRZEGLĄDU W ASO

Wymiana oleju i filtra

Sprawdzenie wolnych obrotów

Regulacja luzów linek gazu

Kontrola i regulacja naciągu łańcucha

Sprawdzenie działania hamulców

Sprawdzenie dokręcenia główek ramy

Sprawdzenie dokręcenia wszystkich śrub wydechu, ramy i zawieszenia

Opóźniony

Suzuki
GSX-R 600



Dla laika motocykl drogowy od wyścigowego różni się tylko kilkoma detalami. Właściwie to prawda. Ale kiedy spojrzy się na specyfikację techniczną regulaminu PZM, okaże się, że pracy przy nim jest co niemiara.



Przebudowa motocykla nie jest wiele skomplikowana. Wystarczy mieć kilka podstawowych kluczy, aby się z tym uporać

Seryjne osłony trzeba zdemontować i zastąpić wyczynowymi. Dolna owiewka, która w seryjnych motocyklach pozbawiona jest „dna”, w sportowej konfiguracji jest zamknięta, tak, aby płyny, które ewentualnie mogłyby wydostać się z układów motocykla, nie trafiły na nawierzchnię toru.

W „rynnie” muszą być zrobione odpływy zabezpieczone korkami spustowymi. Otwiera się je, gdy wyścig lub treningi ogłoszone są jako „mokre” (czyli podczas lub po

deszczu). Inaczej wypełniłyby się wodą, a jazda z kilkunastolitrowym akwariem pod motocyklem nie byłaby ani łatwa, ani bezpieczna.

Przed nałożeniem owiewek wszelkie korki spustowe i wlewowe płynów ustrojowych motocykla muszą być nawiercone i zabezpieczone przed samowolnym odkręceniem. Tłusty płyn chłodniczy zastępuje się wodą destylowaną, bo rozlany na torze mógłby spowodować upadek innego zawodnika. Do baku wkłada się specjalne gąbki, które w przypadku rozerwania

start



zbiornika ograniczają rozlanie paliwa. W Suzuki GSX-R gumowe przewody hamulcowe należy zastąpić specjalnymi, w stalowym oplocie. Kolejnym, wymagającym regulaminem elementem, zamontowanym w motocyklu jest „łyżwa” na wahaczu, która ma zapobiec dostaniu się palców czy stopy między łańcuch a zębatkę podczas wypadku. Niezbędny jest zbiornik skupiający wszystkie rurki odpowietrzników (układu chłodniczego i zbiornika paliwa) po to, aby płyny te nie dostały się na nawierzchnię toru.

Kolejnymi elementami, które warto wymienić (nieobowiązkowo) są konsole podnóżków zwiększające prześwit w zakręcie oraz akcesoryjny amortyzator skrętu. Dla poprawy osiągow motocykla warto zmienić przełożenie z serijnego na nieco wolniejsze. Motocykl osiągnie niższą prędkość maksymalną, ale lepiej będzie do niej przyspieszał.

Najbardziej rujnujące dla kieszeni zawodników są opony. Osiągnięcie satysfakcjonujących rezultatów jest możliwe tylko na ogumieniu z najwyższej półki. Jest ono bardzo przyczepne, ale też nietrwałe. Tylko trochę przesady jest w twierdzeniu, że tylna opona starcza na pół godziny jazdy na torze, a kosztuje ok. 800 zł.

Niestety, przed pierwszą rundą WMMP nie udało się nam sprostać zadaniu przebudowy maszyny i wystawić jej w klasie Supersport. Jazda na pół gwizdka nie wchodziła w grę. Dostęp do części akcesoryjnych okazał się ograniczony, podobnie jak moce przerobowe firmy „GRANDys duo”, która miała przebudować motocykl. Mechanicy musieli się jednak skupić na maszynach aktualnych (i być może tegorocznych) mistrzów Polski. Nic straconego. Na czerwcową rundę na torze Slovakiaring motocykl powinien już być gotowy i wszystko będzie zależać tylko od kierowcy. (Sz.Dz.)

Suzuki GSX-R 600

KOSZTY PRZYGOTOWANIA DO WYŚCIGU

produkt	cena
komplet owiewek	1690 zł
przewody w stalowym oplocie przód	300 zł
amort. skrętu Hyper Pro + mocowanie	1130 zł
wyścigowe podnóżki	1380 zł
rolki podnośnikowe do wahacza	100 zł
łańcuch	600 zł
zębátki	280 zł
podnośniki	450 zł
układ wydechowy Akrapovic Racing	4740 zł

Po małym falstarcie udało się w końcu wystartować naszą długodystansową Suzuki w klasie Supersport. Choć regulamin dopuszcza bardzo szeroki zakres modyfikacji motocykla, nasze Suzuki wyposażono w absolutne minimum. Silnik jest w pełni seryjny. Zamontowano jedynie owiewki, zmieniono przełożenie a przewody hamulcowe są w stalowym oplocie. Największą modyfikacją poprawiającą osiągi jest kompletny układ wydechowy Akrapovic (4740 zł). O mały włos start na torze Slovakiaring

zakończyłby się fiaskiem przez małe niedopatrzenie regulaminowe. Wymagane są bowiem karbonowe osłony silnika, których omyłkowo nie zamontowano. Chronią one dekle przed przetarciem w razie upadku, a tor przed groźnym dla innych zawodników zanieczyszczeniem. Na szczęście, wcześniej motocykl przeszedł badanie techniczne bez nich, więc komisja nie wyciągała konsekwencji. Suzuki sprawuje się świetnie, tylko jest wolniejsze od motocykli w pełni przygotowanych. Widać to na prostej startowej.

Pierwszy start bez strat



Suzuki GSX-R 600

Znów na torze

DO PONOWNEGO SPOTKANIA NASZEJ SZEŚCSETKI Z TOREM DOSZŁO W CZESKIM MOŚCIE PRZY OKAZJI KOLEJNEJ ELIMINACJI ALPE ADRIA I WMMP.

Na szczęście i tym razem nie było problemu z zakwalifikowaniem się do wyścigu. Motocykl dzielnie znosi wszelkie trudy wyścigowego życia, choć poza owiewkami, przedwami hamulcowymi i układem wydechowym Akrapovica jest to zupełnie seryjna sześćsetka, ale startująca w klasie Supersport. Wciąż mam nie odparte wrażenie, że reszta stawki jest znacznie mocniejsza. W końcu w specyfikacji Supersport można zmodyfikować naprawdę wiele. Najbardziej odczuwalne jest to na długich prostych.

Szybsi zawodnicy zwyczajnie mijają nasze Suzuki wiozące niewielkiego przeciw zawodnika. Atmosfera w teamie GRANDys duo, w którego barwach jeździ nasz motocykl, jest godna pozazdroszczenia. Od najszybszego z Polaków, Daniela Bukowskiego można dowiedzieć się wielu rzeczy. Chętnie służy pomocą, a z racji tego, że bawujemy na tym samym modelu, ostatnio nawet na takich samych oponach, wszelkie sugestie z jego strony chłonę jak gąbka. W Moście zmodyfikowałem nieco ustawienie kierownicy oraz

obniżyłem odrobinę podnóżki, żeby optymalnie wykorzystać sprzęt. Na szczęście, sportowe sety dostarczone przez firmę GRANDys duo mają szeroką skalę regulacji.

Korekty wymagało także przełożenie, aby wydobyć cały potencjał seryjnego silnika. Na tylną oś powędrowała zębatka o 47 zębach, co pozwoliło na użycie na długiej prostej także szóstego przełożenia. W samym wyścigu udało mi się zająć 20. pozycję wśród wszystkich startujących i piąte miejsce wśród Polaków.

Sz.Dz.



Pierwszy upadek

**Suzuki
GSX-R
600**

**MINĘŁA KOLEJNA
RUNDA WYŚCIGOWYCH
MOTOCYKLOWYCH MISTRZOSTW
POLSKI, W KTÓREJ WZIĘŁO UDZIAŁ
NASZE DŁUGODYSTANSOWE SUZUKI GSX-R 600.**

Im więcej startów, tym bardziej wyraziste jest moje przekonanie, że pchanie się seryjnym motocyklem do mistrzowskiej klasy Supersport nie było najlepszym pomysłem.

Przy niemaliej masie kierowcy i mocy seryjnej maszyny nie da się powalczyć, choć to świetna nauka i przednia zabawa. Cieniem kładą się niedobory budżetu i tanianie dziur oponami „z łapanki”. Z tego powodu na niedzielny wyścig Alpe Adria Suzuki wyjechało z oponami Pirelli, choć treningi i sobotni wyścig (do upadku) jechałem na Dunlopach. Pirelli są nieco bardziej nerwowe. Dunlop „puszcza” dość długo,

sygnalizuje o tym o wiele wcześniej i delikatniej. Pirelli trzymają bardzo dobrze, ale czas od ostrzeżenia do utraty przyczepności jest niezwykle krótki.

Sobotniego wyścigu nie udało się ukończyć. „Pomógł” mi Bartosz „Ostry” Ostrowski. Na dziewiątym okrążeniu pokazał mi się na „Sławniaku”, ale udało się go lekko przyblokować. Wiedziałem, że spróbuję zaatakować na następnym zakręcie. W lewy łuk wjechałem nieco bardziej po zewnętrznej, aby wcześniej podnieść motocykl i do prawego przełamania dojechać z większą prędkością. Plan niemal się udał. Niestety, jadącemu po



ciąśniejszym promieniu „Ostremu” oba koła puściły dokładnie, gdy nasze motocykle zrównały się. W rezultacie miałem przymusowo przesiadkę na jego Yamasę i obaj wyładowaliśmy na poboczu. Straty w moim motocyklu nie były duże i po kilku naprawach mogłem wystartować w niedzielnym wyścigu.

Słowa uznaniu należą się teamowi GRANDys duo, w barwach którego startuję, za sprawną odbudowę motocykla. Kombinezon Dainese, w którym startowałem, po upadku nabrał nieco autentyczności, jednak kask Arai nadaje się już tylko na półkę. (Sz.Dz)



Wyścigi na torze w Poznaniu.
Zdjęcie z lewej: Paweł Iwanicki
z Suzuki Motor Poland
(w środku) i Mirosław Podgórski
z Free&Fun (po prawej)
zagrzewają Szymona
przed startem klasy
Supersport

Ostatni start, pierwsze punkty

**SUZUKI
GSX-R
600**

**W KOŃCU NADSZEDŁ KRES NASZYCH
TEGOROCZNYCH, WYŚCIGOWYCH ZMAGAŃ.
RUNDA WMMP, JAKA ODBYŁA SIĘ NA POCZĄTKU
WRZEŚNIA, CHOĆ NIE PRZYNIOSŁA
SPEKTAKULARNYCH OSIĄGNIĘĆ, TO BEZ
WĄTPIENIA MOŻE BYĆ UZNANA ZA UDANĄ.**

Zarówno sobotni, jak niedzielny wyścig przyniósł pierwsze punkty w klasyfikacji. Choć mnie samemu nie przyniosły one jakiejś zauważalnej korzyści, to jednak miałem satysfakcję, że dorzuciłem coś od siebie do koszyka zespołu.

W sumie cały sezon trzeba uznać za ogólnie udany. Zaliczyłem tylko je-

den i to niegroźny (na dodatek nie z mojej winy) upadek, którego konsekwencje na szczęście nie były zbyt poważne: skończyło się na wymianie części owiewek i dekla alternatora. Poza tym sezon był miłą doświadczeniem. Poza paliwem i olejem do silnika GSX-R 600 nie odnotowano zużycia innych elementów eksploatacyjnych. Nie wymieniono

nawet klocków hamulcowych i nasza dzielna 600-ka wciąż korzysta z tych, z jakimi opuściła fabrykę. To całkiem niezły wynik zważywszy, że licznik naszego Suzuki wskazuje 2621 km, z czego 2 tysiące przypadają na jazdę torową. Po torowych zmaganiach przyszedł czas refleksji i ponownej, szosowej weryfikacji małego GSX-R. Na ostat-

nie dni sezonu motocykl trafi z powrotem do redakcji. Został przebudowany „na drogę” przez firmę GRANDys duo: wyposażono go w fabryczne opony, ale pozostawiono układ wydechowy Akrapovic. O wrażliwości z drogowej konfrontacji napiszemy już w kolejnym numerze. Wówczas sprawdzimy także moc Suzuki. (Sz. Dz.)



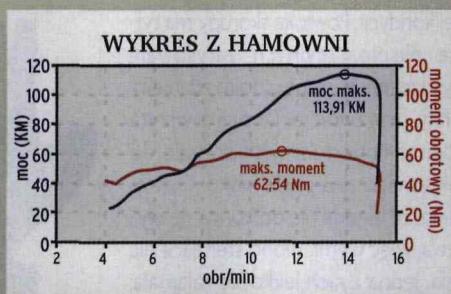
Pożegnanie z mocą



PO TOROWYCH ZMAGANIACH PRZYSZEDŁ CZAS REFLEKSJI I PONOWNEJ, SZOSOWEJ WERYFIKACJI MAŁEGO GSX-R.

Na ostatnie dni sezonu motocykl, przebudowany „na drogę” przez firmę GRANDys duo, wyposażony w fabryczne opony, ale z układem wydechowym Akrapovica trafił z powrotem do redakcji. Jazda po mieście bez „dB killera” przysparza wielu nieprzychylnych spojrzeń. Odradzam tego typu praktykę. Ponowne spotkanie z drogą sprawiło, że pierwsze, niezbyt przychylne wrażenie z początku sezonu uległo zmianie. Najpierw wydało się, że motocykl jest nerwowy i mało komfortowy. Po przestrojeniu zawiesz na nastawy fabryczne okazał się skutecznym lekarstwem na miejskie zatory. Sprytny, poręczny, zwarty. Dobrze operuje się nim w mieście (oczywiście jak na motocykl klasy supersport). Nie bez znaczenia jest fakt, że po całym sezonie na torze udało mi się świetnie zintegrować z tą maszyną. Okazało się też, że wyświetlacz biegów przydaje się podczas jazdy w mieście nie mniej, niż na torze.

Po całym sezonie postawiliśmy GSX-R na hamowni Suzuki Piaseczno, żeby zweryfikować jego osiągi. Pomiar był imponujący. Jak na drogową sześćsetkę moc rzędu 114 KM wydaje się bardzo dobrym wynikiem. A trzeba jeszcze



wziąć pod uwagę, że motocykl badaliśmy po sezonie startów w WMMP. Wyniki wskazują jednak, że jak na rasowego supersporta ta moc jest jednak trochę za mała.

Z wielkim żalem pożegnaliśmy GSX-R 600, który okazał się nie tylko waleczny w skazanej z góry na niepowodzenie walce na torze (pod tak ciężkim i wolnym zawodnikiem), ale też doskonały podczas „cywilnej” jazdy. Precyzja prowadzenia, jakiej trudno szukać w motocyklach innych klas, skuteczność hamulców Brembo i witalność silnika sprawiły, że jazda nim była zawsze przyjemnością. Hmm... Trzeba sprawdzić, czy Suzuki pozbyło się już tego egzemplarza. Może by go od nich odkupić?

