



A jak jeździ sześćsetka?

» www.motocykl-online.pl/kod=3i_t

www.motocykl-online.pl

NOWY PRZEBÓJ

DLA MAS

W Suzuki to już tradycja: najlepiej sprzedające się modele to raczej Volkswageny dla ludu niż rewolucyjne wynalazki. Czy nowy GSR 750 zerwie z tą tradycją?

Tekst Stefan Kaschel, zdjęcia Malherbe

W gruncie rzeczy idea jest prosta: należy wymyślić bike'a, który będzie tani w produkcji (a więc i w salonie) oraz spodoba się wielu motocyklistom. Wtedy o wyniki sprzedaży można być spokojnym. Trudno przecież znaleźć sensowne argumenty za dojeżdżaniem do pracy albo wyjazdem na urlop wściekłą sześcietką. Tym bardziej że Suzuki ma na półkach gotowe elementy „750”, a księgowi mają coraz więcej do powiedzenia w sprawie produkcji motocykli. Suzuki od dawna postępuje ten sposób, czego przykładem są Bandity 650 i 1250, które wspólną mają nie tylko nazwę.

W przypadku nowego GSR-a idea towarzysząca jego powstawaniu została w jakimś sensie wymuszona działaniami konkurencji. Chodziło bowiem nie o „downsizing”, lecz „upgrade”. Kawasaki Z 750, Yamaha FZ8, BMW F 800 R czy Triumph Street Triple: w tej klasie – oprócz Hondy i jej Horneta – nikomu nie wystarcza już zwykła „600”.

Płynnie przez zakresy

GSR 600 przechodzi więc do historii, i to ze skutkiem natychmiastowym. Jego miejsce zajmuje GSR 750. Zatankowany pod korek waży 210 kg, a więc zaledwie 2 kg więcej niż sześcietka. Ma za to o 150 cm³ większy silnik. Mimo to moc maksymalną ograniczono do 106 KM, co w zupełności wystarcza do jazdy na co dzień (skonstruowana w 2005 r. krótkoskokowa jednostka napędowa GSX-R-a, która posłużyła za bazę silnika GSR 750, wykręcała aż 148 KM). Oznacza to, że w związku ze zmniejszoną średnicą gardzieli (z 38 do 32 mm), wydłużonym czasem otwarcia zaworów, niższym stopniem sprężania i tłokami odlewanymi, a nie kutymi, nie należy się spodziewać eksplozji mocy. Oprócz redukcji kosztów chodziło tu o bardziej równomierne oddawanie mocy w dolnym zakresie obrotów,



▲ Jeździłymi wersją bez ABS-u, ale wkrótce będzie GSR z tym układem.

▲ Regulacja napięcia wstępnej sprężyny ma aż siedem pozycji, czyli nie ma powodów do narzekań.

▲ Pozory mylą: grzbietową ramę wykonano nie z aluminium, lecz ze stali. Koszty panie, koszty...

dane techniczne

Suzuki GSR 750 A

SILNIK

Budowa: chłodzony cieczą, czterosurowy, czterocylindrowy, rzędowy, rozrząd DOHC, wałki rozrządu napędzane łańcuchem, cztery zawory na cylinder, smarowanie z moką 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, ABS.

Obrycze 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

aby w konsekwencji zwiększyć przydatność motocykla na co dzień.

I co, udało się? Wykresy z hamowni mówią, że GSR 750 góruje nad sześćsetką nie tyle mocą maksymalną, co momentem obrotowym. Nowy GSR przechodzi przez cały zakres obrotów równomiernie i płynnie. Dzięki opatentowanemu układowi dwóch przepustnic silnik łagodnie i w sposób przewidywalny reaguje na gaz. Ruch gazem i energicznie wychodzimy z zakrętu. „750” daje się precyzyjnie kontrolować w każdym zakresie obrotów, wibracje są minimalne, biegi wcho-

dzą miękko i pewnie, a wysilona praca czterocylindrowej pikawy nie ogłusza rykiem ani nie powoduje zadyszki w air-boxie. „750” nie wydaje się motocyklem wzorcowym w swej klasie nie tylko pod względem masy, lecz także momentu obrotowego. Przy 9000 obr/min wynosi on 80 Nm. Nie ma co udawać: istnieją silniki o znacznie większym powerze niż ten.

Na oko wściekły byk

Wygląd nowego GSR-a na bank wywoła szybsze bicie serca. W czasie prezen-

Nowy GSR 750 z modną bielą jako kolorem dominującym.





Agresywny wygląd zobowiązuje. Strzał z klamy i jedziemy!

tacji padły słowa na temat „wizerunku łobuza”. Suzuki ma powód do dumy z połączenia stylu streetfightera i wyważonych proporcji. Kwadratowy tył nie jest ani za długi, ani za krótki. Lampa z nieodzownym dziś spojrzeniem wściekłego byka, ładna jej obudowa, solidny, pękaty zbiornik paliwa – z takim wyglą-

dem GSR 750 z pewnością zdobędzie wielu fanów, zaczynając od Banditomaniaków, a na wyznawcach GSX-R-ów kończąc.

Ci ostatni będą musieli przełknąć parę spraw. Prosty puszkowy wahacz ze stali nie jest cool, dalek – dwutłoczkowe zaciski pływające w przednim kole (o ABS-ie w wywiadzie obok) to wprawdzie standard w tej klasie, ale w innych motocyklach na zimno działają odrobinę lepiej. Rama grzbietowa, choć wygląda na aluminiową, została zrobiona ze stali, podobnie jak kierownica. Krótko mówiąc, w GSR-ze 750 widać cięcie kosztów, co nie dziwi w maszynach uniwersalnych, w których chodzi o wysoką sprzedaż.

Wyważenie jak żyłeta

Z drugiej strony, widać ogromne doświadczenie Japończyków w zakresie funkcjonalności. GSR 750 jest tak wyważonym motocyklem, że podbije serca nawet najbardziej zatwardziały szosowców. Np. ergonomia: nie za szeroka ani nie za krótka kierownica, podnóżki umieszczone na takiej wysokości, że sprzyja dynamicznej jeździe, a nawet na dłuższych trasach pozycja jeźdźcy nie jest bolesna. Widelec upside-down Kayaby o średnicy goleni 41 mm i centralny amortyzator przekazują jeźdźcy dokładne informacje na temat drogi. Wprowadzie na poprzecznych nierównościach amortyzator od czasu do czasu nieźle kopnie w kręgosłup, ale za to motocykl bez mrugnienia okiem znosi ciężar dwóch osób. Przyczepne sportowe opony Bridgestone BT 16 powodują neutralne zachowanie w zakrętach.

Podsumowując, GSR to typowy przedstawiciel japońskich seryjnych streetfighterów, łączących agresywny wygląd



Paul M. Rowney

WYWIAD

W przyszłości ABS to podstawa

Paul M. Rowney, szef sprzedaży Suzuki, o powodach opóźnienia we wprowadzeniu GSR-a 750 z ABS-em.

Ani na prezentacji GSR-a 750, ani podczas pierwszych jazd nie była dostępna wersja z ABS-em. Dlaczego?

Zbudowaliśmy ten motocykl z myślą przede wszystkim o Europie, uważnie przyglądając się rynkowi. Stąd wiemy, że większość klientów w Europie nie przywiązuje do ABS-u tak wielkiej uwagi. Jedynym wyjątkiem są Niemcy. Co więcej, na wielu rynkach ABS wciąż jeszcze nie cieszy się popularnością. W czasie projektowania mieliśmy do dyspozycji ograniczone możliwości, dlatego najpierw powstał motocykl bez ABS-u. Ale to stan przejściowy.

Jak szacuje Pan tegoroczną sprzedaż GSR-a 750 wyposażonego w ABS? I w jakim kierunku pójdzie rozwój sprzedaży?

W tym roku, ze względu na późny termin dostawy, sprzedaż wersji z ABS-em szacuję na około 40%. Natomiast w Niemczech – tak jak zawsze – około 90% w ogólnej sprzedaży powinno przypaść na wersję z ABS-em. W pozostałych krajach Europy w ciągu dwóch najbliższych lat udział ten wzrośnie zapewne do około 60%.

z całkiem niezłymi własnościami prowadzenia. Cenowo GSR 750 jak najbardziej mieści się w stawce nowych sprzętów klasy średniej – trzeba na niego wyłożyć 34 900 zł.



▲ Połączenie analogowego obrotomierza z cyfrowym kokpitem. Początek czerwonego pola - powyżej 11 000 obr/min.



▲ Kierunkowskazy nie odstają zbyt daleko od motocykla. Proste też może być ładne. Tylna lampa na LED-ach to standard, więc tu nie można było oszczędzać.