



# JAK DWIE KROPLE?

## Porównanie Suzuki GSX-R 600 i GSX-R 750

Oba nowe GSX-R-y – 600 i 750 – są na pozór jak dwie krople wody. Dopiero podczas jazdy okazuje się, że to dwa zupełnie inne motocykle.

Tekst Włodzimierz Kwas, zdjęcia Agencja Świderek

**S**tałem już dobre 10 minut i patrzyłem jak sroka w gnat na dwa nowe GSX-R-y. To było jak w quizie – masz dwa obrazki, znajdź cztery różnice, zdobędziesz nagrodę. Pierwszą różnicę dostrzegłem natychmiast: na zadupku jednego motocykla widniała nalepka „750”, na drugim zaś

„600”. Po chwili znalazłem dwie kolejne różnice: nieco inne były nalepki na bokach owiewek, a napis Suzuki u dołu był na większej maszynie w kolorze czerwonym, a w mniejszej w srebrnym – tak jest przynajmniej w czarnych wersjach obu motocykli. Czwartej różnicy za diabła nie mogłem się doszukać. Już wielokrotnie

bywało, że różne pojemnościowo przycinki tej samej marki były do siebie bardzo podobne, ale jednak różniły się detalami. A nowe GSX-R-y są po prostu identyczne i po zamianie plastików (to da się zrobić) można każdego wprowadzić w błąd.

## Skąd taki pomysł?

Dlaczego firma z Hammamatsu wypuściła różne pojemnościowo supersporty o identycznym wyglądzie? Wytłumaczył mi to dyrektor marketingu Suzuki Motor Poland Jarosław Jędrzejewski: „Pomijając GSX-R-a 1000, bo to maszyna dla doświadczonych, właściwie każdemu motocykliście lubiącemu supersporty już



## kolejne pokolenie

Historia GSX-R-ów sięga roku 1985, kiedy Etsuo Yokouchi wymyślił supersporta, którego konstrukcja bazowała na wyścigówce RG 500 startującej w klasie 500 w Grand Prix. Sadayuki Inobe opracował do niego słynnego „olejaka” – silnik chłodzony olejem i powietrzem, napędzający później wiele różnych maszyn z Hammamatsu. Tak powstał pierwszy GSX-R 750. W 1988 r. zadebiutował GSX-R 1100. „Olejaka” zastąpił w „750” w 1996 r. silnik chłodzony wodą, a w następnym sezonie wyjechał pierwszy GSX-R 600.

U progu nowego wieku wyścigową klasę 750 cm<sup>3</sup> zastąpiły motocykle litrowe. Suzuki zareagowało na to, wypuszczając na rok 2001 GSX-R-a 1000. Już w premierowym sezonie jedna z tych maszyn wygrała legendarny Bol d'Or 24 h. Choć produkcja „750” nie miała już sportowego uzasadnienia, Suzuki jako jedyna firma oferuje taki motocykl do dziś.

produkcją sportową „750”, choć taka pojemność już dawno temu przestała istnieć w wyścigach.

Oboma motocyklami mogłem pojechać na Slovakiaringu. Aby było bardziej obiektywnie, o przetestowanie GSX-R-ów na torze poprosiłem Janusza Oskaldowicza. „To są dwa całkiem inne motocykle – stwierdził „Profesor” po dwóch długich sesjach treningowych. – „600” jest jak grzeczna panienska. Płynnie składa się w zakręty, wręcz sama w nie wchodzi. Jedzie mięciutko. Gazu z pełnej garści można dokładać w dowolnym momencie i to nie zakłóca toru jazdy: tylne koło nie wierzga, nic się nie dzieje. Jazda to pełna przyjemność. Jaką oni mają łatwą robotę w tych Supersportach 600... Natomiast „750” jedzie bardziej jak „1000”. Czuć konkretną moc i z tym nie ma już żartów. W zakręty wchodzi nie tak łatwo, trzeba ją po prostu mocniej składać. Gazu też nie da się przywalać od tak sobie, bo zaczyna wierzgać. Dosiadając „750”, należy się mocniej skupić, bo inaczej może być źle”.

## „Profesor” ma rację

Moje wrażenia były identyczne. Ale skąd taka różnica? GSX-R 750 ma przecież tylko o 3 kg większą masę. Oba motocykle mają identyczną geometrię – kąt główki ramy 66,3° i wyprzedzenie 97 mm. Takie same są i opony. Otóż sprawa polega na innych masach wirujących. Większe w „750” powodują, że na wyż-

sześćsetka powinna przynieść pełną satysfakcję. Ale są ludzie o ponadprzeciętnej wadze i budowie i tym mniejszy motocykl mógłby nie wystarczyć. Chcieliby czegoś

więcej, ale nie tak ostrego, jak tysiąc. Dla nich właśnie jest siedemsetpięćdziesiątka”. To może być słuszna argumentacja, zwłaszcza że Suzuki jest już jedyną firmą



▲ Kolejny wyścigowy gadżet: laptimer, którego przyciski można obsługiwać kciukiem.

Czytelny kokpit z wyraźnym shiftlightem z czterech diod LED. Na torze jak znalazł.



## dane techniczne

### Suzuki GSX-R 600

#### SILNIK

**Budowa:** chłodzony cieczą, rzędowy, 4-cylindrowy, 4-suwowy, rozrząd DOHC, 4 zawory na cylinder, smarowanie z mokrą miską olejową, układ wtrysku, śr. gardzieli 40 mm, regulowany katalizator z systemem dopalania spalin.

**Elektryka:** alternator 375 W, akum. 12 V/8 Ah.

**Przeniesienie napędu:** mechanicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre z antyhoppingiem, skrzynia 6-biegowa, łańcuch O-ring, przełożenie wtórne 43:16.

**Śr. cyl. x skok tłoka** 67 x 42,5 mm

**Pojemność skokowa** 599 cm<sup>3</sup>

**Moc maksymalna** 126 KM (92,5 kW) przy 13 500 obr/min

**Maks. moment obr.** 70 Nm przy 11 500 obr/min

#### PODWOZIE

**Rama** grzbietowa, z aluminium

**Zawieszenia:** przód – widelec upside-down, śr. goleni 41 mm, regulowane wstępne napięcie sprężyny oraz tłumienie do- i odbicia, amortyzator skrętu, tył – dwuramienny wahacz z aluminium, centralny amortyzator mocowany systemem dźwigni, regulowane wstępne napięcie sprężyny oraz tłumienie do- i odbicia.

**Hamulce:** przód – dwie tarcze, śr. 310 mm, zaciski czterotłoczkowe, tył – jedna tarcza, śr. 220 mm, zacisk jednotłoczkowy.

**Felgi** odlewane, alum., 3,50 x 17 / 5,50 x 17

**Opony** 120/70 ZR 17 / 180/55 ZR 17

#### WYMIARY I MASY

**Rozstaw osi** 1385 mm

**Kąt główki ramy** 66,3°

**Wyprzedzenie** 97 mm

**Skoki zawiesz. p/t** 120/130 mm

**Masa własna** 187 kg

**Wysokość siodła** 810 mm

**Pojemność zbiornika paliwa** 17 l

#### CENA

48 900 zł



Sześćsetka jedzie spokojnie, ale gdy trzeba, guma nie jest żadnym problemem.

szych prędkościach obrotowych motocykl nie jest tak chętny do wchodzenia w zakręty jak „600”, w łukach też nie zachowuje się tak potulnie, a na przyspieszeniach daje o sobie znać o 24 KM

większa moc. Aby „750” stała się bardziej poręczna, na pierwszych wiosennych testach na torze w hiszpańskiej Sewilli w GSX-R-ach 750 podniesiono tył o 6 mm.



## SUZUKI GSX-R 600

1. Reflektor ma zmieniony kształt, inne są też jaski wlotów powietrza.

2. Gust to pojęcie względne, ale nam tył nowych GSX-R-ów się spodobał.



## dane techniczne

Suzuki GSX-R 750

### SILNIK

**Budowa:** chłodzony cieczą, 4-cylindrowy, 4-suwowy, rzędowy, rozrząd DOHC, wałki rozrządu napędzane łańcuchami i kołami zębatymi, wałek wyrównowążający, 4 zawory na cylinder, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, średnica gardzieli 42 mm, regulowany katalizator z systemem dopalania spalin.

**Elektryka:** alternator 375 W, akum. 12 V/8 Ah.

**Przeniesienie napędu:** mechanicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, antyhopping, skrzynia sześciobiegowa, łańcuch O-ring, przełożenie wtórne 45:17.

**Śr. cylindra x skok tłoka** 70 x 48,7 mm

**Pojemność skokowa** 750 cm<sup>3</sup>

**Moc maksymalna** 150 KM (110,3 kW) przy 13 200 obr/min

**Maks. mom. obr.** 86 Nm przy 11 200 obr/min

### PODWOZIE

**Rama:** grzbietowa, z aluminium.

**Zawieszenia:** przód – widelec upside-down, śr. goleni 41 mm, reg. napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie od- i dobiecia, tył – dwuramienny aluminiowy wahacz, centralny amortyzator z systemem dźwigni, reg. napięcie wstępne sprężyny oraz tłumienie od- i dobiecia.

**Hamulce:** przód – dwie tarcze, średnica 310 mm, zaciski 4-tłoczkowe, tył – jedna tarcza, średnica 220 mm, zacisk 2-tłoczkowy.

**Koła** odlewy z aluminium

**Rozmiary felg** 3,5 x 17 / 5,5 x 17

**Rozmiary opon** 120/70 ZR 17 / 180/55 ZR 17

### WYMIARY I MASY

**Rozstaw osi** 1390 mm

**Kąt główki ramy** 66,3°

**Wyprzedzenie** 97 mm

**Skoki zawiesz. p/t** 120/130 mm

**Masa własna** 190 kg

**Pojemność zbiornika paliwa** 17 l

### CENA

53 900 zł



Dwa palce zawsze na kłance hamulca. Choć nie jedziemy po torze, nawyk wyścigowy działa.

W nowych GSX-R-ach zastosowano czterotłoczkowe zaciski Brembo Monoblock, czyli prawie z najwyższej półki. Ale wcale nie działają one na zasadzie kija w sprzycz. Hamują dość progresywnie i na torze wymagają mocniejszego wciśnięcia kłamki na początku hamowania. Jednak z wyczuwaniem, bo dźwignia wydaje się dość miękka i punkt zadziałania jest w sumie

nie najlepiej wyczuwalny. Natomiast podczas normalnej jazdy po ulicy przedni hebel jest OK.

## Ciągle duża różnica

Postanowiliśmy z Oskaldowiczem zrobić rundkę po drogach okalających słowacki tor. Czy różnica między GSX-

## SUZUKI

## GSX-R 750

Oskaldowicz: „600” zachowuje się na torze jak uległa panienka, natomiast z „750” nie ma żartów.



GSX-R-y sprawdził również Gregg Junod. Jego opinia jest taka sama, jak nasza: to dwa różne motocykle.



25-letnia historia GSXR-a 750  
» [www.motocykl-online.pl/kod=67\\_a](http://www.motocykl-online.pl/kod=67_a)

## Gram + gram

Co różni oba nowe modele od poprzednich

wersji? Choć wyglądają inaczej, właściwie wszystko polega na mniejszych lub większych poprawkach i przekonstruowaniu. Skorygowano konstrukcję ramy, uzyskując niższą masę przy zachowaniu sztywności. Przednie zawieszenie typu Big Piston docenią bardziej lubiący śmięgać po torze, chociaż wszystkie możliwości strojenia mogą być przydatne także na ulicy. Zastosowanie zacisków Brembo Monoblock również służy głównie zmniejszeniu masy – zawsze to o cztery śrubki M8 łą-

-R-ami nadal jest tak duża? Jest! „600” i tu jedzie mięciutko i przyspiesza płynnie. Chociaż, gdy trzeba, oczywiście kopa ma odpowiedniego. Natomiast silnik GSX-R-a 750, mimo wałka wyrównowazającego, pracuje twardziej, ponadto znacznie gwałtowniej przyspiesza, trzeba więc mieć większe wyczucie w garści.

Po jazdach ustaliliśmy z „Profesorem”, który motocykl bardziej nam pasuje. Zaskoczenia nie było. Oskaldowicz, który na co dzień dosiada na torze tyśiąca (czyli wyższy power), postawił na „750”, mniej zaś przypasowała „600” (czyli silnik przyjemniejszy w codziennej eksploatacji).

po latach rozmowa była długa. Tych dwóch facetów, liczących razem ponad 100 lat, trochę doświadczenia jednak ma, a trzeba było wszystko przedyskutować do podszewki.



czące ich półtówki mniej. Sporo lżejsze są też owiewki, koła i wydech z tytanowym tłumikiem. „600” odchudzono aż o 9 kg, a „750” o 8 kg. Zwrotność i poręczność poprawiono, skracając rozstaw osi z 1400 mm do 1385 mm. W silnikach jest też sporo zmian – głównie chodziło o zmniejszenie strat mechanicznych pochodzących z tarcia elementów o siebie (np. nieco węższe panewki wału, lżejsze tłoki).

Tak oto poprawiono charakterystykę silników: oba są zdecydowanie mocniejsze w średnim zakresie i mają większą moc na wysokich obrotach – „600” kręci się teraz do 15 500 obr/min, a „750” do 14 400 obr/min. Wszystkie te zmiany (może oprócz hamulców) wyszły obu GSX-R-om wyraźnie na dobre.

## naszym zdaniem

Nasze testy GSX-R-ów dowiodły, że dwa na oko bardzo podobne motocykle sportowe o różnej pojemności skokowej mają sens. Janusz Oskaldowicz postawił na GSX-R-a 750, choć stwierdził, że „600” też ma swoje zalety. Osiągi „750” są znacznie bliższe „1000”, a motocyklem o takiej pojemności ściga się na zawodach.

Ja natomiast wybrałem GSX-R-a 600. Nie ganiam już z tak kosmicznymi prędkościami, jak „Profesor”, który coraz to ustanawia nowe rekordy życiowe na różnych torach. W normalnym ruchu drogowym większą przyjemność sprawiała mi „600”. Bardzo podobało mi się, że na obu motocyklach pozycja jeźdźcy jest bardzo wygodna jak na supersporta.

**Wniosek? Oba GSX-R-y na pewno znajdują na siebie amatorów, bo mimo bardzo podobnego wyglądu są to dwa różne motocykle.**