

Jeszcze bardziej turystycznie...

Wersja Suzuki GSX 1200FA Special Tourist wyposażona jest w zestaw trzech kufrów oraz szybę turystyczną...



TEST

Testy - Peiser

redakcja@wiadomoscimotocyklowe.pl

Model GSX wydaje się być tak dopracowany pod względem użytkowym, że gdzieś w Holu Sławy firmy Suzuki powinno się wystawić mu pomnik. Aby dodatkowo uatrakcyjnić swoją ofertę Suzuki postanowiło zaproponować wersję Special Tourist, która otrzymała akcesoria turystyczne o wartości ponad 4 000 zł. Tym sposobem wydając 40 000 zł otrzymamy zestaw trzech kufrów ze stelażem, wyższą turystyczną szybę, która jest dodatkowo przyciemniana i będący w standardzie ABS. Biorąc pod uwagę szalejące ceny motocykli kwota ta wydaje się atrakcyjna tym bardziej, że do dyspozycji mamy silnik o pojemności 1255cc. Jednostka napędowa w naszej ocenie jest największym atutem tej maszyny. Naturalnie przy deklarowanych 97KM nie rzuca osiąganymi na kolana, ale to co jest na papierze coraz częściej nie odzwierciedla faktycznych możliwości. Kiedy tylko odkręcimy dynamicznie rolgaz okaże się, że moment obrotowy oferuje nam wysoką wartość już na samym dole skali obrotów. Jego maksymalna wartość 108Nm uzyskiwana jest na poziomie niecałych 4000 obr./min., a zatem poniżej połowy dostępnego zakresu. Jednak wysoki moment utrzymuje się w bardzo szerokim

skali co oznacza, iż motocykl wydaje się nam znacznie mocniejszy. Przyspieszenie zadowoli każdego miłośnika jazdy turystycznej i jest wystarczające, aby upokorzyć kierowców nawet bardzo szybkich samochodów. Bardzo ważną cechą tej maszyny jest jej niezwykła przyjazność. Dzięki bardzo precyzyjnie działającemu wtryskowi paliwa reakcje na ruchy rolgazem są wyjątkowo przewidywalne. W każdym zakresie obrotów silnik reaguje łagodnie i progresywnie co oznacza, że nawet początkujący motocykliści nie będą się czuć onieśmieni. Miłośnikom bardzo mocnych wrażeń zabraknie ciągu zapewnianego przez maszyny o kilkadziesiąt koni mocniejsze, ale wspomniana wcześniej wysoka wartość momentu w znacznym stopniu osłodzi wszelkie nostalgiczne. Kiedy dodatkowo zdamy sobie sprawę z faktu, że niewyżłowany silnik prawdopodobnie będzie nam służyć w nieskończoność trzeba mu przyznać bardzo wysokie oceny (spalanie nawet przy ostrej jeździe nie przekroczyło 7l/100km). Dużo gorzej, a początkowo nawet dramatycznie, było z zawieszaniem. Trudno nam powiedzieć, czy kiedy odbieraliśmy motocykl testowy ktoś wcześniej majstrował przy ustawieniach czy też maszyna była na bazowych założeniach fabrycznych. Tylny amortyzator był ustawiony tak miękko, że kategorię unie-możliwił jakiegokolwiek próby bardziej dynamicznego opuszczenia





Specyfikacje techniczne



SILNIK

Źródłem mocy zapewniającej komfort podczas jazdy motocyklem GSX1250FA jest chłodzona cieczą jednostka napędowa o pojemności 1255 cm³, wyposażona w układ wtrysku paliwa i mechanizm rozrządu DOHC. Została ona stworzona tak, aby zapewnić płynne rozpędzanie oraz wysoką moc w szerokim zakresie prędkości obrotowych silnika przydatne podczas jazdy po autostradzie. Silnik zapewnia przyjemną, sportową jazdę, dzięki wysokiej wartości momentu obrotowego przy względnie niskiej prędkości obrotowej silnika. Płynnej pracy jednostki napędowej sprzyja zastosowanie drugiego wałka wyrównowazającego. Wykorzystano doskonały układ przepustnic SDTV.



PODWOZIE

Podwozie motocykla GSX1250FA zbudowane jest na rurowej ramie. Kąt pochylenia główki ramy wynosi 25,2 stopnia, a wyprzedzenie widelca 104 mm. To zapewnia wystarczające właściwości jezdne, zarówno podczas sportowej jazdy jak i podróży po autostradzie. Charakterystyka tłumienia widelca przedniego wyposażonego w amortyzatory o średnicy rury 43 mm, zapewnia płynną reakcję zawieszenia podczas pokonywania różnego rodzaju nierówności napotykanymi podczas turystycznej jazdy. Zarówno przednie teleskopy jak i tylny amortyzator centralny mają regulowane napięcie wstępne sprężyny, umożliwiające dopasowanie charakterystyki zawieszni do obciążenia motocykla.



SILNIK

Typ	1255cc, 4. cylindry, chłodzony cieczą,
Średn. x skok tłoka	79.0mm x 64mm
Stopień sprężenia	10.5:1
Zasilanie paliwem	wtrysk paliwa
Moc maks.	97M@ 7,500 obr./min.
Mom. obr.	108Nm/ 3,700 obr./min.

PODWOZIE

Rama	stalowa
Zawieszenie przód	widelec, reg. napięcia wstępnego
Zawieszenie tył	amortyzator centr. reg. nap. wstępn. i odbicia
Hamulec przód	tarczowy ABS
Hamulec tył	tarczowy ABS

WYMIARY

Rozstaw osi	1485 mm
Wys. siedzenia	805/825 mm
Waga	257 kg
Poj. zbiornika paliwa	19 L

CENA

40 000 zł



zakrętu. Nie był w stanie oprzeć się obciążeniu przenoszonemu na tył podczas przyspieszania ze złożenia. Wpadał głęboko, a następnie odbijał ze zdwojoną mocą powodując, że nie tylko wybrana wcześniej trajektoria była niemożliwa do utrzymania, ale kompletnie traciliśmy wycucie kontaktu tylnej opony z podłożem. Właściwie kierowca nie ma pewności czy to gwałtowne odbicie to nie jest przypadkiem uszlig tylnej opony. Z widelcem było znacznie lepiej. Był także ustawiony miękko, ale zapewniał zadowalające wycucie i w miarę przewidywalną kompresję podczas hamowania i wchodzenia w zakręt. Na szczęście motocykl posiada zadowalające możliwości regulacji. Z przodu możemy regulować napięcie wstępne, a amortyzator centralny oprócz napięcia wstępnego oferuje dodatkowo tłumienie siły odbicia. To jest dokładnie czego ta maszyna potrzebuje do szybkiej jazdy w pojedynkę. Można z czystym sumieniem maksymalnie usztywnić wszystko, co się tylko da - motocykl będzie wtedy znacznie bardziej posłuszny. Pomaga nam tutaj odpowiednia sztywność ramy i wahacza, które nawet przy miękkim zestawieniu zawieszenia pomagają utrzymać motocykl w ryzach. Jeżeli jednak nastawiliśmy się na spokojną turystyczną jazdę, podczas której można podziwiać otaczające nas widoki to całe te sportowe dy-

gacje tracą sens. Liczy się wyłącznie komfort. Akcesoryjna szyba w opcji Special Tourist faktycznie go podnosi. Osłona przed wiatrem jest teraz bardziej dokładna i będzie dotyczyć również wyższych osób. Kanapa GSX 1250FA zapewnia doskonały komfort zarówno dla kierowcy jak i pasażera. Ten ostatni zapewne doceni również kufry, o które można się oprzeć i uciąć sobie drzemkę podczas jazdy. Generalnie zatem, od strony czysto turystycznej motocyklowi niewiele można zarzucić. Jest bardzo ciężki, a środek ciężkości znajduje się stosunkowo wysoko co utrudnia nieco manewrowanie przy mniejszych prędkościach i na postoju. To właściwie jedyny minus. Kiedy tylko nabierzemy prędkości waga ta przestaje być odczuwalna. Duży promień skrętu kierownicy pomaga nam w przeciwności się przez korki, a stylizacja owiewek nawiązuje do rodziny GSX-R. Jeżeli myślimy o GSX1250 to chyba warto kupić go właśnie w opcji Special Tourist. Przesunięcie go w stronę turystyczną ma znacznie więcej sensu i o wiele bardziej pasuje do możliwości zawieszenia. To bardzo przyjazny, a ze względu na dobry ABS, również bardzo bezpieczny motocykl, który zapewnia ekscytujące przyspieszenie i przyzwoity komfort. Nie jest idealny, ale jeżeli spojrzymy na cenę to w porównaniu z konkurencją okaże się, że naprawdę nie mamy powodów do narzekania.