



Suzuki

GSX R 1100

130 konjev na kolesu

Letnik 90: nespremenjen odlični motor, nespremenjen odlični okvir, nespremenjene športne linije.

Novosti: prednja vilica sistema up-side-down, prvič na serijskem motociklu tega razreda.

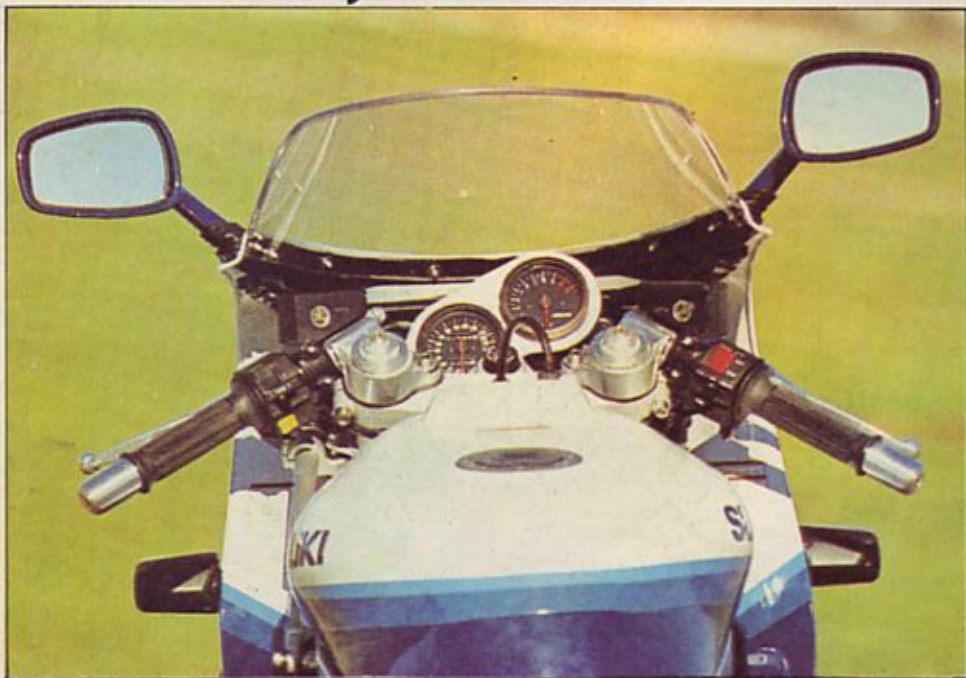
Zmogljivosti: v samem vrhu motociklov serijske proizvodnje.

Suzuki GSX R 1100 je motocikel za tehnične sladokusce in izbrance.

Izbrance zato, ker na našem trgu ni naprodaj. Tudi zato, ker sega s ceno v zgornji razred. In predvsem zato, ker ta motocikel zmore izjemno veliko, za povprečnega voznika preveč!

Kajti obvladati 131 konjev moči na zadnjem kolesu ni malenkost. Tudi s končno hitrostjo 270 km na uro se ne kaže šaliti. Le vdih, dolg 2,46 sekunde, je potreben, da motocikel doseže z mesta hitrost 100 km na uro. In z mesta do 200 km na uro potrebuje le 8,39 sekunde.

Silno prepričljive številke. Pač v skladu z željami kupcev, ki jih, mimogrede, tudi proizvajaleci vzpodbujajo, da zahtevajo več moči, več hitrosti, več ... Ta problematični »več« pa postaja dvorezni meč, kajti motocikli, ki bi bili še pred kakšnim letom povsem solidni dirkalni stroji, so dostopni tudi ljudem, ki imajo premalo vozniškega znanja. Tudi za-



Pogled na instrumente, impresivne številke, je pa res, da oba instrumenta izdatno lažeta.

to so začeli proizvajalci razmišljati, da bi skupno postavili mejo, prek katere ne bi več tekmovali.

Letnik 90

Suzukijev prestižni motocikel popolnega športnega koncepta vstopa v prodajno sezono 90 ovesen z oceno kvalitetnega, dobrega motocikla. Tehniki so ga obdelali le toliko, da so detajle, deležne kritik v minulem letu, zgladili. Z minimalnimi posegi v konstrukcijo in barve so motocikel izpopolnili. Še bolj so ga uglasili, ga približali človeku, vozniku. To pomeni, da je GSX R 1100 lažje vzeti, natančnejši, izrazitejši na cesti.

Tehniki so malce posegli v geometrijo okvira. Ta je med današnjimi športnimi kreacijami najbolj klasičnega videza. To pomeni, da ohranja shemo dvojnega zaprtega okvira, ki ovija motor z uplinjači vred. Izdelan je iz kombinacije aluminijevih odlitkov, profilov, hladno oblikovanih delov, skupaj zvarjenih – vijanih v kvaliteten okvir, ki nič ne zaostaja za popularnejšimi sistemi delta-box.

Zadek motocikla sestavlja enostavna nihajna vilica iz aluminija pravokotnega preseka, oprta na mono sistem vzmetenja, znanega pod nazivom «full floater».

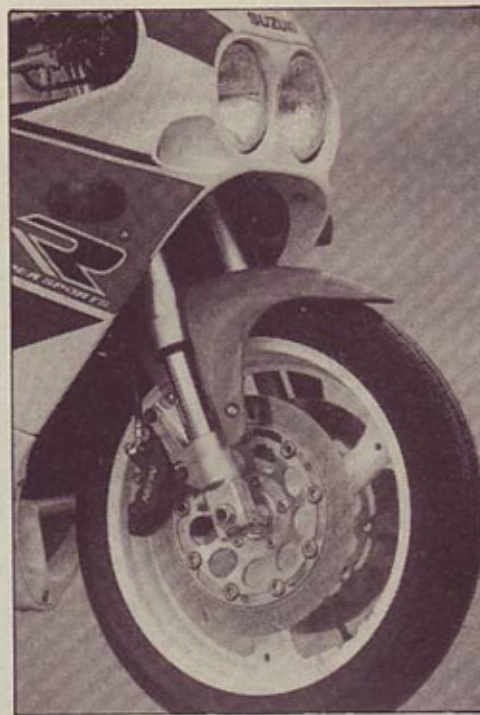
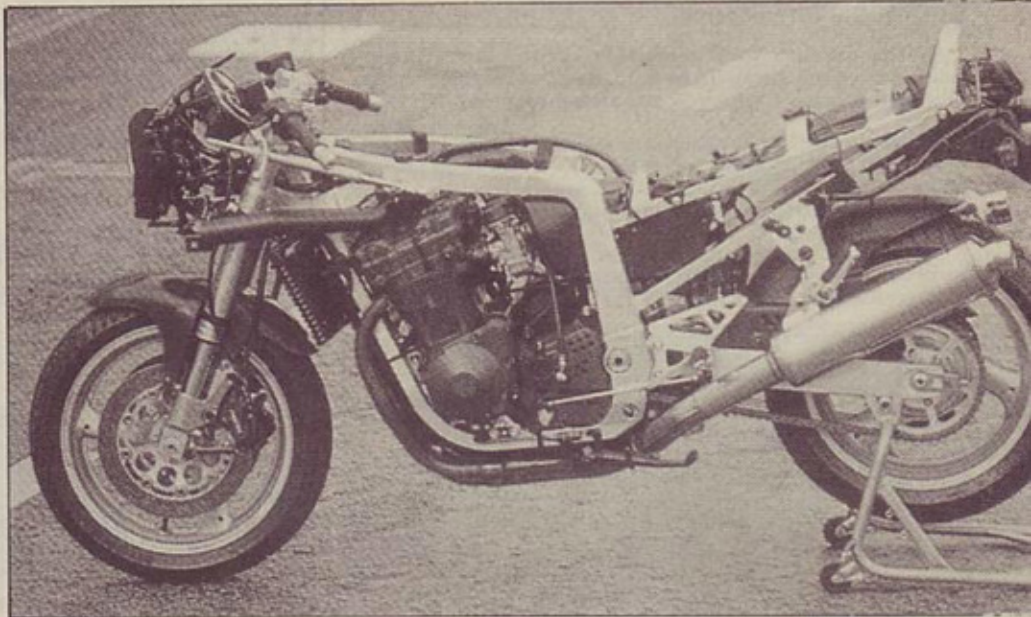
Močno napreden pa je prednji sistem vzmetenja. Suzuki je med prvimi uporabil na serijskem modelu vilico »upside-down« s hodom 120 mm. Čeprav je mogoče pomisliti, da je »obrnjena vilica« prej modni krik kot nujna potreba, se je na cesti izkazalo, da je veliko prispevala k izboljšani voznih lastnosti in je tako upravičila svojo ceno in mesto na motociklu.

Ko govorimo o zasnovi motocikla, ni mogoče obiti širokokanalnih koles (tu je bil suzuki stalno »preozek«) z votlimi kraki, obutih v gume nizkega preseka (kolo spredaj 3,50 x 17 z gumo 130/60-17; kolo zadaj 5,50 x 17 z gumo 180/55-17). Na oko impresionira tudi zavorni sistem, ki ga spredaj sestavlja par plavajočih kolutov (Ø 310 mm) s parom čeljusti s po štirimi zavornimi bati ter zadaj en kolut (Ø 240 mm).

Tudi motor je zdrava točka tega motocikla. Linijski štirivaljni s po štirimi ventili na valj se odkljuje z ekskluzivnim zračno-oljnim hlajenjem. Motor je racionalno grajen (električni generator je vgrajen za valji, pogon dobiva s primarnega prenosa; enako leži tudi zaganjač, ki ga z motorno gredjo povezuje kombinacija zobnikov), zato zmernih dimenzij, iz katerih izstopa le baterija štirih uplinjačev Mikuni BST 36 ter velik oljni hladilnik.

Lepši del motorja so – zmogljivosti. Motor s prostornino 1127 kubičkonj zmore na gredi moč prek 140 konjev, kar pomeni, izmerjeno na zadnjem kolesu, okroglih 131 konjev pri 9600 vrtljajih v minuti. Veliko o prožnosti agregata pove navor 102,51 Nm (10,45 kpm) pri 7250 vrtljajih v minuti – motor zmore okroglih 80 Nm pri le 4000 vrtljajih v minuti. Na dolgo življenjsko dobo tako opozarja nizko število vrtljajev, pri katerih dosega motor najvišje zmogljivosti, in seveda sprednja hitrost batov v motorju, ki znaša zmernih 18,88 m v sekundi.

Suzuki GSX R 1100 predstavlja



Brez oklepa: aluminijast okvir klasične dvojnje zaprte konstrukcije, veliko reda pri razmestitvi komponent. Motocikel tehta suh 219 kg, z vsemi tekočinami in 5 litri goriva pa 232,4 kg.

Prvič na serijskem japonscu: vilica upside-down

s svojo ponudbo dober primerek motocikla za ta denar. Ob zmogljivostih je na nivoju tudi kvaliteta opreme ter kvaliteta izdelave. O skrbi konstruktorjev pričajo drobni detajli: recimo silikonski film prek vseh aluminijastih površin kot zaščita pred korozijo, pa blažilnik krmila, pa gumijast jezik kot podaljšek sedeža proti rezervoarju, akr štiti laka pred odrgninami (zadrga kombinezonal). Morda bi med pomanjkljivostmi lahko navedli, da je s prozornim filmom laka zaščiten le rezervoar goriva, kar daje slutiti nevarnost odrgnin barve na sedežu – oklepu.

Športne linije, ki jih kaže suzuki GSX R 1100, so bile že ob prvi predstavitvi motocikla kupcem ugodno

sprejete, zato designerji niso posegali vanje. Ohranili so tudi »tovarniške športne barve«, belino, kombinirano s tremi odtenki modre, ki so za letnik 90 le prerazporejene.

Suzukiji serije R so zasnovani tako, da voznik globoko sede v motocikel in je občutek stika s strojem zelo ugoden. Letnik 90 ima zaradi nove vilice za spoznanje višje dvodelno krmilo, tako da je obremenitev rok manjša in udobje večje (kolikor je mogoče o udobju na športnem stroju sploh govoriti), čeprav so stopalke še vedno precej privzdignjene in pomaknjene nazaj. Za udobje ne najboljše, toda za športno vožnjo odlično. Kajti voznik na suzukiu GSX R je z motociklom eno.

Motocikel letnika 90 ponuja tudi v vožnji nekaj udobja, ki je pač zaradi športne zasnove drugorazredno vprašanje. Popravki na vzmetenju zadka in nova vilica spredaj delujejo sprejemljivo usklajeno, brez grobih reakcij v povratku (zadek). Oklep dobro štiti voznika do 180 km na uro, pri višjih hitrostih pa se je treba prilepiti s telesom ob rezervoar. Veliko na slabšem je morebitni sopotnik, ki sedi visoko, na zaslonih pručki, z visoko vgrajenima stopalkama, in je tako močno izpostavljen tako vetru kot brutalnosti 130 konjev.

Suzuki GSX R 1100 se najbolje odreže na srednje hitrem dirkališču (in podobnem cestišču), kjer se uveljavijo vse komponente motocikla. Na tehnično zelo zahtevnem in ne prehitrem dirkališču še vedno, kljub večji harmoniji vzmetenja, motocikel niha zaradi sprememb geometrije pri grobih zaviranjih in ostrih pospeševanjih.

Motor impresionira v območju od 4–6–10 tisoč vrtljaji, ko zmogljivosti dejansko jemljejo sapo. Elastičnost motorja ne zahteva vrtenja do zgornje meje vrtljajev, tako da predstavljane (pet prestav) v območju največje moči daje več kot odlične rezultate.

Po 1700 metrih »zaleta« doseže motocikel največjo hitrost 270 km na uro, kar je za spoznanje manj kot pri konkurenčni yamahi FZR ali kawasakiju ZZR 1100. Če je to hitrost še mogoče obvladati, pa so pospeški vredni dragsterja in teško popolnoma obvladljivi, saj zadnja guma pri startu močno zagradi v prazno, motocikel se vzpenja: z mesta je 100 km na uro mogoče doseči v 2,6 sekunde. Le kilometer po startu doseže motocikel 254 km na uro...

Zmogljivostim primerna pa je kratka življenjska doba gum. Dobro so se izkazale michelinke A/M 59, čeprav bi bile TX 11/23 zaradi boljše ga prijema še ugodnejše. Je pa tako, da je ob ne pretirani športni zagretosti mogoče prevoziti s prednjo gumo 2500 km, z zadnjo pa slabih 1800 km poti. Presunljivo?