



**Vozili smo:  
SUZUKI  
GSX-R 750**

# SEDMO LETO

*Pri Auto-Hrvatski so vstopili v klub redkih domačih izjem, prebili led – in nam ponudili za vožnjo motocikel iz svojega zastopniškega programa, suzuki GSX-R 750.*

*»Na dirkališču v Reki, ta teden, kadarkoli želite,« se je glasilo sporočilo.*

*Motocikel je bil že namenjen novemu lastniku. Menda za dirkalno rabo, zato je bil že brez vzvratnih ogledal pa s poradiranimi gumami in oblepljen, tudi s številkami na oklepu.*

Suzuki je leta 1984 s predstavitvijo motocikla GSX-R 750 postavil mejnik: uvedel je namreč razred dirkalnih kopij, ki so v razstavne izložbe, na dosež roke, prinesle dirkaške vrednote. Torej veliko



moči, dobre vozne lastnosti in videz, kakršnega imajo dirkalniki. Za sprejemljiv denar.

Hote ali nehote so se za kasnejše honde, kawasakije in yamahe iz tega razreda zgedovali po Suzukijevem modelu R. Primerjave so še danes aktualne in še vedno velja, da je suzuki GSX-R 750 točka, iz katere izhajajo vse primerjave. Predvsem med motoristi.

Seveda pa je Suzukijev motocikel danes neprimerno lepši in skladnejši, kot je bil ob predstavitvi prve serije, pa še kakšno leto potem. Če si priključimo pred oči vse dosedanje izpeljanke modela GSX-R, vse spremembe, ki jih je bil deležen prvi GSX-R, grdi raček, vidimo, kako je Suzuki svoj motocikel izpopolnjeval. Izpopolnjeval po korakih. V detajlih, ki so se predhodno izkazali v športu. Toda spremembe niso posegale v osnovno idejo projekta, ki se je tako v športu kot na trgu popolnoma obnesel. Kajti od vsega začetka prihaja GSX-R 750 iz proizvodnje opremljen z vrstnim štirivaljnim, zračno-oljno hlajenim motorjem, vpetim v dokaj klasično oblikovan dvojen okvir, izdelan iz aluminijastih kvadratnih profilov, kombiniranih z aluminijastimi odtliki.





## Tehnični podatki

**Motor** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – veriga za pogon odmičnih gredi med paroma valjev – zračno – oljno hlajenje – dve odmični gredi v glavi – po štirje ventili na valj – vrtna in gib 70x48,7 mm – prostornina 749 kubikov – kompresijsko razmerje 10,9:1 – štirje uplinjači Mikuni BST 38 – elektronski digitalni vžigalni sistem – večploščna sklopka v oljni kopeli – šeststopenjski menjalnik – moč molarja 86,7 kW (118 KM) pri 11.000 vrtljajih v minuti – največji navar 79,8 Nm pri 9500 vrtljajih v minuti

**Okvir** dvojen, zaprt, iz aluminijevih kvadratnih profilov in odlikov – s kotom glave 24° 25' in predtekom 100 mm – vzmetenje spredaj vilica upside-down ø 41 mm s hodom 120 mm – vzmetenje zadaj sistem full-floater s hodom kolesa 136 mm – zavore spredaj 2 x kolot ø 310 mm – zadaj kolot ø 240 mm – kolo spredaj 3,5 x 17 z gumo 120/70-17 – kolo zadaj 5,5 x 17 z gumo 170/60-17

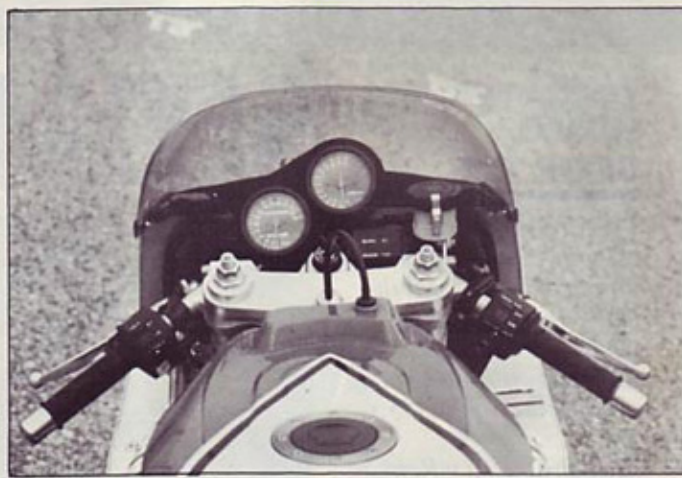
**Dimenzije:** dolžina 2055 mm – širina 725 mm – višina 1140 mm – medosna razdalja 1420 mm – višina sedeža od tal 790 mm – rezervoar goriva 21 litrov – suha teža 193 kg



*Brez plastike: dvojni, zaprti, klasično oblikovan okvir, dvojni žaromet v ohišju, veliko reda.*

*Kakovostna oprema: trikrako aluminijasto kolo, zmogljive zavore in spodobna vilica upside-down.*

*Na očeh merilnik vrtljajev, ločeno pričvrščen rezervoarček za vorne tekočine.*



Z izpopolnjevanjem je motocikel dozorel, tako da se uvršča v vrh ponudbe. Seveda pa so tudi pri konkurenci trdo delali, bili nekoliko bolj prostih rok in zasnovali motocikle, ki so na športnem polju uspešnejši. Tu namreč, razen na ravni lokalnih dirk, odnos med ceno in zmogljivostmi nima omembe vredne veljave. Pa je tako že mogoče ujeti na ušesa iz krogov blizu svetovnega prvenstva v superbiku, da Suzuki pripravlja zaradi športnih ambicij nov motocikel, opremljen z vodno hlajenim strojem.

Toda nikar razumeti narobe. GSX-R 750 nikakor ni zastarel motocikel. Svetovno prvenstvo v superbiku in prijetno preživljanje prostega časa (tudi na tekmovalni

stezi) sta močno različni temi. Tako suzukijev GSX-R 750 še vedno velja za dober, zelo harmoničen motocikel, bogat, kar zadeva motor in opremo. Skratka, vreden svojega denarja.

Suzukijev vrstni štirivaljni motor je bil vsako leto deležen posegov tehnikov, ki so iskali ob višji največji moči tudi primerno prožnost pri nizkih vrtljajih. Za letnik 91 velja, da zmore spoštljivih 118 konjev pri 11.000 vrtljajih. Tehniki so šestnajstventilno glavo na novo obdelali, spremenili sesalne in izpušne kanale ter zmanjšali gibajoče se mase. Krmiljenje ventilov je sedaj močno olajšano, elementi so že skorajda miniaturni. Suzuki se je pri novi glavi odločil za sistem nastavljanja zračnosti ventilov

s kalibriranimi ploščicami. Ventile so opremili tudi s tršimi vzmetmi, povzetimi z modela GSX-R 1100. Dodelave v glavi so prispevale 2 konja več moči na celotni krivulji.

Zmanjševanje gibajočih se mas v motorju je eden od prispevkov, da se Suzukijev motor brez odpora zavrti do 13.500 vrtljajev v minuti, in to brez škode. Suzuki je uporabil lažje ojnice, močno olajšane baste s tankimi batnimi obročki. Nov mikrokomputerski digitalni vžigalni sistem omogoča visoko se vrtečemu motorju na vseh nivojih idealen vžig eksplozivne mešanice, ki jo pripravlja baterija lahkih, tudi za nastavitve enostavnejših Mikunijevih uplinjačev BST 38.

Motor je vpet v značilno Suzuki-

jev dvojni zaprti aluminijški okvir, ki ovija motor. Okvir so vedno ocenjevali pozitivno, tako da letnik 91 ne kaže sprememb, čeprav je medosna razdalja povečana za 5 mm. Nespremenjeno je ostalo tudi vzmetenje. Tu izstopa vilica upside-down, ki se je izkazala kot dober, toda za nastavitve zahteven element ključnega pomena za pripravo motocikla na vožnjo. Vilica namreč omogoča tako nastavitve trdote vzmeti kot po 12 stopenj nastavitve komprimacije in povratka. Zadek pa je oprt na klasično aluminijško nihajno vilico z blažilnim elementom v sistemu ročičevja full-floater. Tudi zadnji blažilnik ponuja možnosti za nastavitve trdote vzmeti, 12 stopenj komprimacije in 4 stopnje pri povratku.





*Motocikel je po obliki enak kot tovarniški dirkalni stroj F1.*

Skratka, treba si je vzeti čas in nastaviti vzmetenje lastni teži in cesti primerno. Potem je motocikel v rokah zelo zanesljiv.

V primerjavi z lanskoletnim modelom je ostal nespremenjen tudi zavorni sistem. Na prednjem kolesu sta vdelana dva delno plavajoča zavorna koluta  $\varnothing 310$  mm s štiribatnima zavornima čeljustma (par batov  $\varnothing 30$  mm, drugi par batov  $\varnothing 34$  mm). Rezervoarček zavorne tekočine je vdelan ločeno od ročice in tako manj izpostavljen (drugim) poškodbam ob eventualnem padcu. Zadnji kolot meri v premeru 240 mm. Motocikel je opremljen z lepo oblikovanimi aluminijastimi

trikrakimi kolesi, ki so s svojo širino primerna tudi za uporabo tekmovalnih gum in je, če niste dirkaško usmerjeni (pa si želite občutno lažja kolesa), omembe vreden izdelek prihranjen.

Oblikovalci so opravili delo kar dobro, tako da je motocikel vreden pogleda. Predvsem če je obarvan v Suzukijevih hišnih barvah: veliko bele v kombinaciji z modro v dveh odtenkih. Lepo je rešen detajl prednjega para žarometov, ki sta vgreznjena v oklep in zaščiteni s steklu podobno plastiko. Vidni sta tudi večji odprtini v oklepu, tik pod žarometoma, za dovod svežega (hladnega) zraka do upljinjačev. Celotna »plastika« motocikla je skrbno izdelana, tudi stiki. Preseneča le, da je sedež v osnovni

izvedbi dvojen, torej mimo trenutnih modnih tokov, ki narekujejo optično masko nad polovičko za sovoznika. To je mogoče dokupiti.

Na vseh modelih GSX se je dobro sedelo. Voznik je resnično sedel v motocikel in bil zaradi športno ukrojenih razdalj med sedežem, krmilom in stopalkami športno sklonjen naprej, naslonjen s telesom na rezervoar, ki je dajal primerno oporo. No, tudi na modelu 91 se voznik počuti takoj dobro in domače. Šele med ovinki pa začuti, da je ob straneh odebeljeni sedež v napoto nogam, ki zaradi športno visoko in nazaj pomaknjenih stopalk s petama zadevata ob plastiko.

Aerodinamični oklep je ukrojen po zgledu tovarniških dirkalnikov in s študijami v vetrnem kanalu. Kljub dirkaškemu namenom voznika učinkovito ščiti pred pišem vetra.

Počutje voznika na motociklu je dobro, skorajda s priokusom vožnje pravega dirkalnega stroja: s telesom in rokami ob rezervoarju, z merilnikom vrtljajev tik pred nosom in z občutkom, da je motocikel v celoti narejen zato, da popolno streže vozniku. Kratek izlet po dirkališču med zelo hitrimi dirkači, ki se bojujejo z uro in med seboj, ni primeren, da bi se bilo mogoče v miru posvetiti spoznavanju motocikla: tiste dni so na Grobniku v organizaciji Nenada Đurovića iz Hamburga trenirali nemški in švicarski dirkači z nekaj znanimi imeni na čelu, pa je bil zato promet na stezi gost. Kljub temu je po končani vožnji ostal občutek zelo prož-

*Motocikel je opremljen z blažilnikom krmila.*

nega in več kot dovolj močnega stroja v motociklu, ki ni naporen za vožnjo. Motor zdravo vleče od 4000 vrtljajev navzgor, se z občutkom prebudi pri 6500 vrtljajih in se rad zavrti tudi prek 13.000 vrtljajev v minuti. Enako elegantno se izkaže tudi natančen menjalnik, podprt s sklopko z zelo lahkotno ročico. In isto velja za prednjo zavoro, ki jo je mogoče z veliko občutka krmiliti zgolj z dvema prstoma na ročici.

Dober občutek je kazilo le poplesavanje zadnjega dela motocikla pri ostrejšem zaviranju ob koncu ravnin, kar pa gre po vsej verjetnosti pripisati voznikovim skorajda 90 kilogramom teže in pomanjkanju časa za nastavitve vzmetenja.

*Sposojeni rezultati meritev pa kažejo takole: teža motocikla brez goriva 207,5 kg, najvišja hitrost 247 km na uro, povprečna poraba goriva na 100 km 7,5 litra. In seveda pospeški: z mesta do 400 metrov 11,04 sekunde z izstopno hitrostjo 200 km na uro.*

*Samo Gustinčič  
foto: Mitja Gustinčič*