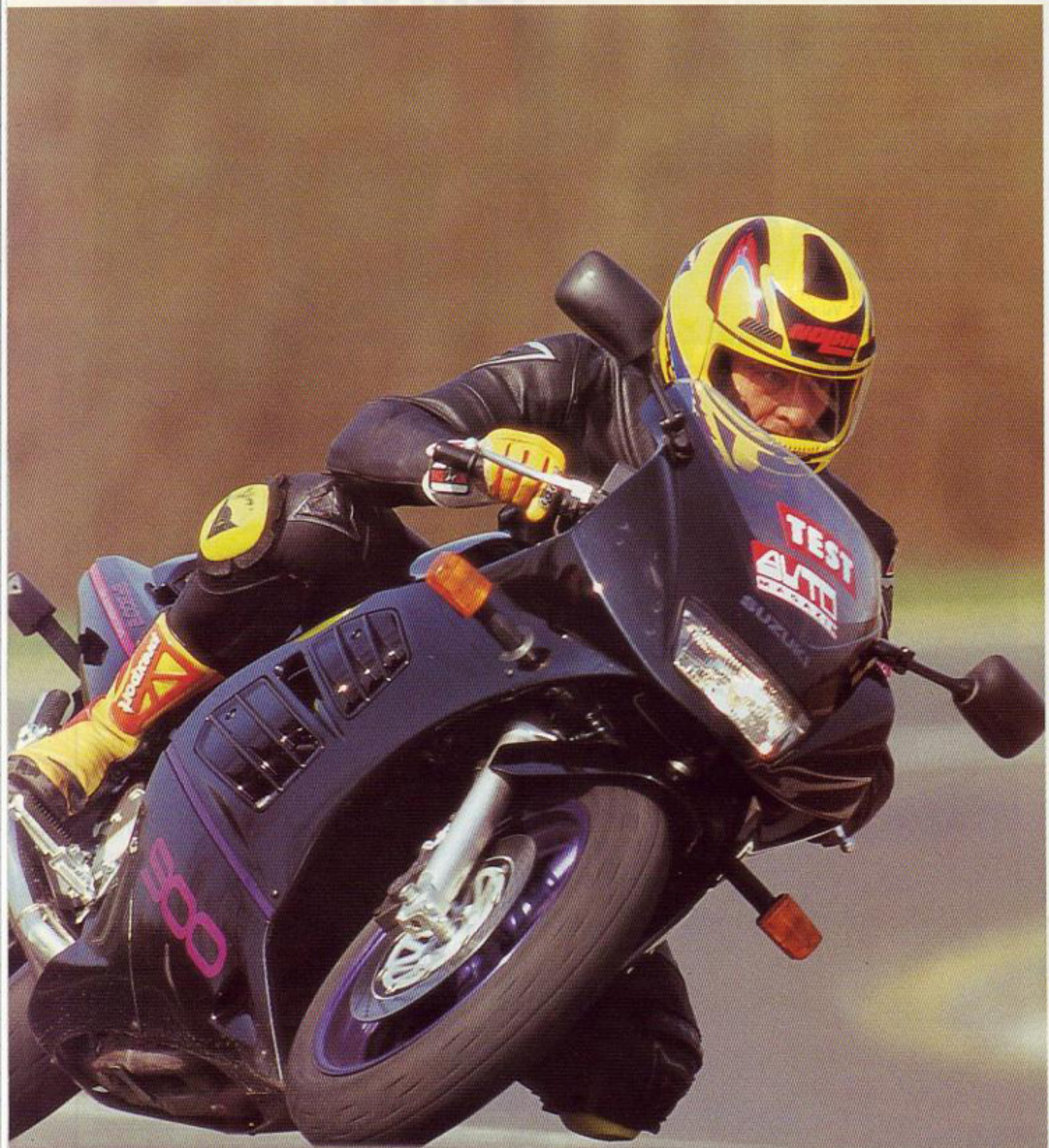


Test: SUZUKI RF 900 R



NEDOREČENO

Prve sekunde testa. Speljem.

Niti ne zelo ostro, saj ga šele otipavam, toda v drugi prestavi pometa zadek.

Sem pregrob? Nekaj sto metrov kasneje, na pospeševanju iz ovinka, oddrsi cel motocikel. Kot Doohanova honda NSR.

Kakšna zoprniija je zdaj to?



Krivilim posvinjan asfalt in neučakano desnico.

Ampak suzuki je pri pospeševanju še kar oddrsaval in pometal. Hudiča! Vozil sem tudi že kakšno krepkejšo zadevo, ki ni bila tako svojeglava.

Pa grem naposled k Petrolu, na bencinski servis, preverit tlak v gumah.

Nastavek od instrumen-

ta je za en komolec dolg. Kako, pri milem bogu, naj tako dolg kos kovinske cevi stlačim mimo zavornih kolotov in krakov kolesa do nežnega ventilčka? Morda vedo pri Petrolu? Ali pa mislijo, da na cestah ni motociklov.

Najdem uporabnejši instrument. In gledam kazalec. Pokaže pol manj, kot

predpisuje Suzuki!

Motocikli so občutljive in hitre igrače. To je dobro vedeti! Bi pisalo v časopisju, da sem divjak in norec, če bi mi motocikel na pol praznih gumah ušel iz rok in bi si zlomil vrat v kakšnem plotu?

Zdi se mi, da si ni nihče prav posebej jemal k srcu, ko so mi pripravljali motocikel za test. So do kupcev pozornejši?

Opozorili so me: motor pri dveh, treh tisočakah vrtljajev grgra in umira. Na Akrapovičevem merilnem valju ga vrtimo s polno močjo. Ob popušcanju plina včasih pokajoče rigne iz izpušne cevi.

Noč: žaromet sveti previsoko. In tam po prvem tednu otipam, da se tudi utež na levi polovici krmila vrti v prazno in da sklop

stikala za vžig, na desni polovici krmila, malce pleše.

Potem se v nekem hipu vožnje zavem, tam med skalami pri Planini, da se mi je strah zalezal v kosti: kako je kaj z vijaki na zavornih čeljustih???

Suzuki RF 900 R je prvi motocikel, ki ga je slovenski zastopnik, podjetje Wolf & Odar, pripravil za novinarski test.

Pohvalno.

Se premika, bi rekel.

Toda, z motocikli je vsaj malce drugače kot s čevlji. Ni dovolj, da ga iz zaboja počiš na cesto in porineš kupcu v roke. Zahrteva popolnost. Če je avtomobil nekoliko kilav, tega niti ne čutiš tako očitno. Če pa motocikel ne teče kot najboljša švicarska ura, se na obzorju piše katastrofa.





Zato na glas povem: najboljši motocikel na svetu je le tisti, ki ima najboljši servis. Konec filozofije!

S Suzukijem RF 900 R sem v štirinajstih dneh

sešel kakšen meter več kot 1600 kilometrov. Če odmislim človeško »slamparijo«, sploh ni napačen motocikel, čeprav ga težko meriš z 900-kubično konkurenco. Še vedno ne vem

najbolj natančno, v kateri predal bi ga pospravil.

Predstavili so ga v jeseni leta 1993, na avtomobilskem salonu v Frankfurtu, kot nadaljevanje družine RF. Ta se začne pri

400 kubikov, 600 kubikov je zlata sredina, 900 pa je kombinacija tega in onega. Torej: tehnično in oblikovno je videti povsem kot šeststotak, le opazno večjih mer; pod plastiko tiči s tekočino hlajeni štirivaljni motor, ki je enak tistemu iz modela GSX-R 1100, le veliko bolj kultiviranega delovanja. Tehniki so iskali prožnost, pa so zato primaknili uplinjače premera 36 mm.

Enak je iz jeklene pločevine (trdiyo, da je izdelava cenejša) hladno oblikovan okvir zasnovane box, sprednje teleskopske vilice so tudi klasične, zadnji centralni blažilnik je tudi klasika. Vse drugo: tudi klasika.

Na pogled je videti prej športnik kot turist. Vendar je za športnika širok, zajeten. Umirjenih barv - testni

VPRAŠANJE RAVNOTEŽJA

Suzukijev RF 900 je izziv v sodobnem 900/1000-kubičnem razredu športnih motorjev, kjer so najpomembnejše moč in zmogljivosti. Zaradi tega dejstva je tudi Suzuki RF 900 R izziv za motocikle kot so Kawasaki ZX-9R, Honda CBR 900 RR in Yamaha FZR 1000.

Vprašanje ravnotežja - to so besede Suzukijevega konstruktorja Hideakija Nozawa, ki je zaslužen za načrtovanje projekta RF 900 R.

Zasnova motocikla je v bistvu rezultat Nozawinega občutka, da v razredu superbike »nekaj manjka«: na eni strani najdemo zelo športne, toda neudobne motocikle iz Suzukijeve serije GSX R, na drugi pa manj vznemirljive - pa udobne - 750-kubične in 1100-kubične modele. Očitno ima Nozawa v obeh primerih v mislih lasten Suzukijev program. Seveda je primerjava mogoča tudi za vse druge japonske izdelovalce.

Kawasakijev ZX-9R ninja, Hondin CBR 900 RR freblade in

Yamahin FZR 1000 spadajo v razred resničnih športnikov in po Suzukijevih trditvah RF 900 R nima namena konkurirati omenjenim modelom. Prav tako ni niti športni touring model.

Ne, RF 900 R naj bi bil model v novi kategoriji - kategoriji med superbikom in športnim touringom. Na ta način je videti, da bi lahko spadal v lastno (za sebnost) kategorijo, kar je tudi način, kako se izogniti konkurenci - vsaj teoretično...

Videz morske raže je očitno navdihnil oblikovalca Hishiashija Okamoto, da je njene značilne oblike ponovil na zgornjem prednjem delu oklepa, bočne odprtine so videti kot škrge, ob spodnjem robu do zadka pa je



oklep izoblikovan kot ražin rep. Zaradi oklepa je RF 900 R videti resnično udoben in ravnotežje med sedežem in ročicami ta vtis še poudari. Glede tega so se

strinjali skoraj vsi člani naše testne ekipe.

Toda ravnotežje med sedežem in stopalkami ni najboljšo. Dejstvo je, da sta stopalki nameš-



motocikel se je iz črne metalizirano preliv v modro. Okvir prelakiran s črno? Okusi so različni. Ogleladi na premičnih peciljih? Uporabno. Predalček v levem boku oklepa? Priročno, vsaj za cestninski listek, ki je tako vedno v napoto.

Sedež je lepo prostoren in udoben, toda stopalke so športno pomaknjene nazaj in oba s sopotnico sva slabo sedela. Ona je krivila kolena široko naražen in me tiščala v posodo za gorivo, sam pa nisem vedel, kam bi z nogami, ko sem se pred vetrom stiskal pod (turistično) prenzek oklep.

Manj zapeljivo, toda bolj udobno je, če gre ona na daljšo pot z vlakom.

Tako je prostora za voznika dovolj. Lahko se športno uležeh na posodo

čeni precej visoko, kar pomeni preveč upognjena kolena voznika. Videti je, da je ta razpreditev vseč samo ljudem japonskih mer.

Po tovarniških podatkih ima motor modela RF 900 R kar 135 KM pri 10.000 vrtljajih v minuti, kar pomeni litrsko moč 144 KM. Nedvomno bi lahko izcedili iz tega motorja še več moči, toda pri Suzukiju tega niso niti poskušali, iz preprostega razloga, ker so hoteli imeti zlato sredino.

Suzuki RF 900 R ima, na primer, razmeroma majhne uplinjače s »komaj« 36 mm premera. Kawasaki ZX-9R ninja ima 40-milimetrske uplinjače, honda CBR 900 RR fireblade in yamaha FZR 1000 pa po 38-milimetrske.

Odmični gredi sta pri suzukiju RF 900 R izdelani tako, da je čas, ko so vsi ventili odprti, krajši od prekrivalnega časa pri resničnem športnem motociklu.

Večji uplinjači in daljši prekrivalni čas bi nedvomno prinesli več moči, toda rezultat bi bil tudi slab navor. Ali so Suzukijevi ljudje našli pravo ravnotežje med močjo in navorom? Odgovor je vsekakor pritrdilen, saj je dejstvo, da ima RF 900 R zelo dober navor. Že od 2000 vrtljajev v minuti lahko v najvišji prestavi pospešujete le z odpiranjem plina.

Tako kot motorju RF 900 R ne znanjkuje moči pri dnu, mu je ne znanjkuje niti pri vrhu. Naša meritev na napravi dynojet je potrdila 116 KM na zadnjem

kolesu pri 9400 vrtljajih v minuti in motor je to največjo moč obaržal vse tja do 10.400 vrtljajev v minuti.

Suzuki RF 900 R ima pet prestav in prestavna razmerja so videti kar solidna. Suzuki trdi, da je celotno menjalniško razmerje precej dolgo, kar naj bi prispevalo k tourinškim lastnostim. Mi nimamo vtisa, da je razmerje tako dolgo. Pravzaprav je motor sposoben potegniti do rdečega polja na merilniku vrtljajev v najvišji prestavi - inkadar je motocikel za kaj takega sposoben, razmerje ne more biti predolgo.

Ceprav je pretikanje videti natančno, mi neslišno. Tudi pedal je nekoliko trd in potrebujete nekaj vaje, preden se pri RF 900 R naučite gladko pretikati prestave.

»Ali se lahko primerja s kawasakijem ZX-9R na pisti?« me je vprašal mladi lastnik suzukija RF 600 R, ki sem ga srečal ob kiosku s hamburgerji.

»Ne,« sem moral priznati po pravici. »Je pa zelo dober na cesti,« sem dodal.

V celoti gledano lahko rečemo, da je suzuki RF 900 R dober motocikel. Lahko ga je voziti, vodenje je natančno in na cesti ga boste morali dobro gnati, preden boste dosegli meje njegovih zmogljivosti. Njegov lastnik se bo seveda moral spri-

jazniti s tem, da ga bodo premagali športniki iz 900/1000-kubičnega razreda, je pa RF 900 R boljši od večine športnih turističnih motociklov.

Eden od razlogov, da suzuki RF 900 R ni najboljši, ko pridete do roba, so prednje vilice. Dobre so, dokler vozite normalno, toda ko jih preveč obremenite - na primer med grobim zaviranjem ali v hitro voženih ovinkih - vam bo hitro pokazal, kje so meje. Rad se poseda, če je vzmet ohlapno nastavljena. Ko jo zategnete, izgubite veliko v hidravliki, pri dušenju. Z drugo besedo, lahko izbirate med kugo in kolero...

Videti je, da se suzukijevci zavedajo navedene težave: v letu 1995 je že nared suzuki RF 900 RS 2 in najpomembnejša razlika med RF 900 R in novim RF 900 RS 2 je v prednjih vilicah. Model RS 2 ima tudi v hidravličnem delu nastavljive prednje vilice - kot jih boste našli pri kawasakiju ZX-9R ninji. Takšne zadeve seveda stanejo in RS 2 ne bo tako poceni, kot bi si večina kupcev želela.

Dva prsta na prednji zavori sta bila čisto dovolj, ko sem hotel preskusiti zavoro: začel sem z rahlim pritiskom, in ko sem prišel skoraj do konca, sem močno pritisnil. Takoj se je odzval: prednja luč se je usmerila naravnost v asfalt, zadnje kolo pa je

za gorivo, potisneš čelado pod pleksi, se z nožnimi prsti upreš v stopalke. In obrneš plin.

Prva prestava, rdeče polje: 100 km na uro.

Druga prestava: 160 km na uro.

Tretja prestava: 200 km na uro.

Četrta, peta: zmanjka sape, igla v merilniku hitrosti prileze mukoma do 240 km na uro.

Seveda, ne smem pozabiti: motor testnega motocikla je imel tovarniško omejeno moč, torej namesto teoretičnih 135 KM je bilo v njem kakšnih 100 KM. Točneje, izmerjeno pri Akrapoviču, je motor pokazal, da do zadnjega kolesa dostavi uporabnih 93 KM. Nič pretresljivega sicer, toda krivulja moči je razmeroma zvezna in njen

izgubilo stik in motocikel je obvisel na prednjem kolesu.

Prednja zavora z dvema 310-milimetrskima kolutoma (Stirbatne čeljusti) je v redu. In tudi dozira se preprosto. Če ne bi bilo tako, bi s prednjo lučjo verjetno udaril ob asfalt.

Zadnje zavore pa ni lahko obvladovati. Večkrat med testom je zadnje kolo med ostrim zaviranjem »stempljalo«. O tem problemu smo se pogovorili s kolegi iz različnih evropskih revij in vsi so imeli enake izkušnje. Po mnenju nekaterih je razlog kar način delovanja prednjih vilic. Če je to res, bo mogoče problem rešen pri suzukiju RF 900 RS 2.

V vsakem primeru, suzuki RF 900 R je bolj za šport kot za turizem.

Če se ga odločimo primerjati s »težkimi modeli« v razredu 900 in 1000 kubicov, moramo upoštevati, da je suzuki (vsaj na Danskem) daleč cenejši. Zato ni nobenega dvoma, da pride v poštev za vse, ki želijo vložiti svoj denar v nekaj močnega.

Če pa ste med tistimi, ki bi radi dosegli uspeh na tekmovalni stezi, pozabite na suzuki RF 900 R.

STEEN JØRGENSEN
 Foto: LILIANA ROMAN

SUZUKI RF 900 R

vrh zelo položno padajoč. Na cesti to pomeni, da je motor prožen, z malce hrupno delujočimi petimi prestavami lepo sodeluje in z lahkoto ga je mogoče vrteti od ničle pa vse tja v rdeče polje, kjer elektronska odklopi vžig in prepreči razdejanje.

V peti prestavi, pri 120 km na uro, se motor vrti s 5000 vrtljaji v minuti. In prenaša mravljinčaste vibracije do stopalk.

Pospešim. Vibracije čutim še do 6000 vrtljajev v minuti.

Pri 180 km na uro se mirno vrti z 8000 vrtljaji v minuti.

Jasno, da je mogoče s tem motociklom hitro živeti. Kot celota je usklajen, obvladljiv, niti ne težak. S ceste prenaša zanesljiv občutek. Zaradi 1440 mm medosne razdalje in s 102 mm predteka je motocikel pri presedanju miren, pusti se prav dirkaško potopiti v ovinek, mirno drži smer. Le na precej valoviti cesti ali pri živahnem jemanju ovinkov si želiš, da bi imele prednje vilice ob prednapetosti vzmeti še kakšno možnost nastavitve, saj v povratku reagirajo sunkovito, kot jo-jo.

Nedorečeno?

Nekaj manjka, se mi dozdeva.

Motocikel je videti ličen. Je isker. Je dovolj hiter. Dovolj solidno zavira. Precej zanesljivo leži v ovinku.

Kaj me muči?

Na eno stran postavljam motocikle: k Suzuki RF 900 R tudi Honda CBR 900 RR, Kawasaki ZX-9R, Yamaha FZR 1000.

Na drugo stran kupčkam cene.

In se sprašujem: je to ista družba ali ni?

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK


Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - tekočinsko hlajeni - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - po štirje ventili na val - vrtina in gib 73,0 x 56,0 mm - prostornina 937 kubikov - kompresija 11,3:1 - največja moč 73,5 kW (100 KM) pri 10.000/min - največji navor 80 Nm pri 4.500/min - uplinjači 4 x mikuni BDST 36 - digitalni vžig z omejevalnikom vrtljajev - dinam 450 W - akumulator 12V/8Ah

Prenos moči: zobniški primarni prenos, razmerje 1,565 - večploščna hidravlično vodena sklopka v oljni kopeli - petstopenjski menjalnik, razmerja: I. 2,714, II. 1,809, III. 1,409, IV. 1,181, V. 1,038 - veriga (Takasago) na zadnje kolo, končno prestavno razmerje 2,866

Okvir: jeklena box konstrukcija iz oblikovane pločevine, motor kot nosilni element - medosna razdalja 1440 mm - kot glave okvirja 24,5 stopinje - predtek 102 mm

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice s kraki ø 43 mm, nastavljiva prednapetost vzmeti, hod 120 mm - zadaj aluminijaste nihajne vilice s centralnim blažilnikom, nastavljiva prednapetost vzmeti in obojestransko delovanje hidravličnega elementa, hod kolesa 125 mm

Kolesa in gume: spredaj kolo 3,50x17 z gumo 120/70ZR17 - zadaj kolo 5,50x17 z gumo 170/60ZR17

Zavore: spredaj 2x ø 310 mm s štiribatno čeljustjo - zadaj kalot ø 240 mm z dvobatno čeljustjo

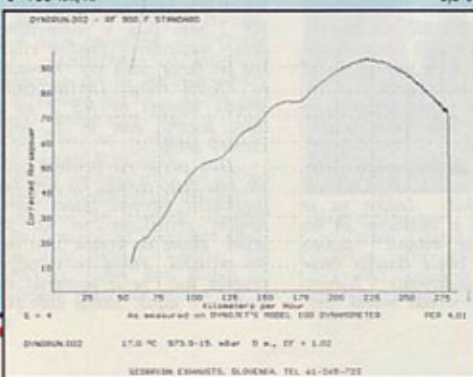
Mere in teža: dolžina 2130 mm - širina 730 mm - visina 1165 mm - visina sedeža od tal 805 mm - najmanjša razdalja od tal 115 mm - posoda za gorivo 21 litrov - teža (suha) 203 kg.

Cena: DEM 17.983*

Zastopnik: Wolf & Odar d.o.o., Jana Husa 1a, Ljubljana

Naše meritve

Moč motorja, izmerjena na kolesu: 93 KM pri 9500 vrt./min
Teža za vožnjo pripravljenega motocikla: 230 kg
Poraba goriva: tesno povprečje 6,9 l/100 km
Največja hitrost: 225 km/h
Pospešek:
 0-100 km/h: 3,3 s
 400 m z mest: 12,2 s


Cene nadomestnih delov

	(v SIT, s p. d.)
1. Zavorna ročica, prednja, komplet	23.370,00
2. Zavorna ročica, zadnja, komplet	23.392,80
3. Desna stopalka	11.970,00
4. Ročica plina, komplet	33.402,00
5. Ultrapalka, sprednja	11.172,00
6. Ultrapalka, zadnja	12.631,20
7. Posoda za gorivo	143.138,40
8. Prednji blatnik	32.148,00
9. Sedež	67.556,40
10. Desna ogledalo	19.152,00
11. Prednje kolo	112.426,80
12. Desna polovica oklepa, komplet	208.050,00
13. Desni panel ob sedežu	88.532,40
14. Lonec izpušne cevi	149.157,60
15. Pogonska veriga	60.237,60
16. Oba verižnika (prednji in zadnji)	29.845,20
17. Zavorne obloge za en kalot, spredaj	30.324,00
18. Zavorne obloge, zadaj	6.726,00
19. Bat, komplet	28.386,00
20. Tesnilo glave motorja	12.699,60
21. Veriga odmičnih gredi	16.507,21
22. Oljni filter	3.100,80