

Turbo je odveč

Turbo polnilnik ni prinesel veliko novega – Sicer pa je motocikel visoko ocenjen – Tudi cena je visoka



Design motocikla je prijeten, še vedno pa diši po uspešni katani

Vse kaže, da Japonci verujejo v turbo polnilnike. Ali pa morda vsilute dokazujejo, kaj vse so sposobni narediti.

Kakor koli že, tudi Suzuki je testnikom odstopil svoj motocikel XN 85, ali po starem GS 650 turbo. Začetno navdušenje nad turbom pa počasi plahni, kajti Suzuki je turbo polnilnik vgradil prej kot dodatek kot pa element povečanja moči.

Suzukijev »turbo« so testniki preizkusili na stezi Ryuyo, stezi, ki zahteva od motocikla vso popolnost in preizkušanje »turba« je pomemben dodatek k sliki o turbo motociklih.

Tudi Suzuki je, tako kot konkurenca, segel po motorju srednjega razreda – s prostornino 650 kubikov, kar opravičuje za dejstvom, da so taki motocikli lahko vodljivi, hkrati pa postrežejo z zmogljivostmi visokega razreda. Suzuki je uspel sestaviti motocikel visoko vreden po vozni plati, toda močno dvomljivih ocen kar se tiče turbo polnjenja in zmogljivosti. Kajti primerjava »turba« ter modela GS 650 katana kaže na malenkostne razlike. Tovarna obljublja katani 205 km na uro, turbo pa zmore slabe 4 km na uro več. To malenkostno povečanje hitrosti bi lahko pripisali tudi boljši aerodinamiki in manjši višini motocikla.

Tudi pospeški so si blizu. Katana potrobuje z mesta do 400 metrov 12,6 sekunde, turbo pa 11,7 sekunde. Z očmi »normalnega« motorista gledano je to zanemarljiva razlika. Zato je na mestu vprašanje, če je vredno plačati toliko višjo ceno za normalno zmogljivost, a tehnično bolj zapleten in bolj krhek motocikel.

MOTOR

Suzukijev turbo polnilnik spominja na hondin izdelek tovarne I. H. I. ima premer turbin 50,3–48,0 mm. Vgrajen je nad ohlajen menjalnik (Honda in Yamaha sta ga vgradila pred in pod motor) na mestu, ki zagotavlja hkrati optimalno hlajenje ter primerno kratko sesalno cev. Tehnično piko na »i« predstavlja elektronski vzbuj goriva (s katerim se lahko pohvali tudi Honda). Suzukijev sistem se imenuje S. E. F. I. (suzuki electronic fuel injec-

tion) ter spominja močno na Boschov L-jetronic. Vzbiravanje krmili elektronika.

Motor je razvit iz štirivaljnega osemventilskega modela GS 650, ki pa je prešel radikalno fazo obdelav, tako da z osnovnim modelom nima zamisljivih elementov. Tako je ojačana motorna gred z ojnici, posebno so proti termičnim obremenitvam obdelani batl motorja, zmogljivejša je oljna črpalka, dodan je oljni

hladilnik... Tudi prestavna razmerja so spremenjena. Moč motorja je narasla s 52,92 kW (72 KM) pri 9500 min na 62,47 kW (85 KM) pri 8000/min.

Na srečo XN 85 ni opremljen le s turbopolnilnikom, temveč tudi z odličnim okvirom in vzmetenjem, po ocenah testnikov sodi med boljše med serijskimi motocikli. Konstruktorji se radi pohvalijo, da so okvir in vzmetenje obdelali na podlagi tekmovalnih izkušenj



Dvodolno krmilo ter pregledna armatura ploča. Lučka v sredini gornjega dela armature ploče kaže delovanje turbo polnilca

z modelom RG 500: stabilen cevni okvir, Full-Floater vzmetenje, anti-dive sistem in zavore... In še ena posebnost – prednje kolo je 16, zadnje pa 17 colsko.

Položaj voznika je zaradi dvodelnega krmila in nazaj pomaknjenih stopak dokaj »športen«. Lega motocikla je na zavidljivi višini, saj je težiče nizko, vzmetenje pa kos vsaki situaciji. Motor vleče brez prestopov od 1500 vrtljajev navzgor, do 3500 vrtljajev je malce len, do 5000 pa je podooben katani 650. Pri 6000 vrtljajih motor zaživi in razgraja do 9500 vrtljajev. Pri 10500 avtomatika izključi turbo. Grobo rečeno, se motor obnaša tako kot motor živahne honde 900 Bol d'Or.

Suzuki XN 85 je prijeten motocikel, ki kaže, da mu je turbo polnilnik nekako odveč, pa čeprav je motocikel kljub zapleteni tehnologiji cenejši od honde turbo. Morda bi s klasičnim motorjem naletel na ugodnejši sprejem.

Tehnični podatki

Motor: zračno hlajen vrstni štirivalkni štirivaljnik, dve odmični gredi v glavi krmiljeni z verigo, vrt. x gib 62 x 55,8 mm, prostornina 673 kubika, kompresija 7,4:1, moč 62,47 kW pri 8000/min. Napajanje preko turbinskega polnilca in elektronskega vzbuj; sklopa večploščna v oljni kopeli, menjalnik petstopenjski, prenos moči na zadnje kolo preko verige; alternator 280 W.

Okvir: dvojen cevni, spredaj telehidravtična vilica, zadaj vzmetenje Full-Floater; spredaj dva zavorna koluta Ø 260 mm, zadaj eden Ø 275 mm; kolesa spredaj 2.15–16, zadaj 2.50–17, gume michelin, spredaj A 48 100/90-16, zadaj M 48 120/90-17.

Mere in zmogljivost: rezervoar 20 l, dolžina 2240 mm, širina 730 mm, višina 1180 mm, višina sedeža od tal 780 mm, višina od tal 165 mm. Teža praznega 218 kg, pripravljene za vožnjo 244 kg. Hitrost 209 km na uro.