



*GSX-R 750 za tvrtku Suzuki predstavlja strast, ponos i tradiciju. Možda klasa 750 i jest zaboravljena, ali Suzuki još nije rekao sve. Moćniji agregat, čvršće kočnice i ubojitija dinamika aduti su za borbu sa litarskim asovima*

# **Posljednji**

Cijena **102.000 kn**PIŠE: **BORIS PUŠĆENIK**

**U** Zemlji izlazećeg sunca tradicija je nešto što se posebno njeguje i štuje i ona uglavnom znači sve. Na isti način produžena je saga o modelu GSX-R 750 koji je dva desetljeća pojam sportskog motocikla iz Hamamatsua i koji je nebrojeno puta porazio i snažnije protivnike. Ovaj model se u povijesti smatra predvodnicom novog vala i širom je otvorio vrata "novijoj" litarskoj kategoriji.

U prvi trenutak čini se da ova klasa nema smisla zbog dolaska izvrsnih sprintera klase Supersport i Superstock, no, sportski odjel Suzukija ne misli tako. Povijest modela počinje 1985. godine kada je popularni "Grbavac" imao 100 KS i postizao 235 km/h, a evolucija se nastavlja 1996. sa 116 KS i 270 km/h, kada najzad dolazi do novog napretka. Novi model 2004 sagrađen je na istoj bazi ciklistike i dizajna kao i model 600, snaga je porasla sa 141 na 148 KS pri 12800 okr/min ili 155 KS s Air boxom, a brzina na brzinomjeru pokazuje 299 km/h. Impresivno, zar ne? Na papiru izgleda kao izvrsno vozan motocikl uz vrlo upotrebljive performanse. No, reći kako model 750 ima agilnost poput "šestotica", a performanse poput "tisućica" bilo bi malo preambiciozno.

Vanjština GSX-R-a 750 nimalo se ne razlikuje od modela 600, tek je odabir boja drugačiji, a čak i model od 1000 nalik je svojoj braći. Tako, kada prođu pored vas, ostajete u nedoumici što ste vidjeli. Na prednjem kraju identična up-side down vilica od 43 mm, a stražnja ojačana s gornje strane. Prednja kočnica je radijalnog tipa, a to se odnosi i na čeljust i na hidrauličnu pumpu. Sve je to već viđeno i u većem razredu.

Ono što nam donekle nedostaje je malo više kreativnosti u

# Mohikanac

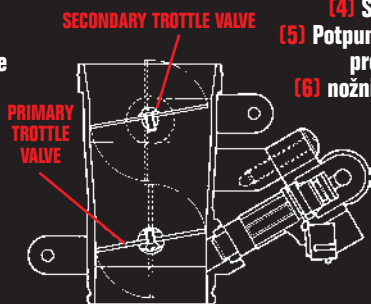
Zvuk iz agregata, ispuha i usisa ometa sve naše napore da budemo opušteni



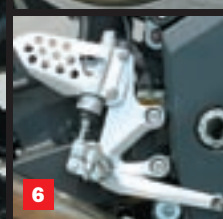
► Novi ventili od titana zamjenjuju čelične i štede 55 grama a smanjuju inertne mase. I usisni i ispušni ventili veći su za 2 mm radi efikasnijeg sagorijevanja i povećanja snage



► Ubrzavanje s dva ventila SDTV je zajedničko za sve "R" Suzukije, s time da prvim upravlja vozač, dok drugim, onim bliže glavi cilindra, upravlja nova 32 bitna centrala sa većom ROM memorijom preko malog elektromotora



(1) Instrumenti sadržavaju danas standardno treptajuće svjetlo koje vas upozorava na prekomjerne okretaje (2) i (3) Prednje kočnice su radialne Tokico sa četiri klipčića, a diskovi smanjenog promjera od 300 mm (4) Stražnji disk (5) Potpuno podesiva prednja vilica (6) nožni oslonci su previsoko postavljeni



Krupan ispuh od čelika s topom od kombinacije titan-aluminij je dio koji je i dalje najistaknutiji detalj cijele linije



Stražnje svjetlo s LED diodama danas je tehnološki standard



Novi GSX-R 750 je vrlo uravnotežen i dobro izbalansiran motocikl. Posebno uravnoteženima čine nam se snaga motora i ciklistika koji su uvijek u skladu, s obzirom da motocikli jače kubikaže ponekad imaju problema sa viškom snage i debalansiranjem motocikla ukoliko vozač ne dodaje odmjerenog gas



dizajniranju novog GSX-R-a. To ne znači da je ružan, samo mu ne bi štetilo malo više osobnosti i možda avangardnijih detalja.

Prednje svjetlo razvijeno je po vertikali, čime se s jedne strane smanjuje frontalni presjek, a s druge strane se dinamički prihvat zraka približava točki najvećeg pritiska. Suženju sprijeda doprinio je i hladnjak trapeznog oblika koji uz to ima i 12% veću snagu hlađenja. S bočne strane nas se niša nije dojmilo, sve je nekako uobičajeno skladno i neupadljivo: dvostruko sjedalo, vidljiv okvir, okruglasti rezervoar, jednostavne oplate i to je to. Stražnje svjetlo s LED diodama danas je tehnološki standard. Zašiljenost straga samo je varijacija na temu, a

sjedalo suputnika je standardno skromno. Krupan ispuh od čelika s topom od kombinacije titan-aluminij je dio koji je i dalje najistaknutiji detalj cijele linije. Sve u svemu, ništa posebno.

Prave novosti otkrit ćemo tek iznutra: novi usisni ventili od titana zamjenjuju čelične i štede 55 grama, klipovi su niži za 1,5 mm i lakši 60 g kako bi pomogli povećanju okretaja, dok je odnos kompresije narastao sa 12 na 12,3:1. I usisni i ispušni ventili veći su za 2 mm radi efektivnijeg sagorijevanja i povećanja snage. Osim toga, lakša titanijska izvedba smanjuje inertne mase. Lakši klipovi presvučeni krom-nitridom smanjuju trenje, dok blok i glava cilindra iz jednog komada s ventilirajućim provrtima smanjuju mehaničke gubitke. Bregaste su brušene s unutarnje strane, kao i na modelu 600. Ova dva motocikla dijele, ostavimo li po strani karakteristične dimenzije (72x46 mm i 749 ccm) i leptirasta tijela od 42 mm, pojednostavljena tijela injektora, ventila i leptira, čime se težina smanjuje za naizgled značajnih 370 grama. Ubrizgavanje s dva ventila SDTV je zajedničko za sve "R" Suzukije, s time da prvim upravlja vozač, dok drugim, onim bliže glavi cilindra, upravlja nova 32 bitna centrala sa većom ROM memorijom preko malog elektromotora. Uz katalizator u ispuhu i PAIR sekundarno ubacivanje zraka Suzuki je ispunio norme Euro 2. Ovaj PAIR

sustav sada je pokretan električki, a ne više mehanički kao do sada.

Okvir je nešto uži, ekstrudirane i lijevane izvedbe od lakih slitina i dvostrukog presjeka. Vrlo je sličan modelu od 1000 ccm, od kojeg preuzima čvrstoću, veličinu i težinu. Ciklistika, međutim, ostaje umjerena s 1396 mm međuosovinskog razmaka s obzirom na to da i neki litraši ovdje imaju manje brojke. No, da bi se dobila što učinkovitija agilnost motocikla, kut upravljačkog sklopa je sada nešto zatvoreniji od uobičajenog: 23,25 stupnjeva umjesto klasična 24 stupnja. Ovjes Showa je klasične konfiguracije i, jasno, potpuno podesiv. Kočnice, kako smo već naveli, su radijalne Tokico sa četiri klipa, a diskovi smanjenog promjera od 300 mm (prije 320) reduciraju žiroskopski efekt i poboljšavaju upravljivost. Ovoj pojavi su dobro došli i lakši lijevani aluminijski naplatci.

S obzirom da nemamo neke referentne točke za uspoređivanje, jer je Kawasaki ZX-7R već odavno završio svoj razvojni put, morat ćemo se u daljnjem tekstu osloniti na već postojeće motocikle jače i slabije kategorije.

Novi GSX-R 750 je vrlo uravnotežen i dobro izbalansiran motocikl. Posebno uravnoteženima čine nam se snaga motora i ciklistika koji su uvijek u



Prednje svjetlo razvijeno je po vertikali





## Dva desetljeća s modelom GSX-R 750

■ Slobodno možemo reći da je GSX-R 750 bio prva masovno proizvedena race-replica u svijetu sportskih motocikala. Mnogi će ga se sjećati i pod nadimkom "Grbavac" zbog specifične linije njegovog spremnika goriva. Prvi model proizveden je 1985. godine, razvijao je za tadašnje vrijeme enormnih 100 KS, a prazan je težio samo 176 kg. Uz ovaj model pojavio se i godinu dana kasnije Special Edition, limitirani primjerak istog motocikla.

1988. dolazi do potpunog estetskog redizajna, snaga je porasla na 108 KS, ali je porasla i težina koja sada iznosi 195 kg. Model je poznat pod nadimkom "Slingshot", zbog rasplinjača koji su se tada ugrađivali u njega.

1990. godine novitet je ugradnja upside-down prednje vilice i amortizera volana, te GSX-R 750 postaje prvi serijski motocikl s ovom vrstom opreme. Izmijenjene su i vrijednosti promjera i hoda motora. Po prvi put dobiva i stražnju gumu dimenzija 170/60-17.

1991. godine estetski je dotjeran izgled koji umnogome liči onomu današnjih supersportskih motocikala. Zaštitno staklo preko prednjih svjetala i dvostruka stražnja svjetla postaju modni hit za gotovo sve sljedeće modele.

1992. Suzuki odustaje od svoga dosadašnjeg uljno-zračnog hlađenja, "Suzuki Advanced Cooling System", te prelazi na koncepciju tekućinom hlađenog motora. Razvija snagu od 116 KS, a težina ponovno raste, ovaj put na 208 kg.

skladu, s obzirom da motocikli jače kubikaže ponekad imaju problema sa viškom snage i deblansiranjem motocikla ukoliko vozač ne dodaje odmjereno gas.

Upravlјivost je na razini onih koje smo vidjeli na prošlom usporednom testu "tisućica", što je ipak nešto lošije od modela 600, čiju ciklistiku gotovo u potpunosti dijeli. Blag je i miran na izlasku na pravac, iako je gas potpuno otvoren. Ovo je dobra preporuka neiskusnijima kojima je niži razred ipak premali, a vi-

ši suviše nervozan. Niti na maksimalnoj brzini na pravcu nema nesigurnosti. Ova brilјantna karakteristika GSX-R 750 je nasljeđe sa starog modela. Dakle, potpuna kontrola i pod punim gasom. Istina, za prvu brzinu ne vrijede uobičajena pravila, no, ostale brzine vežu se bez bojazni od proklizavanje stražnjeg kotača. Kad smo već kod njega, širina od 180 je više uobičajena više za 600-tice. Ovaj odabir pokazuje da se u prvom redu išlo na agilnost i spremnije promjene težine. Uostalom, i većina trkača

koristi upravo ovu dimenziju stražnjeg pneumatika.

Karakter motora pokazuju vibracije koje do 8000 okretaja nisu značajne, a zatim se jave s visokim frekvencijama na osloncima za noge. Taj ritam osjeta i zvuka prati i ispućavanje snage. Motor tada promjeni tonalitет zvuka i postaje prava zvjerka. U trenu se kazaljka obrtomjera "zakucava" na 14500 okretaja i samo limitator zaustavlja tu progresiju. Mjenjač je tu od velike pomoći: vrlo je brz i precizan, pa promjena znači pad okretaja za svega 1500 okretaja i ponovo puni gas do novih 14000 okretaja, kada se pojavljuju prvi znaci umora i opadanja snage. Mjenjač od 6 brzina još je tješnije raspoređen po brzinama, čime pokazuje svoju jurišnu dušu. Zvuk iz agregata, ispuha i usisa ometa sve naše napore da budemo opuštени. Na autocesti se brzinomjer zaustavlja na 299 km/h, ali ne tako lako kao motocikli litarske zapremine. Tu je i danas standardno treptajuće svjetlo koje vas upozorava na prekomjerne okretaje, što je moguće regulirati po skali od 1000 okretaja. Moramo napomenuti da su maksimalna ubrzanja u višim okretajima mnogo dojmlјivija nego "vozikanje" na oko 6000 - 8000 okretaja. Agregat je konstruiran da se visoko vrti i tko je tu malo uigraniji može raditi čuda. Spojka radi progresivno, a brzine su raspoređene vrlo blizu, pa se način vožnje približio dvotaktnim "jurilicama". Međutim, na međuubrzanjima ne treba tražiti čuda. Možda smo mi još pod dojmom usporednog testa "tisućica" koje ovdje daju daleko više, ali ubrzanja iz srednjih režima nisu nas impresionirala. Snaga tu ne može nadoknaditi nedostatak kubikaže i momenta. Ne želimo da steknete krivi dojam da je motocikl slab, samo želimo naglasiti da su modeli od 1000 otišli predaleko.

Koćenje je odlično, čak i sigurnije od modela 1000, što ni ne čudi s obzirom na malu

**GSX-R 750 blag je i miran na izlasku na pravac, iako je gas potpuno otvoren. Ovo je dobra preporuka neiskusnijima kojima je niži razred ipak premali, a viši suviše nervozan**





### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> četverocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 72 x 46 mm
<b>Obujam:</b> 749 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12 :1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 42 mm
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> dvostruke aluminijske grede
<b>Ovjes:</b> sprijeda upside-down vilica s cijevima od 43 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 130 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed radijalne čeljusti i dvostruki diskovi promjera 300 mm sa 4 klipčića, straga disk od 220 mm i 2 klipčića
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.055, širina 715, visina sjedala 825, osovinski razmak 1.400, težina 163 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 148 ks (108,8 kW) pri 12.800 okr./min., max. okr. moment - 8,8 kgm (86,3 Nm) pri 10.800 okr./min
<b>Spremnik goriva:</b> 17 l

**+** dinamička ravnoteža, stabilnost, pedigre, mjenjač, maksimalna brzina

**-** dizajn, osobnost, nožni oslonci

1996. godine popularni "Srad" je potpuno nov motocikl koji postavlja nove standarde, čak i izvan svoje klase. Snaga raste na 128 KS, a težina se po prvi puta smanjuje i sada iznosi 179 kg. Ovaj model i u nama budi emocije jer smo ga predstavili u našem prvom broju Moto Pula.

1998. dobiva elektronsko ubrizgavanje goriva, snaga raste na 135 KS.

2000. godine GSX-R 750 postaje jedan od posljednjih predstavnika ove klase. 140 KS i 166 kg bili su dovoljni da se "rame uz rame" mjeri s predstavnicima klase 1000. Po prvi puta lice GSX-R-a više ne krasi prepoznatljivi prednji dvostruki reflektori.

ukupnu težinu motocikla od svega 163 kg. A od ove perolake težine kreće sve: izvrsna premještanja težine, duboko kočenje u zavoju, izvanredna maksimalna brzina i, najzad, vrhunska dinamika motocikla.

Mogao bi se poboljšati položaj za upravljačem koji i nije baš idealan. Barem ne za visoke dečke i cestovnu vožnju. Naime, oslonci za noge su postavljeni toliko visoko, da je osim natjecateljske staze i kratkih izleta na kavu sve ostalo patnja. Ili su Japanci pobrkali inče i

centimetre, ili se konstruktor nije nikad maknuo iz Japana. Ruke su klasično otvorene i opterećene, ali ništa više nego li je to uobičajeno. Još jedna bitna razlika u odnosu na lanjski model: skromni spremnik goriva od 17 l je 10 mm kraći i 20 mm uži. Ovo možda zvuči marginalno, ali u zbilji je to prva opaska svakog vozača. Pokreti nogu su kudikamo prirodni i lakši, motocikl je znatno uži, a to se itekako osjeti na aerodinamici pri višim brzinama. Kako je cijeli motocikl "negdje između" poznatih

referenci, tako je i cijena negdje između GSX-R-a 600 (84 000) i 1000 (104 000 kn), točnije 102 000 kn. Skoro možemo reći: kolika je razlika u cijenama, toliko motocikli i nude, s time da bi cijena modela 750 trebala biti i za koju tisuću manja.

Na kraju možemo konstatirati da je Suzuki uspješno nastavio svoju dvadesetgodišnju tradiciju dominiranja u svojoj klasi, u kojoj je na kraju, nažalost, ostao sam. Da li je u tome ostao pobjednik ili gubitnik prosudite sami. ■

**Ono što nam donekle nedostaje je malo više kreativnosti u dizajniranju novog GSX-R-a. To ne znači da je ružan, samo mu ne bi štetilo malo više osobnosti i možda avangardnijih detalja**

