

## Suzuki GSX-R 750

*Nastavak tradicije duže od dva desetljeća za Suzuki ne znači samo ponos, već i održavanje kultnog imena GSX-R 750 koje se trajno upisalo u povijest supersportskih motocikala. Iako predstavlja klasu za sebe, on je ukusan koktel danas već dobro znanih kategorija. Novo izdanje donosi niz dinamičkih korekcija u smjeru klase supersport, dok ih eksplozivnost i ukupne performanse uvelike nadmašuju. Rekli bismo da se otrov oduvijek pakirao u male bočice*



# Kult sportske povijesti

CIJENA  
96.600 kn

PIŠE:  
**BORIS  
PUŠČENIK**

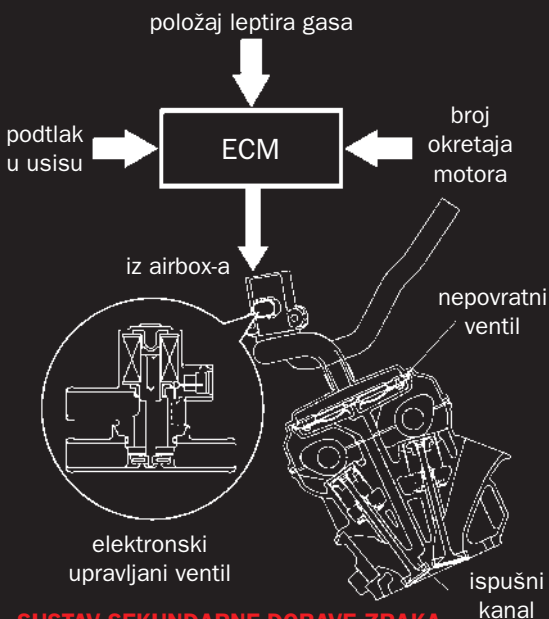
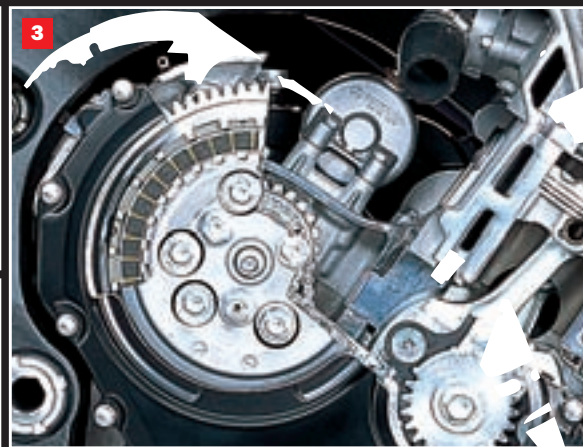
**K**ada je predstavljen po prvi puta, 1985., Suzuki GSXR-R 750 je označio prekretnicu u shvaćanju sportskih motocikala i bio najava onoga što se danas događa u svijetu sportskih motocikala. On je bio istinska race replika. Način na koji su tada inženjeri iz Hamamatsua pokazali svoje shvaćanje jurilice bilo je tada prava avangarda i izazvao je pravu revoluciju, koju su dosljedno pratili svi umovi koji kreiraju našu zbilju na dva kotača. Suzuki je na krilima uspjeha do danas ostao vjeran ovoj tradiciji. Iako je klasa od 750 ccm već pomalo zaboravljena, ponaj-

više zaslugom pravilnika SBK, Suzuki bi svoje ponovno uskrснуće mogao dočekati već dogodine, s novim pravilnikom MotoGP, kojim će se zapremna vrlo vjerojatno ograničiti na 800 ccm. Tada bi ustrajnost i upornost posljednjeg Mohikanca ponovo dobila na težini, a ego suzukijevaca potvrdio ovaj davni revolucionarni projekt.

Danas, dakako, tako nešto nije moguće i čuda se ne događaju baš svaki dan. I projektiranje motocikala danas se znatno promijenilo, kako bi se misli genijalaca stavile na cestu. Uglavnom, motocikl se prije gradio tako da se oformio tim inženjera ko-

ji sastavljaju agregat, drugi tim dizajnira okvir da ga drži, i tako dalje do finalnog proizvoda. Danas se upotrebom zadnjih tehnologija lijevanja, špricanja i 3D simulacije sve ove radnje objedinjuju u jednu. Suzuki je na isti način usavršio tehnologiju koja se vidi iz svakog detalja, no revolucionarna vremena su iza nas.

Ipak, slogan "Own the Racetrack" i dalje se temelji na činjenicama. Novo izdanje predstavlja evoluciju postojećih race modela s nekim novim smjernicama koje nikako ne možemo okarakterizirati kao face-lift, već kao potpuno novi proizvod.



**(1)** Korisno: Suzuki u sve R modele ugrađuje indikator pozicije mjenjača na malom displayu unutar okretomjera  
**(2)** Oslonci se sada mogu podešavati vertikalno i horizontalno. Bilo je i vrijeme da se netko toga sjeti  
**(3)** Spojka ima ograničivač povratnog momenta prije svega vrlo koristan na pisti

**NOVOOSMIŠLJENA KONFIGURACIJA**



**SUSTAV SEKUNDARNE DOBAVE ZRAKA**

Već pri izgovoru imena GSX-R 750 misli nam se fokusiraju na trkaći motocikl sa svjetlima. Novi Suzuki je znatno kompaktniji, ali isto tako i jači i aerodinamičniji. Njegovo srce je potpuno novi motor, kompaktniji i lakši nego do sada, s istovremeno boljom isporukom snage i momenta. Osnova je ista: četiri cilindra i isto toliko ventila po cilindru, dvije bregaste osovine pogonjene lancem (DOHC-Double Over Head Cams), hlađenje tekućinom, direktno ubrzanje i Ram-air usis. Iako je zapremina ostala 750 ccm, odnos promjera i hoda je promijenjen. Umjesto 72x46 sada je omjer 70x48,7 što znači da je hod klipa sada povećan uz nešto manji provrt cilindra. Ovakve promjene automatski znače poboljšanje momenta povećanjem hoda klipa. Isto tako, to bi značilo i smanjenje broja okretaja, no to ovdje nije slučaj. Nove tehnologije obrade i manje tolerancije omogućile su povećanje okretaja za 600 u maksimalnom režimu. Osim toga, smanjenje provrta po cilindru omogućava i uže međusobne osi cilindra (76 umjesto 80 mm), a time i uži i lakši motor. Sve to, dakako, vodi i kompaktnijim injektorima i užem air-boxu, čime se smanjuje širina spremnika i povećava

udobnost vozača. Usisni i ispušni ventili su drugačije pozicionirani, s manjim kutom prema centru cilindra (usisni smanjen s 12 na 10,5 stupnjeva i ispušni s 13 na 12), pa je na taj način omogućen kompaktniji prostor za sagorijevanje, čime se kompresija povećava s 12,3 na 12,5. Ispušni ventili su čak i smanjeni s 24 na 23 mm. Bregaste osovine od najčvršćeg kovanog čelika je agresivnije dizajnirana i podržava veće okretaje, a izbrušena je zbog težine. Cijeli motor je malo zaokrenut u okviru prema naprijed, te tako omogućava da ispuh bude što ravniji.

Od detalja spomenimo i klipove, koji imaju manje stranice, te karike, koje su elektro-presvučene krom-nitridom umjesto samo kromom, čime je poboljšana kliznost i trenje, a time je i smanjena potrošnja ulja, te povećana trajnost. Cilindri su pokriveni kompliciranim plaštom nikl-fosforsilikon-karbid tehnologijom znanom pod nazivom SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material) zbog boljeg odvođenja topline i prisnije veze sa klipom. Ventilacijski kanali nešto su veći zbog smanjenja unutarnjeg pritiska na višim okretajima i mehaničkih gubitaka snage. Kad podvučemo crtu, novi agregat je

Bez oplata je još teže otkriti razliku između GSX-R-a 600 i 750. Onako smo barem imali naljepnicu pa pročitali





Suzuki nije mnogo mudrovao nego je jednostavno u tijelo 600-tice ugradio jači agregat. Rezultat: okretnost šestotica uz performanse dostojne klase Open. Ipak, moment na nižim okretajima je još daleko od ovih potonjih

GSX-R 750 za tvrtku  
Suzuki predstavlja  
strast, ponos i tradiciju



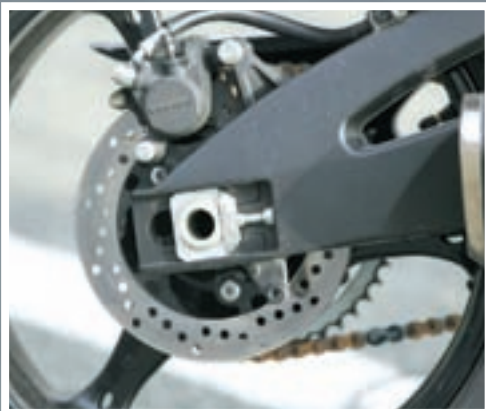


**Prednja kočnica je fascinantna na prvi dodir po svim parametrima**

lakši za 1 kg, 32 mm niži, 16 mm uži i čak 60 mm kraći.

Prateći motor, promjene su doživjele i sve druge, ne manje bitne stvari. Nova spojka ima limitator povratnog momenta, koji svoje pravo lice pokazuje tek na natjecateljskoj stazi, kada znatno omekšava brzo mijenjanje brzina na dolje. Naročiti zubi na spojci u fazi usporavanja smanjuju pritisak na lamele, omogućujući im kontrolirano klizanje. Generator je lakši 500 grama i ima manje polova na statoru (15 umjesto 18), ali više na rotoru (20 umjesto 12).

Naravno, tu je i svo čudo ventila znanih sa ostalih Suzukijevih R modela, od SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve) dvostrukih leptirastih ventila na usisu, SET (Suzuki Exhaust Tuning) ventila na ispuhu, pa sve do PAIR (Pulsed-AIR) regulatora koji dovodi svježiji zrak iz airboxa u ispuh, kako bi se zadovoljile Euro3 norme. Svi ti ventili se pokreću



**Stražnja kočnica, iako nepotrebna na pisti, podatna je ako i nešto zatražimo od nje**

preko ECU centrale, sada sa nešto jačim procesorom. Rad ovih leptirčića objasnili smo više puta, uključujući i zadnji broj MP kod GSX-R 600, pa ćemo taj odlomak ovaj puta preskočiti, jer Suzuki koristi isti sustav kod svih R modela. Tko nije čuo, čitaj: pazio, neka ponovi gra-

divo uz neki od starih brojeva MP-a.

Okvir je upotrebom die-cast tehnologije špricanja aluminijske vrlo prisno privržen uz agregat, omogućavajući vrlo usku



**Završni ispuh izgleda smiješno mali, ipak sve bitno je ispod motora**

siluetu motocikla, a sastavljen je iz manje komponenti. Odliveni su jedino dijelovi oko glave upravljača i male ploče oko klina stražnje vilice. Isto je i s pojačanom stražnjom vilicom. Centraliziranje mase uz pomicanje vozača prema naprijed glavne su smjernice u dizajniranju novog okvira. Spremnik je također kraći, što omogućava veću udobnost vozača. S obzirom da je već spomenuti motor za 60 mm kraći, omogućena je ugradnja 35 mm duže vilice uz istodobno zadržavanje međuosovinskog razmaka od 1400 mm, što se danas smatra standardom u ovoj kategoriji. Duža vilica u teoriji pruža bolji feedback i trakciju stražnjeg kotača, uz zadržavanje istog hoda amortizera, u ovom slučaju 130 mm. Osim toga, kraći i zakrenutiji motor omogućuje smještaj lonca ispuha ispod okvira, dok je ono što vidimo da strši samo njegov završetak. Sve bitno je ispod motora.



**U Zemlji izlazećeg sunca tradicija se posebno njeguje i štuje i ona uglavnom znači sve. U skladu s time produžena je saga o GSX-R-u 750**

Suzuki GSX-R 750 je često pobjeđivao i jače protivnike, te je bio stvar profesionalnog i osobnog ponosa



www.suomy.hr



EXPLORER GOLD VINTAGE  
1.849 kn



TREK SHADOW RED  
1.249 kn



SPEED THRU GARDNER REPLICA  
3.699 kn



VANDAL LANZI REPLICA 2.499 kn



EXTREME AUSTRALIAN STYLE 4.899 kn



HINSAVIET  
2.349 kn



SPORT JACKET  
3.099 kn



SUOMISS BOW  
3.299 kn



PERFORMANCE  
3.299 kn



AIR CONTROL  
899 kn



FORMA ARROW  
1.200 kn



FORMA ARROW  
1.099 kn



FORMA SAARI  
649 kn



FORMA STREET  
699 kn

PRODAJNA MJESTA • CRIKVENICA, CVAJKO MOTORI, 051 784 789 • KARLOVAC, MOTO TRADE, 047 654 588 • LAZIB, MOTO SHOP LAVADO, 052/851 003 • LOVRAN, MALI MOTO, 051 293 826 • MALI LOSNI, MOTO SHOP RIO, 051 231 010 • NOVA GRADSKA, AUTO MOTO KUMIC, 035/364-834 • OSIEK, ŠKARO MOTO, 031 300 535, LAUS, 031 297845 • POREČ, ESPO, 052 452 784 • POŽEGA, BIG BIKE, 098 263 103 • PULA, SCHIRA MOTO, 052 383 307, HP MOTORI, 052 383 505 • RUKA, MALI MOTO, 051 691 640, AVE, 051 377 191 • SEVETE, BENCONY MOTO, 01 2059 960 • SISAK, MOTO PLUS, 044 521 333 • SLAVONSKI BROD, BIG BIKE, 035 448 347 • SPLIT, ST SCOOTER, 021 534 145, MOTO SPORT BREKALO, 021 540 765 • ŠBENIK/RODARICA, MOTO BEAN, 022 351 940 • ŠBENIK, AUTOSHOP GINO, 022/216-280 • TROGIR, MOTO GAMA, 021 881 954, PRO MOTO, 021 881 656 • UMG, FINDI, 052 721 328 • VARAŽDIN, LOVAC, 042 351 905 • VELIKA GORICA, MOTORI GRIGIĆ, 01 6221 678 • VINKOVCI, BENDIX, 032 306 480 • ZABOK, MOTO CENTAR, 049 221 659 • ZADAR, MOTO SHOP LERGA, 023 326 419 • ZAGREB, EURORENT SPORT, 01 3484 79, RPM, 01 3777 540, ELODA PLUS, 01/3867 946, KAPTOL CARGO, 01/2483 309, AUTO MOTO SPORT, 01 3079 274 • SIDA, EPELMOTORS, 00381 81 210 911 • BIH • TUZLA, MOTO NAUTICA, 00387 35 248 800

**promoto**  
Koprivnica Križevačka ul. 6, 048/626-330  
Bjelovar Radićev trg 5, 043/243-954

Poklopac stražnjeg sjedala dolazi serijski

Spremnik je mnogo kraći, ali i nešto uži, od predhodnika

Sićušna maska sa privučnijim usisima zraka za SRAD je uža i niža nego što smo navikli u ovoj kategoriji

Generalno gledajući, novi GSX-R 750 je 15 mm kraći i 25 mm niži. Sjedalo je još za 15 mm niže i omogućava da vozač manje "leži" na rukama. Zanimljivo je da se nožni oslonci sada mogu pomicati za 14 mm horizontalno i vertikalno, a nadamo se da će i drugi proizvođači malo 'škicnuti' ovaj tako jeftin i jednostavan trik pomoću kojega si napokon svatko može sam podesiti oslonce prema svojim zahtjevima.

Ovjes je malo modificiran, odnosno smanjen. Stražnji Showa monoa-mortizer je kraći i dopušta niže sjedalo, ali ima isti hod i kompletnu regulaciju. Prednja vilica je smanjenog promjera, sa 43 mm kakvu ima litar-ska klasa, na 41 mm, kakve se ugrađuju na 'sestice'. Povećan je i predtrag sa 93 na 97 mm, kao i kut vilice sa

23,25 na 23,8 stupnjeva. Očito se iz modela u model traži optimalno rješenje, jer dok su na zadnjem modelu sve to smanjili, kako bi motocikl bio što okretniji i lakši za upravljanje, sada sve to lijepo vraćaju u prvobitno stanje, kako bi smirili prednji kraj i povećali stabilnost na višim brzinama. Geometrija motocikla je čitava nauka i spoj niza kompromisa koju i dan danas isprobavaju tipovi poput Rossija, Gibernaua i društva. S obzirom da i oni iz dana u dan mijenjaju kutove, hodove, promjere i slično, zašto ne bismo i mi, zar ne?

Slično je i s kočnicama. Dok smo prelazili s aksijalnih od 320 mm na radijalne od 300 mm, cilj je bio - osim veće krutosti sustava - smanjenje žiroskopskog efekta rotirajućih masa. Sada su diskovi ponovo povećani sa

300 mm na 310 mm zbog boljeg doziranja i veće snage kočenja. Hm.

Očito je da su u Suzukiju postupili vrlo racionalno s troškovima, pa modele 600 i 750 vežu mnoge jednake komponente, osim naljepnica.

Tome možemo zahvaliti i širinu stražnjeg pneumatika od 180/55-17 umjesto 190/50-17, kakvog bi mnogi od nas voljeli vidjeti ovdje.

Riječ-dvije o dizajnu. Suzuki ovdje ne igra na kartu agresivnosti, odnosno na neke detalje koji bi privukli pažnju i urezali se u pamćenje promatrača. Nova 750-tica je vrlo uravnotežena, mala i neupadljiva. Takvima nam se doimaju i boje, ponajviše ova bordo crvena, koja bi više odgovarala "ozbiljnijim" dečkima. Frontalni presjek je 5% manji, što je zabilježeno u zračnom tunelu. Pokazivači

pravca i kratak bočni ispuh samo se uklapaju u tu koncepciju. Vertikalno prednje svjetlo je sada sasvim prepoznatljivi simbol Suzukija, dok su usisni portovi malo bliži, odnosno bliži centru, gdje je i pritisak zraka najveći. Cijeli dizajn se oslanja na verziju od 1000 ccm i njihovo srodstvo se ni malo ne skriva. Instrumenti su pregledni i simpatični, a tu je i koristan digitalni indikator brzine u kojoj se nalazi mjenjač, iako je i opet malo premalen za letimično očitavanje.

Dinamika vožnje je nešto na što su u Suzukiju uvijek bili ponosni. Riječ-koli koji model u povijesti se može pohvaliti da ja s takvom lakoćom osiguravao vrhunske performanse. Suzuki GSX-R 750 je često pobjeđivao i jače protivnike, te je bio stvar profesionalnog i osobnog ponosa. Danas



Ungarija 39A, Umag  
Tel.: +385 52 721 290  
Fax: +385 52 721 291  
www.trivium.hr  
e-mail: moto@trivium.hr

PRODAJA ARTIKALA  
FUN COMPANY



PRODAJA MOTO-OPREME  
I REZERVNIH DIJELOVA

PRODAJA I SERVIS SKUTERA



Malaguti

Prodajna mjesta: Trivium d.o.o. - maloprodaja Umag \* Superbike-trgovina d.o.o. Varaždin - 042 320 898 \* Moto Centar "Trgocentar" Zabok - 049 221 659 \* Novaković d.o.o. Daruvar - 043 331 333 \* Moto Shop Lerga d.o.o. Zadar - 023 326 419 \* Maxi Moto d.o.o. Metković - 020 690 360 \* Dante d.o.o. Dubrovnik - 020 438 540 \* Moto Gama Trogir - 021 881 954 \* Moto Box Pula - 052 223 408 \* Top Moto Zagreb - 01 3862 142 \* Big Bike Slavonski Brod - 035 448 347 \* A.F. Motori Kastav - Rijeka - 051 329 093 \* Moto Trade d.o.o. Karlovac - 047 654 588 \* Moto Shop Rio - Mali Lošinj - 051 231 010 \* Cvajko Motori Crikvenica - 051 784 789 \* Formotors Hvar - 021 742 458 \* Sago Moto Split - 021 380 160 \* Karla Moto Osijek - 031 379 050 \* Motori Blažević Podstrana - 021 333 758 \* Hugo Moto Donji Miholjac - 031 630 086 \* AuTOMsić Đakovo - 031 816 861 \* Auto Božinović Bjelovar - 043 220 812 \* CRO-Futura Krk - 051 222 921 \* Moto Jakopec Samobor - 01 337 1059 \* Moto Bips Bjelovar - 043 247 986 \* Moto Market Servis Požege - 034 292 913 \* Kridoma Osijek - 031 358 555 \* Mali Moto Lovran - 051 293 826 \* Auto moto 7 Karlovac - 047 416 391







## TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 70 x 48,7 mm
<b>Obujam:</b> 750 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12,5:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 42 mm
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okrvir:</b> aluminijski
<b>Ovjes:</b> izvrnuta teleskopska vilica s cijevima promjera 41 mm, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska promjera 310 mm i kočione čeljusti sa 4 klipca, straga disk od 220 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.040, širina 715, visina sjedala 810, osoviniski razmak 1.400, težina 163 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 156 ks (115 kW) - 13.200 okr/min, max. okr. moment - 9,1 kgm (90 Nm) pri 11.200 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 16,5 l

**+** kočnice, okretnost, tradicija, uravnoteženost ciklistike, maksimalna brzina, dimenzije, regulacija oslonaca nogu

**-** okretni moment na srednjim režimima, visoki oslonci nogu

se njegova dinamika i lakoća upravljanja oslanjaju na klasu 600, koja je ideal svim litarskim sprinterima. Nema tu mnogo razlike: kompaktni dizajn, mali spremnik, uski bokovi, položaj vozača gotovo na prednjem kotaču, ali prije svega fascinantna težina od 163 kg, koja predstavlja top rezultat i za klasu supersport. Od ove zadnje opaske kreću i sva naša zapažanja. Novi Suzuki je naprosto prekrasan za voziti. Vrlo lako se obrušava u zavoj, čvrsto prati putanju i nije nemiran na izlasku. Rekli bismo, idealan za ono što nam u ovom trenutku može ponuditi moto industrija. Ako ste vozili neki od zadnjih modela 600, znajte da 750 ima sve najbolje od njih. No ono što oni nemaju je zapremina, koja je itekako potrebna kada se ovi bolidi potjeraju na pisti. Ispucavanje iz zavoja je znatno bolje nego kod šestica, ma u kojem režimu vožnje bili. Isto tako, ako ste pomislili da je eksplozivnost na razini litarske klase, moramo vas razočarati. Ponajviše odozdo, kada okretaji padnu, zapremina preuzima stvari u svoje ruke. Suzuki GSX-R 750 je "dolje" lijen poput nekakve 'šestotice'. On je pravo očićenje današnjih supersportaša:

razvijen je za više okretaje, na kojima daje punih 156 KS na 13.200 okretaja. To je 8 KS više nego do sada, a osjetit ćete ih samo kod više od 10.000 okretaja. Shvatili ste, Suzukija je potrebno vrtjeti, ne bi li se iz njega izvukao zadnji atom snage.

Brzine su vrlo blizu raspoređene, sa duuugom prvom, tako da se motocikl uopće ne propinje na stražnji kotač. Pa i onda kada bismo to željeli, čini nam se da je ludorije lakše izvoditi s, primjerice, Kawasakiem 636. Kao kod Kawe koja "vara" na zapremini, i za Suzukija 750 bismo ukratko konstatirali: Dopingirana 'šestotica'. Iako nema okretni moment 'tisućice', GSX-R ima i svojih očitih prednosti pred litrašima. Daleko manje zamara vozača na natjecateljskoj stazi, što će itekako cijeniti vikend trkači koji nisu baš u formi. Naprosto, možete ga voziti i voziti, cijediti i maltretirati, a da vam umor ne prekine veselje. Jedino na što trebate paziti jest u kojoj se brzini nalazite, jer 750-tica kao i 600-tice ne prašta neaktivnost vozača. Sve ostalo odradit će sama umjesto vas.

Druga stvar, koju smo primijetili i kod 600-tica, je fenomenalan osjećaj

kočenja. Modulabilnost i snaga kočenja predstavljaju sam vrh svih klasa zajedno. Snagu čak i možemo pripisati dobro odmjerenoj radikalnoj pumpi, no, ono što nas oduševljava je balans ciklistike na kočenju. Nema propinjanja s maksimalno nategnutom kočnicom, dok je kočenje u zavoju točno onakvo kakvo bismo mogli samo poželjeti. Čista petica!

Ergonomija vozača je moderna, što znači da vozač sjedi sasvim blizu upravljača, s usko pripijenim nogama, a brada mu je gotovo iznad vjetrobrana. Naravno, viši vjetrobran uvijek je dobrodošao, a možda je više od toga poželjan udobniji položaj nogu, koje su zgrčene malo više nego bi to moralo biti.

Spomenimo i cijenu koja je sada poštenija: 96.600 kn umjesto 102.000 kn, koliko je stajao stari model kada je predstavljen.

Suzuki je u svom GSX-R-u nastavio sagu o modelu 750 staru više od 20 godina. Bio je oduvijek lider svoje klase u kojoj je najzad i ostao sam. Je li se ostatak društva predao, ili je ova klasa dio prošlosti - pokazat će vrijeme. U svakom slučaju, ekskluzivnost je zajamčena. ■



Ulasci u zavoj izvode se kao od šale sa kočnicom napetom do centra zavoja. Za Suzukija 750 vrijedi većina onoga, osim motora, što smo konstatirali i za manju inačicu od 600 ccm, pa bi i cjenovna razlika mogla biti i manja od 13.500 kn