



Jedine promjene na okviru motocikla odnose se na konstrukciju koja drži rep i koja je sada dobila dodatnu čvrstoću

Najbrža v

Suzuki GSX-R 750 je motocikl koji već godinama jedini održava na životu davno izumrlu klasu 750,

nekada kremu japanskih motocikala, na čijim su osnovama nastajali Superbike modeli koji su žarili i palili trkalištima širom svijeta. Njegova nova reinkarnacija je zapravo više 'face-lift' u odnosu na dosadašnju inačicu, no ipak nudi mnoštvo poboljšanja koja ga čine i više nego zanimljivim

PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Svijet današnjih japanskih sportskih motocikala podijeljen je na dvije strogo definirane klase. U prvu spadaju redni četverocilindrični motori s radnom zapreminom do 600 ccm i već se po nekim uvriježenim mišljenjima (iako je njihova ispravnost upitna) smatraju početnom stepenicom koja svima otvara tajne cestovnih jurilica. Druga klasa ima zapreminu od 1000 kubičnih centimetara i predstavlja osnovu za današnje Superbike motocikle s kojima se velika japanska četvorka nadmeće u ovom prestižnom prvenstvu. Sve tehničke inovacije koje je japanska moto industrija u stanju smisliti i njima nas razmaziti usmjerene su u razvoj te dvije klase i često se ista tehnološka rješenja primjenjuju na modele obje zapremine. No, usprkos tome, radi se o posve različitim motociklima. Oni nude niz prednosti, ali i nedostataka koji nedvojbeno utječu na način na koji ih treba voziti da bi se iz njih izvukao maksimum mogućnosti. Ako želimo stvari pojednostaviti do maksimuma, tada bismo mogli reći da se u pravilu pred kupcem nalazi jedno ključno pitanje, koje u konačnici određuje koji će se motocikl na kraju dana naći u njegovoj garaži: želi li taj kupac obilje snage koju nudi klasa 1000 ili mu je pak draže rezati zavoje i oduševljavati se



Šestica



CIJENA
96.900 KN

lakoćom vožnje klase 600. Ukoliko se odluči za obilje snage, morat će se nositi s većom masom, a samim time i tromijom i manje preciznom ciklistikom, koja će od njega zahtijevati veliki angažman i koncentraciju u vožnji. S druge strane, klasa 600 je u usporedbi s velikim tisućicama prava igračka i njezina ciklistika nudi preciznost i lakoću upravljanja bez premca. No, nedostatak joj je pogonski agregat koji uvijek mora biti u visokim okretajima ukoliko se radi o imalo bržoj vožnji.

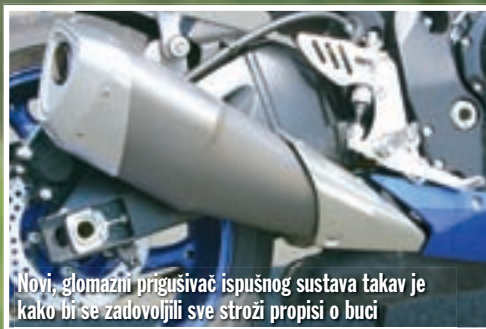
No, što ako se naš kupac suočen s ta dva ekstrema još uvijek ne može odlučiti za svoj savršeni motocikl? Što ako mu je jedna šestica previše pitoma za njegov ukus, a snaga jedne tisućice čini mu se pretjeranom i suludom za svakodnevnu upotrebu? Rješenje za svoj problem taj kupac bi vrlo lako mogao naći u Suzukiju GSX-R-u 750, danas jedinom preživjelom predstavniku nekada kraljevske klase cestovnih motocikala. Prema svim podacima koje pred nas podastire tvornica iz Hamamatsua, ovaj bi motocikl trebao biti idealno smješten na pola puta između klase 600 i 1000 i kao takav bi trebao nuditi najbolje iz oba svijeta te samim time biti savršen kompromis snage i okretnosti.

Evolucija prokušanog recepta

Otkad se pojavila njegova prethodna inačica, model iz 2006., u mnogim su je zemljama proglasili za najbolji sportski motocikl godine. Tajna tog uspjeha velikim dijelom leži i u činjenici da je



Novi, agresivniji izgled prednjeg dijela motocikla nudi i vrlo zanimljivo i neobičajeno rješenje prednjeg svjetla



Novi, glomazni prigušivač ispušnog sustava takav je kako bi se zadovoljili sve stroži propisi o buci

Stražnja vilica je ostala ista



Modovi rada motora mijenjaju se pomoću prekidača na upravljaču, a odabrani mod se vidi na digitalnom displeju instrument ploče



Elementi ovjesa ostali su isti, no postavke su im promijenjene i sada omogućavaju ugodniju vožnju

GSX-R 750 danas jedini živući predstavnik ove klase, te kao takav i nema pravu konkurenciju. Više je nego vjerovatno da bi si japanski proizvođači činili medvjedu uslugu kada bi sva četiri giganta opet u proizvodnju uvela ovu klasu. Idealna zapremina od 750 kubičnih centimetara mogla bi se svidjeti mnogima, a to bi se moglo nepovoljno odraziti na prodaju ostale dvije klase motocikala, istodobno uzimajući proizvođačima dobar dio vremena potreban za razvoj i proizvodnju. A kako je razvoj današnjih cestovnih sportskih motocikala usko vezan uz postojeće natjecateljske klase u SBK prvenstvu, gotovo svi japanski proizvođači su odlučili da se ne zamaraju razvojem motocikla koji im ne bi donio pobjede na sportskom planu, a samim time i povećao rezultate prodaje. Kažemo: gotovo svi, jer upravo je Suzuki iznimka koja potvrđuje pravilo i uporno njeguje tradiciju čiji je bila začetnik prije više od 20 godina.

No, kao što smo već spomenuli, razvoj sportskog motocikla (koji realno nema svoju klasu na

svjetskim natjecanjima) za jednu tako veliku korporaciju kao što je Suzuki mnogima bi se mogao učiniti finansijski neisplativim. Ipak, u Suzukiju su vrlo domišljato doskočili i tom problemu, pa stoga već dugi niz godina GSX-R 750 dijeli veliku većinu rješenja sa svojim manjim bratom, GSX-R-om 600. Kada kažemo veliku većinu, mislimo gotovo sve, jer gledano golim okom, doista će vam trebati povećalo da biste uspjeli primijetiti razlike među njima. Izuzmemo li tek donekle izmijenjeni grafički dizajn oplata i gotovo sramežljivi natpis '750', koji se crvenom bojom ističe na repu motocikla, jedinu razliku ćemo primijetiti ako se približimo radnom mjestu vozača, to jest ploči s instrumentima. Tamo ćemo na mjeracu broja okretaja moći vidjeti da crveno polje počinje od brojke 15.000, za razliku od Suzukijeve 'šestice', koja će se zavrtjeti ravno tisuću okretaja više. Osim ta tri detalja, oba su motocikla vizualno identična.

To znači da se - kao i na manjoj 'šestici' - pred nama nalazi potpuno osvježeni aerodinamički

izgled s vrlo originalnim vizualnim rješenjem prednjeg svjetla, koje je dobilo nove halogene žarulje te sada jamči još bolje osvjetljenje. Nova svjetla omogućila su i pomicanje dva zračna usisnika prema sredini prednje maske, te su oni sada gotovo stolpljeni u jednu veliku cjelinu, s tek malom plastičnom pregradom koja ih razdvaja. Na taj se način izravnavava dotok zraka u air-box, a samim time se postiže veći pritisak, što kao krajnju posljedicu ima povećanje snage. Gledano s boka, plastične oplate su vrlo slične prethodniku, no isto tako treba napomenuti da je promijenjen spremnik goriva, to jest, njegova zapremina je povećana sa 16,5 na 17 litara. Primjećuje se i da su u Suzukiju odlučili zamijeniti elegantni kratki top ispušnog sustava s donekle glomaznim prigušivačem trokutastog oblika, čiji je zadatak prvenstveno smanjiti buku. Sljedeću spomena vrijednu vizualnu promjenu pronaći ćemo u izvedbi stražnjega svjetla koje, iako je zadržalo okvirni oblik kao na prethodniku, sada ima neznatno drukčiji, zaobljeniji dizajn.



Svi gabariti i elementi okvira i ovjesa Suzukija GSX-R 750 identični su modelu od 600 ccm



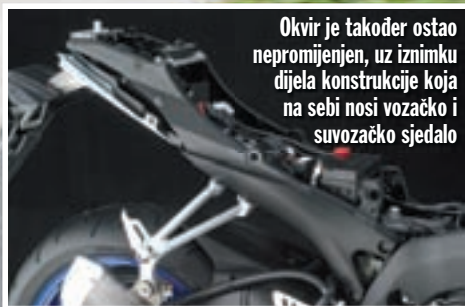
Kočnice su među najboljima u svim klasama zajedno



Iako su im dimenzije ostale iste, diskovima je debljina smanjena s 5,5 na 5 mm



Amortizer upravljača sada je elektronski, identičan kao na GSX-R-u 1000



Okvir je također ostao nepromijenjen, uz iznimku dijela konstrukcije koja na sebi nosi vozačko i suvozačko sjedalo



Za jednoga rasnog sportaša Suzuki je neobično udoban motocikl

No, dok vizualno pred nama stoji potpuno novi motocikl, ono što se nalazi ispod njegovih oplata obojanih u žive boje nešto je što smo već velikim dijelom imali prilike vidjeti i iskusiti na prethodniku. No, to ipak ne znači da nema promjena. Ima ih, ali one nisu tako drastične kao što bi nam to dao naslutiti izmijenjeni vanjski izgled ovogodišnjeg modela. Tako se pred nama i dalje nalazi isti tekućinom hlađeni četverocilindrični agregat zapremine 749 ccm, koji je zadržao vrijednosti provrta i hoda od 70,0 x 48,7 mm, kao i omjer kompresije od 12,5:1. No zato je promijenjena usisna bregasta osovinica, koja sada ima manji hod, pa tako povećava performanse u srednjim okretajima. Također, veće ventilacijske rupe između cilindara omogućavaju brže odvođenje zraka zarobljenog ispod klipova, smanjujući tako pritisak i gubitke snage. Promjene je doživio i sustav ubrizgavanja, poglavito leptirasta tijela, a nove su i dvostruke brizgaljke goriva, od kojih je primarna sada smještena pod strmjim kutom te je tako usmjerena direktno prema usi-

snom kanalu. Osim toga, brizgaljke sada imaju osam rupa, dvostruko više nego na prethodnom modelu, a to omogućava finije ubrizgavanje i učinkovitije sagorijevanje goriva.

Novi GSX-R 750 napredovao je i na elektroničkom planu te sada posjeduje S-DMS sustav promjenjivih mapa rada motora, sada već uobičajen za sve prestižnije Suzukijeve modele, od GSX-R-a 1000, koji je tu novost i uveo prošle godine, pa sve do nove Hayabuse ili čudovišnog B-Kinga.

Sve te promjene novom Suzukiju nisu donijele ništa po pitanju krajnjih performansi i odmah vam moramo napomenuti da se maksimalna snaga nije se mijenjala u odnosu na prethodnika. To će vjerojatno razočarati one koji od svakog novog modela očekuju veliki napredak u tom segmentu, ali oni će se morati zadovoljiti činjenicom da su se ovaj put Suzukijevi inženjeri odlučili usredotočiti na srednje režime rada agregata, tako da novi GSX-R 750 ima znatno ravnomjernije krivulje snage i okretnog momenta i sada je iskoristiviji u svim okretajima.

No, najmanje promjena doživjela je ciklistika, koja je gotovo u potpunosti prenesena s prethodnog modela, uz vrlo sitne preinake. Na primjer, okvir je ostao uglavnom isti, uz iznimku dijela konstrukcije ispod repa, koja je sada olakšana i jednostavnije izvedbe. Ovjes i dalje čine Showa komponente, naprijed okrenute vilice promjera 41 mm i hoda 120 mm, a straga monoamortizer hoda 130 mm. No, iako je ovjes u osnovi isti, promijenjene su mu serijske postavke, a sada je uz mogućnost regulacije predopterećenja opruge i povrata amortizera moguće podešavati i brzu i sporu kompresiju, što nije bio slučaj na dosadašnjem modelu. Daljnje promjene uključuju i neznatno lakše aluminijske kotače s tri kraka, koji su sada oblikovani tako da prate okretanje kotača, umanjujući tako utjecaj rotirajućih masa. Kočnice su na prvi pogled identične prošlogodišnjem modelu, što znači da je promjer prednjih diskova i dalje 310 mm, dok je straga smješten jedan disk promjera 220 mm. Ali nemojte se zavaravati, jer i u ovom segmentu postoje razlike.

Iako bi vas veći agregat mogao navesti da pomislite drugačije, u vožnji se GSX-R 750 ponaša jednako agilno kao i njegov brat blizanac sa 150 kubičnih centimetara manje



Kao prvo, debljina diskova smanjena je s 5,5 na 5 milimetara, a prednji diskovi su za kotač pričvršćeni s 12 vijaka umjesto dosadašnjih osam. Nadalje, kočioni cilindar sada ima promjer 17 mm, za razliku od 19 na modelu iz 2006.

Ako ispod svega navedenoga podvučemo crtu, jasno je da u ovom dijelu razvojnog ciklusa nije bilo prevelikih promjena i da je ovogodišnji model tek neznatno poboljšana i ugladenija verzija prethodnoga, a u to smo se uvjerali i nakon što smo se našli za upravljačem novoga GSX-R-a 750.

'Šestica' na steroidima

Svi Suzukijevi modeli iz obitelji GSX-R već poslovično slove kao najudobniji predstavnici sportske klase motocikala, pa nismo imali razloga sumnjati da će i GSX-R 750 na nas ostaviti isti dojam, a obzirom da smo ove godine već u dva navrata imali priliku voziti njegovog brata blizanca, GSX-R 600, znali smo da ćemo se u sjedalu ovog motocikla naći na vrlo poznatom terenu. I doista, vozačko sjedalo udaljeno samo 810 mm od poda i

visoke ručice upravljača čine ga idealnim izborom za nekoga tko traži sportski motocikl, ali se ipak nije spreman odreći određene doze udobnosti koja inače nije baš svojstvena ovoj klasi. Dojam bi višim vozačima jedino mogli pokvariti visoko smješteni oslonci za noge, no ni taj problem nije nerješiv, budući da su oslonci za noge podesivi u tri položaja. Napomenimo još i da je vozačko sjedalo izuzetno mekane postave, što će također znati cijeniti oni koji se ovim motociklom odluče otisnuti na malo duži put. Ručice kočnice i spojke također su vrlo mekane, no ujedno i vrlo precizne, a i ovjes ostavlja dojam da je konstruktorima na prvom mjestu bila udobnost, pa tek onda sportske performanse. Pritisak na tipku

pokretača budi agregat i on se javlja reskim i poznatim, iako tišim zvukom ukoliko ga usporedimo s prethodnikom. Tu smo prvi puta u prilici vidjeti na djelu novi, glomazni prigušivač ispušnog sustava, koji je, vjerujemo, velikim dijelom zaslužan za povećanje ukupne mase motocikla sa 163 na 165 kg. To ga stavlja rame uz rame s bratom blizancem od 600 kubičnih centimetara, a kako ova dva motocikla dijele i sve ostale ciklističke kote, uključujući i vrijednosti predtraga od 98 mm i kuta vilice od 23,8° stupnjeva, bilo je za očekivati da će se i u vožnji ponašati vrlo slično jedan drugome. Jedinu razliku mogao bi predstavljati veći žiroskopski efekt kojeg sa sobom neminovno donosi agregat veće zapremine, no s druge strane, upravo je agregat ono što ovaj motocikl čini jedinstvenim i izdvaja ga iz mase.



Rep motocikla je zadržao prepoznatljive linije, no stilski je ipak malo izmijenjen



Gledano s boka, promjene u odnosu na prošlogodišnji model su najmanje uočljive



Namjera tvorca ovog motocikla bila je savršeno jasna: stvoriti savršeni spoj agilnosti jedne 'šestice' i snage donekle konkurentne motociklima zapremine jedne litre. Nakon što smo vozili novi Suzuki GSX-R 750, možemo reći da su njegovi konstruktori u tom naumu samo djelomično uspjeli. Naime, sva agilnost, reaktivnost i brzina padanja u zavoje svojstvene Suzukijevoj 'šestici' prisutne su i na ovome modelu, no snagom smo ipak ostali pomalo razočarani. Kao i prethodnu inačicu, i ovaj ćete model morati voziti više kao 'šesticu' nego kao 'tisućicu' želite li iz njega izvući sve što može ponuditi. Usprkos povećanju snage na niskim okretajima

ma, napredak ipak nije tolik da bi si vozač mogao dopustiti lijenost na mjenjaču, osobito ukoliko se nalazi na natjecateljskoj stazi. Deklariranih 156 KS na 13.200 okr/min na papiru zvuči i više nego dovoljno, no u stvarnom se životu pokazalo da su današnji litarski monsturi otišli predaleko da bi se tako lako mogao držati korak s njima. Ukoliko bismo u samo nekoliko riječi željeli opisati GSX-R 750, rekli bismo da je 'šestica' na steroidima. Ispod nekih šest-sedam tisuća okretaja je poprilično lijn i nezainteresiran za svijet oko sebe, no kada jednom prijedete tu granicu, motor počinje spremnije (iako još uvijek vrlo ravnomjerno) odgovarati na otvaranje ručice gasa i sve se lakše vrti do granice od 15.000 okr/min, kada nas crveno polje obrtomjera popraćeno bljeskanjem lampice na instrument ploči upozorava da je krajnje vrijeme za promjenu stupnja prijenosa. Nakon toga je poželjno samo pripaziti da kazaljka obrtomjera ne pada prečesto ispod brojke od 10.000 okretaja - i užitak vožnje neće izostati. Suzuki će tada ponuditi vrlo dobra ispućavanja iz zavoja i probuditi u vozaču želju

da krene u ispitivanje krajnjih mogućnosti sebe i motocikla.

No, tada će na vidjelo izaći jedan od osnovnih problema koji muče ovaj motocikl, gledano sa sportskog stajališta. Naime, njegovi su konstruktori prema našem skromnom mišljenju napravili preveliki kompromis i podesili ovjes za ugodnu vožnju, vjerojatno želeći ugoditi onima koji više vole opuštajuće vikend vožnje, dok će se oni željni brzine morati malo poigrati s podešenjem ovjesa. Tako novi GSX-R u svojoj serijskoj izvedbi savršeno guta sve neravnine koje mu stoje na putu i nudi udobnost kakva je do prije nekoliko godina bila nezamisliva na jednom sportskom motociklu, pa čak i na nekim tourerima. Ali ukoliko vožnja postane agresivnija, osobito ako uključuje nagla kočenja, ovjes počinje previše propadati i 'mijesiti', što kao posljedicu neminovno nosi uznemiravanje cjelokupne ciklistike. Naravno, ovjes je moguće otvrdnuti i prilagoditi, no čak i oni koji nisu previše vični ili skloni poigravanju s mnoštvom parametara koje nude Showa amortizeri, moći će ovaj motocikl



Na ogoljelom se motociklu razlike između ovogodišnjega modela i onoga iz 2006. moraju tražiti povećalom



Mjenjač je precizan i kratkoga hoda, što omogućava vrlo brze promjene stupnjeva prijenosa



Pokazivači smjera i dalje su integrirani u retrovizore



Promjene provedene na ovjesu sada dopuštaju regulaciju brze i spore kompresije



Iako je izgled ispušnog topa upitan, možemo reći da ne ograničava motocikl u razvijanju maksimalne snage

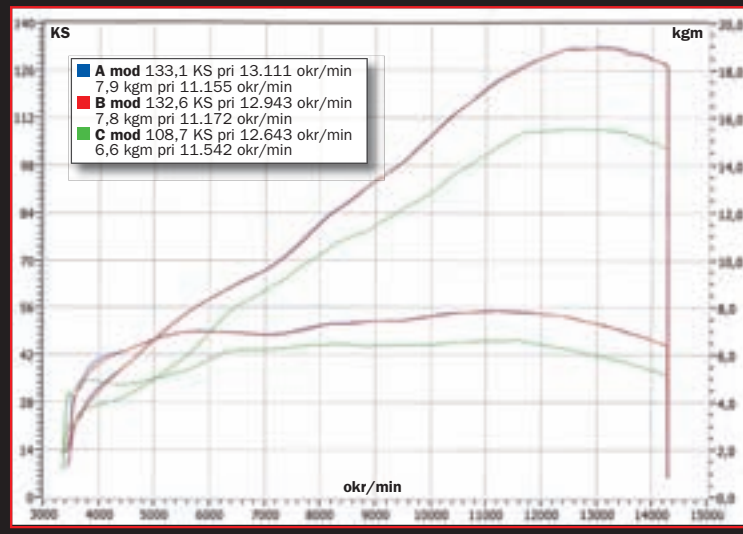


Mjerenja smo vršili na ispitnom stolu tvrtke Motori Grigić

Izmjerene vrijednosti snage

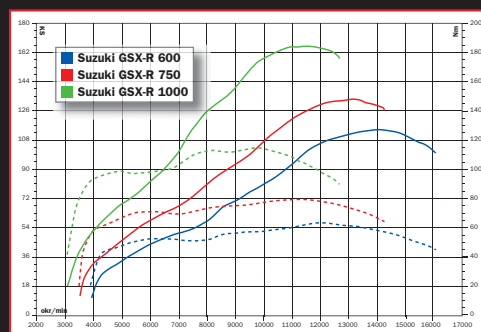
Kao što je to bio slučaj mnogo puta dosad, i naš GSX-R 750 odlučili ispitati na mjernom stolu tvrtke Motori Grigić, što nam je pomoglo da bolje shvatimo ono što je tim konstruktora iza ovog Suzukija želio postići. Na stranu činjenica što je maksimalna vrijednost ostala nepromijenjena i pomalo nas čak i razočarala, 133,1

KS izmjerenih pri 13.111 okr/min još uvijek je respektabilan rezultat. No, ono što nas je impresioniralo je vrlo pravilna krivulja snage: gotovo da nema nikakvih spomena vrijednih oscilacija na putu do svoje maksimalne vrijednosti. Krivulja okretnog momenta također je vrlo pravilna, a njezina maksimalna izmjerena vrijednost iznosila je 7,9 kg/



m pri 11.155 okr/min, što je još jedna činjenica koja ide u prilog tvrdnji da je ovaj Suzuki po svojim karakteristikama bliže klasi 600 nego 1000.

Odlučili smo ispitati i rad motora u sve tri promjenjive mape kojima GSX-R raspolaže i rezultati su bili u skladu s očekivanjima, iako bi vas mogli malo zavarati dok gledate krivulje izmjerenih vrijednosti. Naime, mod A je najjači i u njemu elektronika najmanje sputava raspoloživu snagu, dok bi mod B trebao imati malo mekšu krivulju u srednjim režimima rada. U vožnji smo tu razliku itekako osjetili, ali na stolu su izmjerene vrijednosti oba moda bile gotovo identične. Zašto? Odgovor je vrlo jednostavan: Suzukijeva elektronika ograničava raspoloživu snagu samo kada ručica gasa nije otvorena do kraja, no ukoliko gas otvorite u potpunosti, elektronika oslobađa svu raspoloživu 'konjicu'. Mod C je namijenjen vožnji u kišnim uvjetima i tu elektronika vrlo primjetno utječe na njegov rad. Najveća izmjerena snaga u tom modu iznosila je 108,7 KS pri 12.643 okr/min, dok je najveći izmjereni okretni moment također bio oslabljen i iznosio je 6,6 kg/m pri 11.542 okr/min. No uvjeravamo vas da je ovdje više riječ o marketinškom triku, nego o stvarnoj potrebi za promjenjivim mapama, budući da je i u najjačem modu agregat toliko uglađen, da vjerujemo da će svi vozači koji dođu u

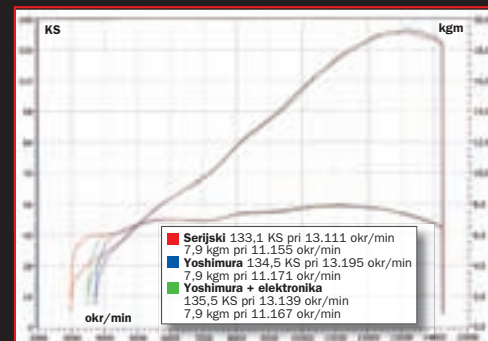


posjed ovoga motocikla koristiti upravo njega.

Nakon što smo izmjerili vrijednosti maksimalne snage, odlučili smo provjeriti može li se dobiti još koja konjska snaga ukoliko se prigušivač ispušnog topa zamijeni Yoshimurinim. Očekivali smo da će agregat potpomognut zamjenskim ispušnim topom malo slobodnije disati, no na kotaču smo izmjerili porast od svega jedne konjske snage, dok je krivulja okretnog momenta ostala nepromijenjena. Pomislili smo da bi agregat još uvijek možda mogla kočiti elektronika, pa smo se odlučili malo poigrati i s postavkama serijske elektronike. To je, kao, rezultiralo povećanjem od još jedne konjske snage, no priznajemo da smo ipak očekivali malo više. Ukoliko želite više snage od vašega ljubimca, morat ćete posegnuti dublje u džep i kupiti kompletni ispušni sustav. Ovako jedino možete očekivati znatno bogatiju zvučnu kulisu. ■



Yoshimurin ispušni top osim estetskog dojma i znatno ljepše zvučne kulise nije dao očekivani učinak



GSX-R 750 razvija snagu vrlo slično motociklima zapremine 600 ccm, što znači da najviše od sebe daje u visokim okretajima

voziti izuzetno brzo. Potrebno je samo malo prilagoditi svoj način vožnje motociklu i dopustiti ciklistici da odradi veći dio posla. Jer kada se jednom stekne povjerenje u prednji kraj motocikla, brzine kojima se počinju prolaziti zavoji stvarno postaju velike i tada je užitek potpun.

Moramo osobito pohvaliti i kočnice kao jedan od najboljih elemenata ovog motocikla. Tolika zauzstavna snaga i mogućnost doziranja ne vidaju se svaki dan i prije bismo to očekivali na nekom skupocjenom aftermarket sustavu nego na jednom, ruku na srce, konfekcijskom proizvodu japanske moto industrije. U kombinaciji s kliznom spojkom, koja također dolazi kao dio serijske opreme, sila kojom se ovaj motocikl zaustavlja doista je fenomenalna.

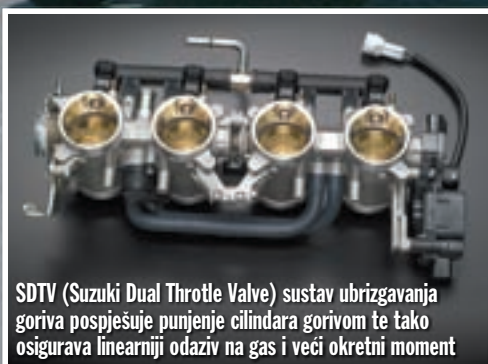
I za kraj dijela teksta posvećenom opisu vožnje spomenimo još i fenomenalne Bridgestoneove gume BT-016, kojima je ovaj motocikl opremljen. Velika hvatljivost koju nude (osobito prednja guma) i kratki periodi zagrijavanja čine ih savršenim izborom za ovaj motocikl. Jedino bi nam zadnju gumu bilo draže vidjeti u dimenzijama 190/55-17, za razliku od 180/55-17 koja dolazi u serijskoj izvedbi. Svjesni smo da bi se tada izgubio dio okretnosti, no mislimo da bi veća hvatljivost koju sa sobom donosi šira guma bez problema anulirala taj nedostatak.

TEHNIČKI PODACI

Motor: četiri cilindra, redni, četverotaktni
Promjer x hod: 70 x 48,7 mm
Obujam: 749 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupki
Mjenjač: 6 brzina
Završni prijenos: lanac
Okvir: aluminijske grede
Ovjes: naprijed upside-down vilica promjera 41 mm, hod 120 mm straga monoamortizer, hod 130 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki plivajući disk promjera 310 mm i kočione čeljusti s 4 klipa, straga disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s jednim klipom
Dimenzije (u mm) i težina: Duljina 2.040, visina 1.125, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.400, težina 165 kg
Deklarirano: snaga - 156 KS (115 kW) - 13.200 okr./min, max. okr. moment - 90 Nm pri 11.200 okr./min.
Spremnik goriva: 17 l

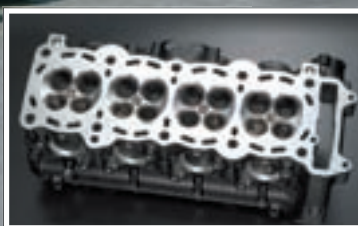
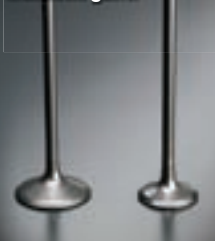
+ ciklistika, kočnice, udobnost

- nedostatak maksimalne snage i okretnog momenta, podešenje ovjesa, premalo promjena u odnosu na prethodnika

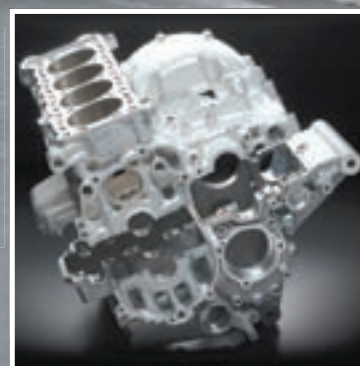


SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve) sustav ubrizgavanja goriva pospješuje punjenje cilindara gorivom te tako osigurava linearniji odziv na gas i veći okretni moment

Lagani ventili od titana imaju samo jednu oprugu, kako bi se smanjili mehanički gubici



Agregat novog GSX-R-a je u osnovi nepromijenjen, osim sitnih detalja u unutarnjoj strukturi motora, koji mu omogućavaju porast snage u niskim i srednjim okretajima

**Ljubav na drugi pogled**

Priznajemo da nas novi GSX-R 750 nije previše oduševio kad smo prvi put sjeli na njega. Možda smo previše očekivali od agregata koji je po svojim karakteristikama puno bliži motociklu od 600 nego od 1000 kubičnih centimetara. No, što duže smo ga vozili, Suzuki nam se sve više uvlačio pod kožu i polako nam otkrivao sve svoje tajne, da bismo se na kraju potpuno opustili i počeli na njemu uživati kao na rijetko kojem motociklu. Ugladeni rad agregata i ravnomjerno, čak nježno razvijanje snage omogućavaju opuštenu, a ipak gotovo nevjerovatno brzu vožnju i mnogim će vozačima omogućiti da njime izvode manevre kakve su do susreta s ovim motociklom smatrali nemogućima. S cijenom od 96.900 kn ovaj se model smjestio negdje na pola puta između modela GSX-R 600 (88.730 kn) i modela GSX-R 1000 (104.900 kn), a tu mu je realno i mjesto. No, kako je trenutačno još uvijek moguće na akciji kupiti prošlogodišnji model za još povoljnijih 89.840 kn, neki bi se kupci mogli odlučiti i na taj korak, budući da je ovogodišnja reinkarnacija zadržala veliki dio karaktera i tehničkih osobina prethodnika. U svakom slučaju, za koji se god model odlučili, ne možete pogriješiti. ■

Vanjski izgled je nov, no ispod oplata se nalazi agregat koji nam je poznat iz prethodne verzije

