

Suzuki

SFV 650

Gladius

Suzuki Gladius je motocikl namijenjen doista širokom spektru korisnika. Jednostavne i provjerene tehnologije te potpomognut

Mač

vrlo učinkovitom ciklistikom osvaja jednostavnošću vožnje, dok ga njegov elegantan i suvremeni dizajn čini privlačnim izborom za gotovo sve demografske skupine

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI

FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Vjerujemo da je Suzuki SV650 svima poznat kao naked jednostavne izvedbe koji - iako se ne odlikuje stelarnim performansama - nudi svojim korisnicima veliku praktičnost u svakodnevnoj uporabi, bilo da govorimo o jednostavnosti upravljanja ili o održavanju, koje je znatno jeftinije nego na mnogim prestižnijim modelima. SV650 je jedan od modela koji bismo bez previše razmišljanja ponudili svima koji ulaze u svijet motociklizma i traže prometalo na kojemu će na najlakši mogući način savladati sve čari vožnje na dva kotača. No, SV660 ima jedan problem: na tržištu se prvi put pojavio prije čak deset godina, davne 1999. godine. Od tada pa sve do danas motocikl je pretrpio brojna poboljšanja, koja su uključivala novi okvir, ispušni sustav, ubrizgavanje goriva umjesto rasplinjača na prvim modelima. No u osnovi je uvijek bio i ostao vjeran korijenima koje je tako duboko pustio prvi SV650.

Koliko god da je SV650 i nakon svih ovih godina pouzdan i dobar motocikl, činjenica od koje se nikako ne može pobjeći jest da je od njegova predstavljanja do danas prošlo čak deset godina, a motocikli su se u tom vremenskom razdoblju temeljito promijenili. Suzukijevo vodstvo sada se našlo pred dilemom: što učiniti s modelom koji i dalje postiže dobre prodajne rezultate, ali prestaje biti zanimljiv širokom spektru korisnika? S druge strane, nema pravog razloga da se povuče iz prodaje, jer konceptijski posve odgovara i novim modelima ove klase koje na tržište izbacuje konkurencija. Rješenje se našlo u novom modelu koji i dalje koristi većinu tehnoloških rješenja koja nudi i originalni SV 650, ali je dizajnom posve osvježen i moderan, a ciklistički čak i znatno unaprijeđen. I tako je 2009. svjetlost dana ugledao naš novi Suzuki SFV 650 Gladius.

Metroseksualni stil

Dok prelazimo pogledom preko obliha Gladiusovih linija teško je pronaći bilo kakvu poveznicu s originalnim SV-om 650. Gladius je zaobljeniji, dotjeraniji, suvremeniji, a živa kombinacija bijele i plave boje u kojoj je došao naš testni primjerak stavlja ga rame uz rame s nakedima srednje klase koje na tržištu nudi konkurencija. Počevši od prednjeg

C I J E N A
61.157 KN



britke oštrice



Novi Suzuki Gladius
testirali smo na
mađarskoj stazi
Hungaroring



Zbog vrlo dugačkih pipaka na osloncima za noge Gladiusom cete lako bacati iskre u malo jačim nagibima



svjetla jajastog oblika, iznad kojeg je smještena ploča s kontrolnim instrumentima, koja ujedno djeluje i kao svojevrsna minijaturna aerodinamička zaštita, preko elegantnih plastičnih zaštita hladnjaka, pa sve do stilski izvedenog ispušnog sustava, dodatno zaštićenog kromiranim oplata, Gladius jednostavno zrači svježinom. I umjesto glomaznog repa kakvoga nalazimo na SV-u, ovdje je sada puno suvremenije i 'mršavije' dizajnersko rješenje, a jednodjelno sjedalo savršeno upotpunjuje generalno oble linije motocikla.

Dakle, estetski gledano, Gladius nastoji ugoditi korisnicima koji žele suvremen motocikl upečat-

ljive pojave. S velikim izborom dostupnih boja svatko može naći nešto za sebe. Od plavo-bijelog modela kakav smo mi imali na testu, pa sve do potpuno crnog, namijenjenog onima koji baš ne žele upadljiv motocikl i više su mačo nastrojani, ali ipak žele prometalo koje ni po čemu ne djeluje zastrašujuće.

I doista, čim se sjedne za Gladiusov upravljač, odmah se kod vozača javlja dojam da je ovdje riječ o vrlo pitomom motociklu. Sjedalo je postavljeno na samo 785 mm od tla, što ga čini pristupačnim vozačima nižeg rasta, a nadalasve i ženama, jednoj od ciljanih skupina kojima je Gladius namijenjen.

Upravljač je postavljen tako da nalaže prirodno uspravan položaj sjedenja, no pritom ničime ne umara ni nakon velikog broja prijeđenih kilometara. Dijelom je to i zahvaljujući dobro ergonomski oblikovanom sjedalu, koje je, iako isprva djeluje tvrdo, zapravo vrlo udobno. I oslonci za noge postavljeni su na dobro odmjerenom udaljenosti od sjedala da omogućavaju prirodno skvrčeni položaj nogu, dok su istodobno dovoljno udaljeni od tla da vozač u oštrijim nagibima ne struže njima o asfalt. Zapravo, ovo potonje se i može dogoditi, ali samo zahvaljujući nepristojno dugim 'pipcima' koji su postavljeni na donji dio oslonaca za noge. Oni će početnicima poslužiti kao dobar pokazatelj nagiba motocikla, no čim se stekne malo više iskustva, mogli bi više smetati nego koristiti pri malo agresivnijoj vožnji. Što se pak suvozača tiče, i njemu su Suzukijevi inženjeri namijenili vrlo ugodnu vožnju bez previše stresa. Smješten je jednako uspravno kao i vozač, tek nešto poviše njega, a jednodjelno sjedalo nudi gotovo jednaku razinu udobnosti,



(1) Ploča s instrumentima jednostavne je izvedbe i vrlo je pregledna (2) Prekidaci na upravljaču su u klasičnom Suzukijevom stilu (3) Kočnice bi mogle biti i malo jače. Da bi se iz njih izvukao maksimum, uputno je kočiti i prednjom i zadnjom kočnicom

Iako je već dugu niz godina na tržištu, agregat poznat iz modela SV650 još uvijek nudi sasvim pristojne performanse

Zbog suvremenih linija i maštovitog izbora, Suzuki Gladius pravo je osvježenje u svijetu nakada srednje zapremine



dok su anatomski oblikovani rukohvati na repu savršeno dobro pozicionirani kako bi ponudili dobar oslonac.

Okret ključa kako bi se dao kontakt i instrument ploča pokazuje sve što vozaču stoji na raspolaganju. Ne može se podičiti gomilom informacija na kakve smo navikli kod velikih touring motocikala, ali ipak posjeduje apsolutno sve što je vozaču potrebno u vožnji, uz pokoju sitnicu koju nećete naći kod konkurencije, kao što je indikator odabranog stupnja prijenosa, sada prisutan na gotovo svim Suzukijevim motociklima. Instrument pločom dominira jednostavni i pregledni mjerac broja okretaja, u čijem su donjem desnom dijelu osim maloprije spomenutog indikatora odabranog stupnja prijenosa smješteni i indikatori temperature ulja i vode. S desne strane je displej na kojem se može očitati trenutna brzina, zajedno s mjeracem parcijalne i ukupne kilometraže, dok je na lijevoj strani instrument ploče niz kontrolnih lampica, od kojih je najvažnija ona koja pokazuje



Rešetkasti cjevasti okvir razvijen je posebno za ovaj model.

Stražnji kraj je miran i u oštroj vožnji



Iako je prvenstveno zamišljen za umjerenu vožnju, ni nešto agresivniji tempo Gladiusu nije stran

da je razina goriva u spremniku na rezervi. Poput ostatka motocikla i instrument ploča odiše elegancijom na kakvu zapravo nismo navikli kod motocikala ove klase.

Unutarnja ljepota

Moglo bi se zaključiti kako je najslabija točka novog Gladiusa njegovo srce, to jest pogonski agregat koji je već dugi niz godina na tržištu, no u Suzukiju su si dali truda i učinili ovaj sastavni dio motocikla još iskoristivijim nego što je to bio dosad. Provrt i hod dvocilindraša ostao je isti i iznosi 81 x 62,6 mm, što znači da je i radna zapremina ostala 645 kubičnih centimetara, baš kao i omjer kompresije, koji i dalje iznosi 11.5:1. No Gladius je pretrpio sitne izmjene na unutrašnjosti agregata, a one uključuju olakšanja na oprugama ventila, izmjene u obradi klipova, te korištenje iridij svjećica, istih kao na supersportskom modelu GSX-R 1000 K8. Nadalje, Gladius ima manji hladnjak, a i novi airbox je sada manjeg kapaciteta. No, najviše truda je uloženo u sustav ubrizgavanja, koji sada koristi brizgaljke s deset rupica, a sve u svrhu poboljšano sagorjevanja. Ukratko, prema riječima Suzukijevih tehničara, agregat je 10% učinkovitiji u odnosu na SV650. Dijelom je to zbog svih maloprije navedenih poboljšanja na njemu, no usudili bismo se primijetiti da je boljem odazivu na ručicu gasa djelomice potpomogao i skraćeni završni prijenos, pa tako Gladius ima stražnji lančanik za jedan zub veći nego što je to slučaj na SV-u.

Pritiskom na tipku elektropokretača motor se budi poznatim tihim brundanjem dobro znanog SV-a. Mekana spojka omogućava jednostavno ubacivanje u prvi stupanj prijenosa, lagani okret

ručice gasa i - Gladius je u pokretu. Već prvi prijedni metri govore da je motocikl izuzetno prijateljski nastrojen prema vozaču. Privikavanje na njegove vozne osobine gotovo nije potrebno, a već nakon prvog susreta s njim vozač ima osjećaj kao da je njime prešao tisuće kilometara i da ga poznaje u dušu. To je zato što su Suzukijevi inženjeri uspjeli provesti u djelo svoj naum da Gladiusa učine idealnim prometalom za početnike. U odnosu na običan SV 650, Gladius je duži, širi i viši, iako se zapravo radi o neznatnim razlikama. Tako, primjerice, međuosovinski razmak na Gladiusu iznosi 1.445 mm, dok je isti na SV-u pet milimetara kraći. Rekli bismo da najveća razlika leži u visini sjedala, koje je na SV-u visoko ravno 800 mm, dok je na Gladiusu 785 mm, što je znatno snizilo težište motocikla i učinilo ga lakšim za vožnju unatoč povećanoj ukupnoj težini, koja na Gladiusu iznosi 202 kg, dok je SV sa svojih 194 kg čak osam kilograma lakši.

Razlike pronalazimo i u ovjesu, pa tako prednja vilica marke Showa na Gladiusu ima hod 125 mm, što je za 5 mm manje nego na SV-u, dok je predtrag sa 102 povećan na 106 mm. Stražnji amortizer također umjesto 134 mm ovdje ima hod 130 mm. No, najveću razliku u voznim osobinama u odnosu na Suzukijev SV pronaći ćemo u okviru, koji je u Gladiusovom slučaju posve novoga dizajna i sastoji se od rešetkastih čeličnih cijevi, dok je dizajn stražnje vilice dobrim dijelom 'posuđen' od Bandita 650.

Za sve uzraste

Priznajemo da staza Hungaroring ne bi bio naš prvi odabir za testiranje jednoga takvog motocikla, no budući da nam je uvoznik za prezentaciju svoga novoga čeda odabrao upravo nju, tko smo

mi da se bunimo? Doduše, ukoliko zanemarimo činjenicu da se na toj mađarskoj stazi voze i utrke Formule 1 i realno sagledamo njezinu konfiguraciju, nije posve nelogično da se jedan ulični motocikl testira na njoj. Presvučena je asfaltom kakvoga ćemo naći na većini prometnica na kojima će se Gladius voziti, a ni njezini zavoji nisu ekstremno brzi, već baš naprotiv, sadrži dobro odmjerenu kombinaciju vrlo sporih i srednje brzih zavoja, što znači da vrlo dobro simulira uvjete kakve nalazimo u svakodnevicu. Ukoliko izuzmemo nadolazeći promet, naravno.

U prvim kilometrima provedenima na Gladiusu ne možemo se oteti osjećaju da je ovaj motocikl doista postigao baš sve što su njegovi tvorcami zamislili. Komande su mu ugodne i pouzdane, udobnost je na razini čak i višoj od očekivane, a intuitivnost kojom omogućava savladavanje zavoja zaista je uzorna. Jednom riječju, ovaj motocikl je vozan. Ulijeva povjerenje koje omogućava vozaču da se u potpunosti prepusti užicima vožnje, bez razmišljanja o tome kako će motocikl reagirati na neki njegov nagli pokret.

Živahan agregat razvija 72 KS pri 9.000 okr/min, što ne zvuči osobito impresivno, no s obzirom na ograničenja dvocilindričnoga V agregata zapravo i nije loše. No kada se otvori gas, stječe se dojam da snage ima i više nego što je to deklarirano i agregat vrlo živahno reagira na svaki pokret ručice gasa. Zanimljivo je da pritom Gladius ne pati od pretjeranih vibracija kakve bismo inače očekivali od dvocilindrične konfiguracije agregata. Čak naprotiv, one su prilično zatumljene, a da pritom nema karakterističnog zvuka, vozač vjerojatno ne bi ni znao da sjedi na dvocilindričnom motociklu. Ne osjeća se nikakva rupa u razvijanju snage i motor već od oko



Prednje svjetlo nepravilnog geometrijskog oblika i maska ploče s instrumentima donekle utječu na bolja aerodinamička svojstva



Stražnji rasvjetni sklop smješten je u gornjem dijelu nosača tablice



Dobro odmjeren položaj oslonaca za noge jamče pristojnu razinu udobnosti i za suputnika



Stražnja guma u dimenzijama 160/60-17 pruža sasvim pristojnu hvatljivost i dobro podnosi Gladusovu snagu



Ispušni sustav završava s desne strane motocikla, a za bolji estetski dojam brinu se kromirane oplaste



Anatomski oblikovan spremnik goriva može primiti 14,5 litara dragocjene tekućine

3.000 okretaja 'vuče' sasvim solidno, a ubrizgavanja je nježno i precizno koliko god to vozač želi. Užitak traje sve do otprilike 9.500 okretaja, kada je uputno promijeniti stupanj prijenosa ukoliko se želi maksimalno iskoristiti raspoloživo ubrzanje. No, ukoliko ste u tom trenutku duboko nagnuti u zavoj, Gladus se neće buniti ako ostanete u odabranom stupnju prijenosa i koju sekundu duže. Pa čak i ako uđete u 'crveno', limitator okretaja će se uključiti nježno, bez pretjeranih trzaja koji bi vas mogli previše uznemiriti. Prijenosni odnosi u mjenjaču odmjereni su tako da su prve tri brzine relativno kratke, što pruža sasvim solidna ubrzanja, dok su četvrta i peta brzina nešto duže, a šesta je prema našem mišljenju čak malo i preduga. S obzirom da se Gladus ne može pohvaliti osobitom zaštitom od vjetra, kraća šesta brzina pomogla bi mu u postizanju veće konačne brzine, ali i ovako se od ovog motocikla možete nadati krajnjoj brzini od nekih 215 km/h, ukoliko ćemo vjerovati podacima koje pokazuje digitalni displej.

Ako išta može nadmašiti izvrstan agregat koji ni nakon deset godina na tržištu ne pokazuje previše slabosti, to je onda svakako Gladusova ciklistika. Ugodan ovjes prilično je dobro odmjeren za upijanje rupa kojima obiluju prometnice, no čak ni na stazi nismo mu mogli naći previše zamjerki. Naravno, ukoliko uzmemo u obzir namjenu ovoga motocikla - jasno je da se od njega ne očekuje obaranje rekorda. U svakom slučaju, Gladus u zavoje ulazi posve prirodno i intuitivno i čim se vozač malo opusti, vrlo brzo će ga struganje nožnih oslonaca o asfalt upozoriti da je njegov nagib i veći nego što je on to mislio. Tek kada doista počnemo pretjerivati i naglo mijenjati smjer, prednja vilica pokazuje znake



Svjecice su iste kao na GSX-R-u 1000, model K8



Zahvaljujući izvrsnom sustavu ubrizgavanja, gas je moguće vrlo precizno dozirati

Suzuki Gladius ima sve predispozicije da postane hit. Još samo da mu cijena nije tako visoka



kolebanja i prednji kraj počinje protestirati laganim uvijanjem, dajući nam do znanja da smo blizu granice onoga što Gladius može ponuditi. No ako prednji kraj u pojedinim trenucima i djeluje nesigurno, ovdje ipak govorimo o vožnji stazom, dok vjerujemo da na običnoj cesti ovu karakteristiku ne bismo ni primijetili. Kada pak govorimo o stražnjem kraju motocikla, možemo primijetiti da na otvaranju gasa Gladius djeluje vrlo mirno, ciklistika se ne uznemirava pretjerano, a stražnji amortizer dobro podnosi i nagla ubrzanja, dok zbog relativno umjerene snage agregata stražnji kotač nije sklon proklizavanju.

Zapravo se jedina ozbiljna zamjerka koju bismo mogli uputiti Gladiusu odnosi na ponašanje motocikla prilikom kočenja. Sama snaga kočnica mogla bi biti i jača, no ukoliko se istodobno koriste i prednja i stražnja kočnica, Gladius se zaustavlja dovoljno dobro. Ali ukoliko tom prilikom vozač istodobno i naglo mijenja stupnjeve prijenosa u niže, zna se dogoditi da se stražnji kotač tu i tamo zablokira prilikom naglog otpuštanja ručice spojke. Za iskusne vozače to nije nikakav problem (uostalom, to i jest jedna od osnovnih karakteristika dvocilindričnih motocikala), no bojimo se da

bi manje iskusni vozači mogli loše reagirati na tu Gladiusovu karakteristiku.

Prikladno oružje

Gladius je svoje ime dobio po kratkom maču kakav su koristili rimski legionari u svojim brojnim osvajanjima staroga svijeta. To je bilo oružje koje je bilo vrlo učinkovito u bliskoj borbi i imalo je širok raspon primjene, a najvažnija osobina bila mu je da je njime bilo vrlo lako rukovati. Poput njega, i današnji Gladius može se pohvaliti sličnim osobinama. On nije usko specijaliziran motocikl, ali posjeduje nešto što bi ga moglo učiniti privlačnim velikom broju ljudi i prema našem skromnom mišljenju ispunjava cilj koji su pred sebe postavili njegovi tvorci. Lagan je za vožnju, što ga čini dobrim izborom za početnike, a istodobno zbog vrlo prijateljski nastrojene ciklistike nudi dovoljno zabave i iskusnijim vozačima. Živahan pogonski agregat nudi razumnu količinu snage i okretnog momenta, a s obzirom na njegovu dugogodišnju prisutnost na tržištu jasno je da neće patiti ni od kakvih dječjih bolesti. Zanimljiv izbor boja svakako je veliki dodatni plus za sve demografske skupine, a za svaku pohvalu je i doista besprijeorna završ-

na obrada. No, sve to dolazi s poprilično paprenom cijenom. To je zapravo jedina ozbiljna zamjerka koja nam pada na pamet kada ovaj motocikl usporedimo s konkurencijom. Za 61.157 kn, koliko je potrebno izdvojiti za Suzuki Gladius, kupac može birati između više mnogo jačih četverocilindričnih modela koje nudi konkurencija, a ukoliko baš želi ono što Gladius predstavlja - izvrstan motocikl za početnike - neće loše proći ni s Kawasakiem ER-6N, koji stoji 48.276 kn, što nije zane-mariva razlika. A ukoliko pak doista želite uštedjeti, Hyosung GT 650i dostupan je već za 42.550 kn. Iako ovaj potonji ne nudi kvalitetu završne obrade i voznih osobina kakve krasi Gladiusa, ipak koristi u osnovi isti pogonski agregat, a cijena mu je znatno primjerenija.



Stražnji amortizer pokazao se kao vrlo dobar u vožnji



Završni prijenos je kraći nego na modelu SV650, što Gladiusu daje dodatnu dozu živosti



Pogonski agregat je zahvaljujući poboljšanjima postao 10 % učinkovitiji

Iako možda tako ne djeluje, sjedalo suvozača zapravo je vrlo udobno



Ali ispod njega ćete naći malo mjesta za smještaj stvari



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični 90°V, četverotaktni

Promjer x hod: 81 x 62,6 mm

Obujam: 645 ccm

Odnos kompresije: 11,5:1

Razvod: dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru

Hlađenje: tekućinom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: elektronsko ubrizgavanje

Spojka: višestruke lamele u uljnoj kupci

Mjenjač: 6 brzina

Okvir: čelični cjevasti

Ovjes: klasična vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 125 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 130 mm

Gume: prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17

Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 290 mm i čeljusti s 2 klipeća, straga disk od 240 mm i čeljust s jednim klipećem

Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2130, visina sjedala 785, osovinski razmak 1.445, težina 202 kg

Deklarirano: snaga - 72 KS (52 kW)

- 9.000 okr/min, max. okr. moment

- 64 Nm pri 7.200 okr/min

Spremnik goriva: 14,5 l

+ okretnost, jednostavnost upravljanja, iskoristiv agregat, stil

- cijena, kočnice

