

Zlatna sredina

PIŠE:
TOMISLAV
BEŠENIĆ

FOTO:
ŽELJKO
PUŠČENIK

G SX-R 600 je oduvijek bio odličan motocikl koji je imao tu nesreću da nikada nije doživio slavu koju zaslužuje, jer nikad nije imao prilike izbiti u prvi plan. Prvo je morao živjeti u sjeni legendarnog modela GSX-R 750, a potom, kada su upravo pripadnici njegove vrste svojim performansama počeli proces istrebljenja klase 750 i kada je Suzukijev sportaš od tri četvrtine litre sve više postajao egzotikom i pitanjem prestiža, a sve manje komercijalni model, na scenu je izašao GSX-R 1000 i svu pozornost ljubitelja Suzukijevih sportaša skrenuo na sebe.

Da je GSX-R 600 ljudsko biće i da cijelog života mora živjeti u sjeni starije i snažnije braće, vjerojatno bi dosad razvio brojne komplekse i razočaran stalnim frustracijama odustao od borbe. Srećom, bez obzira na to što u svojim iracionalnim poimanjima svijeta koji nas okružuje često pristupamo motociklima kao živim bićima, oni još uvijek nemaju osjećaje, pa ne mogu imati ni psihološke probleme koji bi u njima uništili volju za životom.

Osim toga, klasa 600 je danas jedna od najpopularnijih u svijetu motociklizma, što znači da nema razloga za paniku i da i za Suzukijevu uzdanicu u toj klasi itekako postoji mjesto pod suncem.

Ovime bismo završili usporedbu s nekadašnjim i sadašnjim motociklima klase Superbike i priču sveli u okviru spomenute klase 600, u kojoj ovaj Suzuki mora voditi ravnopravnu i bespoštednu borbu, kako u skidanju stotinki na natjecateljskoj stazi, tako i po broju prodanih primjeraka. Više detalja o tome koliko se uspješno bori sa svojom konkurencijom možete pročitati već u ovom broju, na stranicama posvećenim usporednom testu klase Supersport, a mi ćemo ovdje kao uvod u tu temu spomenuti kako su stručnjaci iz Suzukija nabrusili svoju katanu za taj oštar boj na tržištu kamikaza klase 600. Recept je davno izumljen i dobro poznat: pokušati eliminirati ono što je na starom modelu bilo loše, a sve ono što je bilo dobro učinit još boljim.

Posao je naizgled jednostavan, no današnji sportski motocikli su po nekim svojim karakteristikama toliko blizu savršenstvu, da i najmanji pomak nabolje traži puno napora. Imaju oni i loših strana u kojima naizgled ima puno prostora za napredak, ali udoban smještaj vozača ili savršena zaštita od vjetra nemaju nikakve veze sa skidanjem sekundi na natjecateljskoj stazi, a upravo je to kriterij prema kojem se u ovoj klasi razlikuju dječaci od pravih muškaraca.

Dakle, premalo je manevarskog prostora da bi se mogla ostvariti revolucija, tako da je moguća samo evolucija. A novi GSX-R 600 je doista evoluirao u gotovo svakom pogledu.

Krenimo od pogonskog agregata, i to odmah od one najvažnije stvari: maksimalne snage. U tom

pogledu novi GSX-R sa svojih 125 KS broji 5 "konja" više od starog modela. Pokušajmo sada raščlaniti koji su se preduvjeti trebali ostvariti da bi tih novih 5 "konjića" ugledalo svjetlo dana. Zapremina je ostala ista, jednako kao i vrijednosti povrta i hoda, pa je lako naslutiti da je porast snage posljedica povećanog broja okretaja. I doista, GSX-R sada maksimalnu snagu razvija pri 13.500 okr/min, za razliku od svog prethodnika, kojem je krivulja snage počela poprimati silaznu putanju na 500 okretaja manje. 3,8% više snage pri 4,2% višim režimima vrtnje ne predstavlja idealan omjer, ali zvuči više nego pošteno. Takva nešto strmija krivulja snage sa sobom obično povlači i problem smanjenja vrijednosti okretnog momenta u nižim režimima vrtnje, no taj se nedostatak lako eliminirao ugradnjom mjenjača sa skraćenim prijenosnim omjerima.

Povećanje broja okretaja nije došlo samo od sebe i inženjeri su se morali dobro pomučiti kako bi iscijedili i zadnju kapljicu snage, tako da zaslužuju da nekoliko slijedećih redaka posvetimo njihovom trudu. Kako bismo se pritom držali nekog slijeda i kako nam ne bi promaknuo neki od detalja, redom ćemo proći kroz sva četiri takta, dakle kroz usis, kompresiju, ekspanziju i ispuh.

Što se usisa tiče, tu je Suzuki i do sada primjenjivao samo najmoderniju tehnologiju, tako da su se inženjeri više posvetili igri s podešavanjem postojećih rješenja, nego uvođenju novih elemenata u igru. Za ubrizgavanje goriva je i dalje zadužen SDTV sustav elektronskog ubrizgavanja goriva, koji se za svaki cilindar zasebno sastoji od dvostrukih leptirastih tijela i primarnih i sekundarnih brizgaljki. Prvim "leptirićem" dirigira vozač zakretanjem ručice gasa, dok je drugi "leptirić" zadužen za održavanje najpovoljnije brzine protoka zraka i on maše svojim krilima u ritmu kojeg određuju broj okretaja motora, izabrani stupanj prijenosa i položaj prvog leptira. Slična se priča ponavlja i s brizgaljkama. Dok su primarne brizgaljke stalno zaposlene, sekundarni red brizgaljki smješten ispod drugog leptirastog tijela aktivira se samo pri visokim okretajima i tako pri povećanim opterećenjima daje svoj obol razvijanju snage. Fino ispremišana smjesa goriva i zraka tada putuje u ci-

lindre kroz širom otvorene titanske usisne ventile promjera 27,2 mm, smještene pod kutom od 10.

Nakon što se ventili zatvore i sada nešto kompaktnije koljenasto vratilo počne gurati klip prema gore, započinje takt kompresije. Kompresijski i uljni klipni prsten presvučeni su krom-nitridom, koji u odnosu na klasičnu presvlaklu od kroma smanjuje trenje i potrošnju ulja, te povećava trajnost, a stupanj kompresije je ostao na razini 12,5:1, što je prosječna vrijednost u klasi. Kovani aluminijski klipovi sada su povezani s koljenastim vratilom putem novih i čvršćih klipnjača, a stjenke cilindra su presvučene primjenom od ranije poznate Suzukijeve SCSEM tehnologije.

Kao što nakon kiše uvijek slijedi sunce, tako i nakon kompresije uvijek slijedi ekspanzija, a kako



Manji, ljepši, snažniji i još ubojitiji, novi GSX-R 600 predstavlja očekivani pomak naprijed u odnosu na svog prethodnika. Po iskušanom receptu, u Suzukiju su u tijelo 600-tice pokušali nagurati što više duha prestižne 1000-ice, pa dobri rezultati jednostavno nisu mogli izostati

CIJENA
83.100 kn



bismo o tom taktu mogli nešto napisati, Suzukijevi su inženjeri povećali rupe za ventilaciju kojima su međusobno povezani svi cilindri, a koje služe za to da se zrak kojeg ispod sebe gura klip u silaznoj putanji lakše prebaci do susjednog cilindra, u kojem se klip kreće prema gore i stvara podtlak. Da pritom temperatura rashladne tekućine ne bi otišla u crveno, značajno je modificiran zaobljeni hladnjak, koji više nije pravokutnog oblika, već je poprimio oblik trapeza i osjetno je širi s gornje nego s donje strane.

Malo-pomalo, došli smo i do ispuha. Kada pod 12(nagnuti ispušni ventili promjera 22 mm otvore svoja vrata, sagorjeli plinovi pokušavaju što kraćim putem napustiti cilindar i ispušni sustav, kako bi mogli ponovo ugledati svjetlo dana. Za optima-

lan protok ispušnih plinova zadužen je novo konstruirani ispušni sustav, koji nije samo kompaktna, učinkovita i atraktivna, već uz to snižava težište i poboljšava aerodinamiku. Ispušni je lonac naguran između pogonskog agregata i stražnjeg kotača, a iz siluete motocikla istupa samo njegov završni dio, koji je izrađen po uzoru na MotoGP motocikle, ali je bitno manje bučan. Kako bi sve bilo u skladu s modernim trendovima i maksimalno optimizirano, u ispušni je sustav ugrađen još jedan leptirasti ventil, koji ovaj put regulira protok ispušnih plinova, a za kojeg u Suzukiju koriste skraćenicu SET. Kako smo već navikli, taj je ventil zatvoren pri niskim okretajima, kako bi se povećala elastičnost, a postupno se otvara kako okretaji rastu i tako omogućuje bolje performanse pri srednjim i visokim okretajima.

Sada, kada smo vam sve to nabrojali, vrijeme je da vam reknemo pokoju i o tome kako se pogonski agregat ponaša u praksi. Ako uzmemo u obzir kriterije koji vrijede za ovu klasu, onda moramo reći da novi Suzukijev agregat nije najsnažniji pripadnik svoje vrste, ali sasvim sigurno spada u red najkultiviranijih i najupotrebljivijih. Najveća su zadovoljstva rezervirana za visoke okretaje, no dojmama smo da se ovaj agregat sasvim dobro snalazi i na srednjim okretajima. Snaga polako raste s porastom brojem okretaja, a kako to i priliči pripadniku ove klase, svoj brutalni karakter dobro skriva sve dok se ne prijede magična oznaka od 10.000 okr/min.

Kako bi se sve dobrote poboljšanog pogonskog agregata mogle primjereno iskoristiti, bilo je potrebno i adekvatno unaprijediti ciklistiku.



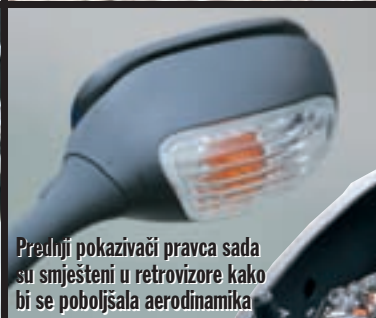
Ljepo oblikovani i pregledni instrumenti pružaju obilje informacija, uključujući i onu o stupnju prijenosa u kojem se trenutno nalazite



Možda nije atraktivan poput Yamahe R6, koja je ove godine zauzela sve naslovnice, ali obiluje mnogim kvalitetama zbog kojih će budući kupci ovog motocikla imati ugodan osjećaj da su prilikom kupnje pametno investirali svoj novac



Kočnice i stabilnost pri kočenju zaslužuju sve pohvale.



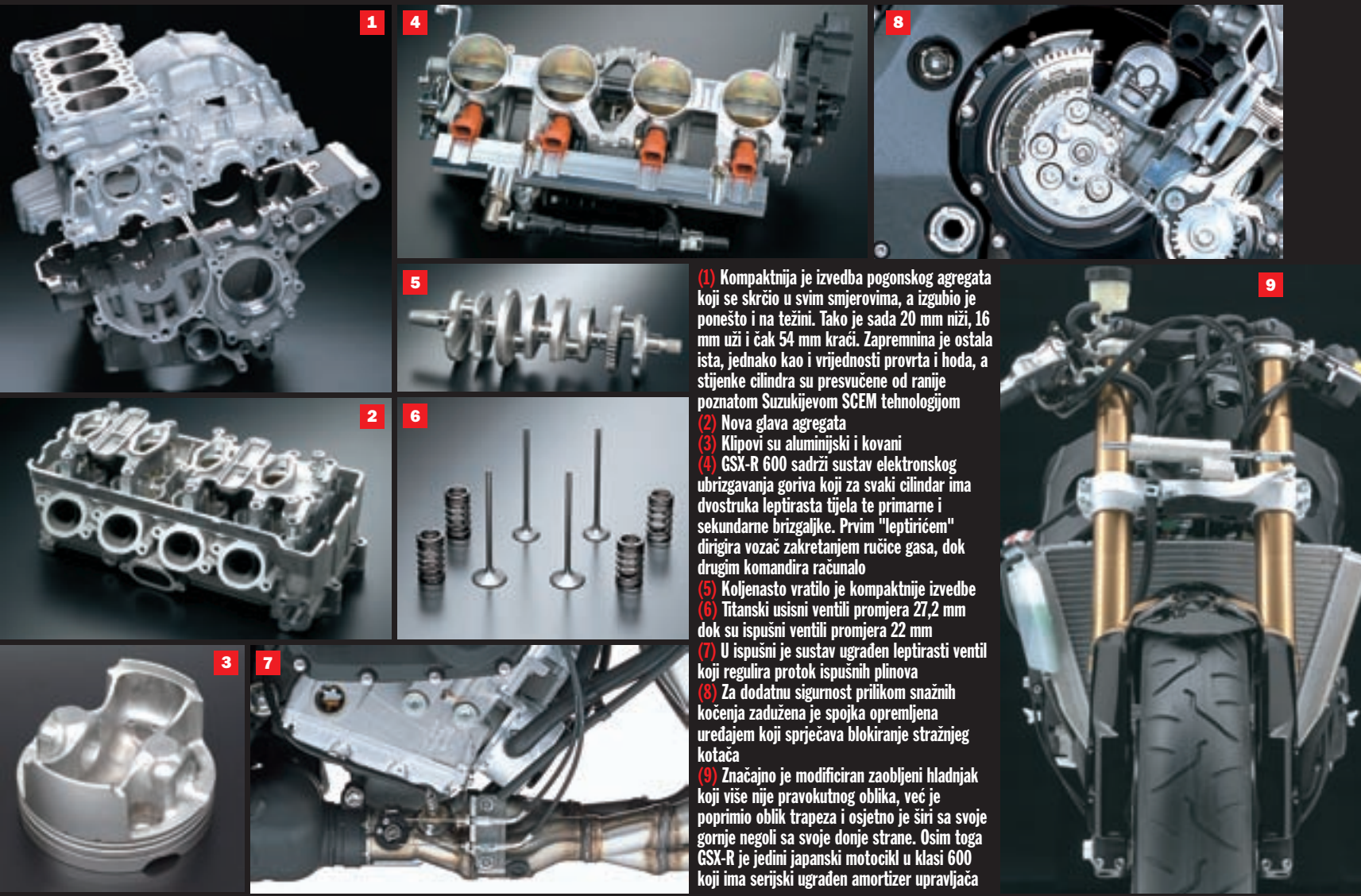
Pređnji pokazivači pravca sada su smješteni u retrovizore kako bi se poboljšala aerodinamika



je 35 mm duža od one na starom modelu, kako bi se poboljšale vozne osobine motocikla u zavoju i kako bi vozač u graničnim uvjetima dobio više povratnih informacija od svog motocikla. Produženje stražnje vilice je dobrim djelom omogućila i nešto kompaktnija izvedba pogonskog agregata, koji se skrčio u svim smjerovima, a izgubio je ponešto i na težini. Tako je sada 20 mm niži, 16 mm uži i čak 54 mm kraći. Pritom se uštedio i 1 kilogram težine, no čini se da je GSX-R 600 nakupio nešto "celulita" na drugim komponentama motocikla, jer je deklarirana suha težina od 161 kilograma jednaka onoj na prošlom modelu.

Novi aluminijski okvir djeluje osjetno masivniji i ima manje varova od starog, tako da treba vjerovati da je i osjetno čvršći. Osim toga, u manje-više isto tijelo ugrađuje se i agregat zapremine 750 ccm sa 156 KS, tako da ne postoji nikakva bojazan da okvir neće biti na visini zadatka. Na njega se sa stražnje strane nadovezuje i aluminijska vilica izrađena u die-cast tehnologiji, koja

Dakle, lagan, snažan i odvažan Suzuki je i više nego spreman uhvatiti se ukoštac s izazovima nat-



- (1) Kompaktnija je izvedba pogonskog agregata koji se skrčio u svim smjerovima, a izgubio je ponešto i na težini. Tako je sada 20 mm niži, 16 mm uži i čak 54 mm kraći. Zapremina je ostala ista, jednako kao i vrijednosti provrta i hoda, a stijenke cilindra su presvučene od ranije poznatom Suzukijevom SCEM tehnologijom
- (2) Nova glava agregata
- (3) Klipovi su aluminijski i kovani
- (4) GSX-R 600 sadrži sustav elektronskog ubrizgavanja goriva koji za svaki cilindar ima dvostruka leptirasta tijela te primarne i sekundarne brizgaljke. Prvim "leptirićem" dirigira vozač zakretanjem ručice gasa, dok drugim komandira računalo
- (5) Koljenasto vratilo je kompaktnije izvedbe
- (6) Titanski usisni ventili promjera 27,2 mm dok su ispušni ventili promjera 22 mm
- (7) U ispušni je sustav ugrađen leptirasti ventil koji regulira protok ispušnih plinova
- (8) Za dodatnu sigurnost prilikom snažnih kočenja zadužena je spojka opremljena uređajem koji sprječava blokiranje stražnjeg kotača
- (9) Značajno je modificiran zaobljeni hladnjak koji više nije pravokutnog oblika, već je poprmio oblik trapeza i osjetno je širi sa svoje gornje negoli sa svoje donje strane. Osim toga GSX-R je jedini japanski motocikl u klasi 600 koji ima serijski ugrađen amortizer upravljača

jecateljske staze. Po lakoci prebacivanja, stabilnosti u nagibu i spremnosti na "ispucavanje" iz zavoja motocikl doista zaslužuje samo pohvale. U granicama će se uvjetima cjelokupni ovjes nekome možda učiniti malo premekanim, ali zato su tu mnogobrojne mogućnosti podešavanja, koje dobrim dijelom spašavaju situaciju. Same kote ciklistike nisu bitno mijenjane, no vrijednost predtraga je porasla za 4 mm, a to je zajedno s nešto dužom vilicom rezultiralo međuosovinskim razmakom od 1.400 mm, što je najveća vrijednost u klasi. To bi u teoriji trebalo značiti da je žrtvovano nešto okretnosti na račun stabilnosti, no u stvarnosti novi GSX-R bilježi mali napredak i u jednom i u drugom pogledu. Prednja upside-down vilica marke Showa zadržala je promjer od 41 mm, ali je poboljšana iznutra, a jednako kao i novi stražnji monoamortizer omogućuje uobičajeno podešavanje predopterećenja, kompresije i povrata.

Prednji kraj je sada iznimno čvrst i pruža vozaču osjećaj povjerenja i u najvećim nagibima, dok stražnji kotač poslušno izvršava sve zadatke koje pred njega postavi vozač. Dobro usklađeni ovjes i kultivirani pogonski agregat čine jednu smislenu cjelinu i omogućuju brze prolaskе kroz zavoje bez neugodnih iznenađenja. Cijeli je motocikl izuzetno miran i stabilan, a kako je to uobičajeno kod modernih 600-tica, pri izlasku iz zavoja ručicu gasa možete odvrnuti vrlo rano, bez straha da će motocikl previše proširiti putanju na izlasku ili da će vas katalpitrirati iz sjedala. Tu će vam od pomoći biti i amortizer upravljača, koji sprječava trešnju pred-

njeg kotača prilikom snažnih ubrzanja i tako vozača lišava nepotrebnog stresa. GSX-R tu zaslužuje velike pohvale jer je jedini japanski motocikl iz te klase koji ima serijski ugrađen amortizer upravljača i tako svoje vlasnike lišava dodatnih izdataka za nabavku tog elementa, koji je već odavno postao prijeko potreban na takvim motoklimama.

I dok nas je prednji kraj impresionirao svojim karakteristikama u zavoju i na izlasku iz njega, još nas se više dojmio prilikom kočenja. Suzuki ima daleko najbolje kočnice u klasi, a prednji kraj ne pokazuje nikakve znakove popuštanja ni pri najjačim kočenjima i omogućuje da poluga prednje kočnice bude pritisnuta i duboko u zavoju, bez da se pritom proširuje putanja.



Dvostruko stražnje svijetlo i pokazivači smjera uklopljeni u rep motocikla predstavljaju varijaciju na već poznatu temu videnu kod modela GSX-R 1000



GSX-R 600 se lako baca u zavoj, a u nagibu je vrlo stabilan i miran

Za zaustavljanje se brinu dva prednja diska povećana za 10 mm, tako da sada imaju za tu klasu uobičajeni promjer od 310 mm, a radijalnu pumpu i radijalne kočione čeljusti je imao i stari model. Ono što stari model nije imao je protublokirajući uređaj na spojci, koji prilikom snažnih kočenja motorom omogućuje lamelama spojke da proklize u kritičnom trenutku i tako spriječe opasno blokiranje stražnjeg kotača.

Što se tiče kratko proračunatog mjenjača, tu ne bismo imali ozbiljnijih primjedbi da nam nije ponekad zapinjao prilikom pokušaja mijenjanja brzina prema gore. Možda je to bio samo 'feler' na našem testom motociklu, no što je - tu je. Kad već govorimo o mijenjanju brzina, spomenimo da se poluga mjenjača može podešavati, kako bi uvijek bila na pravilnoj udaljenosti od oslonaca za noge, koji se mogu podešavati u tri visine.

Ono po čemu se Suzuki podosta razlikuje od konkurencije je visina sjedala, koja je spuštена za 15 mm u odnosu na stari model i zaustavila se na oznaci 810 mm. Sjedalo je i dalje mekano kao i na starom modelu, a zbog njegova položaja kod Suzu-

kija vozač ima nešto izraženiji osjećaj da sjedi u motociklu, a ne na motociklu. To se možda neće svima sviđati na natjecateljskoj stazi, ali se povoljno odražava na udobnost prilikom duže vožnje običnim prometnicama.

Ostali smo vam dužni pokoju riječ o dizajnu, no dovoljno je samo reći da je lijep koliko je brz. Ipak, kako ne bi ispalo da smo previše škrti na riječima, spomenut ćemo da, kao i obično, snažno podsjeća na model GSX-R 1000, iako ima dovoljno svojih crta prema kojima ćete ga lako moći razlikovati od najvećeg brata. Ostale stilske odrednice možete prepoznati i sami uz pomoć fotografija, a mi ćemo još samo spomenuti da je zahvaljujući smanjenju poprečnog presjeka i poboljšanju koeficijenta otpora zraka aerodinamika sada bolja za 5%.

I dok je Suzuki u svojoj klasi lako prepoznatljiv i dovoljno originalan, stvari su puno složenije kod vizualne usporedbe sa GSX-R-om 750. Teško će ih na prvi pogled međusobno moći razlikovati i dobri poznavatelji motocikala, a da o osobama slabijeg vida i daltonistima i ne govorimo, jer se ta dva motocikla izvana mogu razlikovati tek po naljepnici koja opisuje zapreminu i po rasporedu boja.

Glede instrument ploče, reći ćemo samo da u potpunosti odražava sportski duh ovog motocikla. Uz to što je pregledna i skladno oblikovana, sadrži i mnoštvo korisnih informacija, uključujući i onu o tome u kojem se stupnju prijenosa nalazite.

Ukupno gledajući, Suzuki GSX-R 600 je bolji nego ikad. Cijenom od 83.100 kn nalazi se točno na pola puta između Yamahe R6 i Kawasaki ZX-6R, a u zlatnu sredinu spada i po nekim drugim karakteristikama. Stoga predstavlja dobar izbor za sve one koji žele polivalentan sportski motocikl koji će im moći poslužiti u svim prilikama, kako za vikend jurnjave, tako i u svakodnevnoj vožnji. Najbolje od sebe ipak daje na natjecateljskoj stazi, a to je sasvim u skladu s motom cjelokupne GSX-R obitelji: Own The Racetrack. ■



TEHNIČKI PODACI

| |
|--|
| Motor: četiri cilindra, četverotaktni |
| Promjer x hod: 67 x 42,5 mm |
| Obujam: 599 ccm |
| Odnos kompresije: 12,5:1 |
| Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru |
| Hlađenje: tekućinom |
| Paljenje: elektronsko |
| Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 40 mm |
| Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci |
| Mjenjač: 6 brzina |
| Okvir: aluminijски |
| Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 130 mm |
| Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17 |
| Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 310 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s jednim klipićem |
| Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.040, širina 71, visina sjedala 810, međuosovinski razmak 1.400, težina 161 kg, |
| Deklarirano: snaga - 125 KS (92 kW) - 13.500 okr/min, max. okr. moment - 7,3 kgm (72 Nm) pri 11.500 okr/min |
| Spremnik goriva: 16,5 l |

+ kočnice, stabilnost, oprema, kultiviranost, pogonski agregat

- mjenjač ponekad zapinje, smještaj suvozača, elastičnost

IZMJERENI PODACI

Maksimalna brzina: 253,4 km/h
Težina s tekućinama:
 190 kg (sprijeda 98 kg, straga 92 kg)

| Izmjereno | Snaga (ks-okr) | Okr. moment (kgm-okr) |
|-------------|----------------|-----------------------|
| Na kotaču | 105,95-13.500 | 5,94-11.250 |
| Na radilici | 116,13-13.500 | 6,51-11.250 |

UBRZANJE

| Pređeni metri | Vrijeme (sec) | Brzina (km/h) |
|---------------|---------------|---------------|
| 100 | 4,49 | 136 |
| 200 | 7,24 | 174 |
| 300 | 9,18 | 195 |
| 400 | 10,96 | 210 |