

CIJENA
68.700 kn

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični V2, četverotaktni
Promjer x hod: 98 x 66 mm
Obujam: 996 ccm
Odnos kompresije: 11,3:1
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupki
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: aluminijske grede četvrtastog profila
Opjese: naprijed klasična vilica s cijevima promjera 46 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 130 mm
Gume: prednja 120/70-17, stra_nja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki plivajući disk promjera 310 mm i kočione čeljusti sa 4 klipca, straga disk od 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.130, širina 745, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.430, težina 189 kg
Deklarirano: snaga - 120 ks (88 kW) - 9.000 okr/min, max. okr. moment - 10,4 kgm (102 Nm) pri 7.200 okr/min
Spremnik goriva: 17 l

+ Atraktivan izgled, provjereni agregat, kočnice, stabilnost na visokim brzinama, cijena, oprema

- Položaj za upravljačem, udobnost, neusklađeni odnosi mjenjača



1. Pregledna i funkcionalna instrument ploča. Jedino što nedostaje je indikator količine goriva.

2. Akrapovičevi ispušni topovi daju motociklu dodatnih pet konjskih snaga i zvukom pojačavaju doživljaj u vožnji.



Zbog pomalo čudno postavljenog upravljača ruke se jako opterećuju.



A tko ne voli poklone?

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI
FOTO: MARKO GUZINA

Ako smo o Suzukiju SV 1000 S već detaljnije pisali u 45. broju Motopulsa, sada imamo razlog više. Naime, novost je da je motocikl sada na akciji i može se dobiti za 68.700 kn, a kod pojedinih dilera za tu cijenu se kupcu još nudi 500 eura popusta u vrijednosti ostale robe iz ponude. Naime, na vaš izbor možete dobiti puni oklop s popisa originalne dodatne opreme ili popust na ispušne topove marke Akrapovič kojima je puna cijena 7.000 kn. Dakle, ili jedno ili drugo, nikako oboje. No, mi smo na našem testnom motociklu imali oboje. Uz motocikl se svakako dobiju i serijski ispušni sustav ili originalna «špica» ukoliko je riječ o oklopu.

Sjedajući na motocikl, vraćamo se u prošlost i prisjećamo se starog testa iz 2003. godine. Za upravljačem nam i dalje najprije upada u oči stilizirano izvedena instrument ploča kojom dominira veliki broj broja okretaja postavljen na sredinu. Oko njega su postavljene kontrolne lampice, a ispod je displej sa svim potrebnim podacima. Nedostaje samo indikator količine goriva, kojega bismo očekivali na jednom polu-touring motociklu, no možda i to djelomično doprinosi njegovom sportskom ruhu.

Baš kao i prije 3 godine, iznova nas je iznenadio upravljač koji, iako širok i postavljen relativno visoko, ipak malo previše opterećuje ruke zbog nagiba ručica prema dolje i unutra. Stoga nam je udobnije sjediti na seriji GSX-R, iako je sjedalo postavljeno nisko u odnosu na upravljač. Možda je to vrlo subjektivno mišljenje, no mi se ne možemo oteći tom dojmu. Položaj je mješavina raznih stilova; nije pretjerano turistički, a nije ni osobito sportski, pa je potrebno određeno vrijeme prilagodbe.

Sjedalo suvozača odvojeno je i povišeno, gotovo kao na sportskom motociklu. To znači da suvozač ne može računati na beskrajnu udobnost na dužim putovanjima, ali će imati odličan položaj pri sportskoj vožnji. I ovoga puta moramo pohvaliti vrlo dobru zaštitu od vjetrova. Uz nisko postavljeno sjedalo i veliki vjetrobran vozači malo nižeg rasta mogu i pri najvećim brzinama sjediti gotovo uspravno, dok se oni malo viši moraju tek neznatno pogrbiti.

Provjereni agregat

Ispod oklopa krije se već opjevani Suzukijev dvocilindrični agregat zapremine jedne litre, koji vuče korjene iz modela TL. U osnovnoj verziji motor razvija 120 konjskih snaga, a Akrapovičevi ispušni topovi, koji se nude kao opcija, daju mu još dodatnih pet konjskih snaga. Motor spremno povlači od nule i snagu razvija vrlo linearno i snažno, ne pokazujući pritom nikakvu neobuzdanost. Svojka je također

mekana i precizna, tako da je motocikl prilično upotrebljiv i u gradskoj gužvi. Nekima se raspored brzina može činiti čudnim jer su prve tri brzine relativno kratke, dok su četvrta, peta i šesta nerazmjerno dugačke, pa vozač ima dojam kao da vozi dva motocikla. U prva tri prijenosna odnosa to je živahni borac koji spremno reagira na sve što se od njega traži, dok u zadnje tri brzine imamo osjećaj kao da se motocikl nekako «umorio», što prilikom oštrije vožnje zahtijeva češći rad mjenjačem, pomalo nesvojstven dvocilindrašu zapremine tisuću kubičnih centimetara. No, odličan karakter agregata sve ispravlja, pa će svaki vozač uživati u pulsiranju «big twin»-a iz Suzukija. Ono što oduševljava je veliki okretni moment na srednjim okretajima.

Sportski čvrst ovjes

U vožnji se SV ponaša neutralno i sigurno do određene granice. Naime, ovjes je serijski namješten vrlo tvrdo, čak nam djeluje tvrđe nego na Suzukijevim sportskim motociklima. No njegove komponente ipak nisu na razini sportskih jurilica iz serije GSX-R. Motocikl spremno prati željenu putanju dok ne naiđe na neravnine kojima hrvatske ceste obiluju, a onda se iznenadno uznemiri. Kako su prednja vilica i stražnji amortizer podesivi po svim parametrima, ovjes se donekle može prilagoditi željama i potrebama vozača. Kada se to jednom uskladi, motocikl nudi solidna vozna svojstva, a najviše mu odgovaraju dugi i

Oklopljenog i opremljenog Akrapovičevim bolt-on auspusima, Suzukijevog sport-tourera SV 1000 S lako bismo mogli zamijeniti za nekog supersportaša. Kako se SV 1000 S i do sada odlikovao najagresivnijim izgledom u klasi sportskih tourera, sada je taj izgled još naglašeniji dodatnom opremom. S tehničkog aspekta nije se mijenjao, ali sada nas je privukla njegova cijena i dodatni pokloni distributera.



Pojačana doza agresivnosti postignuta punim oklopom. Neupućeni bi ga lako mogli zamijeniti za nekog supersportaša.

brzi zavoji u kojima se pokazao u najboljem svjetlu. To se odnosi samo na oštru sportsku vožnju, dok u bezbrižnim krivudanjima djeluje briljantno. Za dodatnu sigurnost vozača brine se i amortizer upravljača koji je u standardnoj opremi.

Kočnice su na visini zadatka. Prednji dvostruki disk od 310 mm i stražnji od 220 mm savršeno su usklađeni i spremno i snažno zaustavljaju motocikl. Jedino kod odlučnijeg kočenja u nagibu motocikl ima tendenciju ispravljanja, pa je to još jedna stvar koju treba imati na umu kod oštrije vožnje. Kočnice nikad ne blokiraju nenadano, niti pri hladnijem vremenu kakvo je pratilo naša testiranja.

Sve u svemu, SV 1000 S je višenamjenski motocikl s umjerenom dozom sportskog duha. S trenutačnom akcijskom cijenom od 68.700 kn doista je pristupačan i dodatno je dobio na atraktivnosti. Možda ne nudi najbolje iz oba svijeta koja pokušava spojiti, sportskog i touring, ali daje sasvim solidan kompromis. ■