

[Suzuki GSX-R 600]



Ako je na Suzukiju ista konstantno iz generacije u generaciju, onda je to logotip

Dok jurimo obrnutim smjerom nedavno obnovljene staze Misano Adriatico i kazaljka obrtomjera se nezadrživo penje do visokih 16.000 okretaja, ne možemo se oteti dojmu da se nalazimo na dobro poznatom terenu. Novi Suzuki GSX-R 600 zadržao je istu udobnu ergonomiju i lakoću upravljanja, dok su agregat i aerodinamika rafinirani s ciljem postizanja što boljih performansi

Facelift sa stilom



CIJENA
88.730 KN

Porast okretnog momenta u srednjim okretajima je jasno primjetan

PIŠU: BORIS PUŠČENIK I KREŠIMIR PRAŠNIČKI

Poboljšana aerodinamika i agregat

MISANO ADRIATICO - Nije lako dobar motocikl učiniti još boljim. Dobitna formula je nešto do čega se ne dolazi lako i kada se jednom pronade, potrebna je velika hrabrost za traženje nekih novih rješenja, koja će određeni proizvođač učiniti boljim, iako radikalno drukčijim. U ovom motociklističkom svijetu, u kojemu novi modeli izlaze na tržište brže nego što političari mijenjaju stavove, sve smo češće svjedoci upravo takvih poteza kojima proizvođači zbog gladi kupaca za promjenama napuštaju uspješnu koncepciju i drastičnim promjenama na ciklistici i aerodinamici od uspješnog modela naprave neuspješnog nasljednika. Srećom, razvojni tim koji stoji iza novog Suzukija GSX-R 600 nije upao u tu zamku. Suzuki do laskavog naslova prvaka klase ne pokušava doći radikalnim promjenama, već ide s dobro prokušanom formulom, koja je i dosad izvrstan ukupni paket učinila još boljim.

Naime, vanjskim izgledom je novi Suzuki značajno drukčiji od svog prethodnika i time se uvelike udovoljilo onom dijelu kupaca koji su gladni promjena. S druge strane, dosadašnji model je u pogledu agregata i voznih osobina bio prilično dobra cjelina, pa se nije htjelo previše zadirati u taj uspješni dio formule s početka teksta. No, iako su promjene na agregatu i ciklistici puno suptilnije od onih na aerodinamici, njihov je popis podugačak, a srž razvojnog koncepta bilo je jednostavno poboljšanje ukupnih, već ionako dobrih performansi. Dodamo li tome i dvije tehničke novotarije preuzete s GSX-R-a 1000 - novi elektronski amortizer upravljača i Suzukijev SDMS sustav koji omogućava odabir jedne od tri ponudene mape rada motora - dobili smo prilično uspješnu evoluciju prošlogodišnjeg modela.

Iako je u osnovi zadržao aerodinamičke crte prethodnika, osobito gledano s boka, cjelokupni motocikl sada djeluje nekako skladnije, a uz to je i kompaktniji. Najprimjetnije promjene doživio je prednji kraj, kojim sada dominira prednje svjetlo sastavljeno iz tri dijela i koji sada podsjeća na neku pticu grabežljivicu u brišućem letu. Rekli bismo, napokon nešto novoga. Središnji 'far' ima funkciju oborenog svjetla, dok je dugo svjetlo povjereno farovima s lijeve i desne strane. Ovo rješenje je, osim vizualne promjene i dobivanja veće osvijetljene površine noću, omogućilo promjenu smještaja usisnika za zrak, koji više nisu razdvojeni kao na prethodnom modelu, već su smješteni što je moguće bliže nosu, gdje je frontalni pritisak vjetra najveći, što automatski jamči bolje upuhivanje zraka, a time i veću snagu agregata. Osim tih najprimjetnijih promjena dosta je vremena posvećeno oblikovanju prednje maske, kako bi se postigla što bolja aerodinamička zaštita. Suzuki GSX-R 600 je i do sada bio motocikl s vodećom zaštitom od vjetra u klasi, a s novim modelom je ta hvale vrijedna osobina postala još upečatljivija. Tako je sada prednja maska nešto šira u području oko ručica upravljača, što smanjuje vrtloženje zraka, a uži donji dio oplata smanjuje frontalnu siluetu motocikala.

Rep nove Suzukijeve 600-tice je tanji i kompaktniji, što sada stražnji kraj motocikla čini još mršavijim. Zamijenite li još pritom sjedalo suvozača plastičnim poklopcem repa, doživljaj je potpun, a jedino što uspijeva pokvariti novi izgled šestice je poveliki top ispušnog sustava, sada veoma nalik onome sa Suzukija GSX-R 1000 iz 2005. godine. No, iako će neki reći da je to estetski korak unatrag u odnosu na prethodni model, u Hamamatsuu su se odlučili za to rješenje kako bi povećali okretni moment na srednjim okretajima, ali i zadovoljili sve važeće norme.

Suzuki već tradicionalno ima najbolju aerodinamičku zaštitu u klasi



Diskovi su zadržali promjer 310 mm, no njihova je debljina stanjena sa 5,5 na 5 mm



Usisnici za zrak sada su smješteni puno bliže samoj sredini nosa motocikla, gdje je strujanje zraka najjače



Novi rep je kompaktniji i tanji, a promjene su doživjela i stop svjetla



◀ Ovjes se nije mijenjao, no promijenjene su postavke amortizera



▲ Tri ponudena moda SDMS sustava biraju se putem prekidača smještenog na desnoj ručici upravljača



▲ Jednostavni i praktični instrumenti gotovo su u potpunosti preuzeti s prošloga modela. Razlika je tek u boji pozadine mjeraca broja okretaja i indikator odabranog moda rada motora

Zapravo, povećanje okretnog momenta bila je zvijezda vodilja Suzukijevih inženjera prilikom razvijanja novoga GSX-R-a 600, a pritom se pazilo da se ne žrtvuje maksimalna snaga, tako da je ona ostala gotovo ista kao i na dosadašnjem modelu. Agregat je stoga zadržao zapreminu od 599 ccm, kao i vrijednosti provrta i hoda 67,0 mm x 42,5mm, no zato je stupanj kompresije povećan sa 12,5:1 na 12,8:1, što se postiglo modifikiranjem komore za sagorijevanje. Nadalje, radilo se na smanjenju gubitka mehaničke snage ugradnjom većih ventilacijskih rupa na stjenkama cilindara s dosadašnjih 39 na 41 mm.

Usto, ugradnjom novih dvostrukih brizgaljki goriva u kombinaciji sa SDTV-om, Suzukijevim dvostrukim sustavom leptirastih tijela, postigla se bolja atomizacija goriva. U prijevodu to znači da primarne brizgaljke sada imaju osam manjih rupa umjesto četiri na dosadašnjem modelu, što poboljšava atomizaciju goriva i ujedno smanjuje emisije ispušnih plinova. Primarne brizgaljke smještene su bliže usisnom kanalu i stalno su u funkciji, dok se sekundarne brizgaljke uključuju na visokim okretajima i pomažu motoru da postigne veću snagu. Leptirasta tijela također su redizajnirana kako bi se postigla što preciznija transfor-



Suzukijev ovjes serijski je bio podešen za vozača teškog 70 do 75 kg. S obzirom na naše tjelesne proporcije, morali smo napraviti neke preinake da bismo iz njega izvukli najviše

Nek' se vidi raskoš. Paleta
maslovitih i atraktivnih boja
za novi Suzuki GSX R 600

>>>



macija zraka. Tako je sada svako leptirasto tijelo zadržalo isti promjer na ulazu, no promjer na izlazu je smanjen s 40 na 36,5 mm.

Promijenjen je profil bregastih osovin, bregovi se sada dižu 8,2 mm umjesto dosadašnjih 8,6 mm, što omogućava postizanje veće snage u srednjim režimima rada i smanjenje gubitaka distribucije. Spomenimo još i zatezač lanca bregastih osovin, koji je sada automatski i hidraulički, što omogućava tiši rad, a i smanjuje mehaničke gubitke.

Daljnje promjene uključuju iridijumske svjećice, koje su zajedno s modificiranim komorom za sagorijevanje uvjetovale i modificirani oblik klipova.

Boljim ukupnim performansama pomaže i novi ECM (Electronic Control Module), koji sada sadrži 1024 kb memorije za razliku od dosadašnjih 324

kb. Ta nadogradnja bila je potrebna za upravljanje dodatnim elektronskim funkcijama kao što su S-DMS.

Za kraj opisa tehničkih promjena na samom agregatu spomenimo i poboljšanu kliznu spojku, koja nudi bolji osjećaj pri agresivnom mijenjanju stupnjeva prijenosa u niže.

Prepoznatljiva ciklistika

I dok su aerodinamika i pogonski agregat doživjeli određene promjene usmjerene prema poboljšanju ukupnih performansi, ciklistika i ovjes ostali su gotovo isti, iako i u ovom segmentu primjećujemo sitna poboljšanja. Prije svega tu mislimo na novi dizajn kotača, koji sada ima kose krakove za razliku od prijašnjih ravnih. A budući da su i lak-

ši od onih na modelu iz 2007. (prednji kotač je lakši za 180 grama, a stražnji za 250), to dodatno pospješuje upravljivost motocikla.

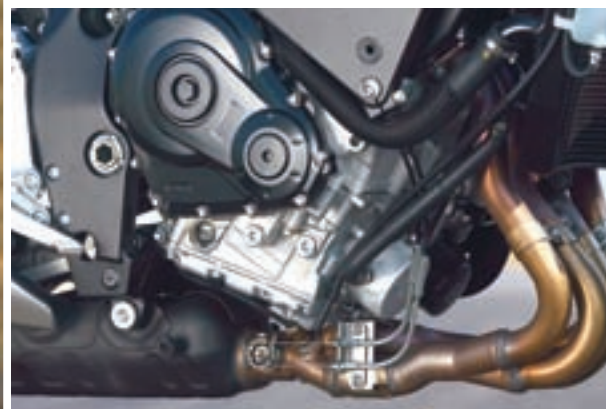
Showa amortizeri ostali su isti kao na prethodniku, no njihove osnovne postavke su izmijenjene. To znači da ćemo na GSX-R-u 600 i dalje nalaziti potpuno podesivu prednju vilicu promjera 41 mm i hoda 120 mm, dok će se straga i dalje nalaziti također potpuno podesivi monoamortizer hoda 130 mm.

Međuosovinski razmak ostao je na 1.400 mm, ali su se neznatno promijenile vrijednosti kuta upravljača i predtraga. Tako sada kut upravljača iznosi 23,45°, za razliku od dosadašnjih 23,8°, dok se vrijednost predtraga smanjila za jedan milimetar i sada iznosi 97 mm.

U usporedbi s nekim drugim
predstavnicima klase,
Suzukijev rep djeluje masivno



Razlike između novog i starog modela su najprimjetnije ako se motocikl gleda srijeda



Amortizer upravljača sada je elektronski, a to je rješenje preneseno s prošlogodišnjeg GSX-R-a 1000



Možda najveće promjene doživjela je kočiona grupa, pa tako sada na novom GSX-R-u nalazimo tanje diskove i kočiona crijeva. Promjer diskova je ostao 310 mm, no njihova debljina je smanjena sa 5,5 na 5 mm. Promijenjena je i radialna pumpa marke Tokico, tj. njezin promjer je smanjen sa 19,5 na 17,46 mm. Straga ništa novoga, osim tanjeg diska za 0,5 mm. Uz sve te promjene i uštede na težini pomislili biste da je i ukupna težina novog Suzukija manja, no nažalost nije tako. Najvjerojatnije zbog znatno većeg ispušnog sustava, nova generacija GSX-R-a nam se udebljala za puna četiri kilograma i sada iznosi 165 kg.

Novi ispušni sustav znatno je utišao Suzukija. Serijske gume Bridgestone BT016 M jednostavno su nas oduševile svojom hvatljivošću



Iako u izmjenama smjera nije munjevit kao neki drugi predstavnici klase 600, jednostavno oduševjava stabilnošću u zavoju



▲ Ispušni sustav dizajniran je s namjerom povećanja snage u niskim i srednjim okretajima ▲ Natjecatelji će cijeniti čimjenu što bez ikakvih problema mogu okrenuti mjenjač

U vožnji kao stari prijatelj

Čim sjednete za upravljač novog Suzukija, uvidite da se nalazite na dobro poznatom terenu. Zapravo biste ga veoma lako mogli zamijeniti s prethodnikom da nema neznatno redizajnirane instrument ploče, koja sada na brojaču okretaja ima tamnu pozadinu umjesto dosadašnje bijele. Jedina druga razlika je indikator odabranog moda rada motora, koji se nalazi uz pokazivač odabranog stupnja prijenosa, baš kao na modelu GSX-R 1000. Kad smo kod toga, spomenimo da smo na GSX-R-u 1000 i vidjeli neku praktičnu primjenu tog sustava, ali na slabijoj 600-ici mod C može koristiti početnicima ili ako želite nekom posuditi motor, dok je mod B zamišljen kao neka zlatna sredina, no zapravo je u praksi nepotreban jer je i u najjačem A modu kontrola gasa besprijeekorna. Modovi se pritom mogu mijenjati samo u stanju mirovanja.

No kako je vrijeme koje smo imali za upoznavanje sa Suzukijem bilo ograničeno, a uvjeti za vožnju na prekrasnoj i nedavno obnovljenoj stazi Misano idealni, odlučili smo prebaciti našeg "Gixxera" u A mod i izvući iz njega maksimum performansi.

Kao što smo već rekli, položaj sjedenja je identičan prošlogodišnjem modelu, a to znači da vozač sjedi duboko u motociklu (za današnje pojmove),

s blago podignutim i zatvorenim upravljačem. Ako se za ijedan sportski motocikl može reći da je udoban za vožnju, onda je to Suzuki. Doduše, za vožnju stazom mi bismo ipak malo raširili upravljač, a i spustili bismo poluge kočnice i spojke, prije svega radi manjeg zamora ruku, kako ne bismo morali stalno jako otvarati šaku.

Visina sjedala od 810 mm od poda najniža je u klasi, što daje vrlo dobar osjećaj za stražnju gumu u zavojima, a vozaču omogućava da se vrlo uspješno sakrije ispod vjetrobrana, te tako postigne bolje aerodinamičke vrijednosti. Osim toga, na ovogodišnjem modelu je sjedalo mnogo uže, omogućavajući time brže prebacivanje iz jednog nagiba u drugi. Spomenimo još i da Suzuki posjeduje mogućnost podešavanja visine oslonaca za noge, što dosad nije ponudio nijedan drugi sportski motocikl klase 600.

Na otvaranju gasa primjećuje se dodatna snaga u niskim i srednjim okretajima, što omogućava za ovu klasu prilično snažne izlaske iz zavoja. Pritom

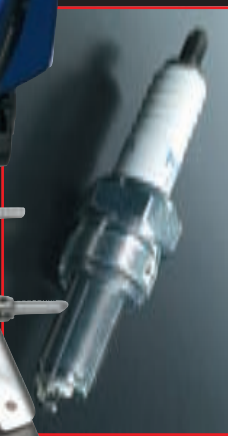
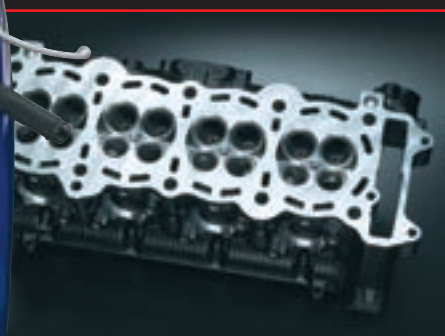
agregat radi prilično ugladeno i ubrzava linearno sve do nekih 15.000 okretaja, kada je u višim stupnjevima prijenosa poželjno promijeniti brzinu jer navala snage polako počinje opadati i gubi se na ubrzanju. Ovdje možemo spomenuti i sam zvuk agregata, koji je zbog povećanog ispušnog sustava mnogo tiši i predstavlja korak unatrag u odnosu na prošlu generaciju, a o gromoglasnom vrištećem zvuku iz Yamahe R6 da i ne govorimo. Iako to nikako ne utječe na same performanse, donekle umanjuje 'gušt', ali što je -tu je.

Sama snaga i njezino razvijanje više nego zadovoljavaju kada se ubrzava iz mjesta, no za neke zavojne staze u Misano poželjeli smo bolje određene prijenosne odnose u mjenjaču. Naime, razmak između druge i treće brzine je malo prevelik, pa smo se tako znali naći u situaciji kada nam je druga brzina "prenapeta", a u trećoj agregat nema dovoljan broj okretaja za idealno ubrzanje iz zavoja. No kada jednom kazaljka obrtomjera prijeđe brojku od 10.000,

Okvir je ostao isti kao na prošlogodišnjem modelu



Vitke linije narušava jedino pomalo nezgrapni top ispušnog sustava, no s druge strane je slika znatno skladnija



Sve modifikacije na pogonskom agregatu napravljene su s namjerom povećavanja okretnog momenta i snage u niskim i srednjim okretajima, dok je maksimalna snaga ostala ista

sve se počinje odvijati znatno brže i pravci postaju sve kraći. Zaista, imamo osjećaj "punoće" agregata, što nemaju svi sportaši.

Od ove godine se na GSX-R-u 600 nalazi još jedna tehnička poslastica prenesena s njegovog jačeg i godinu dana starijega brata, GSX-R-a 1000, a to je elektronski amortizer upravljača. Iako mi osobno ni na stari amortizer nismo imali osobitih primjedbi, ovaj novi svoj posao obavlja još bolje, ako ni zbog čega drugoga, onda zato što je na mjestu i pri malim brzinama motocikl izuzetno lagan za upravljanje, a s porastom brzine se pojačava i sila amortizera, tako da nas ni u jednom trenutku nije iznenadila neugodna trešnja volana pri snažnim ubrzanjima.

No kako je sa svakim novim odvezenim krugom naša brzina postajala veća, a kočenja postajala sve snažnija, na njima nam je previše počeo tonuti prednji kraj. Ovjes je serijski podešen za vozača težine od 70 do 75 kg, a kako smo mi ipak iznad te granice, a i ta serijska podešenja su namijenjena prvenstveno vožnji na običnim cestama, odlučili smo prilagoditi ovjes našim potrebama. Otvrđnuli smo opruge prednje vilice za dva kruga, a kompresiju i povrat prednjeg amortizera smo zatvorili za pola okretaja i nakon toga se stvar bitno mijenja. Motocikl nije gotovo ništa izgubio na stabilnosti pri ubrzanju, a istodobno smo bili u mogućnosti kočiti znatno kasnije i jače, često i duboko u zavojima, kada Suzuki vozaču daje vrlo dobar osjećaj za ono što radi prednja guma.

Izmjene smjera možda nisu tako munjevitae kao, primjerice, na Yamaha R6, prvenstveno zbog komotnijeg položaja vozača, no zato je stabilnost u zavojima vrhunski. Tome u prilog možda najviše govori činjenica da u prvih pet dana prezentacije nijedan novinar nije pao, što se - koliko pamtimo - nije nikada dogodilo. Možda je baš Suzuki GSX-R rođen pod sretnom zvijezdom.

Ne zaboravimo niti novi model cestovnih guma Bridgestone BT-016 M, koje su nas oduševile razinom hvatljivosti i preciznosti. Obično se na prezentacijama novih motocikala na cestovnim guma-

TEHNIČKI PODACI

Motor: četiri cilindra, redni, četverotaktni
Promjer x hod: 67x42,5 mm
Obujam: 599 ccm
Odnos kompresije: 12,8:1
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 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 - 125 KS (92 kW) - 13.500 okr./min, max. okr. moment - 72 Nm (7.3 kgm) pri 11.500 okr./min.
Spremnik goriva: 17 l

+ okretni moment, ciklistika, stabilnost

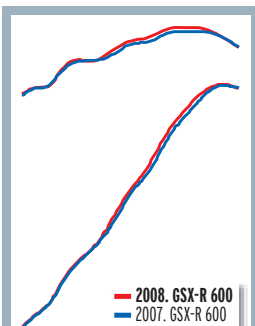
- serijsko podešenje prednjeg ovjesa, zatvoreni upravljač

ma vozi samo dok novinari ne upoznaju stazu, a onda ih mehaničari zamijene natjecateljskima, no u ovom smo slučaju cijeli test odvezli na cestovnim gumama, što mnogo govori o njihovoj kvaliteti. Oznaka M je za klasu 600, a mi se već pripremamo za oznaku R (klasa 1000) koju za koji dan testiramo u španjolskom Jerezu.

U borbi za naslov

Gledajući izdvojeni model, teško je reći je li bolji ili lošiji od konkurencije, osobito u ovoj klasi, gdje su razlike minimalne i potrebno ih je tražiti povećalom. Ono što vrijedi napomenuti je da je novi GSX-R 600 evolucija svoje prijašnje inačice, koja je i dosad slovila kao motocikl koji nudi izvrstan kompromis između svakodnevne upotrebe i bjesomučne jurnjave natjecateljskom stazom. Novi GSX-R nastavlja tom svojom već prije dobro utabanom stazom i gotovo neprimjetno, no ipak uspješno, otklanja nedostatke prethodnika i u klasu uvodi novosti koje će konkurencija kad-tad morati primijeniti na svoje modele. Suzuki je tako prvi na svoje modele klase 600 uveo amortizer upravljača u serijskoj opremi, a sada ga ima i u elektronskoj izvedbi kao i Honda na svom CBR-u 600. Prvi je uveo i pokazivač odabranog stupnja prijenosa, koji sada ima i Kawasaki ZX-6R. No, inovacija su mu

i tri promjenjiva rada motora, što zasad nema nijedan drugi predstavnik klase 600, kao ni podesive oslonce za noge. U našem prošlogodišnjem testu ocijenili smo ga kao motocikl koji ni u čemu ne odskoče od konkurencije, ali je u svim segmentima dobar. Svojom novom inačicom upravo je postao još bolji. ■



Krivulje snage i okretnog momenta za model iz 2007. i 2008. godine

Upravljač je malo previše zatvoren za vožnju stazom, a da se nas pita, malo bismo i spustili poluge kočnice i spojke



Misano Adriatico

Suzuki je svjetsku prezentaciju svoje najnovije uzdanice u klasi 600 Supersport odlučio održati na obali Jadranskoga mora, no ipak se ne radi o Grobniku, već o talijanskoj stazi Misano Adriatico. Smještena u istoimenom gradu na obali, staza je u prvobitnom obliku izgrađena 1969. godine i bila je dugačka 3,488 metara. Prilikom obnove 1993. proširena je na 4,060 metara, a tada su izgrađeni i brojni novi popratni objekti. Godinama su se na njoj održavale utrke svjetskog prvenstva u Superbikeu, a 2005. godine je pokrenuta radikalna obnova i modernizacija cijeloga kompleksa, koja je između ostaloga uključivala i promjenu smjera kruga, tako da sada na stazi imamo mnogo zavoja koji kreću široko, da bi se kasnije počeli zatvarati.



S promjenom smjera, staza je produžena na 4,180 metara, no istodobno je dobila i mnoštvo novih, još raskošnijih popratnih objekata koji su organizatorima prošle godine omogućili i održavanje utrke u sklopu Moto GP-a.

Osjećaj vožnje na jednoj takvoj stazi doista je jedinstven i svojom se zahtjevnom konfiguracijom i vrlo dobro odmjerenom kombinacijom sporih, ali i izuzetno brzih zavoja, u kojima je naš testni motocikl pokazivao brojke do 250 km/h, pokazala kao upravo savršeni testni poligon za ispitivanja krajnjih granica novog sportskog GSX-R 600. Pritom nas je upravo oduševila kvalitetom svoga asfalta koji nam je omogućio da cijeli dan vozimo na cestovnim gumama bez straha da ćemo u bilo kojem trenutku završiti u pijesku. To je osjećaj kakav na našem Grobniku možemo samo sanjati. Posebnost Misana Adriatica je ta da su sve izletne zone asfaltirane u širokom luku, tako da i prilikom produženja linije, ako se prekočite ili ako pro-



širite putanju nakon iznenadnog proklizavanja, vi ustvari u malo slučajeva riskirate pad.

Spomenimo za kraj ove kratke reportaže da smo pri prvom izlasku na stazu kružili na vremenima od oko dvije minute, a kad smo se malo bolje upoznali s njom, a i sa testnim motociklom, ta su se vremena spustila do 1:56. Inače, među najbržim vozačima na testu bio je Suzukijev testni vozač Andreas Meklau, koji je odvezio najbrže vrijeme od 1:52. Ako uzmemo u obzir da je Meklau prošlogodišnji viceprvak klase Superbike u prvenstvu Alpe Adria, još smo dobro i prošli.

