



CIJENA
117.084 KN

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK I MARKO GUZINA

Ukoliko ste ikada imali priliku voziti neki od prethodnih Suzukijevih sportskih modela (poglavito K5 ili K7) i sada sjednete na potpuno obnovljeni K9, velika je vjerojatnost da će vas obuzeti nešto veoma nalik 'dejavu' osjećaju. Iako potpuno izmijenjen za 2009. godinu, Suzuki GSX-R 1000 i dalje je u duši onaj isti stari Suzuki koji već godinama vlada litarskom klasom sportskih motocikala. Pri pogledu na njegovu agresivnu fizionomiju nameće se zaključak da je riječ o motociklu koji je namijenjen isključivo jurnjavi natjecateljskom stazom, dok je svakodnevna vožnja magistralnim cestama ili nedajbože

gradom više patnja nego uživanje. No, svatko tko je vozio Suzukijeve sportske motocikle jako dobro zna da izgled može zavarati i da je taj nametnuti zaključak daleko od istine. Suzuki već godinama svoje sportske modele uspijeva konstruirati s ergonomijom koja nudi upravo nevjerovatno razinu udobnosti u svakodnevnoj vožnji, a istodobno ta ista ergonomija omogućava vozaču izvrsno 'radno okruženje' kada se potrebno hrvati s motociklom u lovu na tisućinke na natjecateljskoj stazi. Dok je njegova konkurencija sa svakim novim modelom išla u ekstreme i nudila motocikle sa sve manje kompromisa (čitaj iskoristivosti u bilo čemu osim

u jurnjavi stazom), Suzuki je ipak donekle uspijevao spojiti dva naizgled nespojiva svijeta: svakodnevno uživanje u vožnji i ekstremni sport.

Ista se formula primijenila i na novom Gixeru, barem što se ergonomije tiče. Vozač i dalje sjedi 'u motociklu', s visoko skvrčenim nogama i s rukama blago izduženima na visokom i zatvorenom upravljaču. Spremnik goriva je visok i širok, te nudi dobar oslonac koljenima kada je vozač u nagibu, a sjedalo je za ovu klasu vrlo udobno, a opet dovoljno čvrsto da vozač i preko njega može osjetiti sve što se događa s motociklom. I konzola s instrumentima, iako stilski znatno dotjerana, zapravo

Prvi put nakon 2001. Suzuki GSX-R 1000 ima potpuno novi agregat



Dr. Jekyll i Mr. Hyde

Najnovija inkarnacija Suzukijevog borca u klasi 1000 predstavlja potpuno novi motocikl koji sa svojim prethodnicima dijeli vrlo malo zajedničkih komponenti. Novi agregat, okvir i znatno unaprijeđeni prednji ovjes sada ga čine još bolje opremljenim za natjecateljsku stazu. No bez obzira na to Suzukijevi su ga inženjeri uspjeli vizualno učiniti vrlo nalik modelu iz 2007.

nam je u vrlo sličnom obliku poznata još s modela iz 2005. Godine: jednostavan i u svakom trenutku lako čitljiv analogni obrtomjer, u sklopu kojeg se nalazi indikator odabranog stupnja prijenosa te mape rada agregata, a do njega jednostavni četvrtasti displej s informacijama o trenutačnoj brzini, prijeđenoj kilometraži itd. Zgodan detalj koji je prisutan na ovogodišnjem modelu su četiri lampice koje upozoravaju da se bliži crveno polje okretaja umjesto jedne koju smo imali do sada. Novost možemo naći tek na upravljaču, na čijoj desnoj ručki sada imamo tipke pomoću kojih možemo pregledavati sve dostupne funkcije s instrument ploče. Te tipke su na prethodnom modelu imale zadaću mijenjati dostupne mape rada motora, ali ta je funkcija sada smještena na lijevu ručku upravljača. No ipak, još uvijek je sve vrlo poznato i bez ikakvih osobitih iznenađenja. A to je ipak malo neobično ako uzmemo u obzir da je ovaj Suzuki GSX-R 1000 doživio doista drastične promjene, najveće još od davne 2001. godine, otkad se Suzuki nametnuo svijetu kao jedan od najvećih autoriteta litarske klase sportskih motocikala.

Promijenjen iz temelja

GSX-R 1000 je pretrpio brojne izmjene u proteklih osam godina, no one su se mahom odnosile na okvir, geometriju i aerodinamiku, dok je samo srce motocikla, njegov agregat, sve ovo vrijeme doživljavao tek relativno sitne izmjene. No 2009. godina označila je prekretnicu i novi nam GSX-R 1000 napokon dolazi s potpuno novim agregatom. Nove vrijednosti provrta i hoda iznose 74.5 x 75.3 mm, dok su na prethodnom modelu iznosile 73,4 x 59.0 mm. Sada kraći hod u osnovi znači da se išlo na postizanje veće snage u višim okretajima nauštrb okretnog momenta. Dio okretnog momenta se vratio s drukčije izvedenom komorom za sagorijevanje, povećanjem odnosa kompresije s 12:5 na 12,8, te upotrebom novih profila bregaste osovine. Zanimljivo je da Suzuki za svoj novi model deklarira istu snagu kao i na prethodnom, znači 185 KS, no velika razlika je u tome što se novi GSX-R vrti do čak 13.750 okr/min.

Gotovo ništa na novom Suzukiju nije isto kao na prethodnom modelu, no vizualno su to još uvijek vrlo prepoznatljive linije na kakve smo se tijekom godina navikli



Osim znatno promijenjenog karaktera agregata veliki napredak postignut je i u smanjivanju njegovih dimenzija. Razmak između kontrabalsne osovine i radilice sada je kraći za čak 59,6 mm, što, naravno, skraćuje cijeli pogonski agregat i daje inženjerima više slobode kada se radi o ciklistici novog Suzukija. Tako je model za 2009. dobio potpuno novi aluminijski okvir, znatno kraći od svoga prethodnika, a i međuosovinski razmak je s 1.415 mm smanjen na 1.405 mm. Time su Suzukijevi inženjeri dobili na agilnosti, a uspjeli su osigurati i dodatnu stabilnost ugradnjom nove stražnje vilice koja je sada za 33 mm duža. Smanjen je i kut prednje vilice i to s 25,7° na 23,8°, dok je predtrag s 98 mm povećan na 98,3 mm.

Osim toga, veliku novost predstavlja i uvođenje nove Showa BPF prednje vilice, već videne na ovogodišnjem Kawasaki ZX-6 R, koja zahvaljujući većim klipovima omogućava učinkovitiji protok ulja, s postojanjim radom i većim otporom, dok istodobno zbog manje dijelova u štapovima vilice omogućava uštedu na težini od čak 720 grama.

Dakle, pred nama su temeljito obnovljeni agregat, okvir i ovjes, a naravno da ni vizualni dio nije bio pošteđen izmjena - one se prvenstveno odnose na aerodinamička poboljšanja. Maska je sada malo proširena kako bi pružila veću zaštitu vozačevim rukama, smanjujući istodobno turbulenciju, dok su usisnici zraka pomaknuti više u sredinu, a pregrade u njima također smanjuju turbulenciju. Redizajnirani hladnjak rashladne tekućine omo-

gućio je konstrukciju užeg donjeg dijela oplata, što također smanjuje otpor.

Sve je novo, uključujući i nezgrapne i pomalo neugledne cijevi ispušnog sustava, no bez obzira na sve, mora se priznati da su Suzukijevi inženjeri poduzeli sve što je bilo u njihovoj moći da novi model zadrži što je moguće više vizualnog identiteta svoga prethodnika. Pred nama je i dalje vrlo prepoznatljivi 'Gixxer' čije su sve prethodne generacije bile kost u grlu mnogima koji su ih ikada poželjeli pobijediti u ovoj klasi. Stoga nas je živo zanimalo jesu li i ovaj put u Suzukiju pogodili formulu uspjeha ili su s toliko promjena odjednom napravili korak prema natrag.

Na snažnim otvaranjima novi Suzuki i dalje je sklon širenju putanje



Cestovna preobrazba

Već s prvim prijednim metrima jasno nam je da izgled ne vara i da je to još uvijek dobri stari GSX-R kakvoga znamo i volimo. Položaj sjedenja je gotovo identičan, komande su poznate, sve je baš onako kako smo i očekivali. No već na prvom raskrižju primjećujemo nešto neobično, nešto po čemu stari model nije baš bio slavan. Novi Suzuki za razliku od svoga prethodnika vrlo lagano skreće u zavoj. Bez imalo napora. Već u prvim kilometrima se osjeća da se na ovom modelu postigla znatna ušteda na težini. Iako je prethodnik imao deklariranih 172 kg suhe mase, kada smo ga prošle godine na našem usporednom testu stavili na vagu, njegova stvarna težina s punim spremnikom goriva iznosila je punih 217 kg, što ga je učinilo daleko najtežim motociklom na testu. Ove godine ta deklarirana težina iznosi 203 kg, no ovaj put sa svim tekućinama. Iako se i ovaj podatak pokazao malo previše 'optimističnim', stvarna težina koju smo mi izmjerili iznosila je 210 kg, što je bez obzira na varljive tvorničke podatke hvale vrijedan podatak i dokaz da je preko zime naš borac dobro smršavio ne bi li se mogao nositi s konkurencijom.

Osim osjećaja puno lakšeg upravljanja u gradskoj gužvi, u tim prvim kilometrima prvi put se susrećemo i s radom nove Showine BPF vilice. Tu već polako počinjemo uvidati da bi novi GSX-R 1000 mogao biti nešto više od tek olakšane verzije modela iz 2007. g. Naime, iako je novi model znatno upravljiviji, spoznajemo i da na neravnine reagira dosta grublje od staroga. Izlazimo iz grada i sada malo slobodnije otvaramo ručicu gasa. Njezin odaziv je trenutačan i milimetarski precizan, bez imalo trzanja koje bi moglo ometati vozača, što nas jednostavno tjera da hrabrije ulazimo u zavoj. Agregat vuče snažno, ali ipak bismo od njega očekivali malo više živosti u niskim okretajima. Skraćivanje hoda klipa značilo je da se i razvijanje snage promijenilo: dok je u gornjem području rada ima napretek i agregat osobito voli visoke okretaje, u nižim i srednjim okretajima sada se ne događa ništa spektakularno. Rad agregata nas je uvelike podsjetio na Kawasakijev ZX-10 R, iako je Suzukijev ipak malo uvjerljiviji. No izostanak brutalnosti koja je krasila prethodni model ne znači

da se novi GSX-R mora voziti isključivo na visokim okretajima. Ipak se

Nova Showa BPF prednja vilica pokazala se kao pu pogodak i ulasci u zavoj sada su brži i precizniji nego ikad, a prednji je kraj istodobno dobio na stabilnosti



ovdje radi o motociklu zapremine 999 ccm, a to znači da snage uvijek ima dovoljno. Čak u nekim trenucima nježniji odaziv na gas može značiti i veću preciznost prilikom otvaranja gasa, a istodobno vožnja može biti življa, uzbudljivija.

Tu opet dolazi do izražaja Showa vilica, kojoj također odgovara oštrije tempo vožnje. Što se brže vozimo, to ona spremnije reagira i upija neravnine koje joj se nađu na putu, a i njezine reakcije sada više nisu tako grube, već naprotiv, nude masu povratnih informacija koje vozaču u svakom trenutku jasno daju do znanja što se događa s prednjim krajem motocikla i gdje je granica hvatljivosti prednje gume. Još jedna karakteristika koja krase ovu vilicu je izuzetna preciznost koja je vozaču na raspolaganju u svakom trenutku, a naravno da to za sobom povlači i veliko povjerenje i samopouzdanje.

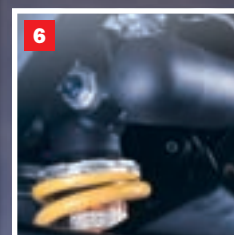
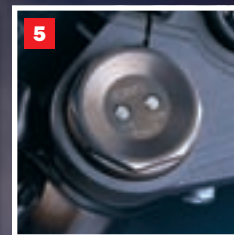
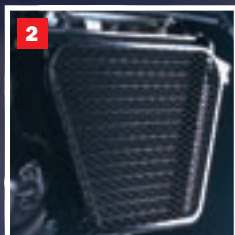
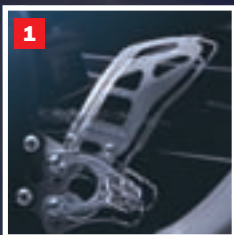
No problem koji se kod Suzukija javlja nastaje na

izlascima iz zavoja, osobito pri malo snažnijim otvaranjima gasa. Tada se počinje primjećivati neusklađenost prednjeg i stražnjeg ovjesa. Naime, prednja Showa vilica doista je kvalitetna komponenta, pa iako joj je više mjesto na stazi nego na cesti, ona i u svakodnevici besprijekorno obavlja svoju dužnost. Možda pritom i reagira malo grublje, ali prednji kraj ipak ostaje prikovan za podlogu, što je i bit ovjesa na sportskom motociklu. No, stražnji je amortizer ostao na razini onoga na prethodnom modelu i kao takav je premekan, što prilikom snažnijeg otvaranja gasa dovodi do neugodnog, iako ne previše izraženog miješanja stražnjega kraja. Ništa strašno, pomislili smo. Malo ćemo zatvoriti kompresiju

na stražnjem amortizeru i problem će biti riješen. No, onda smo naišli na pomalo neobičan problem, koji doista nismo očekivali na jednom Suzukijevom sportskom motociklu. Naime, GSX-R modeli su osim po performansama bili poznati i po vrlo praktičnim rješenjima koja omogućavaju vrlo laku preobraz-



Kompaktniji pogonski agregat omogućio je konstrukciju manjega okvira i duže stražnje vilice, čime se postigao kraći međuosovinski razmak i zadržala stabilnost motocikla



(1) Oslonci za noge i dalje su podesivi (2) Trapezoidni uljni hladnjak omogućio je konstrukciju užih donjih oplata, što je pospješilo aerodinamička svojstva (3) Elektronski amortizer upravljača pruža dodatnu sigurnost (4) Ploča s instrumentima preglednija je nego ikad (5) Showa BPF vilica uvodi nove standarde u segmentu ovjesa modernih sportskih motocikala (6) Zaštitna plastika nepotrebno ograničava pristup stražnjem amortizeru

bu cestovnog motocikla u natjecateljski. Tako je, primjerice, Suzuki prvi od sportskih motocikala nove generacije ponudio indikator odabranog stupnja prijenosa, što sada u ovoj klasi imaju svi japanski motocikli osim Honde. Prvi je ponudio mogućnost podešavanja oslonaca za noge po visini, a isto sada u litarskoj klasi nalazimo i na novoj Yamahi R1. Na dosadašnjim GSX-R modelima se uvijek najlakše mogao okrenuti mjenjač, omogućavajući tako mijenjanje stupnjeva prijenosa s prvom brzinom gore, a ostalima dolje, što su također slijedili ostali proizvođači. Dakle, sve je na motociklu manje-više uvijek bilo lako dostupno i praktično riješeno, bez nepotrebnih peripetija. No, kada smo na novom modelu poželjeli učiniti nešto tako jednostavno kao što je prilagodba kompresije amortizera, uvidjeli smo da je do vijka na njemu jednostavno nemoguće

doći bez prethodnog uklanjanja malih crnih plastičnih oplata ispod vozačkog sjedala. Estetski ovo rješenje možda i ima neko opravdanje, ali teško je shvatiti nepotrebno otežavanje pristupa amortizeru.

Stari prijatelj na stazi

I dok smo se na otvorenim prometnicama donekle pomirili s činjenicom da naš novi GSX-R voli malo glisirati ako smo velikodušni s ručicom gasa, zanimalo nas je kako će se ta karakteristika odraziti na vožnju stazom. Začudo, na stazi je ovaj problem bio puno manje primjetan nego na cesti. Vjerojatno se rješenje dijelom nametnulo samo od sebe kada smo serijske gume zamijenili natjecateljskima. Dok je naš Suzuki iz tvornice došao sa stražnjom gumom u dimenzijama 190/50-17, natjecateljska koju smo naknadno

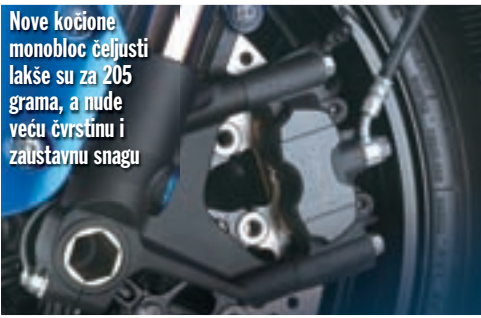
montirali imala je dimenzije 190/55-17, što je malo podignulo stražnji kraj motocikla i promijenilo mu geometriju, te ga donekle smirilo, iako nije u potpunosti otklonilo problem.

Na stazi se nova Suzukijeva 'tisućica' ponašala vrlo predvidivo i približno bi se moglo reći da su generalne karakteristike motocikla ostale vrlo nalik prethodniku, s određenim poboljšanjima koje se prvenstveno odnose na osjećaj prednjeg kraja u zavojima. Ovdje Showa vilica doista dolazi na svoje i radi upravo onako kako je proizvođač to zamislio. Na snažnim kočnjima Suzuki sada manje ponire, a i ulasci u zavoje pod kočnicom su sigurniji. U nagibu je na stalnom gasu uzorno stabilan, ali na otvaranju gasa primjetno je blago širenje putanje, baš kao na prethodnom modelu. Očito je to nasljedna karakteristika Suzukijevih motocikala koje se nećemo tako skoro riješiti, bar ne bez temeljite promjene geometrijskih postavki i namještenja ovjesa. No i bez toga, čak i sa potpuno serijski namještenim ovjesom, i dalje je riječ o motoci-

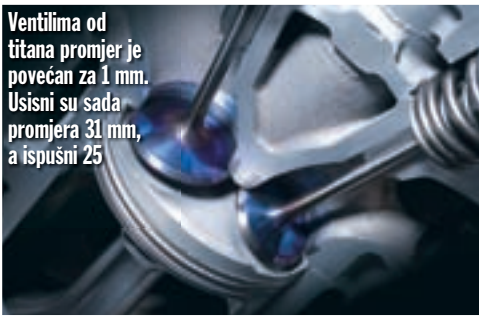


Prigušivaci ispušnog sustava masivniji su nego ikad

Nove kočione monobloc čeljusti lakše su za 205 grama, a nude veću čvrstinu i zaustavnu snagu



Ventilima od titana promjer je povećan za 1 mm. Usisni su sada promjera 31 mm, a ispušni 25



klu koji vrlo dobro obavlja svoju zadaću na stazi. Možda pritom nije osobito profinjen ili graciozan poput nekih drugih modela, ali bez pogovora obavlja većinu toga što vozač od njega očekuje, a ako je nešto iznad njegovih mogućnosti, to će vam jasno dati do znanja, za razliku od nekih drugih motocikala, koji često znaju zavarati s lažnim osjećajem sigurnosti koji pružaju sve dok nije kasno. Dobro poznati položaj sjedenja omogućava vozaču vrlo lako premještanje po motociklu, a malo širi spremnik goriva pruža dobar oslonac za koljena u nagibima. Jedino će neki vozači možda poželjeti malo otvoreniji upravljač, ali to je tek sitna zamjerka i više je subjektivne prirode. Poželjet će i vjerojatno bržu reakciju prilikom brzih izmjena smjera, što nas je pomalo začudilo, budući da se motocikl na cesti pokazao kao izuzetno agilan. No, na cesti ni u jednom trenutku nismo bili s tako snažno otvorenim gasom i inercija u zavojima je bila puno manja. Pri snažnim otvaranjima gasa iz zavoja nova konstrukcija agregata omogućava ili diktira (ovisi kako želite gledati na to) linearnije razvijanje snage, tako da je motocikl uglavnom miran. Ukoliko se ipak dogodi da se prednji kotač olakša i zatrese upravljač pri ubrzanju, elektronski amortizer upravljača vrlo brzo umiruje ciklistiku. To je jedna od rijetkih komponenti koje su ostale iste kao na prethodniku iz jednostavnog razloga što su toliko besprijekorno obavljale svoj

posao, da na njima nije bilo potrebno raditi nikakve preinake.

Kočioni sustav i dalje se sastoji od dva plivajuća diska promjera 310 mm, no radijalne Tokico čeljusti sada su u monobloc izvedbi i puno su čvršće uz uštedu od 205 grama po čeljusti u odnosu na prethodni model. Straga je ostao jedan disk promjera 210 mm i čeljust s jednim klipom. Rad kočnica je bio vrlo dobar, s očekivanom zaustavnom silom, no ne bismo rekli da po bilo čemu odskaku od konkurencije, što ovdje ne smatramo lošom osobinom. Ali u kombinaciji s po tko zna koji put u ovom tekstu spomenutom Showa vilicom (da, doista nam se dopala), kao i poslovično dobrom Suzukijevom kliznom spojkom, zaustavljanje novog Suzukija prava je šala, pa čak i kada pomislite da ste odavno prošli točku s koje više nema povratka.

Za kraj možemo zaključiti da novi GSX-R 1000 neće donijeti revolucionarne promjene u svijet sportskih motocikala. Osobito ne poput modela iz 2001. ili 2005. godine, koji su predstavljali svojevrsne prekretnice u načinu na koji gledamo litarsku klasu sportaša. Bez obzira na temeljite promjene koje je pretrpio, ipak na kraju ostaje dojam da se radi tek o nastavku evolucije prethodnog modela. To ipak ne znači da novi Suzuki predstavlja korak unatrag. Naprotiv, tvrdimo da novi 'Gixxer' sve radi bolje nego njegov prethodnik, samo što su ta

TEHNIČKI PODACI

Motor: četiri cilindra, redni
Promjer x hod: 74,5 x 57,3 mm
Obujam: 999 ccm
Odnos kompresije: 12,8:1
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi pokretane lancem, 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 44 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: dvostruke aluminijske grede
Ovjes: okrenuta vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 125 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 130 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17
Kočnice: naprijed dvostruki plivajući disk promjera 310 mm i radijalne kočione monobloc čeljusti s 4 klipova, straga disk promjera 220 mm i čeljust s jednim klipom
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2045, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.405, težina 203 kg
Deklarirano: snaga - 185 KS (136 kW) - 12.000 okr/min, max. okr. moment - n. d.
Spremnik goriva: 17,5 l

+ ergonomija, stabilnost, maksimalna snaga, rad prednje vilice

- cijena, neusklađenost prednjeg i stražnjeg ovjesa, okretnost na stazi

poboljšanja nekako suptilne prirode i ne primjećuju se odmah, već je za to potrebno malo duže druženje s ovim motociklom. S druge strane, vjerujemo da nas je razmazila nova Yamaha R1 sa svojim radikalno novim agregatom, tako da u usporedbi s njom više ništa nije isto. A na kraju krajeva, bilo bi nam puno draže i kada cijena novog Suzukija ne bi bila paprenih 117.000 kuna, što je čak i malo skuplje od maloprije spomenute Yamahe. Iako je njezina visoka cijena nije opravdana. ■

GSX-R je zadržao većinu osnovnih vozničkih osobina koje su krasile i model koji nasljeduje

