



# Falco peregrinus\*

Analiziral: Matjaž Gustinčič  
Foto: naš arhiv

Ko je konec lanskega leta Suzuki napovedal, da umika Hayabuso iz evropskih trgov zaradi nedoseganja vse strožjih euro normativov, so se pojavila ugibanja, kaj sledi. Bo sploh imela naslednika? Ali bo ta imel turbinski polnilnik? Morda kompresorski polnilnik? Ali pa naslednika sploh ne bo?

Ponekod po svetu je aktualna Hayabusa namreč še vedno na voljo v prodajnih salonih, špekulanti pa že napovedujejo rast cen rabljenih v Evropi, predvsem prvih primerkov.

Letos je minilo polni dve desetletji, od kar so prve Hayabuse prišle v prodajne salone. Prvič smo jo videli že leto prej, jeseni 2008 in vse od takrat deli mnenja: ali je lepa ali je grda? Očitno je taka pač morala biti, saj je kapljičasta oblika nastala tudi kot rezul-

tat testiranj v zračnem tunelu in iskanju najbolj učinkovite aerodinamike. Vse s ciljem presejanja hitrostnih rekordov. Zapoved je bila: biti najhitrejši motocikel med najhitrejšimi. Cilj je bil več kot dosežen in tako je kot prvi serijski motocikel, ki preseže magič-

no mejo 300 km/h, vzela krono do takrat najhitrejšemu motociklu, Honda CBR-1000XX Super Blackbird.

Da so izbrali ime Hayabusa, ni naključje, v japonsščini to pomeni sokol selec, predatorska ptica in najhitrejša žival na sve-

tu, ki pri strmoglavem letu lahko doseže tudi 350 kilometrov na uro. Njegov plen pri prehranjevanju pa so recimo kosi (angleško Blackbird). Si predstavljate, kako kisle obraze so morali imeti pri Hondi?

Kislo so se očitno držali tudi v Bruslju. Govori se, da je bil prav prihod Hayabuse povod, da so začeli evropski uradniki zaskrbljeno iskati način, kako ustaviti norijo med proizvajalci, kateri bo izdelal najhitrejši motocikel. Še preden pa bi se evropska birokracija izmislila kakšno brutalno prepoved, so proizvajalci kar sami sklenili nekakšen neuradni dogovor (Gentlemen's agreement), da novi

motocikli po letu 2000 ne bodo presegali 300 kilometrov na uro. Zagotovo so predvsem japonski proizvajalci prišli do tega, da si s tekmo, kateri bo imel daljšega, dolgoročno sami sebi povzročajo škodo.

Natančna vsebina omenjenega dogovora javnosti ni znana. Kakorkoli, pri Suzukiju so držali besedo in tudi Hayabuso kastrirali z elektronsko omejitvijo najvišje hitrosti. A tiste prve Hayabuse so ostale, zato vsaj teoretično še vedno lahko nosijo krono najhitrejšega serijskega motocikla. Da ne bo zdaj komu klobuka odneslo: poudarek je na »serijskem«, ker če danes novemu superšportaku spremeniš

Opazili smo med oglasi:

**Suzuki GSX1300-R Hayabusa, letnik 2000**, 44.000 prevoženih kilometrov, modro srebrne barve, v originalnem stanju, servisirana na uradnem servisu. Cena: 3.950 EUR, zasebna prodaja, Italija.

**Suzuki GSX1300-R Hayabusa, letnik 2002**, 9.800 prevoženih kilometrov, črne barve, brez predelav, malo vožena, lepo ohranjena. Cena: 4.800 EUR, zasebna prodaja, Italija.

**Suzuki GSX1300-R Hayabusa, letnik 2010**, 5.000 prevoženih kilometrov, kovinsko sive barve, kot nova, pravkar pregledana in servisirana, nove gume. Cena: 8.999 EUR, trgovec, Nemčija.

**M.A.J.**  
KLUB  
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri



Opletene zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale  
tel.: +386 1 724 80 63  
fax: +386 1 724 80 64  
gsm: 041 631 702  
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO TRGOVINO!  
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop

elektronsko pamet in obideš blokado, pač to ni več serijski motocikel.

#### NAKUP RABLJENE, I. GENERACIJA

Ne samo po današnjih standardih, tudi pred dvema desetletjema je bila Hayabusa precej velik motocikel. Zaradi svoje velikosti je nekoliko bolj okorna pri manevriranju z nizko hitrostjo, zato pa izjemno stabilna pri visokih hitrostih. Seveda so bile najbolj impresivne zmogljivosti, vendar ni bistvo zgolj največja hitrost. Hayabusin motor ima namreč obilo navora v celotnem območju vrtljajev in zato mu sapa nikjer ne zmanjka. Od nizkih vrtljajev naprej preprosto gre ... Ob tem imata tako pilot kot sopilot pošteno odmerjene sedeže in dovolj prostora na motociklu. Sprejme lahko celo nekaj prtljage (in ob tem polomi zadnji okvir?) in na splošno velja, da je Hayabusa kljub svojim nadzmogljivostim še vedno presestljivo udoben in uporaben motocikel. V zakup pa je treba vzeti, da ima veliko »lakoto« po gumah in bencinu, če je roka težka. Minusi? Prvi generaciji so največkrat očitali le njene zavore, ki bi bile lahko zmogljivejše in precej mehko vzmetenje.

#### II. GENERACIJA

Zna biti, da je konkurenci z »džentlmen agrimentom« uplahnilo zanimanje in tako je lahko ostala prva generacija Hayabuse skoraj celo desetletje nespremenjena, zgolj z občasnimi drobnimi popravki. Za večje nadgradnje ni bilo prave potrebe (beri konkurence).

Za leto 2008 so pri Suzukiju pripravili prenovljeno Hayabuso in trdili, da to nima nikakršne zveze s prihodom Kawasakija ZZR1400. Oblikovno so obdržali poteze prve Hayabuse, ker po besedah Suzukijevih tehnikov niso želeli preveč posegati v aerodinamično precej izpopolnjeno obliko originala. Tako so jo navzven bolj polikali kot spreminjali. Bistvene spremembe so bile pod oklepom. Pogonskemu stroju so z nekoliko

daljšim gibom batov dvignili prostornino in s tem tudi moč in navor. Cilj pa je še vedno bil, da motor suvereno vleče že iz prostega teka. Elektronska omejitev največje hitrosti je ostala, novost pa je bila možnost nastavljanja treh različnih voznih programov. Okvir je ostal nespremenjen, ojačali so le zadnjo nihajno roko in tako spredaj kot zadaj dodali novo vzmetenje. Tisto, kar je verjetno najbolj potrebo-

vala, so zmogljivejše zavore, te so bile s prenovno občutno izboljšane. Sprva so za ustavljanje spredaj skrbele radialno vpete čeljusti Tokico, ki so jih leta 2013 zamenjale Brembove, ko je Hayabusa dobila tudi sistem ABS.

#### KAKO JE Z ZANESLJIVOSTJO?

Pogonski stroj Hayabuse se je izkazal za izjemno trpežen izdelek. Nekaj potencialnih težav, ki lahko pestijo čisto prve modele sicer kljub temu obstaja. Predvsem prvi letniki so imeli težave s sklopko, največkrat so se kazale s potresavanjem sklopke pod polno obremenitvijo.

Poleg sklopke so znani tudi problemi z menjalnikom na nekaterih motociklih. Pri teh je največkrat vzrok v obrabi vilic

*Toda pri Suzukiju niso bili prvi, ki so uporabili ime Hayabusa. Tako se je imenovalo že japonsko bojno letalo v drugi svetovni vojni in se še vedno imenuje izredno hiter vlak, ki vozi po Japonski.*



*Priljubljen pa je bil tudi pogonski agregat, ki se pogosto uporablja v avtokrosističnih dirkah, tlačili so ga v razne avtomobile. Celo v kakšnem majhnem letalu se je znašel. Menda je bilo tudi zaradi tega svoj čas precej preprosto dobiti rabljene kose od kakšne take darovalke pogonskega stroja.*



Sicer pa, ne glede na letnik in omejitve, Hayabusa že dolgo uživa kulturni status. Izjemno priljubljena je v svetu tuninga, kjer so ji poleg vseh mogočih predelav zelo radi natikali turbinske polnilnike in vgrajevali nitro sisteme. Seveda, ker več moči je tisto, kar ji najbolj manjka. Da so jo hitro posvojili "drag racerji" za tekmovanja v pospeševanju, tudi ni nič nenavadnega. Bolj je nenavadno, kakšno množično priljubljenost je imela Hayabusa med rapersko in hip-hop sceno, predvsem v Ameriki. Že kar neverjetno je, kako so tam sposobni kičasto načičkati te motocikle.



## Zgodovina modela:

- 1999:** Začetek prodaje modela GSX1300R Hayabusa.
- 2000:** Manjše dodelave; nova sklopka, spremenjen odvod oljnih hlapov, nova napeljava goriva. Nekateri motocikli imajo že elektronsko omejeno končno hitrost.
- 2001:** Elektronsko omejena največja hitrost, aluminijasti zadnji del okvirja zamenjajo z jeklenim, dodelana napeljava goriva z bencinsko črpalko, skupaj s filtrom goriva in regulatorjem pritiska vgrajenimi v posodi goriva. Novi napenjalci verige odmičnih gredi z dodelanim ohišjem.
- 2002:** Dodelan izpušni sistem dobi senzor kisika in regulirani katalizator, dodelana sklopka in novi valj sklopke.
- 2003:** Nov 32-bitni računalnik motorne elektronike (ECU) in nekaj manjših dodelav.
- 2008:** Prenovljena Hayabusa druge generacije: nov, večji motor 1.340 ccm, nova sklopka, nove vilice in zadnje vzmetenje, nova zadnja nihajna roka, zmogljivejše radialne zavore Tokico, nova armaturna plošča.
- 2013:** Nove, zmogljivejše radialne Brembo Monobloc zavore z ABS-jem, nova motorna elektronika s 3 programi delovanja, dodelano vzmetenje.
- 2018:** Konec leta pri Suzukiju napovejo umik Hayabuse iz evropskega trga.

druge prestave. Ti dobijo zaobljene robove, kar začne povzročati, da se prvotno zatikanje nadaljuje v izpadanje iz prestave v prosti tek, kar se dogaja predvsem pri močnem pospeševanju s polnim plinom.

Manj pogoste a tudi možne so težave pri prestavljanju v peto in šesto prestavo, kjer prav tako pri močnem pospeševanju (okvarjen) menjalnik grobo, oziroma težko vklaplja iz prestave v prestavo. Menda težave z menjalnikom niso pogojene zgolj s prevoženimi kilometri, kar pomeni, da lahko pride do teh težav tudi pri motociklu z manj prevoženimi kilometri.

Glede na to, da niso čisto vse Hayabuse iz prve generacije imele teh težav, je očitno vse skupaj še najbolj odvisno od tega, kako je bil motocikel vožen, oziroma koliko so predhodni lastniki z njim svinjali. Je pa zoprno to, da ko se kupuje

rabljeno Hayabuso, drugače kot s testno vožnjo praktično ni mogoče ugotoviti, v kakšnem stanju je menjalnik in kaj se dogaja s sklopko. Toliko večja je zagata, ker samo gor in dol po parkirišču ne bo dovolj, glede na to, da se težave pojavijo pri polni obremenitvi, kar pomeni poln plin pri pospeševanju.

Poleg težav z menjalnikom so imele prve Hayabuse težave tudi z napenjalci odmičnih gredi v motorju. Za menjavo napenjalcev je bil izveden uradni servisni vpoklic.

Pogosteje kot z menjalnikom so se pojavljale težave s počenim pomožnim, zadnjim delom okvirja na letnikih 1999 in 2000. Pri Suzukiju so menili, da zvari popustijo zaradi preobremenitve s prtljago, montaže kovčkov in »aftermarket« izpušnih sistemov,



Težave z menjalnikom niso tipična tovarniška napaka. Bolj so odraz tega, kako je bil motocikel vožen, oziroma koliko so predhodni lastniki z njim svinjali.

### TEHNIČNI PODATKI SUZUKI GSX1300-R HAYABUSA (1999)

- Barve: bela, modra, srebrna, siva, rdeča, ...
- Moč: 129 kW (175 KM) pri 9.800/min
- Navor: 138 Nm pri 7.000/min
- Motor: 4-valjni vrstni – vodno hlajeni – 4 ventili na valj, DOHC
- Vrtina x gib: 81 x 63 mm
- Prostornina: 1.299 ccm
- Kompresija: 11 : 1
- Dovod goriva: el. vbrizg Keihin, premer grl 46 mm
- Sklopka: veččlanelna v oljni kopeli
- Menjalnik: 6-stopenjski, veriga
- Okvir: dvoramni aluminijast
- Vzmetenje, spredaj: USD vilice, nastavljiva prednapetost, povratek, kompresija; zadaj: nihajna roka, nastavljiv sredinski blažilnik: prednapetost, povratek, kompresija
- Gume: 120/70-17 in 190/50-17
- Zavore, kolutne, spredaj: 2 x 320 mm, 6-batna čeljust; zadaj: 1 x 240 mm, 2-batna čeljust
- Medosna razdalja: 1.485 mm
- Kot glave: 24°
- Višina sedeža: 805 mm
- Posoda za gorivo: 22 l
- Teža: 215 kg suha, 251 kg s tekočinami
- Največja hitrost: čez 300 km/h
- Poraba goriva: 6,6 litra/100 km

### TEHNIČNI PODATKI SUZUKI GSX1300-R HAYABUSA (2008)

- Barve: bela, zlata, siva, črna ...
- Moč: 145 kW (197 KM) pri 9.500/min
- Navor: 155 Nm pri 7.200/min
- Motor: 4-valjni vrstni – vodno hlajeni – 4 ventili na valj, DOHC
- Vrtina x gib: 81 x 65 mm
- Prostornina: 1.340 ccm
- Kompresija: 12,5 : 1
- Dovod goriva: El. vbrizg Keihin/Denso, premer grl 44 mm
- Sklopka: veččlanelna v oljni kopeli
- Menjalnik: 6-stopenjski, veriga
- Okvir: dvoramni aluminijast
- Vzmetenje, spredaj: USD vilice, nastavljiva prednapetost, povratek, kompresija; zadaj: nihajna roka, nastavljiv sredinski blažilnik: prednapetost, povratek, kompresija
- Gume: 120/70-17 in 190/50-17
- Zavore, kolutne, spredaj: 2 x 310 mm, 4-batna radialna čeljust; zadaj: 1 x 260 mm, 1-batna čeljust
- Medosna razdalja: 1.480 mm
- Kot glave: 23,4°
- Višina sedeža: 805 mm
- Posoda za gorivo: 21 l
- Teža: 220 kg suha, 260 kg s tekočinami
- Največja hitrost: 299 km/h
- Poraba goriva: 5,8 l/100 km

čemur pa ta motocikel ni bil namenjen. Menda tudi zato globalno ni bilo jasnega uradnega vpoklica na menjavo pomožnega okvirja, je bil pa nekaterim lastnikom na uradnem servisu ta del brezplačno zamenjan za novejšega. Ta ni bil več iz aluminija, ampak je bil jeklen in ga imajo vse Hayabuse od letnika 2001 naprej. Generalno gledano ima prva serija od letnika 2003 naprej večino stvari že tovar-

niško izboljšanih oziroma odpravljenih, na starejših letnikih pa bi najverjetneje morala biti večina potencialnih sitnosti tudi že odpravljenih s strani predhodnih lastnikov.

Ker je skozi leta Hayabusa stalno doživljala drobne popravke, je pričakovano, da so novejši letniki najzanesljivejši. Predvsem pri drugi generaciji (od letni-

ka 2008 naprej) so Suzukijevi inženirji odpravili vse drobne težave in pomanjkljivosti in zato velja, vsaj tehnično gledano, v vseh pogledih za najboljšo Hayabuso. Čeprav je verjetno marsikomu mikavno, da bi izbral prav prvo serijo, ker le tista je »prava«, se vsekakor priporoča iskanje čimbolj originalnega in skrbno vzdrževanega primerka, ne glede na letnik. ■