

Ko smo ga prvič videli, je marsikdo logično sklepal, da gre za naslednika Bandita. Ta je namreč pred dvajsetimi leti začel novo obdobje nakevov srednjega razreda in je tako z leti pridobival močne konkurente. Največja med njimi sta še vedno Fazer in Hornet.



## Zgodovina modela

- 2005:** Predstavitve modela GSR600
- 2006:** Začetek prodaje, na nekaterih trgih v ponudbi še različica »S« z dodanim prednjim vizirjem, dodatki v imitaciji karbona in s ščitnikom hladilnika
- 2007:** Na voljo ABS zavorni sistem
- 2011:** Novi model GSR750

Analizira: Matjaž Gustinčič Foto: naš arhiv

# MALIKING

Se še spominjate konceptnega B-Kinga, ki ga je leta 2001 Suzuki predstavil na salonu v Tokiu? Odbit nakev futurističnega dizajna, s prednjo lučjo, kot da bi kdo na krmilo nataknil čelado. Pa zadnja guma širine 240 in ogromni dimniki nad njo. Govorilo se je o predelanem Hayabusinem agregatu z dodanim turbinskim polnilnikom. Ali je bil kompresorski polnilnik? No, skratka, od tega doolgo ni bilo nič in šele leta 2008 je na trg prišel serijski B-King, ki je pravzaprav slečena Hayabusa.

Zgodba se mi zdi zanimiva, ker naj bi Suzuki takrat trdil, da konceptni B-King nikoli ne bo šel v masovno proizvodnjo in je zgolj »show bike«. Za kurjavo. Zgleda, da je vžgalo, kupci so bili nakurjeni, hoteli so TA motor. Dobili pa so konec leta 2005 predstavljene GSR600, ki je oblikovno precej spominjal na konceptnega B-Kinga in se ga je zato hitro prijel nadimek »Baby King«. Sicer pri oblikovanju niso bilo tako drzni kot pri konceptnem »King«, jim je pa vseeno uspelo nekaj zanimivih oblikovnih potez kot so: prednji smerniki skriti v stranski oklep ali pa zadek, ki z dvema izpušnim cevema in dvojno lučjo spominja na žlahtno MV Agosto.

Takrat je marsikdo izmed nas logično sklepal, da gre za naslednika Bandita. Oba s podobno osnovo: poznan agregat iz hišnega športnika, vstavljen v preprost okvir in z dodanimi komponentami, pobranimi iz domačih polic. Le da so pri Yamahi in Hondi ta koncept še dodatno izpopolnili. Začuda se pri Suzukiju niso brezglavo spustili v vojno konjev in kilogramov in so svojega Bandita bolj ali manj kar pri miru pustili. Z leti ga namreč niso prav veliko spreminjali. Medtem sta jim Yamaha Fazer in Honda Hornet uspešno odvezemali kupce in ker je Bandit vedno težje skrival svoja leta, sta šele s prihodom Suzukija GSR dobili spet resnega konkurenta. Po-

leg tega je Bandit ostal v ponudbi, ne smemo pa pozabiti še na zanimivega SV650. Tako je imel Suzuki kar tri različne motorje v tem razredu, skupaj s slečnimi in oklepljenimi različicami pa jih je bilo celo pet. Najbolj »športen« med njimi pa je prav GSR600.

Da bo tako, so ob predstavitvi poudarjali tudi inženirji Suzukija in GSR-ja so pospremili s sloganom »Modern Art meets Race Technology«, kar naj bi pomenilo, da se moderno oblikovanje sreča z dirkaško tehnologijo. Morda so vseeno nekoliko pretiravali. V primerjavi z Banditom je bil GSR res modern, tako oblikovno kot tehnološko.

loško. Tista dirkaška tehnologija pa je le nekoliko preoptimistična. GSR ima še vedno klasične prednje vilice in ne USD, zavorne čeljusti so »navadne« - niso recimo radialne ... skratka, tehnološko ni bil nek presežek. Seveda še vedno govorimo o srednjem razredu, tudi cenovno, pa kljub temu. No, zadnja nihajna roka deluje impresivno in opremljen je z bogato armaturno ploščo. Ta vsebuje analogni merilnik vrtljajev in LCD ekran z merilnikom hitrosti, dvojnimi števcem prevoženih kilometrov, indikatorjem prestave v menjalniku, merilnikom količine goriva in uro.

### VEČ NAVORA IZ GSX-R 600

Pogonski agregat so vzeli iz modela GSX-R600 letnika 2004-2005 in mu z manjšimi sesalnimi grli (38 mm namesto 46 mm) in spremembami v glavi motorja nekoliko omejili moč v prid boljše razporejenemu navoru v srednjem območju vrtljajev. K odzivnosti v nižjih vrtljajih pripomore tudi spremenjeno prestavno razmerje; s krajšo

prvo in drugo prestavo v menjalniku. Inženirji so z agregatom naredili dobro delo, saj ne daje vtisa, da je zgolj zadušeni stroj nekega športnika, ki bi postal tipično zaspan v srednjem območju vrtljajev in eksploziven tik pred rdečim poljem. GSR namreč zvezno vleče tudi v nižjem območju vrtljajev, zares živahen pa postane od 10.000 naprej vse do 14.000, ko se začne rdeče polje na merilniku vrtljajev.

Tudi primerjalni testi so pokazali, da GSR-jev motor v primerjavi s konkurenco deluje živahnejši. Se jim je pa zgodila šlamparija pri nastavitvah elektronskega vbrzga in odziva ročice plina. Na račun tega je bil na prvih testih GSR deležen kar nekaj kritik. Dodajanje in odvzemanje plina je namreč rado spremljalo cukanje in kolcanje motorja. Še posebno zoprno je bilo to v mestu in pri nižjih hitrostih, ne glede na to, kako nežen je bil voznik s plinom. Za napajanje z gorivom namreč skrbi sistem z dvema loputama plina na valj. Ena loputa je krmiljena preko ročice plina, drugo loputo pa preko senzorjev

krmili motorna elektronika (ECU). Očitno pa je bilo pri Suzukiju to bolj stvar »softverske« in ne »hardverske« narave (mater, ravno te dni me ista stvar zajebava na mojem deset let starem Fiatu. Računalnik se je menda spomnil, da ne razume najbolje, kaj mu sporoča loputa plina. Agrhh ... Ride by wire? Ne hvala, bi raje na zajlo).

A brez skrbi, s Suzukijem teh skrbi ne boste imeli. Čez čas se je namreč izkazalo, da se simptome cukanja uspešno rešuje z nastavitvijo senzorja položaja lopute plina (TPS – throttle position sensor). Na spletu se celo najde vodič, kako to lahko naredite sami, a jaz bi vseeno raje to prepustil strokovnjaku. Mimogrede, bral sem, da so imeli podobno lastnost tudi nekateri SV-ji in GSX-R-ji. Pri vseh odpravi ali pa vsaj omili te težave nastavitve senzorja.

Od drugih tehničnih težav se najde kakšen okvarjen regulator napetosti, kar pa tudi ni pravilo. Po spletnih debatah, vprašanih in raznoraznih nasvetih na temo tega Suzukija, lahko



*Če imate srečo in najdete motor, ki ima vse v dobrem stanju, se boste fino peljali že za slabe tri tisočake.*

### Opazili smo med oglasi

**Suzuki GSR600, letnik 2006**, sive barve, 22.000 prevoženih kilometrov, 2. lastnik, nepoškodovan, vožen ljubiteljsko, novi gumi, vizir, kovček. Cena: 3.150 EUR, zasebni prodajalec

**Suzuki GSR600, letnik 2007**, srebrne barve, 16.000 prevoženih kilometrov, 2. lastnik, servisna knjiga, lepo ohranjen in skrbno vzdrževan, dodatna oprema, garancija. Cena: 3.490 EUR, trgovec

**Suzuki GSR600, letnik 2009**, rdeče barve, 29.000 prevoženih kilometrov, 2. lastnik, nepoškodovan, nov akumulator. Cena: 3.700 EUR, zasebni prodajalec

najdemo zgolj nekaj pritožb na kakovost končne izdelave. Nekaj na račun lakiranja raznih komponent in delov, ki so pritrjeni z ježkastim trakom (velkro?) in podobno. Seveda se marsikje v tujini vozijo z motorji vse leto, tudi pozimi in po soljenih cestah. Taka uporaba najhitreje pušča sledi na teh motorjih. Pri nas jih večina izven sezone počiva v garažah, tako da s tem niti ni težav. Torej vam pri nakupu rabljenega poleg splošnega stanja ohranjenosti, ostane bolj ali manj zgolj le še kontrola potrošnih komponent kot so zavore, veriga z zobniki in gume.

Če imate srečo in najdete motor, ki ima vse prej naštetu v dobrem stanju, se boste fino peljali že za slabe tri tisočake. Pri tem denarju se začnejo cene prvih letnikov od 2006 do 2007. Kakšno leto mlajši GSR je še tisočaka zraven. Zanimivo, da ima večina motorjev med oglasi nekje med 20 in 30 tisoč prevoženih kilometrov, ne glede na letnik. Jaz jim kar težko verjamem. Svetujem, da zahtevate od prodajalca tudi račune za servise.

### NA CESTI

To, da bo GSR600 med športnejšimi predstavniki v svojem razredu, so najavili tudi Suzukijevi inženirji ob njegovi predstavitvi. Hkrati so jasno namigovali, da ta motor v osnovi ni namenjen začetnikom, čeprav bodo ti veseli precej nizko nameščenega sedeža in neagresivnega agregata. Torej, kljub temu, da so pri Suzukiju poudarjali športnost, GSR v rokah ni naporen in je lahko čisto prijeten motor za vsakodnevno uporabo (če ima urejeno tisto sitnost okrog vbrizga).

Izkušeni motoristi pa bodo dodali, da ga je nezahtevno peljat tudi zelo hitro in je tako zabaven tudi za tiste, ki imajo za seboj že dovolj (hitrih) kilometrov.

Na tankem sedežu se udobno sedi, noge objemajo precej zajetno posodo gorivo, roke počivajo na širokem krmilu. Vse to omogoča sproščeno držo voznika in dober pregled na cesto. Ker vetrne zaščite ni, bo na avtocesti vzdržno do omejitev.

Ta motor je doma na zavitih cestah in med ovinkih, kjer bo šele ostrta vožnja izdala kakšno

### POMEMBNI TEHNIČNI PODATKI

- Barve: rdeča, črna, siva, srebrna, ...
- Moč: 72 kW (98 KM) pri 12.000/min
- Navor: 64 Nm pri 10.000/min
- Motor: 4 valjni – vodno hlajeni – 4 ventili na valj
- Vrtina x gib: 67 x 42,5 mm
- Prostornina: 599 ccm
- Kompresija: 12,5:1
- Dovod goriva: vbrizg, grla 4 x ø 38 mm
- Sklopka: veččlanelna v oljni kopeli
- Menjalnik: 6-stopenjski, veriga
- Okvir: dvojni, aluminij
- Vzmetenje, spredaj: nastavljive teleskopske vilice (prednapetost), ø 43 mm **zadaj**: nihajne vilice, nastavljive (prednapetost vzmeti, dušenje) sredinski blažilnik
- Gume: 120/70-17 in 180/55-17
- Zavore, kolutne, spredaj: 2 x 310 mm, 4-batna čeljust. **zadaj**: 1 x 240 mm, 1-batna čeljust
- Medosna razdalje: 1.440 mm
- Kot glave / predtek: 25,5° / 105 mm
  - Višina sedeža: 785 mm
  - Posoda za gorivo: 16,5 l
  - Teža: 183 kg suha



**Zavorna tekočina DOT 4**  
Stabilna pri visokih in nizkih temperaturah. Ni agresivna na naravno in sintetično gumo. Zdržljiva je z vsemi tipi zavornih gumic prve vgradnje motociklov.



**EUROTON** **EXIDE** **YUASA**  
AKUMULATOR  
Kislinski akumulator – od 71,10 € z ddv  
Gel akumulator – od 98,88 € z ddv

**EUROTON** **PHILIPS OSRAM**  
ŽARNICE  
Žarnica H4 Xtreme Vision Moto od 16,90 € z ddv  
Žarnica H4 City Vision Moto od 9,90 € z ddv

**EUROTON** **NGK** **DENSO**  
SVEČKE  
Vžigalna svečka od 12,10 € z ddv/kos

**EUROTON** **MOTUL** **IPONE**  
OLJE  
Motorno olje 20W50 4 l od 65,59 € z ddv  
Zavorno olje DOT4 500ml od 9,72 € z ddv

**EUROTON** **MANN FILTER** **HIFLOFILTRO**  
FILTRI  
Oljni filter – od 13,26 € z ddv  
Zračni filter – od 19,03 € z ddv



**EUROTON** **REMUS**  
ŠPORTNI IZPUH  
Slip-on sistem – redna cena od 424 € z ddv, akcijska cena: 318 € z ddv

**EUROTON** **DUNLOP**  
PNEVMATIKE  
SPMAX ROADSMART 120/70ZR17 (58W) TL – 114,50 € z ddv  
SPMAX ROADSMART 170/60ZR17 (72W) TL – 85 € z ddv

**AMORTIZER**  
TEHNOLOGIA PODVOZJU  
SERVIS AMORTIZERJEV ZA MOTOCIKLE  
od 110 € z ddv

pomanjkljivost. Največ pritožb so bile deležne zavore, ki so sicer učinkovite, a zahtevajo močnejši stisk ročice kot bi morda pričakovali. Kljub temu, da so vzete iz pet let starejšega modela GSX-R750.

Druga stvar je vzmetenje. To je sicer osnovno nastavljivo; spredaj prednapetost, zadaj pa je poleg prednapetosti nastavljivo še dušenje povratnega giba. V osnovi povsem solidno opravlja funkcijo in je dober kompromis med športnostjo in udobnostjo, vse dokler voznik ni zahtevnejši. Tisti, ki so GSR-ja radi ostro gnali med ovinki, so ga kritizirali, da je premeško nastavljen. Tako je med lastniki dodelava vzmetenja precej pogosta. Sicer pa je GSR, še posebno v tujini, izredno priljubljen motor za dodelave in predelave. ■



**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](http://www.majklub-shop.si)  
**MAJKLUB-Shop**