

SECOND HAND | Suzuki GSX1400

Velká, těžká, impozantní | Ohromný krouták vykoupený vyšší spotřebou

Byl jednou jeden BEJK

Tady se, přátelé řídítkáři, nehoní koně otáčkami. Tady se totiž koně nehoní vůbec. Základem je krouták. Největší nahatá Suzuki má totiž motor. Oponujete, že každá mašina má motor? Jenže GSX1400 má MOTOR!



Jakub Nič
jakub@cmn.cz
foto: archiv



Vlastně o nic jiného než o motor u této motor-ky nejde. Na vzduchem/olejem chlazeném agregátu, se kterými má Suzuki třicet let povedených zkušeností, stojí celá motorka. Ne že by snad stroj byl špatný, nebo jinak nevýrazný, jen ten motor je jaksi frontmanem této motorky a vystoupit z jeho stínu je pro ostatní části stroje složité.

Sport raději ne
GSX1400 je mastodontní naháč. Jednoduše řečeno, komu nestačí Bandit 1200, komu je Bandit příliš komerční a rozšířený, tomu je určena GSX. Je to motorka na kochací jízdy ve středním tempu. Rám je dost poddimenzovaný a jakýkoliv pokus o sportovní nasazení končí víceméně zklamáním. Na broušení kolínek máte ale GSX-R.

Tenhle naháč má bavit, má vás uklidnit, a to jak svou hmotností, tak motorem, který se křivkami výkonu a točivého momentu víceméně podobá většině běžných aut. Pakliže neradi točíte, nechcete pořad podřazovat („čtrnáctka“ má naprosto zbytečných šest kvaltů, stačily by klidně dva...)

a čekat na ty správné otáčky, GSX1400 vás svým temperamentem ohromí. Výkon i krouták sedí dole, kolem 5000 otáček už tak máte v rukojeti přes 120 Nm, a to už se počítá! Blbě je, že velký objem a krouták je vykoupen vyšší spotřebou paliva, pochopitelně, obdobně žerou všechny velké naháče podobných objemů. Při svižnější jízdě se bez problémů dostanete na deset litrů na stovku, pokud jezdíte jen tak lážo plážo, dá se v pohodě pod šest.

Podvozek slabinou
Majoritní problém GSX1400 je podvozek. A to přesto, že na rozdíl od konkurence má podvozek plně nastavitelný vpředu i vzadu. Vidlice je příliš měkká a dvěstěpadesátikilovou motor-ku od děr a potápění při brždění nevykřívá zase tak moc seriózně. Měkký rám nedovoluje ostřejší jízdu a zadní pérování je problematické na těsnost a správnou funkci – o tom, jak to řešit, se dočtete v boxu Servis a problémy.

Dalším nesmyslem je zadní pneu 190 mm, kvůli které neradi točíte, nechcete pořad podřazovat („čtrnáctka“ má naprosto zbytečných šest kvaltů, stačily by klidně dva...)

Velkou slabinou GSX je poddimenzovaný podvozek



tečně velkou silou v pažích. Obutí pneumatiky 180 hodně vyřeší, GSX1400 začne trochu zatáčet, samozřejmě ale, když bude nehoda a bude se řešit něco s policií a pojišťovnou, užší pneu není v techničáku a budou následovat tahanice. Nicméně motorce užší guma prospěje.

U GSX potěší docela výbava. Šestipístková Tokica patří k těm lepším brzdám, i když opět nutno říci, že na zastavení takto těžké motorky by slabší brzdy prostě ani nebylo možné namontovat. Pohodlné sedlo poskytuje kromě prostoru pro dvě výletní zadnice i podsedlový prostor patřící mezi mo-

tocykly k největším. Palivoměr také není k zahození.

Dražší servis
Motorka je zpracovaná jako klasická Suzuki. Co má být kvalitní, to kvalitní vesměs je, lehké znepokojení může nastat při pohledu na korozi, která je u Suzuki tak nějak všeobecně známá jak na některých místech rámu, tak výfukovém potrubí. Zkrátka barva není místy nejtlustší a nerezové trubky také nejsou sintrované nerezové.

Celkově vzato je udržba na GSX1400 poměrně drahá. Motor je vzduchem chlazený, takže měníte olej co 6000 km a je-

likož si agregát žádá skoro pět litrů kvalitní syntézy, poleze výměna oleje a filtru do peněz. Pneumatiky pod těžkým strojem a velkým kroutákem také mizí rychleji než stejná šíře na lehké supersportovní 600. Na druhou stranu u motoru máte skoro jistotu, že se do vašeho důchodu nepokazí a jezdit na něm budou možná ještě vaše vnoučata, pokud bude existovat benzin nebo nějaký jiný velrybí tuk, co hoří...

Velká, těžká, milovaná
GSX1400 je mašina pro chlapy (ženské se neurazí), je těžká, velká, silná, s jezdcem se docela dost pere a není úplně bez much hlavně v oblasti podvozku. Existují GSX1400 kluby, které se zabývají různými zlepšováky, vědí jak vychytat slabůstky podvozku a jak stroj celkově za pár kaček dostat do přívětivějšího stavu. U nás taky minimálně dva fungují (zadejte www.gsx1400.cz nebo www.suzuki-gsx.cz).

Není to jen větší Bandit. GSX1400 je úplně jiná, svá. Napíšu to, co už u mnohých jiných specifických strojů – kdo ji má, ví přesně proč a stroj bezděčně miluje. Kdo ji měl a pro-

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 2001–2006

Cena: od 60 000 Kč

HODNOCENÍ

Motor	★★★★★
Jízda, ovladatelnost	★★★★☆
Výbava	★★★★☆
Kvalita, zpracování	★★★★☆
Výkon/Cena	★★★★☆

SERVIS A PROBLÉMY

Václav Šťastný
vedoucí servisu Mot Art

GSX1400 má několik problémů, které vyplývají především z její hmotnosti. V první řadě je poddimenzovaná přední vidlice, která nestihá držet těžkou motorku při brždění. Vidlice se hodně potápí a její štelování (i když je plně stavitelná) není celkem k ničemu. Jediné, co má smysl, je zakoupit od specializovaných výrobců jiné tvrdší a hlavně progresivnější vinuté pružiny. Zadní teleskopy mají problémy ještě větší, tečou, jakmile začnete vza-

du kroutit s předpětím nebo vlivem stárí a používáním začne ze zadních teleskopů unikat olej. Řešit se to dá opět vlastně jediným způsobem, koupit neoriginální tuningové díly a zadní jednotky dát těmito díly do stavu lepšího než na novém stroji z výroby. Co se týče motoru, mechanických částí stroje a elektriky, není na GSX1400 co zničit. Motor je sice úplně jiný než staré známé suzuki spodky (GSX-R1100, Bandit...), ale je opravdu povedený. Servisní intervaly: olej + filtr 6000 km; vzduchový filtr 18 000 km, ventily 24 000 km.

HISTORIE

- 2001 začátek výroby GSX1400
- 2005 dva laify nahrazeny jedním, o tři kila méně

TECHNICKÉ ÚDAJE

Suzuki GSX1400	
Objem	1402 cm ³
Výkon	106 k@6800
Krouták	126 Nm@5000
Hmotnost	229 kg (bez náplní)
Sedlo	790 mm
Spotřeba	6–10l/100 km

Motor: čtyřdobý, vzduchem/olejem chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 81 × 68 mm, kompresní poměr 9,5:1, vstříkávání SDTV Ø 34 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 46 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice se dvěma postranními jednotkami, obojí plně nastavitelné, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, šestipístkové třmeny Tokico, vzadu kotouč Ø 260 mm, dvoupístkový třmen Tokico, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/50ZR17, ráfky 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2160 mm, šířka 810 mm, výška 1140 mm, rozvor 1520 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 22l, olejová náplň 4,8l

dal, také přesně věděl proč. Jde jen o to, z jakého úhlu pohledu na stroj nahlížíte. Chcete motorku na ježdění? Kupte Bandita. Chcete motorku pro srdce? Svezte se na GSX1400...

TECHNICKÁ PORADNA

Druhy brzdových destiček

Svoje dotazy do technické poradny zasílejte na poradna@cmn.cz

Tento týden odpovídá **Robert Seemann**, spoluvlastník firmy Yacomí, dovozce brzdových destiček AP Racing.

Připravuje: L. Záruba
foto: archiv

Mám velkého Bandita, jsem na konci s brzdama a teď váhám mezi sintrovanými a organickými brzdovými destičkami, hlavně kvůli

ceně. Je mezi nimi nějaký rozdíl? Díky za vysvětlení.

Jiří Gregora

Ahoj Jiří, pro výrobu motocyklových destiček se dnes v zásadě používají tři druhy materiálů: organické, sintrované a karbonové, přičemž každý z těchto materiálů má své výhody i nevýhody.

Organické brzdové destičky jsou vyrobeny ze směsi přírodních materiálů – skla, gumy, pryskyřice odolávající vysoké teplotě, a důležitou součástí organických brzdových destiček je také kevlar. Organické brzdové destičky jsou

levné a jsou měkčí než brzdové destičky z jiných materiálů. To kromě jiného znamená, že jsou v provozu často tišší, jejich nevýhodou je ale to, že nejsou dělané na vysoká zatížení. Ovšem v praxi se také můžete setkat, zejména u levných firem, že organické destičky jsou naopak dost často přímo kameňáky. Organické brzdové destičky jsou dobrou volbou pro skútry a lehčí, pomalejší motocykly, ale můžou klidně vyhovovat i třeba na tvém Banditu, pokud nejezdíš agresivně, jezdíš na pohodu nebo řekneme podle předpisů.



Pro vyšší teploty, nároky a rychlosti moderních motocyklů byly vyvinuty brzdové destičky sintrované, vyráběné ze směsi kovových prášků (zejména mědi), žáruvzdorných materiálů, modifikátorů tření a grafitu. Tyto materiály se v přesném složení smíchají, lisují a nakonec spékají (sintrují) do konečného tvaru při vysoké teplotě a tlaku. Sin-

trované brzdové destičky jsou nejčastější volbou tam, kde je vyžadován vysoký brzdový a tepelný výkon, vysoká brzdná síla a dlouhá životnost jak destiček, tak i brzdových kotoučů. Z těchto důvodů jsou sintrované brzdové destičky nejčastějším materiálem destiček v prvovýrobě. Se sintrovanými destičkami dosáhněte lepšího brzdového účinku než s organickými, zároveň při vynaložení menší síly na páčku. Ovšem pozor, praxe ukázala, že pokud máte už hodně vydržené nebo horší kotouče, není příliš vhodné na ně dávat sintrované destičky, protože si nesednou podle křivého kotouče tak snadno jako organické destičky.

Trochu speciální kategorií jsou karbonové brzdové destičky. Jsou nejdražší, ale mají skutečně vynikající účinnost a brzdovou sílu. Ovšem aby fungovaly, musí se nejdříve zahřát na (poměrně vysokou) pracovní teplotu, za studena téměř vůbec nebrzdí. Proto jsou karbonové brzdové destičky vhodné pro závodění, a to ještě při optimálních teplotních a povětrnostních podmínkách (ne v dešti a v zimě).

Až budete vybírat konkrétní destičky, doporučuji si předem zjistit něco o výrobci/značce uvažovaných destiček, protože neznámkové nebo hodně levné destičky velmi často a velmi rychle odcházejí, pískají a také nebrzdí.