

Pojízdná nesmrtnost

Stejně jako „božský Kája“, ani GSo není z nejmladších a stejně jako on dávno nepředvádí nic, z čeho by ses překvapením posadil na zadek. Jenže i tak si Kája rok co rok odnáší Zlatého slavíka a Suza se stále drží na předních místech v oblíbenosti u začínajících kluků a holek.

Oficiálně se pětistovka vyloupila před šestnácti lety na výstavě IFMA a dala nezkušeným motorkářům jasně najevo, na čem se mají vyjezdít. Stroj je lehce

příbuzný s dvouválcovou čtyřstovkou stejného jména, která je dokonce ještě o jedenáct let starší. Řadový motor čtyřkila byl první tři roky vybaven dvěma ventily na válec a od roku

81 začal pracovat se čtyřventilovým rozvodem. Pětistovka však moderní techniku nepřevzala, a tak najdeš v hlavě válců celkem osm kulatých otvorů, kterými se můžeš na píst koukat. Nepočítáme-li různé barevné variace, byla mašina prodávána ve stejné podobě až do roku 92, kdy byla upravena přední vidlice. Ta se do té doby při brždění chovala jak Titanic po setkání s ledovcem a tak bylo její tvrdší naladění rozhodně namístě. Jak léta běžela, stárly s každou další posilvestrovskou kocovinou tvary motorky víc a víc, až se Suzuki před třemi lety rozhodla obdarovat stroj hezcím zadkem. Podsedlové kapoty dostaly kulatější rysy, válce začaly

brát směs od nových karburátorů, díky kterým začal benzín ubývat z nádrže pozvolnějším tempem. Objem bandy se navíc zvětšil o tři litry, čímž se o celou spoustu kilometrů prodloužil dojezd a z názvu zmizelo elektrinu uctívající písmeno „E“.

Proti populační explozi

Ne že by sedačka byla vyloženě nepohodlná, ale slovem luxus se rozhodně označit nedá. Ke všemu se opírá o nádrž zajímavým výstupkem, který tlačí na partie, jimiž se muži od žen výrazně liší. Při běžném ježdění se dá nepříjemnost eliminovat tím, že si sedneš o kousek dozadu. Ale ve chvílích, kdy jsem naplno zkoušel



přední brzdu, jsem se ataku na své „reprodukční centrum“ ubránit nedokázal. Přesto, že spolujezdec podobné zážitky nepozná, také se mu nesedí nejlépe, protože jemu vymezený prostor je úzký (neraduj se, ani tvůj není dvakrát široký) a navíc bude mít nohy o pár centimetrů výš, než by chtěl. Řídítka jsou již bez problémů a díky nižšímu uložení je pozice v porovnání s ostatními konkurenty sportovnější. Celkově se ergonomií hodí Suza spíše pro „prcky“, ale ani takový obr jako já (180 cm) nemá problém se usadit.

Řad' kdy chceš

Na vzducháči mě docela zaujalo, že je celkem jedno, jestli točí šest nebo deset a půl tisíc, protože podle mého pocitu cloumá se zadním kolem stále

Roury obdélníkového průřezu jsou ocelové a v náporu agresivní jízdy si statečně drží svůj původní tvar.

zhruba stejná porce „krouťáku“. Při řazení tedy nemusíš otáčkoměr sledovat bedlivě jako inspektor Clouseau a rychlosti můžeš sázet v podstatě kdekoli nad pět tisíců. Hnat osmiventil někam k jedenáctce nemá smysl, protože výkon je tady evidentně už za zenitem a v motoru schované trpaslíky tak rychle skákat prostě nebaví. Že je šestka dlouhá jak týden před výplatou, je známá skutečnost, která, jak jsem poznal, nemluví do větru. Poslední rychlost pro závodění opravdu vhodná není, avšak za její přítomnost budeš vděčný zejména na dálnicích.

Železo si hraje na hliník

V průměrně sportovním stylu se



stejně jako posez nese i rám, který si svým lakovaním hraje na hliníkový. Roury obdélníkového průřezu jsou však ocelové, v náporu agresivní jízdy si statečně drží svůj původní tvar a ve sportování tě limituje spíše pérování. Na druhou stranu se ale díky „přítulnému“ vinutí pružin spolehlivě přeneses přes zákeřně vykukující kanály či tramvajové koleje. Řízení je na danou kategorii nadprůměrně rychlé a na obvyklém standardu jsou

brzdy. Přední musela být v době vzniku někde na vrcholu, ale dnes již „předpotopní“ třmen Tokico v kombinaci s klidným zadním kotoučem znamenají neostrou, avšak dostatečně rychle zpomalující partu.

Technická data

**Suzuki
GS 500 E**

motor	čtyřdobý vzduchem chlazený řadový dvouválec, DOHC/2
objem	487 cm ³
vrtání/zdvih	74/56,6 mm
výkon	35 kW (46 k)/9200 ot./min.
točivý moment	39 Nm/7800 ot./min.
kompresní poměr	9:1
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
rozvor	1440 mm
brzdypředu	1 kotouč Ø 310 mm, dvoupístkový třmen
	vzadu 1 kotouč Ø 250 mm, dvoupístkový třmen
výška sedla	760 mm
hmotnost s plnou nádrží	187 kg
objem nádrže/rezerva	17/3,5 l
cena	60 až 80 tisíc (r. 91 - 97)

Pověst motocyklu

- půllitrové Suzuki se pomalu blíží dvacáté narozeniny, ale ve výrobním programu má své pevné místo
- je určena pro začátečníky jízdy v nejvyšší třídě motocyklů
- velmi jednoduchá stavba a z toho plynoucí nenáročná údržba
- v roce 1992 ztvrdla přední vidlice, která do té doby připomínala perinu
- umí jezdit za velmi nízké provozní náklady, benzínu ji postačí asi pět litrů na sto kilometrů
- výkon 46 koní sice není na trháni rekordů, ale začátečníkovi úplně stačí
- u starších modelů je poněkud nevhodně zvolena konstrukce napínáku rozvodového řetězu
- do nového roku vyjždí GS s celou kapotou ve stylu GSX-R

Servisní údaje

Ač není pětikilo osazeno turbem, ani jinak vyhnáno do extrémů, slyšel jsem již od několika lidí, jak se jim dvouválec „kousnul“. O hodně početnější armáda motorkářů zas vypráví pohádky o spolehlivosti, takže je možné, že zmíněná zadření byla „pouze“ tichou pomstou předchozích majitelů. Ověřenou informací je ne zrovna ideální konstrukce napínáku rozvodového řetězu se zkrutnou pružinou, která byla hlavně u modelů do roku 90 náchylná k prasknutí, což může znamenat poškození motoru. Prevence je jednoduchá - vyměnit napínák za novější. Hodně GS se k nám dostane přes hranice z Německa v „udušeném“ stavu, který znamená nejčastěji 27 koní a maximálku 150 kilometrů za hodinu. Odškrcení není složité a je ideální provést konečné doladění karburátorů na brzde, protože pak se ti nestane, že by měl motor díky nevhodným tryskám větší spotřebu nebo výkonovou díru. Běžná údržba je jednoduchá, olej s filtrem se mění po šesti tisících, vzduchový filtr po dvanácti a kdyby sis chtěl sám seřídít ventily, zde jsou jejich vůle: sací 0,03-0,08 mm, výfukové 0,03-0,08 mm.

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	1450,- Kč
Akumulátor	700,- Kč
Brzdové destičky přední/zadní	3300,-/2400,- Kč
Píst	2400,- Kč
Přední světlo	7000,- Kč

