



Otupeno vyvojem

Většina motocyklů, které se třeba i z části dají označit slovem sportovní, bývají postupem času odlehčovány a jejich motory posilňovány. „eFko“ jde však jednoznačně proti proudu, protože po deseti letech ho japončiči nejen okradli o pár koní, ale navíc mu nadělili jako bonus několik kilo.

Suzučů šestistovka začala brázdřit silnice před šestnácti lety a do roku 97 zůstala téměř beze změn, pomineme-li jiné barevné kombinace, design kol či lehké změny výfuku. Sportovně-cestovní GSX se zrodila ze silnější sestřičky, a tak si po celou dobu svého života nese poměrně předimenzované součástky. Čtyřválec má oproti sedmsetpadesátce menší zdvih, ale vtip je v tom,

že vše jinak zůstalo robustní, a to včetně převodovky. Navíc je i u šestikila využito technologie S.A.C.S. pro dokonalé chlazení, založené na dvojitým olejovém čerpadle a tlakovém ostřiku namáhaných míst olejem pomocí trysek. Řadový agregát jde poměrně snadno seřídít a pak není problém jej nastartovat, což se občas neoprávněně objeví v tisku coby častá vada.

Kila navíc

V osmadvadesátém dostala motorka kompletně novou bachratou kapotáž, která eFko změnila k nepoznání. Motoristická veřejnost však zůstala na rozpacích, protože v době dramatického snižování hmotnosti už tak dost těžký stroj přibral několik kilogramů. Rozvor, který byl u první generace tak akorát, se bůhví proč protáhl o 40 mm a co hlavně,



čtyřválec ztratil ze svého výkonu šest koní. Jejich absenci lze přičíst na vrub novému výfukovému potrubí 4-1 a odlišně nastaveným karburátorům. Ve stejném roce se také přestěhovalo uchycení zadního brzdového třmenu na spodní část kyvné vidlice. Za posledních pět let se v životě Suzy nic významného nestalo, pouze kapoty dostaly pár nových barev a pro loňský rok se přioštily tvary podsedlového plastu, který navazuje na menší a hezčí světlo.

Pozor na gummy

Výkon motoru na hranici osmdesáti šesti koní se dnes zdá se supersporty jako malý, ale stroj teď už do sportovní kategorie stejně nikdo neřadí. Ostatně katalogem udávaných maximálních 215 km/h je i v praxi reálná hodnota, která pro cestování určitě postačí. Nepříliš působivá bachratá celokapota s malým štítkem sice vypadá dost neohrabaně, ale svou práci odvádí překvapivě dobře. Jezdec je v docela pohodlné poloze dostatečně ukryt před větrem i nepohodou a spolujezdec se zase může držet maxiucha za svou sedačkou. Dvojice výfuků navíc netlačí jeho stupačky kamsi k výšinám, a tak nemusí trpět v poloze žokeje Váni s koleny u brady.

Pérování pro kutily

Podvozek lze poněkud alibisticky nazvat jako průměrný a díky značnému rozvoru je sice stabilní, leč hodně citlivý na kvalitu a opotřebení pneumatik. Nemožnost nastavit tuhost pružin přední vidlice donutí někoho k slzám, zatímco jiný fikaný kutil odšroubuje jejich zátky, vezme posuvné měřítko a zaběhne do prvního železářství, kde koupí hrst vhodně velkých ocelových podložek. Jejich přidáním nad pružiny pod víčka, která je stlačují, lze poměrně přesně nastavit jejich tvrdost.



Operace není nijak náročná a jde ji spáchat i na parkovišti u benzinky s vhodným klíčem v ruce.

Palubka z pravěku

Paradoxně větší problém nastává v okamžiku, kdy se přepálí pojistka, i když pominu, že u japonské motorcykly se tak obvykle neděje bez nějaké vážnější příčiny. Pojistkové pouzdro je totiž „vtipně“ ukryto pod zadním podsedlovým plastem, což může nerváky pochopitelně docela naštvat. Na svou dobu celkem moderní děrované kotouče se protahují maličkými čtyřpístky, ale aniž by trhaly rekordy, dokáží brzdit tak, že jezdec na tento pohybovou energii mařící úkon vlastně nemusí vůbec myslet. Má-li motorka zůstat v pohledném stavu, pak si častější údržbu, hlavně po dešti určitě vyžádají výfukové svody, které asi zlobily, a tak na ně zbylo jen obyčejné železo, které rezivý a někdy i koroduje. Po montáži otevřeného filtru a o maličko větších trysek se spotřeba nehýbala nikam daleko od pěti litrů, a to lze při svižné jízdě považovat za dobrý výsledek, protože akční rádius pak hodně převyšuje tři sta kilometrů. Trošku archaicky na mě působí palubní deska, které po funkční stránce nelze vytknout zhora nic, zato po vzhledu - vé všechny.



Servisní údaje

Suzuki GSX 600F patří k tomu jezdodolnějšímu, co lze od této značky pořídit. Při dodržení jen těch nejzákladnějších úkonů jako je výměna a případné dolévání oleje by byla vážnější závada opravdu výjimkou. To je pochopitelně míněno při běžném provozu, ostatně na nějaké vylomeniny se stejně nehodí kvůli poměru hmotnosti x výkon. Zmíněný úkon je třeba provést vždy po šesti tisících kilometrech a při každé druhé výměně náplně to musí sfouknout i s olejovým filtrem. V našich podmínkách bude patrně potřebovat po 6 tisících očistu nebo výměnu i filtr vzduchu. To se dost často zanedbává, ale při úspoře jednoho litru na sto kilometrů se filtr po dvou až třech tisících sám zaplatí. Když nevěříš, spočítej si to. Řetězová sada vydrží na téhle motorce opravdu dlouho už proto, že je osazena řetězem typu 530, který se montuje i na nejvýkonnější superbike a tady se v podstatě fláká.

Motorka za pár peněz

Nový a docela moderní design druhé generace ale nemohl zachránit pomalu stárnoucí techniku, která se začala stávat handicapem mašiny. Snad jen malá konkurence na trhu, kdy celokapotovaných cestovních šestistovek je jako šafránu na družstevním poli, nedává zájemcům jinou alternativu. Naštěstí obrovské množství ojetin GSX 600F všech možných ročníků, a to mnohdy i v docela dobrém stavu a za vysloveně přijatelný peníz dělá tuto nenápadnou, ale maximálně spolehlivou mašinu jednou z nejrozšířenějších na našich silnicích, ale i v dalších zemích Evropy.

Technická data

Suzuki
GSX 600F

motor	čtyřdobý vzduchem aolejemchlazený čtyřválec, DOHC/4
objem	599 cm ³
vrtání x zdvih	62,6 x 48,7 mm
výkon	64kW(86k)/11000ot./min.
točivý moment	60Nm/9500ot./min.
kompresní poměr	11,3:1
plnění motoru	4 karburátory Mikuni Ø 31 mm
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu	2 kotouče Ø 290 mm, čtyřpístkové třmeny
brzdy vzadu	1 kotouč Ø 230 mm, dvoupístkový třmen
rozvor	1430 mm
výška sedla	800 mm
pohotovostní hmotnost	223 kg
nádrž	20 l
cena	50 - 110 tisíc Kč (r.v. 89-97)

Pověst motocyklu

- motorka má typický suzuč design konce osmdesátých let
- motor postavený na základu ze sedmsetpadesátky jde zničit snad jen v testu jízdy bez oleje ve stupidním teleshopingu
- průběh točivého momentu není ideální, ale jezdit se s tím dá
- celkem ošklivá palubka je však výborně přehledná, včetně obřího palivoměru
- tak jako mnohé jiné stroje, i tuto šestistovku čas přesunul ze sportovní do střední třídy cestovních motorek
- výkon motoru i v praxi dosahuje papírově udávaných 86 koní
- úzká řídítka nebudou větším postavám moc vyhovovat
- přední vidlice bez možnosti nastavení je jednou z největších slabín
- docela v pohodě sedí i středně velký spolujezdec a delší cesta není problém
- spotřeba 5-6 litrů benzínu je do dnes velmi solidní
- perestrojka v roce 1998 znamenala úlet v podobě zvětšení rozvoru, hmotnosti a snížení výkonu
- vysokou hmotnost kompenzuje pro menší jezdce přijatelná výška sedla
- ojeté gummy mají kvůli velkému rozvoru značný vliv na řízení
- obrovská nabídka na trhu ojetin dává možnost dobrého výběru jak ceny, tak stavu motorky

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	1 892,-Kč
Akumulátor	5 459,-Kč
Brzdové destičky přední/zadní	3 261,-/2 757,-Kč
Píst	2 180,-Kč
Přední světlo	16 937,-Kč