



VERDIKT

Suzuki GSX-R1000

Motor	8/10
Podvozek	8/10
Brzdy	8/10
Ovladatelnost	6/10
Město	5/10
Cestování	6/10
Sport	7/10
Výkon/Cena	7/10

TECHNICKÉ ÚDAJE

Suzuki GSX-R1000

Objem	999 cm ³
Výkon	136 kW/185 k@11 500
Točivý moment	117 Nm@10 000
Hmotnost	203 kg (provozní)
Cena	344 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 74,5 × 57,3 mm, kompresní poměr 12,9:1, duální vstříkávání SDTV Ø 44 mm, elektrický startér, antihoppingová spojka, šestistupňová převodovka

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice Showa BPF Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, zdvih 130 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu komprese rychlá a pomalá), světla výška 130 mm, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové radiální monoblokové třmeny Brembo, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen Nissin, pneu Bridgestone S20 vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/50ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Parametry: délka 2045 mm, šířka 705 mm, výška 1130 mm, sedlo 810 mm, rozvor 1405 mm, úhel řízení 27°, stopa 98 mm, nádrž 17,5 l, max. rychlost 295 km/h

Pro ty, co to mají v krvi

Poslednímu litrovému GSX-R se říká dinosaur. Nemá ABS, kontrolu trakce, antiwheelie program ani další fičury z bohatého a dnes již běžně dostupného IT vybavení, kterými se chlubí jiní. To ale neznamená, že by nestálo za hřích!



David M. Bodlák
david@cmn.cz

foto: Michal Rádek,
autor, Bridgestone

Suzuki se svou GSX-R1000 způsobila na přelomu milénia doslova převrat. Výkon motoru, jízdní vlastnosti, brzdy, to všechno fungovalo jako do té doby nic na světě. Každé následující dva roky pak přišla zmodernizovaná verze, a to až do roku 2009, kdy zůstal jeden model na tři roky. Představení dalšího modelu, v pořadí již šestého, bylo tak ve velkém očekávání. Suzuki to ale tentokrát nevzala nijak dramaticky a těch změn je na první pohled jen minimum.

O koncovku chudší

Kapoty zůstaly shodné se starým modelem, lehký facelift se dotkl akorát barevného provedení a několika málo dílů, jako držáků zadních stupaček nebo přístrojovky. Konečně zmizela druhá koncovka a jako poslední z velké rodiny dostal litr nový pár brzdových třmenů Brembo. Jinak je z designového hlediska el-dvojka stejná jako ká-devítka, což mně zrovna až tak nevadí, protože si myslím, že tohle GSX-R bylo vcelku povedené. Jasně, motorka je to bachratější a ve srovnání s dnešními konkurenčními stroji působí tak trochu „plnotučně“. Pro mou po-

stavu je to ale přímo ideální stroj a jsem rád, že se ještě v této době dá najít velká sportovní motorka, na které se nemusím cítit jako vosa na bonbonu.

Nejvíce se v Hamamatsu zamakalo na vnitřnostech motoru a jeho managementu. Uvnitř agregátu se nyní prohánějí čtyři přepracované a o 11 % lehčí písty, zvětšila se komprese a vačky dostaly ostřejší časování. To vše za účelem zvýšení kroutáku a lepších odezvy plynu v nízkých a středních otáčkách. Přestože má GSX-R stále „jen“ 185 koní, špička výkonu přichází nyní o 500 otáček dřív.

Rozhodně pozitivním krokem je již zmíněné odstranění druhé koncovky, která zde byla od modelu K7. Zmenšil se i směšovač pod motorem, což přineslo za prvé úsporu hmotnosti a za druhé, kvůli změnám v motoru a výfukovém potrubí se musela přeprogramovat řídící jednotka a inženýrům se tak mimo jiné povedlo eliminovat výkonovou díru, kterou měl předchozí model mezi 6000 až 7000 otáčkami. Všechny tyto změny se také odrazily v úspoře paliva, dle Suzuki až o 8 %.

Monobloková Bremba

Upgradu se nevyhnul ani podvozek. Osvědčeným BPF vidlicím od Showy inženýři pokrátili o 7 mm trubky, čímž se opět docílilo lehkého snížení hmotnosti a jejich naladění je teď při zachování sportovních vlastností

a schopnosti dosáhnout dobrého gripu pneumatik jemnější a více komfortní.

Na novém modelu nalezneme namísto dosavadních brzdičů Tokico nový pár monoblokových Bremb, stejně jako u šestky a sedmpade, které je dostaly už

minulý rok. Na litru jsou ale tyto brzdy ve zlatém vydání, což znamená, že se jedná o výkonné radiální monobloky s většími pístky, a tudíž i větším potenciálem. Hubenější (z 5,5 na 5 mm) jsou i nové kotouče, premiérově od Sunstar Engineering.

Všechny změny, které nový model GSX-R prodělal, byste ve finále měli ocenit hlavně za jízdy, a přestože GSX-R není úplně jinou, novou motorkou, plnou elektroniky, neznamená to, že by nutné musela být odsunuta až na konec potravního řetězce...

Prosím, neškrteit!

Na českou testovačku jsem se vysloveně těšil. Díky novým pneumatikám Bridgestone S20 jsem měl totiž možnost povozit se na L2 už v půlce března v portugalském Portimau. A tam jsem byl vysloveně zklamán. Ne z pneumatik, ani proto, že by nový model inženýři nějak zpackali, ale proto, že zrovna tahle motorka byla podobně jako pár dalších testovaček z Francie, a tudíž v uskrčené stoikoňové verzi! No peklo. Tak moc jsem si chtěl nového litra zkusit, až jsem této dvacetiminutovky

(jedné z pěti) litoval. Motorka nejela, jak bych od litrového superbiku očekával, a ještě jsem si nechtěně přepínal motorové mapy co zatačku, a tak jsem se téměř nesvezl. Lituji Frantíky, protože na něčem podobném bych jezdit nechtěl. Ovšem teď už jsme doma a až tu plno věcí stojí za starou bačkoru, motorky máme zatím stále v plné zbroji, a to už je docela jiná písnička.

Už při nastartování se musíte do GSX-R zamilovat. Charakteristický chrčák všech posledních gixxer je příjemný a vysloveně

► NOVINKA L2 VS. LEGENDÁRNÍ K5

Takováto šance se nenaskytne každý den. Pro většinu skalních je právě model z roku 2005 legendou a prý nejpovedenější litrový GSX-R všech dob. Ještě nyní si pamatují, jak jsme na Intermotu v roce 2004 v Mnichově letěli do haly Suzuki, abychom jako první spatřili tento bike. Pro mě to byla tehdy a ještě pořád je jedna z nejkrásnějších sportovních motorek vůbec. Všichni, kdo na ní měli možnost jet, si zase pochvalovali, jak ďábelská síla se ukrývá pod kapotou. I tady v redakci jsem slyšel plno historek o tom, jak to šlo plynem na zadní ještě ve 200 km/h, prostě peklo. Přímé srovnání ojeté motorky a novinky není nikdy relevantní, protože najít něco v opravdu původním stavu a v plné kondici odpovídající novince je prostě nemožné. I K5 Jardy Douši, kterou jsem měl díky jeho vstřícnosti tu čest pilotovat, má vzhledem k úpravám do původního stavu daleko. Na druhou stranu, on ji má v neskutečné láti, takže proč ne... Oproti standardu je na Jardově K5 závodní přepáčko, zvedly zadek a vzadu se točí vyšší guma 190/55ZR17. Jiný je i podvozek, značka Zupin Öhlins, což je čistě sportovní záležitost a dosti tvrdě nastavená. Díky laděku zase chybí přívěra ve výfuku a motorku zpomalují brz-

dy z R1. Tyhle čtyřpístky ale zrovna tady nefungují tak, jak by měly.

Na první pohled je K5 drobnější, což je v dnešní době snad i rarita. Dnes se totiž vše centralizuje, minimalizuje, a tady? L2 je oproti K5 buclatá motorka. I co se týče designu, je K5 pro mě více sexy, snad až na tu přední partii. Tady vyhrává novější model a je vidět, že nasávací otvory jsou mnohem propracovanější a náporový vzduch si snadněji najde cestu do útrobu airboxu.

Kokpit K5 na mě působí takovým lehkým retro dojmem a více sportovní. Mám pocit, jako bych usedl na čistokrevného závodníka. Nejsou tu žádné velké zbytečné plastové plochy, jen to nejnútnejší. Přístrojovka, přední kapota s plexi, všechno je tak nějak bliž, menší, víc syrové... Celá motorka je díky přepákování zadní centrály a vyšší gumě nahrená dopředu a tedy hodně váhy mám na rukou. Na chvilku OK, ale na delší jízdu by to pro mě moc nebylo.

Po nastartování se ozve nádherný sound a z motoru cítíte tu sílu. Reakce je okamžitá, agresivní a vše je podtrženo přesným a tvrdým řazením. Žádné vůle, žádné kompromisy, dáte gas, motorka jde na zadek a jen tam posíláte další



a další rychlosti, zatímco se na budíku odehrává vzteká hra čísel. Dvě kila tam jsou hned a motorka táhne pořád dál až ke třem stům. Nevím, jestli bych z ní měl bez těch závodních úprav až takový sportovní pocit, ale takhle na mě K5 dělá dojem živočišné a drsné bestie, kterou musíte s chutí pořád držet pod krkem. Mrazí mě v zádech, pořád si chci hrát s plynem a poslouchat ten rachot vycházející z nítra agregátu.

Když pak přelézám do sedla L2, nestačím se divit. Novinka na mě působí spíš jako vyklidněný cesták, velký, prostorný, pohodlný... Ale jen do té doby, než mu naložím. Nový motor táhne o něco víc, a přitom máte pocit, že to dělá s větší lehkostí. Nepůsobí tak naštvane, ale žádný beránek to také není. A hlavně, ty brzdy... Jóóó, stačí jen dva prstíky a nepotřebujete ani moc síly, abyste balancovali na hraně adheze. K5 je určitě živel a ve své době byla právem nejlepší. Jízda na ní pro mě byla doslova rituálem a užíval jsem si každou minutu. Sedm let stará motorka, která může konkurovat i dnešním strojům. Až se mi to nechce věřit. A novinka? Není až tak propastně rozdílná, ale překvapuje mě, jak dokonale dokáže maskovat, co se v ní ukrývá. Univerzálnost nové GSX-R1000 ve standardu mě doslova až zaráží a inženýrům musím složit poklonu.

DMB, foto: autor, JDmotoR





S GSX-R si užijete hodně srandy jak na silnici, tak i na okruhu

Žádná kontrola trakce ani sportovní ABS, na gixxeru je to ještě pořád o umění jezdce, nikoliv o elektronice

vás ponouká, abyste mu zakroutili plynem. Sezení na motorce, přestože se bavíme o sportovním stroji, patří mezi ty příjemnější. Velká banda mezi nohama, žádná zničená zápěstí ani bolavá záda či naražená kostrč z „dřevěného“ sedátka. Ale to byla vždycy deviza GSX-R. Není to motorka určená pouze na okruh, na pár dvacetiminutovek, po kterých nutně potřebujete rádnou rekonvalescenci, ale klidně se s ní můžete vydat na vícedenní výlet, užít si zatáček a dálničních rychlých přesunů, a každý večer se budete těšit na další den. Když ji ale vezmete na okruh, užijete si podobně jako na jiných strojích spoustu srandy a adrenalin vám bude cákat z uší. Taký to umí. A to je to největší kouzlo tohoto stroje, naprostá všestrannost, u jiných strojů této kategorie téměř nevidaná. Podobný je snad jenom Fireblade.



Předek je propracovaný do posledního detailu



Stejná přístrojovka jako na šestce a sedmpade, jen červené pole začíná krapet dřív



Stupačky si můžete nastavit celkem do tří poloh

mi, že se mě ani na chvilku nezmocnily takové ty pocity z příškrčeného nástupu výkonu, jak předvádějí některé jiné moderní motorky. A síla motoru se dá pěkně dávkovat. Když za to vezmete fest, přední kolo vám jde do vzduchu, kdy si zamenete. A tohle se mi líbí! Žádné omezení, prostě si jen jedu podle toho, jak se zrovna cítím, jak se mi chce. Nemusím zastavovat, nic vypínat, abych si užil trochu toho adrenalinu, a pořád jsem to já, kdo tady tomu velí. Se zachováním zdravého rozumu mi do toho nikdo nemusí kecat. Až na ten zpropadenej Drive Mode Selector...

Před pár lety mi to přišlo hrozně bezva, mít možnost zvolit si motorovou mapu. Dnes už je můj názor jiný, a hlavně tady u toho litra, kde to tak nějak otravuje. Zdvojené ovládání na levém řídítku je totiž tak nešťastně umístěné, že si sem tam přepnete mapu, aniž byste o tom věděli (to až pak, když to nejede). Já bych to s klidem vyhodil úplně. Ale budiž, je plno jezdců, kterým (to za jistých situací) klidně tep. Když už, klidně by stačily mapy dvě, jako na B-Kingu nebo menších sourozencích. Jednu umírněnou, ať má člověk pocit klidu a bezpečí na ne zrovna adhezním povrchu, a pak plnou verzi, s přepínáním za jízdy, tak jako to ostatně v současné době je, ale s umístěním někde jinde než u ruky.

Plný počet bodů naopak dávám nové přístrojovce, shodně s tou, kterou už mají menší motorizace od minulého roku. Přehledná, informující o všem, co potřebujete vědět, včetně časomíry, ukazatele kvaltu, dobře viditelných kontrolků řazení, a ještě k tomu pěkná s logem GSX-R.

Nikdy neztratíte koncentraci
Sériové nastavení podvozku z fabriky bylo jak na silnici, tak i na okruhu bezva. Od předního kola dostáváte dost informací a podvozek krásně kopíruje povrch. Lítili jsme s tím celý den v Mostě na Prospedech a pak jsem si dal i pár stovek kilometrů po okreskách vyšších tříd, a i když jsem gixxero ani trochu nešetřil, nezaznamenal jsem nic, co by mě švalo. To jen utvrzuje můj pocit univerzálnosti téhle motorky, protože ani naše nekvalitní silnice pro mě nebyly žádným velkým utrpením. Přestože se elektronicky kontrolovaný tlumič řízení sem tam zapotil, motorka neztratila nic z mé důvěry.

Pochvalu si zaslouží nová Bremba. Sice nejsou tak agresivní jako ty nejlepší monobloky třeba na Ducati, ale je na ně absolutní spoleh, a o to tu jde. Brzdy prostě musejí brzdit a ani na okruhu jsem je nebo sebe nedostal do úzkých. Stejně tak antihop oceníte ve chvíli, kdy tam kopete nižší kvality při plných brzdách. Zadní kolo vám neustále drží v plném kontaktu s vozovkou, třebaže vám trochu zatančí ze strany na stranu.

Zkrátka poslední GSX-R1000 je na silnici parádní a čitelný stroj, na kterém se jak vyblbnete a užijete si pořádného přetížení při akceleraci nebo deceleraci, tak se s ním i někde podíváte. A na okruhu? Tady se vyřadíte stejně jako na každé jiné motorce této kategorie, jen si oproti šestkám na techničtějších tratích trochu máknete. Přeci jen, je to velká motorka, a ta potřebuje pevnou ruku a dobrou fyziku.

Co se mi ale líbí nejvíc? Pořád jsem to já, kdo motorku řídí, kdo posílá stádo koní na zadní kolo a kdo musí mít pod kontrolou sílu stisku brzdové páčky. Na téhle motorce pojedete přesně podle toho, na co máte, tady to za vás žádná elektronika nepohlídá, a to je myslím fér. Pokud propadnete jejímu kouzlu, za jinou ji už asi nevyměníte. Taková, bez elektronických fičur, tu už totiž žádná není. Tohle GSX-R je poslední syrový litr, na kterém musíte umět a na kterém si vypilujete cit. A to by měl každý rozumný jezdec ocenit.

Motocykl do testu zapůjčila firma Suzuki Motor Czech.



Konečně zase jen jedna koncovka. Palec nahoru dáváme i za pěkné a stylové polepy ráfků

► PŘEHLED MODELŮ SUZUKI GSX-R1000

2001–2002



K1



K2

988 cm³ • 118 kW/160 k@10 750 • 112 Nm@8400
• 170 kg (bez náplní) • sedlo 830 mm

2003–2004



K3



K4

988 cm³ • 121 kW/164 k@10 800 • 113 Nm@8400 • 168 kg (bez náplní)
• sedlo 830 mm (K3), 820 mm (K4)

2005–2006



K5



K6

999 cm³ • 131 kW/178 k@11 000 • 118 Nm@9000 • 166 kg (bez náplní)
• sedlo 810 mm

2007–2008



K7



K8

999 cm³ • 136 kW/185 k@12 000 • 117 Nm@10 000 • 172 kg (bez náplní)
• sedlo 810 mm

2009–2011



K9



L0

999 cm³ • 136 kW/185 k@12 000
• 117 Nm@10 000 • 205 kg (provozní)
• sedlo 810 mm



L1

foto: Suzuki