

TEST | Suzuki GSX-R750



Takhle má vypadat superbike!

Svět je plný nepochopitelných věcí. Treba proč je Suzuki sama, kdo nabízí sportovní silniční sedmsetpadesátku, když jako koncept je to prostě geniální. V téhle prozatím poslední verzi K11 by se GSX-R mohlo dávat za vzor všem „kapotám“!



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: Michal Rádek,
autor a Suzuki

Nepoužít nadpis „Poslední superbike“, to bylo hodně velké sebezapření. Říkal jsem si, že to do vás hustí všechna média zprava zleva, takže vás tím nebudu unavovat po sto šesté, ale safraporté, jak teda to géesixero krátce a jednoduše charakterizovat? Vždyť tím posledním žijícím superbikem řeknete vše. Jenže to zní spíš jako nekrolog,

a tohle GSX-R je přitom neuvěřitelně životaschopné.

Jak to?!

Jezdil jsem na něm na GSX-R dni, jezdil jsem na něm na Prospeedech, jezdil jsem na něm po silnici a pár stovek kilometrů to bylo, takže si troufám říct, že jsem ho proklepl důkladně. A čím déle jsem na něm jezdil, tím více jsem kroutil hlavou – jak to, že tak málo lidí chápe výhody sedmsetpadesátek? Nesvádějme to na výrobce, ti produkují to, co se dobře prodává, a píšme děkované dopisy do Hamamatsu, že tam sedí jeden zaběhčený manažer, který odolává tlaku okolí a drží sedmpade nad vodou za všech okolností. Možná je to velký vizionář, protože třeba v segmentu sportovních roadsterů to vypadá na velkou renesanci tříčtvrtělitru (tam držela praporek Kawa se Z750 a nyní přibyl Yamaha FZ8 a Suzuki GSR750), kde se najednou přišlo na to, že větší objem jede líp, a přitom si zachovává lehkost šestistovky a podobně nízkou cenu. Světe div se, úplně stejné to je i mezi supersporty, ale tam na to zatím asi nikdo nekápnul...

Asi je to tím, že se na sedmpade, protože jich je málo, svezlo málo lidí. Jinak si nedokážu vysvětlit jejich mizivou popularitu. Já jsem se po tomto testu, jako po všech testech GSX-R750 (a že jsem jel prozatím na kaž-

dé generaci od roku 2004), opět utvrdil v tom, že tohle je nejlepší způsob, jak udělat superbike pro lidi. Proč si mám kupovat šestistovku, která ani zdaleka nejede tak jako 750, hlavně v nižších otáčkách, a přitom stojí o pouhých 20 tisíc méně? Motoroky jsou jinak naprosto identické, až na rozdíl pěti milimetrů v rozvoru. Proč si mám kupovat litru, který je pro běžný život nesmyslně překoňovaný a ve vši účte k tiskovým prohlášením Suzuki je to pořádný kus motoroky, žádná lehkonožka? Kdepak, přátelé, sedmpade, to je ta pravá cesta!

Mínus osm kilo

U nové K11 Suzuki udává, že zhubla proti minulé generaci o osm kilo. Chápete, osm kilo u motoroky, která je v každé generaci vyvíjená do posledního gramu? A najednou prask, tady kilo dolů, támhle pár set gramů, a je z toho osm pytlíků s moukou, které s sebou nevezete. Podrobněji rozepsané jste si to mohli přečíst v ČMN 11/2011, kde jsme se Gixeru „nasucho“ věnovali.

Když si na géesixero sednete, uvědomíte si, že je to hodně lehká motorka. Některé stroje jsou možná lehčí na papíře, ale různé situované hmoty je při manipulaci dělají o dvacet kilo těžší. Suzuki je lehká jak na papíře, tak v realu. A je mrňavá. Ne zakrslý trpaslík typu CBR600RR, ale

prostě dost subtilní na to, aby ze sedla dosáhli i ti méně vzrostlí, a přitom se zde necítí stísněně ani habáni.

Velice lehce působí i nový design (však také třeba na kapotách se ušetřilo skoro 3,5 kila!), jenž vypadá vzdušněji než u předchozí generace. Tě jsem upřímně nikdy moc nepřivkl, přišla mi taková přepřácaná s výfukem jak z nákladáku. Novinka je už zase pěkná holka, která sice nedosahuje kvalit K6, jež mi prozatím přijde vzhledově jako nejpo-

vedenější, ale rozhodně bych se nestyděl ji doma v garáži ukazovat sousedům.

S časomírou

Co se mi u modrobílých strojů vždycky líbí, jsou přístrojovky. Sportovní, avšak elegantní a přehledné. Zde je velký otáčkoměr doplněn dvěma displeji, přičemž ten menší zobrazuje zařazený kvant a zvolený motorový mód a ten druhý běžné provozní věci, jako je rychlost, ujetá vzdálenost, hodiny, teplota motoru,

prostě klasika. U motoroky, která má okružové řádění v genech, se hodí stopky, které se ovládají (stejně jako celá přístrojovka) přepínači na pravém řídítku. Vlevo by to možná bylo lepší, ale ani tady to není žádná trága, beztak si časy stopujete na rovince, kde držíte plný knedlík, a do toho to jedno zmáčknutí klidně zmáknete.

Příjemné jsou i diody na řazení, tři malé plus jedna velká, které se připojují postupně, a pár slov musím ztratit také ohledně zmíněných motorových módů. Po vzoru litra dostala minulá generace tři motorové mapy, ale ty se u těchto méně agresivních modelů (750 a 600) ukázaly jako zcela zbytečné, takže nové má géesixero pouze dvě – plný výkon a seškrčený, třeba na vodu. Rozumné.

Kvalitně a neodfláknutě působí všechny ovladače, vlevo se našlo místo i na warningy. Slušná jsou zrcátka, příjemným detailem nastavitelné stupáčky. My jsme jezdili standard, ale dokázal bych si představit i tu další polohu „výš a vzadu“.

Snadno a rychle

I takhle je ale ergonomie, hm, jak to říct? Hondovská? Jo, to je to slovo. Použil jsem ho už u předminulé generace a sedí to i na K11. Nejen Honda má evidentně patent na přístup „sednu a jedu, nic neřeším“. A už při nasednutí vám dojde, jaké je tahle

Ten zvuk! Když se naučíte hodně krátké meziplyny, připadáte si jako na MotoGP



Není tak mrňavé jako CBR, ale i tak je nové GSX-R prcek s hodně sportovní povahou



To nejlepší
z obou světů

150 koní na 190 kilo,
to vás neomrzí

Proč to dávno není
bestseller?

semdpade kotě. Maličká, obratná. Ale pozor, kdo hledá pohodlí pro každodenní provoz, měl by se poohlídnout jinde. GSX-R je superbike z roku 2011 a jako takový je postavený, žádné kompromisy. Není to taková vražda jako u některých evropských značek, ale zároveň vám ergonomický trojúhelník dává jasně na srozuměnou, že pomalá jízda tady prostě nefunguje.

No a to je na tomhle géesixeru trochu problém – pomalá jízda mu do vínku zkrátka dána nebyla. Ať jsem dělal, co jsem dělal, ať jsem se přemlouval ke „kochačce“ sebevíc, za chvíli už na tacháči zase skákala hausnumera a nejhorší na tom bylo, že z toho člověk ani neměl žádný děsivý pocit. Motor pořád zněl jako podtočený, tak jsem podvědomě přidával a přidával... Jsou motorky, na kterých když jedete rychle, připadáte si jako na dělové kouli, super adrenalin, ale cítíte, že nejste tak úplně pány situace a že jestli vás to někde vytrestá, budete mít velkou hoňku zůstat na silnici. Na géesixeru ne, tam je rychlá jízda snadnější než nákup v jednom žlutomodrém kšeftě s nábytkem.

Jako z MotoGP

Nakouls jsem motor – to je kapi-tola sama pro sebe. Sto padesát koní, to je o pětadvacet více než na šestce a pětatřicet méně než na litru a zároveň stádo, jež mi na 190 kilo lehkou motorku přijde tak akorát. Nudit vás rozhodně nebudou a přitom nepůjde o tu vražednou krouťákovou bombu, která se skrývá v útroběch litra.

O sedmpade se říká, že to je nejsilnější šestka, a to je a není pravda. Tenhle čtyřválec má svým projevem určitě blíže k menší sestřičce, ale jestli čekáte šestikilo s vyšším výkonem,

Elegantní a přehledné budíky na okruhu potěší
stopkami a ukazatelem zařazeného kvalu



Nejsou sice
tak kousavé
jako ty, co
se dávají na
Ducati, ale i tak
fungují nová
monobloková
Bremba
spolehlivě

jste vedle. Krouťákový doping je citelný už od volnoběhu a jestli u šestistovky potřebujete aspoň deset tisíc otáček, tady vám k velkému divadlu stačí mnohem méně.

Také se se sedmpade úplně jinak jezdí. Otáčky jsou o tisícovku nižší než u menšího motoru (více připomínají litr) a napřevodování mnohem delší – při 130 km/h točí motor nějakých šest tisíc, u šestistovky o tisícovku víc. A věřte mi, je to rozdíl. Nejen na vyšší kvalty, ale hlavně na ty nižší, jednička je právo platný kvalt, který často zařadíte i v běžném provozu a třeba

v Mostě jsem ji kolikrát dával i dvakrát za kolo.

I kdyby tak báječně nejel, zamilujete si motor i z jiného důvodu. Zvuk. Způsob, jakým doslova ryčí do nějakých pěti a půl tisíc otáček, je úžasný – čerti někde vevnitř se ozývají, že se jim tenhle způsob jízdy vůbec nelíbí, ale dělají to tak podmanivě, že je to pro ně vlastně kontraproduktivní, protože o to víc je trápíte. Tedy jen chvíli, potom stejně zase přidáte. A když se naučíte hodně krátké mezizplny, připadáte si jako na MotoGP! Mimochodem, pro okruhové hrátky je velice jednoduché otočit řazení, my jsme to udělali, a pak jsme to málem zapomněli vrátit zpátky...

Jedním slovem Brembo

Vzhledem k tomu, že zmiňovaná redukční dieta proběhla do značné míry na rotujících a odpružených hmotách, vodí se GSX-R jako mnohem lehčí stroj. Sice cítíte, že proti šestikilu se v motoru hýbají větší díly, ale vůbec vám to nevádí, protože už takhle je to celkem „mávátko“ a kdyby to bylo ještě o chlup ovladatelnější, už by to moc nekorespondovalo s těmi sto padesáti koníky. I když znáte to, co jednou člověku přijde ideální, to za dva roky neplatí...

Na tuhle hmotnost by také možná stačily i slabší brzdy než nově montované monobloky Brembo. Jejich použitím se ale Suzuki zařadila do první ligy

TECHNICKÉ ÚDAJE

Suzuki GSX-R750	
Objem	750 cm³
Výkon	110,3 kW/150 k@13 200
Točivý moment	86,3 Nm@11 200
Hmotnost	190 kg (provozní)
Cena	319 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 70 × 48,7 mm, kompresní poměr 12,5:1, duální sekvenční vstříkávání SDTV se dvěma škrťicími klapkami na válec, výfuková přívěra SET, automatická regulace volnoběhu ISC, sekundární spalování škodlivin PAIR, náporové sání SRAD, dvě motorové mapy S-DMS, elektrický startér, šestistupňová převodovka, antihoppingová vícelamelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojtyp páteřový rám, vpředu USD vidlice Showa BPF Ø 41 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, obojí plně nastavitelné, elektronicky ovládaný tlumič řízení, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové radiální monoblokové třmeny Brembo, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen Nissin, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17

Rozměry: délka 2030 mm, šířka 710 mm, výška 1135 mm, sedlo 810 mm, rozvor 1390 mm, úhel řízení 23,45°, stopa 97 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 17 l, olejová náplň 2,9 l

a nemusí vás ani moc mrzet, že nejde o ty „velké“, jako používá KTM nebo Ducati a které mají průměr pístků 34 mm, zatímco zde je to „jen“ 32 mm. Účinek je dostatečný, byť nástup by mohl být ostřejší, a vadnutí ke konci okruhového dne by měla vyřešit jiná brzdová kapalina.

Vyzkoušejte ji

Nové GSX-R750 je zkrátka velká zbraň maskovaná za silnější šestistovku. Možná právě to ji dělá horší mediální obraz v tom smyslu, že vlastně nezapadá do žádné mainstreamové kategorie, ale říkám vám, pokud nejste závodníci, kteří potřebují buď šestku, nebo litra, měli byste si semdpade minimálně vyzkoušet. Zjistíte totiž, že Suzuki dělá moc dobře, že ji ve svém výrobním programu tak zarputile drží. A budete jako já kroutit hlavou, jak to, že to dávno není bestseller.

Motocykl do testu zapůjčila firma Suzuki Motor Czech.

VERDIKT

Suzuki GSX-R750	
Motor	8/10
Podvozek	7/10
Brzdy	8/10
Ovladatelnost	7/10
Město	6/10
Cestování	4/10
Sport	10/10
Výkon/Cena	7/10

Jak to, že tak málo lidí chápe výhody sedmsetpadesátek?



► ZLATÁ ÉRA SEDMSETPADESÁTEK

Jednoznačně **devadesátá léta** a hlavně jejich první polovina. Na konci předchozí dekády totiž vzniklo mistrovství světa superbiků, které se velice rychle stalo protiváhou ke Grand Prix, jež se tou dobou stávala už ohavně komerční a pro skalní fanoušky motocyklového sportu to začínalo moc smrdět penězi a málo srdíčkem. Když ale na dráhu vylitly **motorky „z krámu“**, byl to prostě mazec a piloti byli taky zhusta pěkní řízci. Prostě najednou **bylo komu fandit**, a to dost zblízka, protože tou dobou ještě nebyl svět WSBK tak uzavřený jako dnes (i když pořád je to „polívčička“ proti polovojenskému režimu panujícímu v Moto GP), a za jezdci nestáli jejich PR manažeri hlídající každé „vhodné“ slovo... Co na tom, že ty „motorky z krámu“ tehdy vycházely z modelů, které jste rozhodně na každém krámě zahlédnout nemohli.

Ale k nim existovala ještě „**ekonomická**“ **varianta**, na kterou jste bez problémů dosáhli, a možná to mělo určité kouzlo, když jste věděli, že kromě vašeho GSX-R existuje ještě jedno, které **má další R** za názvem. Stejná situace byla u Kawasaki ZXR, zatímco Yamaha

FZR750R alias OW-01 či Honda VFR750R známá jako RC30 svůj silniční ekvivalent vůbec neměly. Ale když s nimi **Pirovano** nebo **Merkel** vyrazili proti Rochemu na „osm-osm-osmičky“, bylo to fanouškům upřímné buřt. O době, kdy se v superbikách angažovaly přímo japonské továr-

ny a s **Fogartym** se bili Yanagawa na ZX-7RR, Haga na YZF750SP či R7 nebo hustej týpek **Aaron Slight** na nádherné castrolácké RC45, ani nemluvíme. Kdo na tyhle závody vzpomíná **nostalgicky a s láskou**, ten by měl po GSX-R750 koukat minimálně z tohoto důvodu.

Haga, Slight, Edwards a jejich sedmsetpadesátky. To bývala řežba!



Někdo (Kawa, Suzuki) upravoval silniční modely, jiný (Honda, Yamaha) měl rovnou hříšně drahé speciály. Zde Honda RC45



Way of Life!

GSX-R 750

PŘIJĎ JI ZKUSIT UŽ TENTO VÍKEND

25. 6. ► NOVÝ BOR
26. 6. ► JABLONEC
NAD NISOU

ROAD SHOW

Kdo nezkusí,
nepozná

Na každém testovacím místě výhra!
Jeden vylosovaný účastník získá
zapůjčení GSR750 zdarma na víkend.

REGISTRACE NA TENTO VÍKEND:
NOVÝ BOR ► Okrouhlá 53
MOTO MEJTSKÝ, Zdeněk Mejtský
tel.: 724 202 927, suzuki.mejtsky@volny.cz
JABLONEC NAD NISOU ► Mánesova 57
GALAXY&BIKE s.r.o., Martin Procházka
tel.: 731 105 956, servis@galaxybike.cz

TESTOVACÍ JÍZDU V NÁSLEDUJÍCÍM TERMÍNU
SI MŮŽETE ZAREGISTROVAT U SVÉHO
DEALERA SUZUKI.

2.7. PRAHA 6

WWW.GSR750.COM



SUZUKI
FINANCE



SUZUKI
ASSISTANCE

SUZUKI DOPORUČUJE



WWW.SUZUKI.CZ