



SUZUKI

MAGAZÍN

Léto 2011



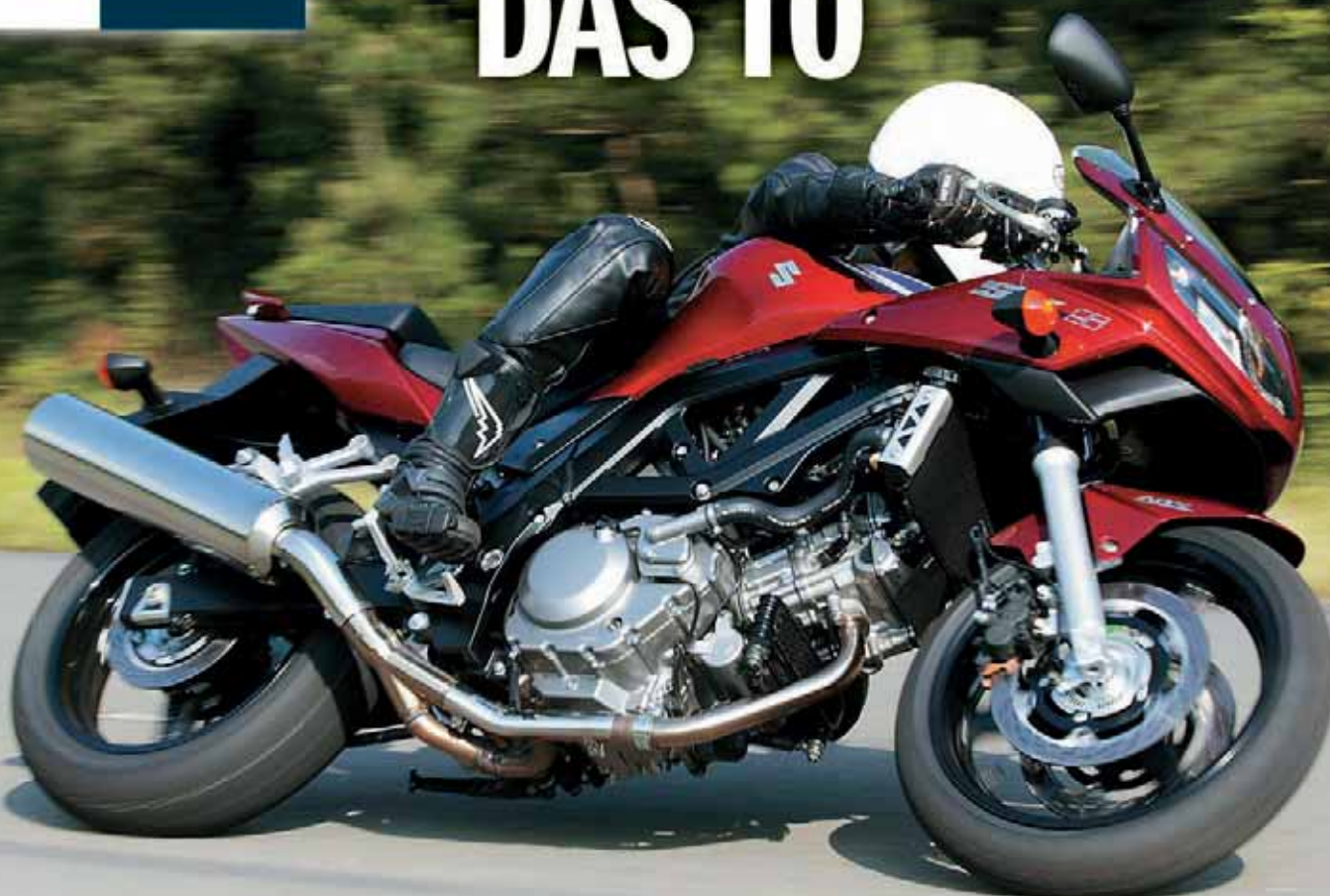
Agresivně
sportovní

Suzuki GSR750



Way of Life!

DÁŠ TO



SV650S

nyní 135.500 Kč

1.916 Kč

měsíčně včetně
havarijního pojištění

HISTORICKY NEJNIŽŠÍ CENY MOTOCYKLŮ SUZUKI



GLADIUS 650

nyní 138.000 Kč

BANDIT 1250

nyní 168.000 Kč

INTRUDER C800C

nyní 184.000 Kč

GSX-R1000

nyní 251.600 Kč

Tato mimořádná nabídka je omezena množstvím kusů jednotlivých modelů.

WWW.SUZUKI.CZ

**SUZUKI
FINANCE**

SUZUKI SV650S: Cena motocyklu: 135.500 Kč vč. DPH. Výše jednotlivých splátek: 1.916 Kč (včetně havarijního pojištění). Celková výše spotřebitelského úvěru: 67.750 Kč. Paušální poplatek za zprostředkování úvěru: 1.016 Kč. Délka financování: 5 let (60 splátek). Úroková sazba: 9,37 %. RPSN: 26,7 %. Celková částka splatná spotřebitelem včetně havarijního pojištění a všech poplatků: 115.976 Kč. Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu s UNIQA - havarijní pojištění ve výši 4,4%.

**SUZUKI
ASSISTANCE**

SUZUKI DOPORUČUJE
Castrol

moto OBSAH



04 **Suzuki GSR750**
Zatraceně ostrý a stylový naháč je zdrojem neobvyčejné zábavy.

08 **Libor Trinidad Martínek**
Za řídky Suzuki V-Strom 650 ujel téměř 150 000 kilometrů po celém světě.

10 **Nedotknutelná GSX-R750**
Zbrusu nová žiletka GSX-R750 přichází spolu se sesterským modelem GSX-R600.

Suzuki GSR750

Nezkusíš, nepoznáš...

Suzuki GSR600 patřila k zdařilým strojům plným emocí. Bylo jen otázkou času, kdy přijede jeho nástupce GSR750, využívající rovněž prověřenou techniku supersportovní řady GSX-R. Ještě agresivnější a sportovnější model GSR je tu!







Design stroje je opravdu „nabroušený“ a tak trochu připomíná vesmírné monstrum z jiné galaxie.

Kdo jiný než Suzuki se svou tradicí a know-how ve třičtvrtělitrech by měl být lídrem nakedbiků této objemové kategorie? Starší generace GSX-R750 po sobě zanechala motor ostrý jako břitva a stejně takový je i design novinky – inspirovaný tvary japonských komiksů, daleko od oblin GSR600 a s řadou pěkných detailů, vše doplněno prvotřídním zpracováním.

Čtyřválec, jak bývá zvykem v této třídě, vyměnil část koní špičkového výkonu za lepší průběh. Konkrétně konstruktéři obětavovali 35 koní z původních 141 koní, aby posunuli špičku o 2500 otáček níž. Zůstalo digitální

vstříkovaní SDTV, změnil se vačkové hřídele a časování rozvodu, písty s jinou kompresní výškou, tvar sacích kanálů a pochopitelně i ří-

Mezi 9000 a 10 000 otáčkami z motoru doslova tryská mohutný proud výkonu

dicí jednotka. Charakteru nového motoru odpovídá i odstupňování převodovky. Ve srovnání s GSR600 je výkonový zisk GSR750 „jen“ osm koní, ale důležitější je v tomto případě

informace o točivém momentu. Zatímco GSR600 nabízela 65 N.m/9600 min⁻¹, čtyřválec GSR750 disponuje 80 N.m/9000 min⁻¹.

Rám je stejně jako u GSX-R dvojítrý páteřový, ovšem zbylo z něj jen schéma. GSR750 sází na ocel namísto hliníkové slitiny, což platí i o zadní kývačce. Přední brzdiče jsou převzaty z modelu Gladius, ale na rozdíl od něj se nová GSR750 spoléhá na přední obrácenou vidlici s možností regulace předpětí pružin, což je v dané kategorii nadstandardní prvek. Zadní centrální pružicí a tlumicí jednotka je doplněna plynovým tlumičem a rovněž disponuje regulací předpětí pružiny. V brzké době by měl přibýt i model GSR750 s ABS.

Černě lakovaný motor odhalený pohledům je součástí aktivního designu GSR. Ostré tvary přední kapličky korespondují s tvary předního blatníku, nádrže i stříbrných bočnic chladiče. K dobrému pocitu z materiálů přispívá i použití nerezové výfukové soustavy. Ta je doplněna výfukovou přívěrou Suzuki Exhaust Tuning Sys-





tem a designově propracovanou koncovkou, která GSR rovněž odlišuje od armády konkurentů.

Přístrojový panel kombinuje analogový otáčkoměr s víceúčelovým displejem a ve svém designu vychází rovněž z řady GSX-R. Jeho velkým kladem je čitelnost. Nepostrádá ukazatel zařazeného rychlostního stupně, záso- by benzínu v nádrži, teploty chladicího média motoru a času.

Už při první zkoušce zaujme GSR750 uvolněným posazem, který se hodně liší od sportovní pozice u GSR600. Za jízdy pak dokáže být jak příjemným společníkem v běžném provozu bez zvláštních nároků na jezdce, tak rovněž uspokojivým sportovním partnerem tam, kde si lze vychutnat jízdu na plný plyn. Motor nepostrádá záta- h od středních otáček a mezi 9000 a 10 000 min⁻¹ (špička výkonu) z něj tryská veškerá radost, doplněná adekvátní jistotou v předních brzdách. Na cestě pěti-

fernými hodnotami otáčkoměru je pak motor skoro k nezastavení a bez zvláštních potíží se dostává k omezovači. I v nejvyšším tempu je pak podvozek GSR750 příkladně stabilní a příjemně ovladatelný, řízení je intuitivní, na čemž se zcela určitě podílejí vynikající pneumatiky Bridgestone BT-016. V zatáčkách je jejich přilnavost taková, že bez problémů „odrbete“ kolíky stupaček. Na prudkých výjezdech ze zatáček dokáže GSR750 v řazení z dvojky na trojku odlepit přední kolo od asfaltu.

Nabídka Suzuki ve střední třídě nahých motocyklů se tak ještě více rozšířila. Vedle legendárního Banditu 650 a dvouválce SV 650/S doplněného příbuzným Gladiem stojí dvojice GSR600/750, přičemž sedmsetpadesátka reprezentuje to nejlepší, co lze v této cenové a objemové kategorii nalézt. Ve svém prvním roce se představuje v bílé, černé a červené barvě, vždy kombinované s černě lakovaným rámem a motorem. ❖



SUZUKI GSR750

MOTOR	
Typ	čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec
Rozvod, počet ventilů ve válci	2x OHC, 4
Vrtání x zdvih	72 x 46 mm
Zdvihový objem	749 cm ³
Výkon	106 k (78 kW) při 10 000 min ⁻¹
Točivý moment	80 N.m při 9000 min ⁻¹
Plnění motoru	elektronické vstřikování
Mazání	tlačové oběžné
Zapalování	elektronické
Spouštění	elektrické
PŘEVODY	
Spojka	vícemelová v olejové lázni
Převodovka	šestistupňová
Sekundární převod	řetězem
PODVOZEK	
Rám	dvojitý páteřový z ocelových profilů
Přední odpružení	teleskopická vidlice typu upside-down
Zadní odpružení	kyvná vidlice s centrální tlumicí a pružicí jednotkou
Přední brzda	dvojitá kotoučová
Zadní brzda	kotoučová
Přední pneumatika	120/70 ZR17
Zadní pneumatika	180/55 ZR17
ROZMĚRY A HMOTNOSTI	
Rozvor	1450 mm
Výška sedla	815 mm
Objem palivové nádrže	17,5 l
Pohotovostní hmotnost	210 kg





Napříč kontinenty

Libor Martínek (35), mezi motorkáři známý spíš pod přezdívkou „Trinidad“, si jízdu v jedné stopě zamiloval již ve svých čtrnácti letech. Začínal na Babetě a své první cestovní zážitky sbíral na padesátce Simson, v jejímž sedle absolvoval 25 000 km.

Vsoučasné době jezdí Libor Trinidad Martínek výhradně na šestsetpadesátce Suzuki V-Strom a již velmi brzy s tímto nezdolným strojem překoná magickou hranici 150 tisíc kilometrů. Chystá se totiž na dobrodružnou expedici do Jižní Ameriky, která povede z Peru přes Bolívii a Chile až na nejjižnější výběžek Argentiny a zpět na sever do cíle cesty v Buenos Aires.

Touhu po cestování zdědil Libor po svém otci, brzy mu však evropské silnice připadaly přeplněné a zatoužil po útěku ze starého kontinentu. „Proto jsem si také v roce 2005 koupil zcela nový model DL 650 V-Strom, který nejlépe vyhovoval mým představám o cestování mimo Evropu. Potřeboval jsem naprosto spolehlivý, univerzální motocykl pro jízdu na silnici i na prašných a kamenitých cestách. Jen



jsem si ho lehce upravil a vybavil nezbytnými doplňky, jakými jsou kryty motoru, nosiče zavazadel či padací rámy. Model V-Strom jsem si vybral také pro jeho vysoký cestovní komfort, bez něhož jsou dálkové jízdy naprosto nemyslitelné. Musím říci, že mě tento stroj ani jednou nezklamal, na motor jsem například dodnes ani jednou nesáhl.“

Na V-Stromu se Libor Trinidad Martínek vydal v roce 2008 se svým kamarádem na cestu kolem světa, ta však nešťastně skončila na Dálném východě za ruským městem Čita, ležícím za Bajkalem asi pět set kilometrů od hranic Mongolska. Jeho spolujezdec utrpěl vážné zranění po pádu na šotolinové cestě a musel být letecky transportován do Prahy. Libor se po strastiplném a vyčerpávajícím vyřizování všech nezbytných formalit rozhodl pro návrat, i tak ovšem absolvoval po Rusku vzrušujících 25 000 kilometrů.

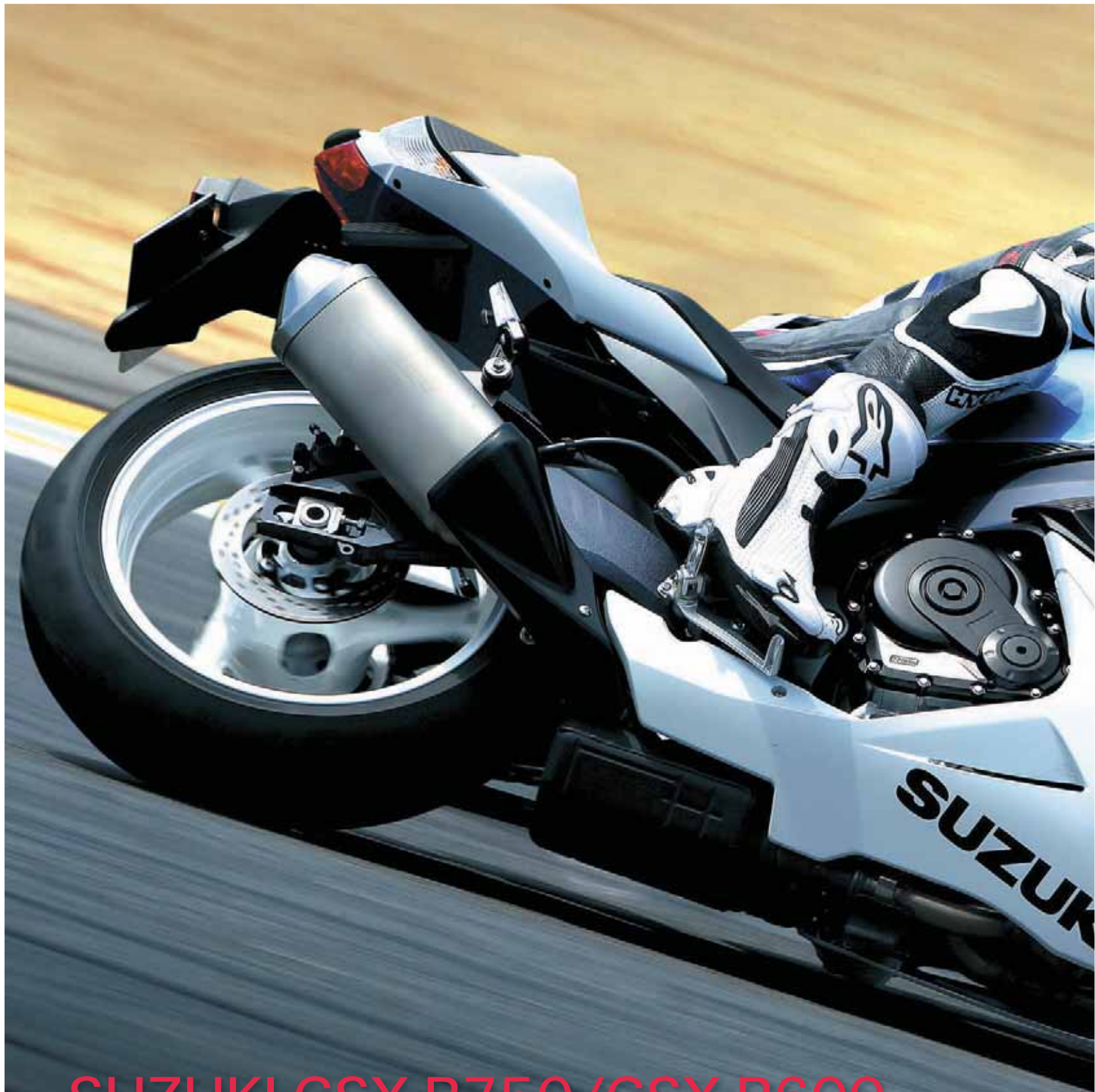
Po šesti týdnech strávených doma ovšem již seděl v letadle nad Atlantikem, které i s jeho oblíbenou Suzuki V-Strom v nákladovém prostoru směřovalo do Toronta. Odtud se vydal na sólo „výlet“, směřující do severních oblastí Kanady a na Aljašku a dále pak po západním pobřeží dolů na jih do Los Angeles, Mexika a zpět do Toronta. Během 65 dní urazil Libor vzdálenost 29 000 kilometrů a na své cestě se zastavil na březích Severního ledového oceánu u americké ropné základny v zálivu Prudhoe Bay, projel proslulé Death Valley,



horský průsmyk Cotton Wood Pass v Rocky Mountains (3700 m n. m.) a mexické město Chihuahua, kde jej potrápila téměř padesátistupňová vedra. „Vloni jsem byl jen na kratší, asi 10 000kilometrové expedici, jejímž cílem byla téměř neosídlená severní oblast Ruska. Dojel jsem až do Uchty, což je poslední město, kam se dá jet po ose, dále jezdí pouze vlaky do oblasti Vorkuty, kde dříve byly pracovní tábory. Cestování na motocyklu v odlehlých oblastech, kde za celý den potkáte jen několik aut či zvířat, to je nádherný pocit, který lze těžko popsat. Pracuji jako projektant v centru Prahy, takže jistě pochopíte, o čem hovořím. O pocitu svobody, který vás nesku-

tečně povznáší. Jižní Amerikou má láska po vzdálených krajích, krásách přírody a zajímavých lidech jistě neskončí. Již přemýšlím o cestě po Austrálii.“





SUZUKI GSX-R750/GSX-R600

NEDOTKNU



TELNÁ



V dobách, kdy platila rovnice superbike = čtyřválcová sedmsetpadesátka, zrodila se v japonském Hamamatsu legenda: Suzuki GSX-R750.

To bylo v roce 1985. Od toho okamžiku se svět hodně změnil a motocykly se mezitím posunuly do jiných dimenzí. Jen označení GSX-R750 zůstává. A pod ním už několikátá generace supersportovního čtyřválců. Ten letošní je lehčí, hezčí a s lepší výbavou umožňující krotit jeho 150 koní.

Zavedené schéma supersportovního světa člení čtyřválcové kubatury do tříd 600 a 1000 cm³. V obou má Suzuki své zástupce, ale kromě toho jako jediná na světě stále drží post kubatury 750 cm³. Přezítka? Nostalgie? Nebo tradice s plným vědomím výhod šestistovkového šasi s velkým motorem?

Letošní model shodil odlehčením mnoha dílů více než osm kilogramů své hmotnosti a při zachování původního výkonu se za cenu některých konkurenčních šestistovek prodral do popředí zájmu. Silnice není závodní okruh, určitě ne pak ve smyslu závodních regulí určujících kubatury. A tam se GSX-R750 snadno stává ideální kombinací vítězí tam, kde „šestkám“ dochází dech a litr je příliš těžkopádný nebo drahý. GSX-R750 sdílí většinu dílů se sesterskou šestistovkou, a tak je jen o 3 kg těžší, ovšem o celých 15 kg lehčí než GSX-R1000.

Model 2011 má zlepšenou aerodynamiku a díky klepnutému plexi vyhoví průměrně vysokému jezdcovi i na běžných vyjíždkách. Stupačky jezdce i páčky jsou nastavitelné, stejně jako odpružení značky Showa. Zásadní změnou je použití předních brzdíček italského výrobce Brembo, na rozdíl od dřívějších třmenů Tokico. Jejich radiální montáž a monobloková konstrukce zamezuje nežádoucím deformacím a stojí za výbornými a hlavně nevdanými výkony.



Devátá generace modelů GSX-R750 a GSX-R600 je nejen ukázkou vrcholné motocyklové techniky, ale i nejmodernějších výrobních technologií.

MR. SUPERBIKE 1985–2011



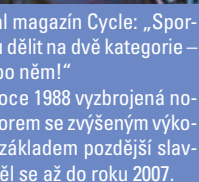
Foto Kevin Schwantze z roku 1986, kdy startoval se strojem Yoshimura GSX-R.

ze zkušeností se závodními stroji Suzuki-Yoshimura GS700E a GS1000R.

„Byl jsem zvyklý používat na svých motocyklech zpočátku široká říditka,“ vzpomíná Kevin dále na první setkání se závodní GSX-R, „a byla to pro mě velká změna. V roce 1985 jsem jel s GSX-R750 osmihodinovku v Suzuce a stroj na mě udělal ohromný dojem!“

Byl to rok, který navždy změnil svět sériových supersportů. A byla to Suzuki GSX-R750 se vzduchem a olejem chlazeným čtyřválcem, která tu změnu způsobila. Přinesla do té doby nevídaný výkon, nízkou hmotnost, hliníkový rám a nekompromisní příchůť závodních strojů. Model se poprvé představil v roce 1984 na výstavě v Kolíně nad Rýnem. V březnu 1985 napsal magazín Cycle: „Sportovní motocykly se začínou dělit na dvě kategorie – na ty před GSX-R a na ty po něm!“

Druhá generace přišla v roce 1988 vyzbrojená novým krátkozdvihovým motorem se zvýšeným výkonem. Tento motor se stal základem pozdější slavné rodiny Banditů a vyráběl se až do roku 2007.



„To už je dvacet let?“ divil se před šesti roky na oslavě jubilea GSX-R Kevin Schwantz, jeden z nejslavnějších závodníků všech dob, který stál u zrodu této legendy. Kevin tehdy zavzpomínal na začátky slavného modelu. Ten se zrodil v polovině 80. let

V roce 1992 přišla i pro GSX-R éra kapalinou chlazených agregátů, které umožnily další zvýšení výkonů. Třetí generace vydržela do roku 1995. Konkurence byla velká a v roce 1996 přišel legendární SRAD – první GSX-R s náporovým sáním. Velké 39mm karburátory měly stále složitější elektronickou regulaci, a tak v roce 1998 přišlo ke slovu vstříkávání.

Pátá generace nastoupila do první linie v roce 2000 a pro GSX-R750 začala nová doba snižování hmotnosti a dalšího zvyšování výkonu. Od roku 2000 má přední světlomet klínovitý tvar a vstříkávání je vybaveno soustavou SDTV. Objevuje se přední obrácená vidlice.

Od roku 2004, kdy nastoupila šestá generace, se do popředí zájmu dostaly litrové supersporty, ale Suzuki dále pokračuje v paralelním vývoji sedmsetpadesátky. Kromě dalšího zvýšení výkonu motoru se objevují radiální brzdy. Výkon se dostává prakticky na současnou úroveň. O dva roky později, v roce 2006, se objevuje „sedmičková“ GSX-R750. Nastupuje móda krátkých výfuků, design dostává několik „leteckých“ prvků s motivem křídla.

Osmá generace přichází za další dva roky, v roce 2008. Dřívější trend honby za výkonem a zkracování zdvihů motorů se radikálně mění zpět. GSX-R750 má nový motor s prodlouženým zdvihem a směruje vstříc širší využitelnosti. Výkon zůstává na 150 k. Devátá generace právě přijíždí.



Tetsumi Ishi, designér původní GSX-R750: „Chtěl jsem, abych udělal sériový stroj co nejpodobnější závodnímu speciálu GS1000R...“

Letošní motor stále využívá elektronické vstříkávání SDTV s dvojicí vstříkovačů a klapek pro každé hrdlo. Celkem zde tedy pracuje osm klapek a osm vstříkovačů. Jednu řadu klapek ovládá jezdec, druhou pak počítač, který nastavuje optimální podmínky proudění v sání. Lepší plnění motoru ve vyšších rychlostech podporuje tradiční systém SRAD, náporové sání prostřednictvím sacích hrdel vystrčených do zóny aerodynamického přetlaku vedle světlometu. Stejně jako předešlý motor, má i ten současný válec potažený keramickou vrstvou SCEM a v hlavě titanové ventily.

Na rozdíl od minulého modelu, který měl tři výkonové režimy volitelně ovládacím na říditkách, má letošní GSX-R750 jen dva (snížený, například pro déšť, a plný), jelikož jezdci ten prostřední kompromisní stejně moc nevyužívali. Vnitřní díly motoru jsou odlehčené a motor má nové vačkové hřídele. Výsledkem jsou při stejném výkonu spontánnější reakce a větší radost z jízdy. Samozřejmostí je antihoppingová spojka s perfektní funkcí doplňující optimálním dávkováním brzdového účinku motoru práci brzd.

Přepřipravená převodovka má o něco delší jedničku a další stupně „nasázené“ těsněji k sobě pro lepší využití točivého momentu. Zkrácený rozvor zlepšuje zase agilnost podvozku, který je nově vybaven jednodušší a tužší zadní kývačkou. Zůstávají nastavitelné páčky i poloha jezdcových stupaček, stejně jako háčky pro uchycení sítky na drobná zavazadla pro delší výlety nebo cesty na okruh, kde se



tahle novinka s tradičním označením cítí jako doma. Při prvním setkání na mosteckém autodromu ukázala GSX-R750 optimální kombinaci přátelského šasi s dostatečnou dravostí modernizovaného motoru. V zatáčkách příkladně vychovaný a způsobilý podvozek, podporovaný jistotou nových brzd, atakoval na konci mostecké cílové rovinky bez zvláštních potíží hranici 260 km/h, aby vzápětí na stovce metrů zpomalil na nějakou sedmdesátku potřebnou k nájezdu do retardéru.

S nerovnostmi se GSX-R750 vyrovnává s příkladnou neutralitou, za což vděčí mimo jiné i přední obrácené teleskopické vidlici Showa BPF (Big Piston Fork) poslední generace s dobrým účinkem a minimálním třením. O její klid se stará tlumič řízení KYB (Kayaba), pečlivě ukrytý v kapotáži nad spodním můstkem vidlice. O něco kratší rám, zkrácená nádrž a jinak tvarovaná říditka zlepšují společně s možností nastavit si stupačky do tří různých poloh adaptabilitu ergonomie širokému spektru postav.

S novým designem a při zachování nezaměnitelné identity legendární řady GSX-R je nová

sedmsetpadesátka s vylepšenou mechanikou pro konkurenci nedotknutelnou ikonou, které se lze jen těžko přiblížit. Mimo jiné proto, že za cenu GSX-R750 se jinde nabízí příkrčená šestistovka s chováním dvoudobé dvěstěpadesátky. Ani slavná jména konkurence totiž objem nenahradí!

Společně s legendární sedmsetpadesátkou se letos modernizovala i menší šestistovka, kterou konstruktéři podrobili prakticky totožným úpravám jako GSX-R750 – snížila se hmotnost, mírně se pozměnil rám a geometrie, přední brzdy jsou rovněž Brembo. Motor GSX-R600 má na poměry třídy velmi dobrý výkon a přitom dostatečně lineární průběh. Je ovšem stavěn především pro radost z vysokých otáček, které v maximu dosahují až patnáctitisícové hranice. Samozřejmě že s patřičnou vzrušující zvukovou kulisou. 



SUZUKI GSX-R750/GSX-R600

MOTOR

Typ	čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec
Rozvod, počet ventilů ve válci	2x OHC, 4
Vrtání x zdvih	70 x 48,7 mm / 67 x 42,5 mm
Zdvihový objem	750 cm ³ / 599 cm ³
Výkon	150 k (110,3 kW) při 13 200 min ⁻¹ / 126 k (92,5 kW) při 13 500 min ⁻¹
Točivý moment	86,3 N.m při 11 200 min ⁻¹ / 69,6 N.m při 11 500 min ⁻¹
Plnění motoru	elektronické vstřikování
Mazání	tlakové oběžné
Zapalování	elektronické
Spouštění	elektrické

PŘEVODY

Spojka	vícemelová v olejové lázni
Převodovka	šestistupňová
Sekundární převod	řetězem

PODVOZEK

Rám	dvojitý páteřový z lehké slitiny
Přední odpružení	teleskopická vidlice typu upside-down
Zadní odpružení	kyvná vidlice s centrální tlumič a pružící jednotkou
Přední brzda	dvojitá kotoučová
Zadní brzda	kotoučová
Přední pneumatika	120/70 ZR17
Zadní pneumatika	180/55 ZR17

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor	1390 mm / 1385 mm
Výška sedla	810 mm
Objem palivové nádrže	17 l
Pohotovostní hmotnost	190 kg / 187 kg

