



W szerokiej ofercie motocykli miejskich jaką ma dla nas firma Suzuki ciekawą pozycję zajmuje GSR 600A. Nieduży, ale z wielkim serem, w którym bije prawie sto koni. Nowoczesna linia, designerskie wykończenie, precyzyjne wykonanie rzucają się w oczy przy pierwszym spojrzeniu. Naprawdę może się podobać, choć nie to przecież jest najważniejsze w motocyklu, z urodą motocykli jest tak jak z urodą mężczyzn, jak jest to wcale nie przeszkadza.



Motocykl wydaje się nieduży, mimo deklarowanej przez producenta wagi ponad 210 kg. I faktycznie do wielkich mięśniaków nie należy. Powinien go dosiadać jeździec góra 180-182 cm, dla wyższych jest niezbyt komfortowo: zbyt pochylona pozycja i mocno ugięte kolana, ale nie niewygodnie. Na szczęście nie ma się wrażenia wiszenia nad lampą. Czytelny, niemal w pełni elektroniczny wyświetlacz na tablicy zegarów zawiera wszystkie potrzebne informacje z numerem biegu, na którym właśnie jedziemy. Jedynie centralnie umieszczony obrotomierz pozostał w tradycyjnej, analogowej stylistyce, choć kto wie co go teraz tak naprawdę napędza. Wygodna kierownica z precyzyjnymi przełącznikami ma jedną wadę. Udało mi się kilkakrotnie strąbić bogu ducha winnych użytkowników dróg naszych wspinających gdy zaczęłam kciukiem włącznika klaksonu gdy podróżował on by włączyć lub wyłączyć kierunkowskaz. Albo ja mam

za duże paluchy, albo on za bardzo wystaje... Do kierownicy przymocowane designerskie lusterka w kształcie rąbu. I tu druga z dwóch wad jakie udało mi się znaleźć w tym motocyklu. Lusterka są na takiej wysokości, że w ich wewnętrznych powierzchniach widziałem swoje łokcie i nijak nie dało się ich ustawić tak bym widział to co jest za mną, a nie tylko obok mnie. Niestety przy szybkiej, „dynamicznej” (boć przecież „agresywnie” nie jeździmy), nie widać, czy przypadkiem jakiś wariat za nami, nie ma ochoty jechać tym pasem, którym mamy ochotę za chwilę jechać.



Skoro już sobie ponarzekaliśmy, czas na wrażenia z tego co najważniejsze w motorkach, czyli jazdy. Wysokoobrotowy silnik kręci do 14 tys. obr./min. I jest znakomicie wytłumiony, tak że do uszu dociera średniotonowe byczenie. Trochę ma się wrażenie, że siedzi się i jeździ na froterce. Zapięcie biegów i... trzeba ostrożnie operować gazem i sprzęgłem, bo silnik rwie się wściekle do jazdy. Sześciostopniowa skrzynia biegów jest precyzyjnie zestrojona, biegi wchodzi czysto, z wyraźnym kliknięciem. Szósty bieg jest bardzo długi, a elastyczny silnik pozwala mim jechać od prędkości miejskich po... ekspresowe. Autostradowe i wyższe prędkości z powodu braku owiewek (ta, która jest, służy za osłonę zegarów a nie odchyłanie strugi powietrza) całkowicie likwidują przyjemność z jazdy. Do prędkości ekspresowych możemy cieszyć się niesamowitą przyjemnością z jazdy. Poczucie bezpieczeństwa zapewniają bardzo dobre hamulce wspomagane systemem ABS. Jest za to niesamowicie poręczny: ciasne zakręty, wymijanie przeszkód na drodze, czy jazda w korkach to jego żywioł, a duża moc i przyspieszenie godne ścigacza czynią jazdę dynamiczną

Mały Łobuziak

Wpisany przez

poniedziałek, 31 maja 2010 10:59 - Poprawiony poniedziałek, 07 czerwca 2010 14:52



Tekst i zdjęcia Piotr „Pete” Antoszewski