

# [ Suzuki GS 500 F ]

**Noviteti u klasi 500 cm<sup>3</sup> motocikala postali su prava rijetkost, za razliku od maxi skutera čija popularnost raste iz dana u dan. Za one koji ne žele slijediti takav trend i ostaju vjerni koncepciji motocikla, pa makar njegova tehnologija potječe iz kraja 80-ih godina, GS 500 F se nameće kao alternativa i idealno rješenje za "prve korake" u svijetu motociklizma**

**Cijena 45.000 kn**

Zahvaljujući tradicionalnim bojama i trendovskom prednjem svjetlu, GS 500 F slični supersportašu GSX-R-u 1000. Za one kojima su oplate višak, postoji ogoljena verzija GS 500 H, koja je i cjenovno povoljnija



## Pola litre za

PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

**P**očetak 80-ih godina prošlog stoljeća, na upit radoznalih promatrača: "A koliko je ova motorčina kubika?", odgovarali ste s pomalo prepotencije, ali i iskrenog ponosa: "Petsto majstore! Juri kao raketa." Bila su to vremena karizmatičnih motocikala poput Kawasaki Z 500, Yamaha RD 500, Honda VF 500F ili CB 500F. Ove iznimno popularne petstotice bile su san svakog "novopečenog" bikeru i ulaznica u svijet ozbiljnih motocikala veće zapremine. U ono vrijeme to si je mogao priuštiti tek mali broj sretnika, s obzirom da im je broj u bivšoj državi bio ograničen različitim suludim zakonskim rješenjima! Ta vremena daleko su iza nas, a od tada do danas je ova klasa izgubila svoju nekadašnju važnost i ozbiljnost. Danas imamo skutere iste zapremine i gotovo iste snage, koji služe za što jednostavnije i brže svladavanje relacija od točke A do točke B, a sportski naglasak je zahvaljujući Supersport natjecanju još u 90-ima prebačen na klasu 600.

Jedan model se unatoč svemu navedenom uporno provlačio kroz gotovo dva desetlje-

ća, a to je Suzukijev GS 500. Isprva zamišljen kao sportski motocikl srednje klase, evoluirao je u tipičan početnički motocikl koji se odlikuje jednostavnošću, upravljivošću i ekonomičnošću. Ovo posljednje odnosi se na samu cijenu motocikla od 45.000 kn (verzija GS 500 H bez oklopa 40.000 kn), ali i na daljnje održavanje motocikla koje budućim vlasnicima ne bi trebalo biti veliko opterećenje za budžet. Na prihvatljivu cijenu utjecalo je i to da se ovaj model proizvodi u EU, točnije u Španjolskoj, te stoga nema carine. No, nemojte misliti da ćete za tu cijenu dobiti posljednji "krik" tehnike, jer GS 500 je već 1989. godine, kad je prvi puta predstavljen u novijoj verziji, tehnološki zaostajao za nekima od konkurenata.

Pogonski agregat gotovo je identičan "prastarom" GS-u 400, dakako modificiran i poboljšavan tijekom posljednjih 15 godina proizvodnje. Četverotaktni, dvocilindrični, zrakom hlađeni motor zapremine je 487 cm<sup>3</sup>, promjera i hoda 74 x 56,6 mm, s dvije bregaste osovine i dva ventila po cilindru. Kompresijski odnos mu je 9:1, a vrijednosti najveće snage i okretnog momenta variraju u

ovisnosti o prilagodbi pojedinom tržištu. Za hrvatsko tržište isporučuje se u najjačoj izvedbi od 45 KS pri 9000 okr/min i okretnim momentom od 40 Nm pri 7400 okr/min. Zbog kompletnih oplate, na model F ugrađuje se hladnjak ulja koji snižava temperaturu ulja i sprječava eventualno pregrijavanje u gradskom "stani-kreni" prometu, ali i na autocesti tijekom dužih dionica koje namjeravate voziti u granicama maksimalne brzine. Za one koji su skeptični prema motorima koji se hlade kombinacijom ulje-zrak treba napomenuti da Suzuki najveću slavu zahvaljuje upravo pogonskim agregatima hlađenim koncepcijom SACS (Suzuki Advanced Cooling System). Uz model GS 500, tu je i Bandit 600/1200, kod kojeg se također ne odstupa od te koncepcije, a Suzuki ovdje svjesno zapostavlja performanse i tehnologiju nauštrb cijene i pouzdanosti. Mjenjač je šestbrzinski, a napajanje gorivom obavlja se uz pomoć već pomalo zaboravljenog klasičnog rasplinjača Mikuni BSR promjera 34 mm. Zahvaljujući katalizatoru smještenom unutar ispušnog sustava 2 u 1, Suzuki ispunjava restriktivne Euro 2 ispušne norme.



# početak



U gradskoj vožnji GS je vrlo agilna i upravljiva motocikl. Zahvaljujući široko izvedenom upravljaču nagle promjene pravca i manevarske sposobnosti ovog motocikla na visokom su nivou

Niti okvir GS-a ne odudara od koncepcije klasičnog motocikla, tako da imamo dvostruke čelične grede kao rješenje. Prednji ovjes sastoji se od teleskopske vilice sa promjerom "štapova" 37 mm, dok je stražnji monomortizer podesiv u parametru stlačivanja opruge.

Sprijeda je montiran jedan disk promjera 320 mm na kojeg djeluju dva klipića, dok je straga disk promjera 250 mm, a čeljust je također dvoklipna.

Model GS 500F, kao što smo rekli, opremljen je punim oplatama, koje u plavo-bijeloj izvedbi zajedno s trendovskim prednjim svjetlom bude asocijacije na top model iz kuće, GSX-R 1000. Ova kombinacija boja osobno nam se i najviše dopala jer daje ovom motociklu potrebnu dozu dinamike i agresivnosti, te stavlja tipičan Suzuki potpis na ovaj proizvod.

Instrumenti su montirani direktno na upravljač, što je također rješenje koje je već

odavno "isparilo" iz naših glava. Izvedeni su u klasičnom stilu, s velikim pokazivačem brzine i okretaja motora, jednim trip mjeračem, te samo najosnovnijim kontrolnim lampicama. Za ovakav tip motocikla nužan je i pokazivač razine goriva u spremniku, kojeg ovdje nema, ali zato imamo malu slavinu goriva ispod spremnika, koju u slučaju pada razine goriva ispod 3 litre moramo prebaciti na rezervno područje.

Ergonomija motocikla čini nam se pomalo nedovršena, ili bolje reći nedefinirana. Visoko podignuti oslonci za noge omogućuju dobre manevarske mogućnosti, ali i svijaju koljena u neprirodan položaj, što zamara vozača već nakon kraćih dionica. Upravljač je izveden u stilu 80-ih, dakle široko i daleko od tijela vozača. Za naš ukus bio je postavljen predaleko, pa smo ga blago korigirali, bliže prema tijelu vozača, što je donekle poboljšalo položaj i olakšalo položaj ruku u vožnji. Zbog široke izvedbe upravljača olakšana je kretanje motociklom po gradu, naročito kod brzih izmjena pravaca ili okretanja na cesti.

Originalni pneumatiki Bridgestone BT 45G dimenzija 110/70-17 sprijeda te 130/70-17 straga nude sasvim solidan grip, čak i na hladnijem asfaltu. Iako su dimenzije za današnje standarde minimalističke i više slične dimenzijama nekog skutera niže klase, gume ovih dimenzija dovoljne su za ovaj motocikl, a uz to su i ekonomski vrlo isplative. Već nakon prve izmjene pneumatika vrlo ćete se ugodno iznenaditi jer su ove dimenzije znatno povoljnije.

No, da ne bi bilo baš sve sjajno pobrinule su se premekane prednje vilice. One "ruše" povjerenje vozača u ovaj motocikl prilikom agresivnijih ulazaka u zavoj. Vozač jednostavno gubi osjećaj sigurnosti prednjeg kraja, kao da vam kotač povremeno ne dotiče podlogu. Problem broj dva pojavljuje se kod ekstremnijeg kočenja. Prednja vilica propada naglo prema dolje sve do krajnje točke, a onda dolazi do blokiranja prednjeg kotača. Dakle, mogućnosti doziranja prednje kočnice svedene su na minimum. Rješenje ovih problema možda bi moglo biti gušće ulje u prednjim vilicama, a tvrde opruge koje se nude od različitih proizvođača sigurno bi ot-

Teleskopska vilica ima promjer cijevi 37 mm, a u vožnji je premekana. Problem bi se mogao otkloniti zamjenom ulja ili ugradnjom zamjenskih, tvrdih opruga. Gume su minimalističkih dimenzija 110/70-17 i 130/70-17



**TEHNIČKI PODACI**

<b>Motor:</b> dvocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 74 x 56,6
<b>Obujam:</b> 487 cm <sup>3</sup>
<b>Odnos kompresije:</b> 9:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi s dva ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupelji
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelične grede
<b>Ovjes:</b> sprijeda teleskopska vilica s promjerima cijevi 37 mm, hoda 120 mm; straga monoamortizer hoda 115 mm
<b>Gume:</b> prednja 110/70-17, zad. 130/70-17
<b>Kočnice:</b> sprijeda disk promjera 320 mm i čeljust sa dva klipčića, straga disk promjera 250 mm i čeljust sa dva klipčića
<b>Dimenzije (u mm):</b> duljina 2080, širina 800, osovinski razmak 1405, visina sjedala 790
<b>Težina (suha):</b> 180 kg
<b>Deklarirano:</b> max snaga - 45 KS pri 9000 okr/min, max okretni moment - 40 Nm pri 7400 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 20 l

**+** upravljivost, mala potrošnja, niski troškovi održavanja, zaštita od vjetra

**-** premekana prednja vilica, slabo doziranje prednje kočnice, nedostatak pokazivača razine goriva



Isturena ogledala vrlo su funkcionalna, dok vjetrobransko staklo pruža dobru zaštitu od vjetra na dužim dionicama

klonile ovaj nedostatak. Zadnji monoamortizer djeluje pretvrdo za jedan putni allrounder, te ga je preporučljivo "razmekšati" da bi motocikl bio udobniji i praktičniji za svakodnevnu upotrebu.

Pogonskom agregatu svakako ne bi naštetilo povećanje snage, jer 45 KS ipak nije sasvim dovoljno da nosi motocikl od 180 kg. Pogonski agregat svoju snagu pokazuje prilično linearno, a blaga rupa u snazi primjećuje se tek između 5000 i 6000 okr/min. U gradskoj vožnji vrlo je upotrebljiv zbog odličnog okretnog momenta kojeg razvija između 3000 i 5000 okr/min, tako da početnici neće imati problema čak i ako se slučajno nađu stupanj više nego što je trebalo. Pri tom mjenjačka kutija radi sasvim zadovoljavajuće, tiho i precizno.

Ono čime se pogonski agregat ne može ponositi je bučnost, a ona je prisutna u svim režimima vrtnje, počevši od praznog hoda pa sve do limita.

Potrošnja goriva je za svaku pohvalu. Prosječno je GS 500 F trošio svega 4,4 l/100 km, a na nekim dionicama, poput magistralne ceste na kojoj smo vozili prosječnom brzinom od 70 km/h do 120 km/h, ona nije prelazila 3,9 l! Tako dolazite do nevjerojatne brojke od gotovo 500 km koje možete prijeći sa spremnikom goriva GS-a od 20 l.

Maksimalna brzina koju smo uspjeli "istisnuti" na verziji F je prema instrumentima iznosila 170 km/h, pri čemu je nestabilnost vozila bila vrlo izražena. Gotovo je nemoguće sigurno vladati ovim motociklom, stoga nije preporučljivo tjerati ga do tih granica.

Najugodnije ga je bilo voziti između 140 i 150 km/h, pri čemu je zaštita od vjetra bila odlična. Treba još istaknuti vrlo pregledna ogledala, koja izlaze iz kompletne siluete motocikla, pa ne ostavljaju najbolji estetski dojam, ali su zato vrlo funkcionalna.

O konkurenciji u ovoj klasi gotovo je besmisleno i govoriti, jer se ona svodi tek na Kawasaki ER-5, koji je po cijeni gotovo identičan Suzukiju. Dakle, GS 500 F unatoč svim svojim manjkavostima nudi "puno motocikla" za fer cijenu. Svoju klijentelu svakako treba tražiti među vozačima, vozačima početnicima ili onima koji žele motocikl za vožnju u sunčano nedjeljno popodne, a da pri tom ne izdvajaju prava mala bogatstva. Alternativa maxi skuterima ipak još uvijek postoji. ■

**Troškovi redovitog servisa\***

Izmjena ulja u mašini	Valvoline Syn Speed 4T	2,9l x 42,50 kn 123,25 kn
Izmjena uljnog filtera	zamjenski	42,00 kn
Izmjena zračnog filtera	zamjenski	160,00 kn
Usluga	2 radna sata	268,40 kn
<b>Ukupno</b>	<b>dijelovi + rad</b>	<b>593,00 kn</b>

\*primjer: "Superbike" servis Varaždin  
servisni intervali svakih 6000 km

**Gume**

	prednja 110/70-17	zadnja 130/70-17
Dunlop GT 501G	651,50 kn	758,00 kn
Metzeler ME 330/550	547,78 kn	618,54 kn

**(1)** Dvocilindrični motor hlađen kombinacijom ulje-zrak konceptijski se bazira na pogonskom agregatu iz modela GS 400, s početka 80-ih  
**(2)** Instrumenti su montirani na upravljač, te sadrže samo ono najnužnije. Pokazivač goriva nužno je potreban  
**(3)** Sprijeda Suzuki ugrađuje jedan disk promjera 320 mm i čeljust sa dva klipčića