



+ zalety

- Na płaskim zbiorniku paliwa można łatwo zamocować tankbag.
- Widoczność w lusterkach jest doskonała.
- Boki zbiornika są zrobione z plastiku i można je łatwo wymienić po glebie.
- Boczna podstawa ma dużą powierzchnię stopki, co ułatwia stawianie bike'a na miękkim.
- Łatwa kontrola poziomu oleju: dobrze widoczne oczko, łatwo dostępny wlew.

- wady

- Tylko kłamka hamulca ma regulację, dźwignia sprzęgła już nie.
- Centralnej podstawki nie ma nawet za dopłatą.

BYŁO WIELE RADOŚCI

Gdy jechaliśmy z kumplem na Gladiusie, nie mogliśmy zrzucić z siebie spojrzeń przechodniów, kierowców oraz pasażerów autobusów i tramwajów. Wszyscy głupawo uśmiechali się. Czy reagowali tak na stłumiony dźwięk dwucylindrowej V-ki, czy na głęboką czerń bike'a, a może raczej na dwóch gości wyglądających jak dosiadający minibike'a bohaterowie filmu „Głupi i głupszy”?

Widlasty twin z SV 650 na zawołanie osiągał moc 72 KM, a charakterystyka momentu obrotowego była o niebo lepsza niż w jakimkolwiek innym silniku. Czterocylindrowa konkurencja pracowała przy nim jakby połknęła garść tabletek na uspokojenie.

W Gladiusie silnik z SV trochę podkrecono. Musiał bowiem sprostać wymaganiom normy Euro 3, a ponadto widziano w nim spory potencjał. Dlatego o 10% zwiększono masę wału korbowego i powięk-

szono skok zaworów (ssących z 8,7 do 9 mm, wydechowych z 7,3 do 8,3 mm). Zmieniono czasy rozrządu, co w połączeniu z gardzielami ssącymi o zmiennej długości i powiększoną objętością wydechu zapewniło jeszcze więcej momentu obrotowego w dolnym i średnim zakresie obrotów.

Tekst i zdjęcia Jacek Ociepko

ISC - nowy patent

Opowieści o potencjale mocy włożymy między bajki, bo podwójne ścianki pokrywy sprzęgła i osłony

Wskaźnik napiętego biegu - OK. Za małe kontrolki smarowania i temperatury.



REKLAMA

PRO S100 I CZYS S100 DO CELU!



Każdy ma w życiu cel. My skupiamy się na tym, abyś dojechał do niego **czysto i bez problemu**. S100 to **niekwestionowany numer 1 na doświadczonym i wymagającym rynku niemieckim**. Nie bez przyczyny - to najwyższej klasy chemia motocyklowa **do pielęgnacji i konserwacji motocykla oraz odzieży motocyklowej**. Czekają na Ciebie środki i preparaty do czyszczenia i smarowania łańcuchów, prania i impregnowania **odzieży tekstylnej oraz skórzonej**, a także do czyszczenia i polerowania **elementów motocykla**... Zatem zmierzaj **czyS100 i proS100 do celu**, a po drodze wdepnij do jednego ze sklepów motocyklowych, gdzie znajdziesz szeroką ofertę **produktów S100** - adresy na www.motoglobe.pl **Zapraszamy!**



MOTOCYKL
zwycięzca testu

Import: www.motoglobe.pl



1. Przednie dwie tarcze o średnicy 290 mm nie gwarantują sukcesu. Hamulce są takie sobie. 2. Żeby było taniej: stalowy wahacz i malowany na czarno tłumik. 3. Najmocniejszy argument: znakomity, mimo że niezbyt mocny twin.

napędowej służą wyłącznie zmniejszeniu hałasu. Nowością jest za to układ sterujący obrotami na biegu jałowym – ISC. Powoduje on, że zaraz po naciśnięciu rozrusznika obroty niezależnie od temperatury są tak stabilne, jakby wskazówkę

z cylindrów, 10-otwarkowe wtryskiwacze – spowodowało, że silnik pracuje płynnie. Odkręcasz gaz i nie czujesz żadnego dławienia czy szarpania łańcuchem. Powyżej 4000 obr/min krzywa momentu dostaje zadyszki, by od 6000 ponownie pięć się w górę.

2000 obr/min przyspiesza on bez szarpania łańcuchem nawet na piątym biegu. Dynamiczna jazda nie wymaga częstego korzystania ze skrzyni biegów.

ABS – Gladius jest do kupienia wyłącznie z tym systemem.

obrotomierza ktoś przybił do cyferblatu. Z pomalowanego na czarny mat tłumika wydobywa się wtedy głuchy i cichy bulgot. Suzuki brzmi prawie jak Ducati, choć to prawie robi naprawdę wielką różnicę. Żeby Suzi maksymalnie przypominała Dukata, silnik zamknięto w stalowej ramie kratownicowej.

Zastosowanie układu wtrysku rodem z supersportów – dwie przepustnice na każdy

Suzuki potrzebuje 7,1 s. Jeszcze lepsza jest elastyczność na ostatnim biegu. Przyspieszenie z 60 do 100 km/h zajmuje ważącemu 201 kg bike'owi 4,5 s. Z kolei na rozpędzenie się od 100 do 140 km/h Gladius potrzebuje 5 s.

Wyniki pomiarów to jedno, jednak ani cyfry, ani wykresy nie pokazują, jak silnik zachowuje się podczas jazdy. Wibracje są minimalne i już od

Ulgą na wejściu

Gdy odbieraliśmy bike'a do testu, licznik pokazywał zerowy przebieg. Przez pierwsze 1000 km Gladiusa czekała więc taryfa ulgowa. W tym czasie zużycie paliwa wynosiło w okolicach 4,4 l/100 km. Przy pojemności zbiornika 14,5 l oznacza to, że na jednym tankowaniu można przejechać około 330 km. Ale to tylko teoria, bo w praktyce rezerwa zapala się po 250 km i włącza się licznik przebiegu na rezerwie. Ale bez obaw, stacja benzynowa może być daleko za horyzontem – 80 km zasięgu na rezerwie to naprawdę sporo.

Pokonanie 250 km za jednym zamachem jest wyczynem



USTAWIENIA
szosa

AMORTYZATOR

tłumienie dobiecia i odbicia nieregulowane
napięcie wstępne 3. kreska podziałki
ciśnienie powietrza 2,5 bara



USTAWIENIA
szosa

WIDELEC

tłumienie dobiecia i odbicia nieregulowane
napięcie wstępne 3. stopień
ciśnienie powietrza 2,3 bara



dane techniczne

Suzuki Gladius

SILNIK

Budowa: chłodzony cieczą, dwucylindrowy, czterocylindrowy, V90°, wał korbowy ułożony poprzecznie, DOHC, wałki rozrządu napędzane łańcuchem, cztery zawory na cylinder, smarowanie z moką miską olejową, wtrysk paliwa, średnica gardzieli 39 mm, regulowany katalizator.

Śr. cylindra x skok tłoka 81 x 62,6 mm

Pojemność skokowa 645 cm³

Stopień sprężania 11,5:1

Moc maks. 72 KM (53 kW) przy 8400 obr/min

Maks. moment obr. 64 Nm przy 6400 obr/min

Elektryka alternator 375 W, akum. 12 V/10 Ah

Przeniesienie napędu: mechanicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia sześciobiegowa, łańcuch O-ring, przełożenie wtórne 46:15.

PODWOZIE

Rama: kratownicowa, z rur stalowych,

Zawieszenia: przód – widelec teleskopowy, śr. goleni 41 mm, regulacja napięcia wstępnego sprężyn, tył – dwuramienny wahacz stalowy, centralny amortyzator, regulacja napięcia wstępnego sprężyny.

Hamulce: przód – dwie tarcze, śr. 290 mm, pływające zaciski dwutłoczkowe, tył – jedna tarcza, śr. 240 mm, pływający zacisk jednotłoczkowy.

Obręcze aluminiowe 3,50 x 17 / 5,00 x 17

Rozmiary opon 120/70 ZR 17 / 160/60 ZR 17

Opony w teście Dunlop Sportmax Qualifier

WYMIARY I MASY

Rozstaw osi 1445 mm

Kąt główki ramy 65°

Wyprzedzenie 104 mm

Skoki zawiesz. p/t 125/130 mm

Dopuszczalna masa całkowita 420 kg

Pojemność zbiornika paliwa 14,5 l

DANE SERWISOWE

Przeglądy co 6000 km

Wymiana oleju i filtra co 12 000 km/2,8 l

Olej silnikowy SAE 10 W 40

Świece zapłonowe NGK CR8EI A 9

Obr. biegu jałowego 1300 ±100/min

CENA

27 200 zł

konkurencja nie śpi



Aprilia Shiver

V2, sześć biegów,

95 KM, masa 217 kg

0-100 km/h 4,0 s

Prędkość maks. 210 km/h

Śr. zużycie paliwa 4,5 l

Cena 34 000 zł



Ducati Monster 696

V2, sześć biegów,

80 KM, masa 185 kg

0-100 km/h 4,2 s

Prędkość maks. 210 km/h

Śr. zużycie paliwa 3,7 l

Cena 35 200 zł



Kawasaki ER-6n

2 cylindry w rzędzie, 6 biegów,

72 KM, masa 205 kg

0-100 km/h 3,9 s

Prędkość maks. 200 km/h

Śr. zużycie paliwa 4,1 l

Cena 26 900 zł

godnym masochisty. Przyjemnie niska kanapa (790 mm) jest cienka i maki-brycznie twarda. Nie zauważysz tego w mieście, wybierając się poza nie – już tak. Trochę za daleko wysunięte do przodu i do góry podnóżki będą narzekać goście o wzroście powyżej 180 cm. Na dodatek kąt ugięcia kolan jest spory, co nie służy turystyce. Żeby jazda nie była rzeźnią, co 150 km trzeba zrobić przerwę.

Podnóżki pasażera są wysoko, ale akurat to dziewczynom się spodoba, podobnie jak duże i wygodne uchwyty. Miejsca na kanapie nie brakuje, choć inni potrafia lepiej je wykorzystać. W trasie najbardziej dokuczliwy jest całkowity

brak owiewek. Do 120 km/h jest OK, ale powyżej opór rośnie w postępie geometrycznym. Jadąc w texach, mniej więcej od 145 km/h będziesz fruwał jak żagiel na maszcie. Co ciekawe, goła Yamaha FZ6 znacznie lepiej radziła sobie z naporem powietrza. Widocznie Suzuki tak ma. Jak najszybciej trzeba zafundować bike'owi choćby małą szybę lub owiewkę.

ABS nie musi zachwycać

Podwozie jest dokładnie takie, jakiego oczekiwaliśmy od bike'a uniwersalnego. Suzuki prowadzi się dość neutralnie, choć zawiasy



wyniki pomiarów

OSIĄGI

Prędkość maks.* 200 km/h

Przyspieszenia

0-100 km/h 3,9 s

0-140 km/h 7,1 s

Elastyczność

60-100 km/h 4,5 s

100-140 km/h 5,0 s

140-180 km/h 6,4 s

Błąd wskazań prędkościomierza

efektywnie 47/94 km/h

wskazania 50/100 km/h

Błąd wskazań obrotomierza

czerwone pole 10 300 obr/min

efektywnie 10 100 obr/min

ZUŻYCIE PALIWA

przy 130 km/h 4,9 l/100 km

szosa 4,0 l/100 km

teoretyczny zasięg 363 km

WYMIARY I MASY

Dł./szer./wys. 2150/860/1280 mm

Wysokość kanapy 790 mm

Wysokość kierownicy 1040 mm

Średnica zawracania 5700 mm

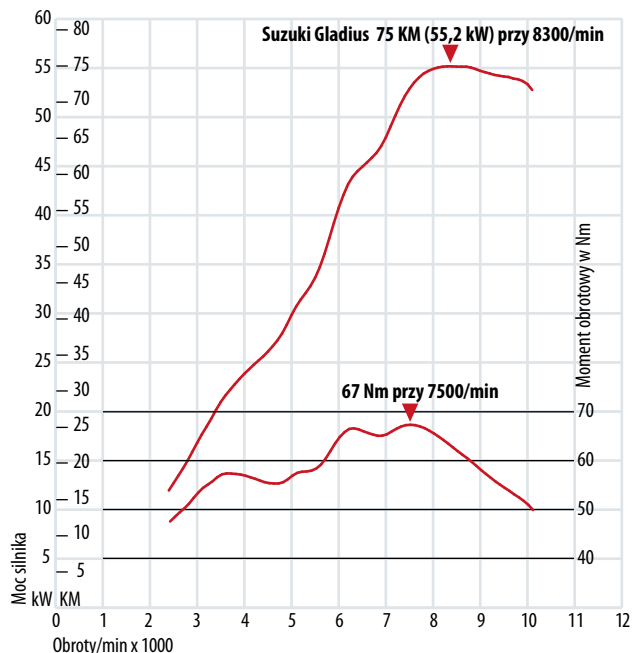
Masa z paliwem 201 kg

Ładowność 219 kg

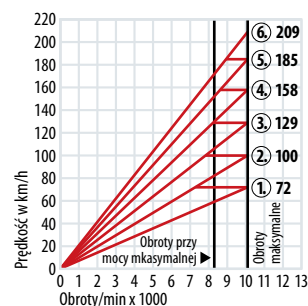
Rozkład obciążenia p/t 48/52%



wykresy mocy i momentu¹



wykres przełożeń



◀ Zmiany w silniku poprawiły jego charakterystykę. Przyrost mocy między 5000 a 7000 obr/min jest imponujący. Później krzywa powoli staje się bardziej płaska. Także wykres momentu obrotowego jest godny uwagi. Załamanie w środkowym zakresie obrotów jest praktycznie niewyczuwalne.

wykres drogi hamowania²



◀ Fajny obraz bike'a psują heble. Gladius bez ABS-u hamuje efektywniej niż gdy jest wyposażony w ten układ. W pierwszych próbach hamulce robiły wrażenie mało precyzyjnych, później było nieco lepiej. Siła potrzebna do ściśnięcia klamki jest spora.

* - wg producenta, 1 - moc na wale korbowym, pomiary na stanowisku Dynojet 150, maksymalny możliwy błąd ±5%, 2 - wynik jest średnią z trzech najlepszych prób.



naszym zdaniem

SV 650 był niewątpliwie udanym motocyklem. W Gladiusie dynamiczny silnik V2 nie stracił na charakterze. Zawiasy może są

nieco za miękkie, choć początkujący nie powinni narzekać. Ergonomia dla osób o wzroście do 180 cm niemal perfekcyjna. Co wkurza? Hamulce, które działają tak sobie, mimo że dostały seryjny ABS.

zestrojono z myślą o komforcie. Na nierównym asfalcie widelec potrafi dobić, a słabe tłumienie tyłu powoduje, że Gladius na dziurach wykazuje lekką nerwowość. Dzieje się tak, mimo że wydaje się on dość stabilny i nawet na autostradzie pewnie utrzymuje kierunek.

Mimo że pomagają ABS, hamulce Gladiusa nie rzucają na kolana. Ze 100 km/h bike zatrzymał się po 42,9 m. To o 1,9 m dalej niż w wersji bez ABS-u. Precyzja działania mogłaby być lepsza, choć miejmy świadomość, że wyniki mogą się zmienić, gdy

na liczniku przybędą kolejne tysiące kilometrów. Siła potrzebna do obsługi klamki hamulca? Spora.

Bawmy się!

Teraz rozumiem, dlaczego wszyscy gapili się na dwóch gości jadących na Gladiusie. Jak zapowiadali goście z Suzuki, ten bike ma wszystko sprowadzać do zabawy. Dobrze bawiliśmy się my i przy okazji wszyscy wokoło. Gladius to świetny bike do miasta i na niedzielne wypadki z dziewczyną.