

Vergelijk Suzuki GSX-R familie: 600 vs 750

Bijgedragen door Vincent Burger
vrijdag 22 augustus 2008

Tweelingen, we zijn allemaal bekend met het fenomeen. Stiekem hopen we er ooit een relatie mee aan te gaan, in de hoop ongemerkt eens met die ander te kunnen frunniken. Vincent zag zijn droom bewaarheid worden met de Suzuki GSX-R (600 en 750).

Identieke Tweeling
Hetzelfde, maar dan anders

Ongeacht hoe vaak je er mee te maken krijgt, tweelingen blijven bijzonder. Of het op nou de basisschool is, op televisie of bij kennissen, je vraagt je toch altijd dingen af. Nou zijn twee-eiige tweelingen nog tot daar aan toe, als je het niet weet zie je het soms niet eens. Maar de ééneiige, dát zijn de échte intrigerende gevallen. Hoe gelijk zijn ze? Zouden ze nou echt hetzelfde denken? Of zijn er ook nog verschillen, dat je echt merken kunt? Kleding is één ding, maar gedrag, rapportcijfers, voorkeuren, liefhebberijen, noem maar op… Plenty onderzoeken tonen aan dat zelfs gescheiden tweelingen in grote lijnen tóch identiek zijn of werken, tot op het griezelige af soms. En dan komt het: stel dat je verliefd wordt. Val je dan op de set of op een individu? Moet je je voorstellen…

Nee, dan dit stel. Tweemaal Suzuki, tweemaal GSX-R, tweemaal wit-blauw, tweemaal nagelnieuw, tweemaal Drive mode Selector, tweemaal elektronische stuurdemper, tweemaal dit, tweemaal dat…tot in de kleinste puntjes identiek. De kuip is exact hetzelfde, veel dimensies zijn identiek, zelfs het gewicht scheelt maar twee kilo (!) Dus… wat gaat het worden?

Natuurlijk een enigszins academische patstelling, niet veel mensen zullen echt de afweging maken tussen de 600 en de 750, maar toch een zeer interessante: voor niet bijzonder veel extra geld krijg je – met slechts een gewichtstoename van twee kilo (en wie merkt dat na het kerstdiner nog?) – toch aanzienlijk meer porrie, bij voor de rest exact dezelfde rijeigenschappen. Oh ja, natúúrlíjk kies je dan voor de 750! Toch? Altijd een beetje extra is wel erg aantrekkelijk natuurlijk, en niet alleen op het circuit, maar vooral ook als je met volle bepakking en een duo die zoiets aan zou durven (we zeiden al; puur hypothetisch…. misschien wat ver gezocht) is het juist wel lekker als het vooronder onder alle omstandigheden thuis geeft. Of toch niet? Je speelt toch een beetje vals natuurlijk… dan ríjd je wel harder dan een ander op de baan, maar ja…’ja natuurlijk, want jij hebt een 750’. Of nog eenvoudiger, je wilt gewoon een 600. Of die kilo’s kunnen je wel degelijk schelen. Of je hebt nooit overwogen om voor 750 te gaan, dan kan je net zo goed doorsparen voor de 1000 met die redenatie, en je wilde in eerste instantie een 600. Of je hebt het al moeilijk genoeg de vraag ‘welke 600’ te beantwoorden, laat stáán dat je dan ook nog eens moet kiezen tussen de 600 of 750… enfin, argumenten genoeg.

De neusjes staan alvast hetzelfde

Tekst: Vincent Burger

Foto's: Michael Hoenderop

{mospagebreak title=2: Hetzelfde}

Hetzelfde:

Het is duidelijk: deze twee motoren zijn voor het overgrote deel identiek. Daar ging het ook om. Dan kan het dus geen kwaad ze over één kam te scheren. Of tenminste, we komen een eel eind. Uiteraard het belangrijkste: het uiterlijk. Voor 2008 weer eens lekker fris geupgrade en – het moet me van het hart – echt, écht mooi, zelfs voor niet-Suzuki liefhebbers. Eindelijk is de neus het aanzien waard, met de vernieuwde koplamp als gestileerde Feniks die het duister van de nacht doorklieft. Maar alsof dat niet voldoende is, de rest van de fiets heeft ook een Sportlifebehandeling gekregen. En of je ‘m nou met een blauw boven en wit eronder, of wit boven en blauw onder uitvoering zet; het blijft frisser dan fris. En met z’n tweeën dubbel zo erg natuurlijk. Intern is er net zoveel aan de hand: we hebben nieuwe gasklephuizen met aangepaste injectoren, kleppen en meer, is het blok intern aangepast om wat meer toeren van onderuit te scoren en is ook de koppeling licht aangepast zodat voornamelijk de slipperclutch wat beter reageert. Da’s best veel. Om dit in toom te houden heeft Suzuki uiteráárd de vorig jaar op de 1000 geïntroduceerde Drive Mode Selector ook op de kleinere machines terug te vinden, ongeacht of dat nou zoveel nut zou hebben of niet. Hier strakkies meer over. De standaard stuurdemper is er een van de elektrische variatie, wat zoveel betekent als: bij niet nodig géén demping, is ’t wel nodig dan is ie er ook. Voortaan is straatje keren een nieuwe beleving. De vering is lichtjes aangepast, de remmen zijn een haartje anders, de uitlaat…

De uitlaat zakt onze broek van af. Welgeteld één hele generatie is het goed gegaan. Ééntje! Was daarvóór sprake van “gewoon” een pijp langs de zijkant, werd die opgevolgd door een uiterst nette collectorbak onder het blok, met hip ultrakort pijpje. En dit jaar…. Zijn die twee gecombineerd tot één enorme antigeluidsfabriek… en zit je dus met zowel de pot aan de zijkant als ook de opvangbak onder het blok. Kan het nóg gekker? Maar goed, ook dat moet gezegd worden: echt lelijk is het ook weer niet.

Hé daar gaat een... ja welke is het nou?

Anders:

Uiteraard zijn de motoren niet honderd procent anders. Net als bij tweelingen zijn er toch, als je heel goed kijkt, wel wat verschillen. Maar is het in dit geval niet de oogopslag of net een haartje ander gezicht – zoiets wat je eigenlijk pas ziet als ze naast elkaar staan, de meeste verschillen zitten binnenin. Al is, zoals we zien, de kleurstelling wél anders. Waar de één een blauw stukje heeft, is datzelfde kuipdeel bij de ander weer wit en andersom. Of juist niet, ook dat is mogelijk. Kijken we in de PDF file van Suzuki, dan komen we netjes een tabelletje tegen met daarin de verschillen naast elkaar. Uiteraard is daar de cilinderinhoud, en daarmee ook de boring/slagverhouding, maar ook de compressie is bij de 750 drietiende lager dan de 600 (overigens komt het voornaamste deel van het volumeverschil uit de slag en niet uit de boring), de kleppen zijn minimaal groter (maar verhoudingsgewijs minder dan het verschil in cilinderinhoud) en de hoek van de inlaatkleppen scheelt een halve graad. Interessant. Als we één boosdoener aan kunnen wijzen voor het gewichtsverschil echter, is dat de aanwezigheid van een extra balansas op de 750 die zijn kleinere (nee, ze zijn even groot hadden we toch ontdekt?) broertje moet ontberen. Zo zijn volgens degenen die het kunnen weten ook de interne verstevigingen van het frame afwijkend van elkaar. Oh, en – en dit is weldegelijk een aanwijsbaar verschil- de 750 heeft in de voorvork zowel hi- als lowspeed verstelling van de demping. Ook dit zal de 600 node moeten missen.

Het is dan ook een reusachtig verschil natuurlijk: opgegeven voor respectievelijk 125 en 150 Pk, met een koppel van 69 en 88,5 Newtonmeter… dat merk je wel. En – daar komt ie weer – bij nagenoeg evenveel kilo’s! Gooi je tank niet helemaal vol en je staat even zwaar aan de start. Dan wil die 750 wel effe wat harder van zijn plek natuurlijk! En als je de voordelen van de airbox er bij op telt wordt dat nog eens zoveel. Op die manier wordt zo’n 750 wel erg aantrekkelijk natuurlijk. Zou deze dan tóch aan het langste eind trekken? Dat hebben tweelingen immers ook vaak, dat je toch de een nétwat leuker/aardiger/mooier vindt dan de ander. Perfectie zit ‘m in de details en juist nu vallen die details zo op…

{mospagebreak title=3: Hetzelfde}

Hetzelfde:

Die! Of nee, toch die. Of eh,,, ja maar die met dat wit is wel zo gaaf. Maar die andere... ooooooowww!

Ongeacht op welke je nou stapt, je stapt op een GSX-R en dat is nooit echt vervelend. Integendeel zelfs. Voor 2008 is Suzuki echt de goede kant op gegaan wat geometrie en beleving betreft; de GSX-R mag weliswaar vergeleken met de concurrentie nog steeds een beste hoeveelheid straatgericht zijn, daardoor juist is er in de praktijk nét wat beter mee door één deur te komen. Je hebt het nét wat gemakkelijker in nét wat meer omstandigheden en in de grote boze buitenwereld van de dagelijkse praktijk is dat toch vaak een pluspunt. Uiteraard in verhouding, dat wel, het blijft een supersport immers, maar goed, mist de Suzuki het scherpe randje die deconcurrenten wél hebben. Of tenminste…de 600 cc concurrenten. Wordt daardoor ook vaak gezien als de meest allround van het stel. Tegelijkertijd loopt het ding als een kogel (beide) en sturen ze ook nog eens helemaal niet slecht. Goed uitzicht op de tevens goed uitgeruste cockpit, alles in één oogopslag, gearindicator, DMS instelling, alles. Kuipruit is ook netjes en werkt naar behoren. Maar dan…komen er toch weer resonanties in de spiegels bij bepaalde toerentallen. Ook wel een beetje een Suzukitrekje…

Die DMS trouwens, we hebben ’t al eens aangesproken: op een Hayabusa is het haast noodzaak, absoluut. B-kling? Zelfde verhaal, misschien nog wel meer zelfs. Maar hoe verder je zakt in cilinderinhoud, hoe verder je tegelijk zakt in mogelijke krachtexplosie, totdat je bij een 600 cc’tje echt af mag vragen wat de toegevoegde waarde is. Mocht je in een regenbui komen, dan is een tandje hoger schakelen veelal ruim voldoende om ruim buiten de powerband te raken en dus een poeslieve motorfiets over te houden. Maar ok, het is service en inderdaad loopt de motor er in willekeurig welke stand echt netjes bij. Dat dan weer wel.

Anders:

Maar dan nog het belangrijkste…in welke opzichten verschillen de motoren qua rijnsensatie nou, en kun je daar dan nog een soort van oordeel aan hangen? Het is allemaal weer lekker relatief: is de 600 nog zo nadrukkelijk verbeterd in de onderste en middelste toerenregionen, zet er dan geen 750 naast want dan merk je daar dus echt niets van. Niet bepaald gek; de grotere longinhoud betekent ook dat er meer thuis is: de motor is dus gewoon wat bulliger. Het gékke echter, en dat moest helemaal niet kunnen, is dat de motor ook fysiek net wat gespierder aanvoelt. Qua afmetingen dus. En dat zit dus écht tussen de oren. Niet tussen de oren maar keer op keer weer geconstateerd is het verschil in remkracht; de 750 ontwikkelt bij inschakelen van de rem merkbaar meer bite dan de lievere 600.

Maar goed, diezelfde 600 is dus wel lichter, als je het merken kunt. Toch kan je niet vergeten dat er vooral erg veel tussen de oren zit. Mocht één van de twee je vriendin zijn dan is er ook een reden waarom je juist voor die gevallen bent en niet voor de ander. De 600 mag wat meer toeren maken. Of is het: de 600 móet wat meer toeren draaien? Om ‘m goed aan de kook te houden zal het zaak zijn meer en gerichter te schakelen, maar doe je dat dan is er niets wat je tegenhoudt om de 750 gewoon in de kijker te houden. Wat nou verschil? Geen verschil zo groot of je weet het met stuurmanskunst wel weer te compenseren. Alles is hetzelfde, dus aan het rollend chassis zal het niet liggen. En die highspeed demping? Pwah, wie gebruikt dat nou echt?

Een geschenk uit de hemel is trouwens de elektronische stuurdemper. Stapvoets manoeuvreren is nu een eitje, zoals het hoort. 'Bij niet nodig géén demping, is ' wel nodig dan is íe er ook' betekent zoveel als'precies wat er staat. Even enthousiast een bocht insturen met wat onverwachte hobbels resulteert in, nou, géén tankslapper dus. Niet eens een opgeheven wenkbrauw zelfs, en dat is echt knap. Als je zoiets zó nonchalant kunt laten overkomen, ben je goed bezig. Absoluut een leuk ding.

Onenigheid in de familie hou je altijd. Soms staan de neuzen echt de andere kant op

{mospagebreak title=4: Conclusie}

Conclusie:

Veel wijzer word je er niet van' inderdaad: voor net wat meer centen koop je net wat meer motor. Maar dat is altijd al zo geweest, ook toen de klassen nog écht een verschil maakten, toen de Superbikes nog gewoon met 750 cc verreden werd en de 600 nog 'Thunderbikes' heetten. Dan is het ineens lang zo moeilijk niet, dan kies je óf de een, óf de ander. Maar ja, tijden veranderen en voor je het weet is het feit dat Suzuki überhaupt nog een 750 in het gamma houdt al een unicum en een pluim waard. Het was toch die 750 die vele jaren het pad geplaveid heeft, zoiets wil je niet zomaar achteloos verbannen tot de geschiedenisboeken. De veranderende tijden duwen de 750 wél in een hoekje echter' Juist dat beetje extra wat de 'dikke' tentoonspreidt ten opzichte van het 600 cc broertje maakt 'm net wat geschikter voor het echte leven, voor reizen, vakanties'toeren. leuwww.. wie had dat ooit gedacht.

Die 600' kan wel zijn dat dit het kleine broertje is, maar om te beginnen; aan de looks kan het niet liggen. En wat daar nog eens bij komt: dit is dus wél de motor waar ons aller Barry V. zijn rondjes mee draait in het WK Supersport. Wil je dezelfde machine, dan neem je dus de 600. Is ook een stuk beter te verkopen als je vrienden ook allemaal op dezelfde spullen rijden. Kijk, dán kun je gewoon eerlijk zeggen of je sneller bent of niet. Niks valsspelen, gewoon eerlijk.

Zoals gezegd: de keus is puur academisch. Wie staat er nou voor de opgave te moeten kiezen voor hetzij de 600, hetzij de 750? Geld is wel degelijk een issue. Heb je genoeg voor een 750, waarom zou je dan nog een 600 kopen? Beter laat je eerst het waarschijnlijke gebruik de revue passeren. Circuit of straat? Vol bepakt of lichter dan licht? En tot slot, mocht je het écht niet weten; ga op beide eens een rondje rijden. Zeker weten dat één van de twee je voorkeur heeft. Zeker weten dat wij daar weinig tegen in kunnen brengen. Want je wordt verliefd of niet, en niets of niemand zal je op andere gedachten kunnen brengen. Zwagers kunnen het beamen, ze zijn getrouwd met die éne en niet met de ánder. Allebei. En allebei zijn ze overtuigd van de juistheid van hun keuze. Dat is nou juist het leuke van tweelingen. En heel stiekem hoop je toch een keer op een vergissing' gewoon voor een keertje.

Suzuki komt naar je toe deze zomer..maar welke wordt het nou?

Meer foto's van deze GSX-R'en zijn terug te vinden in onze wallpaper sectie.

{mospagebreak title=5: Technische Gegevens}

Technische gegevens

Merk/Model

Suzuki GSX-R 750
Suzuki GSX-R 600

Motor

Type

Viercilinder viertakt
Viercilinder viertakt

Koelsysteem

Waterkoeling
Waterkoeling

Cil. inh.

750 cc
599 cc

Boringxslag

70x48.7 mm
67x42,5 mm

Compr. verh.

12,5:1
12,8:1

Klepaandr.

4 kleppen per cilinder, DOHC
4 kleppen per cilinder, DOHC

Ontsteking

Digitaal, transistor

Digitaal, transistor

Starter
Elektrisch
Elektrisch

Benzine toevoer
Injectie, dubbele injectoren
Injectie, dubbele injectoren

Smering
Wet sump
Wet sump

Vermogen (opgave)
150 Pk @ 13.200 tpm (158 met SRAD)
125 Pk @ 13.500 tpm (130 met SRAD)

Koppel (opgave)
88.5 Nm @ 11.200 tpm
69 Nm @ 11.500 tpm

Transmissie

Aantal versn.
6, constant mesh
6, constant mesh

Prim. red.
Tandwielen
Tandwielen

Fin. red.
O-ring ketting
O-ring ketting

Koppeling
nat, meerplaten
nat, meerplaten

Chassis

Frame
Aluminium Twin Spar
Aluminium Twin Spar

Wielbasis
1400 mm
1400 mm

Balhoofdhoek
23,45°
23,45°

Naloop
97 mm
97 mm

Vering voor
UPSD-voorvork, volledig instelbaar
UPSD-voorvork, volledig instelbaar.

Vering achter

Monoshock, volledig instelbaar

Monoshock, volledig instelbaar

Veerweg voor
120 mm
120 mm

Veerweg achter
130 mm
130 mm

Voorrem
Dubbele schijf \varnothing 310mm,

4-zuiger radiale remklauw
Dubbele schijf \varnothing 310mm,

4-zuiger radiale remklauw

Achterrem
Enkele schijf \varnothing 220mm,

2-zuiger remklauw
Enkele schijf \varnothing 220 mm,

2-zuiger remklauw

Voorband
120/70 ZR 17"
120/70 ZR 17"

Achterband
180/55 ZR 17"
180/55 ZR 17"

Afmetingen

Lengte
2040 mm
2040 mm

Breedte
715 mm
715 mm

Hoogte
1125 mm
1125 mm

Zadelhoogte
810 mm
810 mm

Drooggewicht *
167 kg
165 kg

Tankinhoud
17 liter
17 liter

Reserve
n.b.
n.b.

gegevens

Klein rijbewijs
evt, na aanpassing
evt, na aanpassing

Garantie
2 jaar
2 jaar

Adviesprijs NL
€ 13.490,-
€ 11.990,-

Adviesprijs BE
€ n.b.-
n.b.

toeslag ABS
nvt
nvt

Importeur NL
BV Nimag
BV Nimag

telefoon

www.suzuki.nl
www.suzuki.nl

*) gewicht rijklaar, exclusief benzine