

# SUZUKI GSX-S1000GT

We konden de echt nieuwe modellen van Suzuki de laatste jaren op de vingers van een houtzagershand tellen, maar nu zit er toch schot in de zaak in Hamamatsu. Ziehier de nieuwe GSX-S1000GT, Suzuki's kijk op het fenomeen 'sportief toeren'. En wij maar denken dat deze tak van sport sinds de verpletterende opkomst van de dikke adventures was uitgestorven. Of is niets minder waar? Op naar Italië voor nader onderzoek.

Tekst Randy van der Wal    Fotografie Suzuki

**M**et een beetje fantasie zou je 2021 kunnen bestempelen als het jaar van de revivals. Waar we enerzijds de lichte supersport een comeback zien maken, (Aprilia RS660 en, vorige maand nog in dit theater, Yamaha R7) blijkt iets verderop binnen het tweewielerspectrum de sporttoermachine plots wakker te worden gekust. Dat is op zichzelf verrassend, gezien het feit dat fabrikanten de laatste tijd bijna over elkaar heen buitelen met de presentatie van wéér een nieuwe adventure bike. Want je stelt bij de lokale midzomernacht- of herfststrit pas echt wat voor als je lurkend aan je Camelbak de klei uit je noppen staat te peuteren. Tot nu. Suzuki blaast met de introductie van de GSX-S1000GT het klassieke gilde van de sportieve toermotor namelijk weer nieuw leven in. Of nou ja, mede nieuw leven in. Het is wel gepast om in dit geval de olifant in de kamer even bij naam te roepen, namelijk de Kawasaki Ninja Z1000SX. Het is de SX die als Mohikaan van dienst het afgelopen decennium de eer heeft hooggehouden in dit genre en mede door fatsoenlijke verkoopcijfers liet zien dat er wel degelijk nog leven in de brouwerij zat. Inzoomend op de specificaties is het ook meteen wel duidelijk dat de twee Japanners elkaars grootste concurrenten zijn; beide vier-in-lijn, beide rond de 1.000cc, pakweg 150 pk, volle kuip en een gewicht van rond de 230 kilo...

## WINDTUNNEL

Het goede nieuws is dat Suzuki brood ziet in dit segment en zo de motorrijder die niet met een keukenladder een adventure wil beklimmen of liever wat dichterbij z'n sportieve leest blijft, een serieus alternatief biedt. Mooie bijkomstigheid voor Suzuki was natuurlijk dat de basis van de GT al grotendeels voorhanden was. Met de GSX-S1000 binnen de eigen gelederen was de peperdure ontwikkeling van een nieuw blok of rijwielgedeelte alvast niet nodig. Zelfde truc deed Suzuki natuurlijk een paar jaar geleden ook al met de GSX-S1000F, maar waar die vooral door het leven ging als GSX-S-met-een-kuipje, is er bij de GSX-S1000GT toch echt wel wat meer aan de hand. Dat wordt ook wel duidelijk als we met de voeten inmiddels op Italiaanse bodem een eerste rondje om de GT heen lopen. Een door-gewinterde liefhebber zal frame en swingarm nog herkennen van de GSX-S, maar verder is er toch vooral veel nieuws onder de zon, waarbij de Italiaanse Suzuki pr-chef ons er fijntjes op attendeert dat de GT ontelbare uren heeft doorgebracht in de windtunnel om het kuipwerk (en dan vooral de windbeschermer) te optimaliseren, wat je ook terugziet in de vele spooilertjes, 'zwevende' kuipdelen en de puntige Capri-spiegels. Het resulteert in een nogal hoekig design dat nadrukkelijk gericht is op het voorwiel. Zonder nu direct de mooi/lelijk-kaart te trekken, gaat de al vaker gebezigde 'je moet 'm in het echt zien' opmerking bij deze GT zeker op. >>







Qua overzicht en aansturing is het nieuwe 6,5" TFT-display een sprong voorwaarts binnen de Suzuki-gelederen. | Tikje simpel in de uitvoering wellicht, maar wel effectief. | De Firma Brembo is verantwoordelijk voor de stopkracht. Gewoon goed. Punt.

#### KOPPELEN MAAR

Als we in het zadel kruipen, valt op dat je ook met 1m79 makkelijk met twee voeten de grond raakt (gelijktijdig, voor de goede orde) en dat het brede stuur vrij dicht bij de rijder staat. Kortom, je zit lekker rechtop met een aardige hefboom tussen de knuisten voor minimale fysieke input. Je zou bijna het woord 'allroad' in de mond nemen... Het oog valt inmiddels ook meteen op het 6,5 inch TFT-dashboard, wat afgezet tegen het niet al te fraaie - en slecht afleesbare - cockpitje van z'n naakte stamvader nogal een wereld van verschil is. Het display is helder, de aansturing met de multifunctionele knop (links) op het stuur aangenaam intuïtief en er is aan info geen gebrek. Zo fiets je, ook rijdend, met een paar drukken op de knop door veelgebruikte instelmogelijkheden als rijmodi, tractiecontrole, tripmeter, verbruik, gemiddelde snelheid et cetera. De lay-out van de analoge toerenteller verdient trouwens navolging. Goed, uiteraard vertolkt ook 'connectiviteit' een belangrijke rol op deze GT, zo kan je het dashboard koppelen met je smartphone en/of headset via Suzuki's mySPIN app. Waarbij je op de volle breedte van het dashboard opeens naar een kaart zit te turen. In autoland al heel normaal, in motorland nog altijd een redelijke noviteit. Voorwaarde is wel dat de door jou geliefde navigatie-app communiceert met mySPIN...

#### INDRUK MAKEN

Voorlopig zetten wij koers van Milaan naar het meer van Iseo en met een beetje

goed richtingsgevoel en de bergen als kompas kom je daar ook zonder navigatie nog wel uit. De eerste 100 kilometer gaan over de snelweg, en hoewel doorgaans niet de meest verheffende bezigheid op een motorfiets is dat op een GT als deze natuurlijk wel interessant. GT's zijn van nature motoren die snelwegliaisons goed moeten kunnen verteren, en het is een goede test om zaken als windbescherming en stabiliteit eens onder de loep te nemen.

"GT's zijn van nature motoren die snelwegliaisons goed moeten kunnen verteren: de GSX maakt indruk."

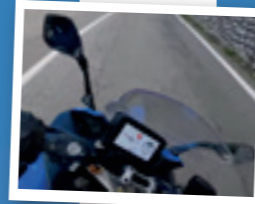
Het moet gezegd, op beide vlakken maakt de Suzuki indruk. Op 'reële' snelheden tussen de 100 en 140 km/u werpen die vele windtunneluren duidelijk hun vruchten af, getuige de prima windgeleiding en nauwelijks aanwezige turbulentie. Geen noemenswaardige druk op de knieën en bovenarmen, en ook de helm blijft strak in het gareel. Keerzijde is wel dat de winddruk op het hoofd zelf redelijk hoog is, zeker naarmate je langer wordt natuurlijk. De ruit even verstellen zit er dan niet in, simpelweg omdat het

niet kan. Suzuki biedt wel een hogere 'flip-up' ruit als optie, maar dat is een vrij kostbare ingreep, oogt aanzienlijk minder sexy en wie weet wat dat dan weer doet met turbulenties? Jammer, mijn hoop was gevestigd op een vergelijkbaar simpel en doeltreffend stelsysteem als op de V-Strom.

#### GEEN KRIMP

Dat het met de stabiliteit wel goed zit, blijkt als ik halverwege het traject rechts word ingehaald door de Italiaanse versie van de TGV. De verleiding blijkt te groot om te weerstaan en met twee keer tikken op de quickshifter schiet de vierpitter door z'n toerenbereik om binnen een mum van tijd 230 km/u op het display te toveren. Trein en motor gaan gelijk op, al geef ik met een schuin oog op herhaaldelijke 'controllo della velocità' waarschuwingen langs de Autostrada na een paar kilometer de pijp toch maar weer aan Martino. De GT heeft motorisch duidelijk nog wel meer in het vat, maar behoudens een avontuur op de Autobahn zal je je daar niet zo snel aan wagen. Veel belangrijker is dat het rijwielgedeelte ook op hoge snelheid werkelijk geen krimp geeft. Koersvast en rechtlijnig als die TGV een paar meter verderop. >>

De door ons gebruikte 36 liter koffers behoren niet tot de basisuitrusting van de GSX-S1000GT. Jammer, want de meegesloten koffers, met ruimte voor een integraalhelm, maken het design van de GT eigenlijk af. Suzuki biedt de GSX-S1000GT met koffers tijdens de introductieperiode wel aan voor 16.999 euro.



MEE IN HET ZADEL VAN DE SUZUKI GSX-S1000GT TIJDENS DE PRESS LAUNCH? SCAN DE QR-CODE!



#### REMMEN

De radiale vierzuigerremklauwen moeten de vaart er tijdig uithalen, Suzuki shopte bij Brembo voor een set radiale M4.32 vierzuigerklauwen die zich vastbijten in een set 310 mm schijven. Uiteraard met ABS, zij het niet hellingshoekgevoelig wegens ontbreken van een IMU.

#### ERGONOMIE

Het eerste deel van z'n leven bracht de GT voornamelijk in de wind-tunnel door, om zo de puntjes op de i te zetten qua windbescherming. Deflectoren op de kuip, het ruitje en tussen de vorkpoten leiden de luchtstroom zo veel (en zo geruisloos) mogelijk langs rijder en duo. Ten opzichte van voorganger GSX-S1000F is het stuur hoger, 14 mm dicht bij de rijder geplaatst, en 23 mm breder voor een relaxtere zit en meer controle.

#### FRAME

Aluminium twin-spar frame en swingarm kennen we van de GSX-S1000. Het KYB veerwerk is speciaal voor de GT ontwikkeld, de 43 mm upside-down vork is volledig instelbaar, de monoshock achter qua veervoorspanning en uitgaande demping.

#### ELEKTRONICA

Het nieuwe 6,5" TFT-display biedt naast royale informatievoorziening ook connectiviteit met een smartphone. Zoals dat hoort tegenwoordig. Via de Suzuki mySPIN-app spiegel je geselecteerde (navigatie)apps op je dashboard. Verder is de GT standaard uitgerust met drie rijmodi, 5 standen tractiecontrole, Easy Start, Low RPM Assist, cruise control en een up/down quickshifter.

#### MOTORBLOK

Nog steeds vertrouwt Suzuki in de basis op de diensten van de vierpitter uit de K5 GSX-R1000, waarbij 'K5' inderdaad staat voor '2005'. Nu is er door de jaren heen het nodige aan vertimmerd en ook de Euro5-horde is soepel genomen. In de GT is de 999cc vier-in-lijn goed voor 152 pk @ 10.000 tpm en een topkoppel van 106 Nm @ 9.250 tpm.



IN DETAIL



Sinds ervaringen met een zwabberende Pan European is dit toch altijd een hokje dat je van tevoren even wilt afvinken op een motor als deze. Terug op meer alle-daagse snelheden zetten we de cruise control aan het werk. Een tikje erbij is ook een kilometer erbij (eraf idem), houd je de plus/min-toets langer ingedrukt dan maakt de RbW-gasbediening nog wat grotere sprongen. Met het oog op achterliggers moet je bij lang op 'min' drukken wel rekening houden dat de gaskleppele helemaal sluiten ... en de GT dus vrij hard afremt op de motor. Aan adaptieve cruise control à la BMW of Ducati is Suzuki nog niet toe, net zomin als een IMU regelunit die hellingshoekgevoelige tractiecontrole of ABS aan kan sturen. Op de vraag of je dat mist kunnen we zo een antwoord geven, nu we de snelweg af draaien en de alpen binnenrollen ter hoogte van het Lago d'Iseo.

**ITALIAANSE HUMOR**

Als we langs de boorden van het Italiaanse bergmeer de hoogte in slingeren kan het (stuur)feest beginnen. Juist op dit vlak hebben de adventures met hun speelsere karakter de andere toercategorieën de nek omgedraaid, dus er ligt wel wat druk op de schouders van de GT. De eerste meters blijken nog niet tot de gehoopte swingpartij te leiden, wat op het conto kan van de (te) softe basisafstelling van de KYB vering. De achterkant staat veel te laag en de demping is rondom van het niveau waterbed. Prima op die snelweg van zo-even, maar hier, waar de haarspelden elkaar in rap tempo opvolgen, wordt er meer gevraagd van het rijwielgedeelte. We schroeven de veervoorspanning achter met 5 nokken op om de GT wat meer op z'n neus te zetten en geven rondom de demping meer body om de gewichtsverplaatsingen onder remmen of accelereren wat in de dammen. Dat is ouderwets schroevendraaierwerk op de GT, maar zolang de vering er goed op reageert maakt dat niet zoveel uit.

Dat gezegd hebbende is een draaiknop voor de veervoorspanning eigenlijk wel een must-have op een motor van dit kaliber, al was het maar omdat je meer dan gemiddeld met passagiers en koffers in de weer bent, juist zaken waar motoren doorgaans gevoelig op reageren. De dappere poging van de pr-meneer dat hier vanwege 'gewichtsbesparing' bewust niet voor is gekozen (op een motor van 236 kilo) scharen we maar onder het kopje 'Italiaanse humor'.

"De Brembo remmen bieden voldoende bite om, ook met twee vingers, het dal aan de goede kant te houden."

Goede nieuws is dat de GT erg goed reageert op de aanpassingen en nu wel spatzuiver z'n lijn pakt, en ook bij uitkomen van haarspelden weigert zich op te richten en wijdt te lopen. Het rijwielgedeelte lost de sportieve verwachtingen dus wel degelijk in, het is alleen even een kwestie het potentieel aan te boren. De Dunlop Roadsport 2 banden lijken ook de verraderlijke halfnatte omstandigheden aan te kunnen, al vind ik het jammer dat de Japanners te veel op safe spelen met de vrij platte 180/50 band achter. Dat is prima voor de stabiliteit, maar remt soepel inrollen in een bocht net even te veel af. Ik zou de dealer lief aankijken voor een 180/55 achter. De Brembo remmen houden zich tijdens deze thuiswedstrijd prima staande en vallen verder niet echt op; niet te agressief, maar voldoende bite om met twee vingers het dal aan de goede kant te houden. Prima eigenlijk.

**FOLKLORE**

Zeker bij stijgingspercentages die de 10 % overstijgen is het natuurlijk lekker als je kunt terugvallen op de nodige motorische 'oomph'. Met een 152 pk sterke vier-in-lijn tussen de wielen weet je op voorhand dat je je niet al te veel zorgen hoeft te maken. Met recente testritten op de GSX-S1000 in het achterhoofd valt wel op dat de GT tot pakweg 4.000 tpm wat minder hard van leer trekt. Gek genoeg kan je dat uit de technische gegevens verder nergens opmaken, de krachtbron is hetzelfde, evenals versnellingsbak en secundaire overbrenging. Het lijkt dus vooral een gevoelskwestie, misschien wel versterkt door het hogere gewicht van de GT. Afgezet tegen een rechtstreekse

concurrent als de Ninja 1000 SX zou ik de Kawa meer punch van onderuit toedichten waar de Suzuki juist over meer motorische rek beschikt. Het speelveld van het K5-krachthonk is breder. Nu weet ik niet of het komt omdat we tegenwoordig vooral aan andere motorconfiguraties proeven, van twee- en driepitters tot crossplane viercilinders, maar om weer eens een 'traditioneel' angevuurde vier-in-lijn van dichtbij te ervaren blijft toch uitermate plezierig. Zowel in woord als gebaar. De sound uit de airbox maakt iedere bluetooth playlist totaal overbodig en de dadendrang is, zeker voorbij de 4.000 tpm, buitengewoon opwindend. Ergo: de GT loopt als een kogel. De Suzuki shortshifting langs de bergwanden jagen ontpopte zich gedurende de rit tot een soort nationale folklore. De up/down quickshifter reageert aangenaam snel en vervult z'n rol als basis-speler binnen de GT-uitrusting met verve.

**DE RIVALEN VAN DE SUZUKI GSX-S1000GT**



**HONDA NT1100**  
P2 · 1.084cc · 102 pk · 238 kg · € 16.399,- (BE: € 13.999,-)



**KAWASAKI NINJA 1000SX**  
L4 · 1.043cc · 142 pk · 235 kg · € 15.999,- (BE: € 14.399,-)



**KTM SUPER DUKE GT**  
V2 · 1.301cc · 175 pk · 228 kg · € 22.300,- (BE: € 19.849,-)



Neem even de tijd om het veerwerk naar wens af te stellen en rijg dit soort slingers met speels gemak aan je zwaard.

Mooi is ook dat de vierpitter de potentiële pk-tsunami in een oogwenk weet om te zetten tot een kabbelend beekje. Een dorpie doorpeddelen met 1.500 tpm in zes doet de GSX zonder sputteren en met een fluwelen gasrespons. Daarbij kan je trouwens kiezen tussen rijmodi A, B en C, waarbij A de gretigste gasrespons aan de dag legt en de dikste koppelcurve, en

C de minste. Persoonlijk vind ik B de gulden middenweg met z'n meer lineaire (en daardoor meer voor-spelbare) output. De tractiecontrole is in te stellen in 5 standen, vanaf stand 3 voel je bij een pittige rijstijl dat het systeem af en toe ingrijpt. Prima, maar met zo'n uitmuntende gasrespons teken ik voor stand 1 of 2, minimale bemoeizucht svp.

**PLUS- EN MINPUNTEN**

-  Heerlijke loopcultuur blok
-  Prima ergonomie
-  Stuurt overtuigend
-  Geen verstelbare ruit
-  Hellingshoekgevoelige IMU ontbreekt
-  Stelknop veervoorspanning is welkom op een GT



**CONCLUSIE**

Met de komst van de GSX-S1000GT waait er niet alleen een frisse wind door de Suzuki line-up, ook wordt het verloren gewaande ambacht van de sporttoermotor weer fris in de blauwe verf gezet. De GT is het bewijs dat je niet per se op een adventure hoeft te stappen om buiten de landsgrenzen een leuke tijd te beleven. Slagkracht en omgangsvormen van de vierpitter zijn van uitzonderlijk niveau, net als het rijwielgedeelte zodra je de tijd hebt genomen deze naar eigen wensen af te stellen. Hoewel vrij compleet uitgerust hadden zaken als een IMU of adaptieve vering de GT naar een nog hoger plan kunnen tillen, maar dan was natuurlijk ook hetzelfde gebeurd met het prijskaartje. En dat laatste is nu met 16.499 euro een van de sterkere punten van de GSX-S1000GT. ■



**SUZUKI GSX-S1000GT**

<b>Motor:</b>	999cc DOHC vloeistofgekoelde vier-in-lijn 73,4 x 59,0 mm 12,2:1
<b>Boring x slag:</b>	73,4 x 59,0 mm
<b>Compressieverhouding:</b>	12,2:1
<b>Max. vermogen:</b>	152 pk @ 11.000 tpm
<b>Max. koppel:</b>	106 Nm @ 9.250 tpm
<b>Brandstofvoorziening:</b>	injectie, 4 x 40 mm
<b>Transmissie:</b>	zesbak, anti-hopkoppeling, ketting
<b>Frame:</b>	aluminium twin-spar
<b>Voorvering:</b>	KYB 43 mm upside-down vork, volledig instelbaar, veerweg n.b.
<b>Achtervering:</b>	KYB monoshock, veervoorspanning en uitgaande demping instelbaar, veerweg n.b.
<b>Voorrem:</b>	310 mm schijven met Brembo radiale 4zuigerklauwen, ABS
<b>Achterrem:</b>	245 mm schijf met dubbelzuigerremklauw, ABS
<b>Banden voor/achter:</b>	120/70-ZR17 / 190/50-ZR17 (Dunlop Roadsport 2)
<b>Wielbasis:</b>	1.460 mm
<b>Balhoofdhoek/naloop:</b>	25° / 100 mm
<b>Gewicht:</b>	226 kg [rijklaar]
<b>Zithoogte:</b>	810 mm
<b>Tankinhoud:</b>	19 L
<b>Prijs Nederland:</b>	€ 16.499,-
<b>Prijs België:</b>	€ 14.299,-