



U staat hier nogal abrupt rechtsaf. Mag dat?

De Anniversary-versie (Hjn woord) wordt afgeleverd met deze zwarte uitlaatdempers, maar een meer open, gevulde titanium pijp krijg je er nog bij.



Het blok (dat in tegenstelling tot de 1000 geen balansas heeft) loopt ook aardig trillingsarm; je voelt het wel werken, maar niet met de gemene trillingen die onze eerste testfiets vorig jaar kende. Schakelen deed ik bij dik 14.000 op de teller (ongeveer 13.300 echt), waar het rode gebied begint. En dan dat metalige gillen, zoals we dat van Suzuki kennen, gaaf! Zeker plat op de tank kun je achter de goede ruit van de 'racegeluiden' genieten.

De gasrespons is erg goed: direct en toch soepel, wat enorm helpt om de motor met vertrouwen een bocht in te kwakken.

De Anniversary heeft afwijkende Vortex-remschijven. Of het hieraan ligt weet ik niet, maar bij deze GSX-R750 geen trillende voorkant tijdens hard remmen. Opvallend was dat de aanwezige Suzuki-monteurs bij de voorvork hadden gekozen voor een twee ringen lagere veervoorspanning dan standaard, terwijl de ietwat zachte vork normaal gesproken toch al snel onderin zit. Dat deed niet veel goeds vermoeden, maar het werkte wonderbaarlijk goed. De motor stuurde er snel mee en bleef tijdens hard remmen mooi strak. Heel goede remmen trouwens, die krachtig, direct én goed doseerbaar bleken. Iwan noteerde wel dat ze na vijf ronden wat fadig begonnen te vertonen. Daarvan had ik geen last.

De 1000's zijn nog imponender, dus als het je om brute kracht gaat, ga dan voor die 250 cc extra. Maar alles bij elkaar is de GSX-R750 met zijn enorme controleerbaarheid en bijna-1000cc-snelheid een heel sterke combinatie - en een stuk goedkoper.



QUOTES

E. Zampieri (MOTO, Brazilië):

Voor ons is dit de beste koop. Een lagere prijs, terwijl acceleratie en topsnelheid voldoende zijn om met de beste superbikes mee te kunnen komen. Daarbij is hij ook nog relatief comfortabel.

Mário Figueiras (Moto Jorral, Portugal):

Ongelooflijk hoe hard je kunt gaan met deze motor, zonder dat het moeite kost. Hij is zo licht en wendbaar als een 600 en bij het uitkomen van bochten wordt je niet zo geïntimideerd door de trekkracht als bij de 1000's. Maar op de rechte einden is de 750 veel sneller dan de 600's en daarmee dus een perfect compromis.

Markus Schmid (MotoSport Schweiz, Zwitserland):

Nog altijd het beste compromis. Deze 750 eist minder van je concentratie dan de 1000's, je kunt hem rijden op je gevoel. Hij doet precies wat je wilt, zonder je in de problemen te brengen, zoals de 1000cc-motoren dat kunnen.