

Prueba Comparativa BMW K 100 RS, Suzuki Katana GSX 1.100 S, y Yamaha FJ 1.100.

¡HACIA EL HORIZ

Escrito por Dennis Noyes

Fotografiado por Juan Porcar y Josep Codina



NTE!

Un total de 12 cilindros, 326 caballos y un poco más que 4 millones de pesetas sobre tan sólo seis ruedas. La Yamaha FJ 1.100, la Suzuki Katana GSX 1.100 S y la BMW K 100 RS nos esperaban en la acera frente a la redacción con los depósitos llenos, bolsas cargadas y atadas con pulpos. La idea: una prueba comparativa de verdad, rodando con las tres motos sobre todo tipo de carretera, cambiando de moto en cada reportaje. Y

sin itinerario fijo. Turismo por impulso, con motos capaces de cruceros más allá de los 200 km/h.

Hasta la misma mañana de la salida no habíamos decidido ni en qué dirección íbamos a apuntar las ruedas delanteras.

Queríamos, Juan Porcar, Enric Clará y yo, lanzarnos hacia el horizonte, pero hay muchos horizontes. Desde la terraza de la redacción tomamos la primera decisión. Había nubes por el norte y por el este, mar al este y cielos azules con algunas u otra nubecita de algodón flotando sobre el horizonte del sur. ¡Al sur!

Ya habíamos hecho las pruebas de velocidad máxima, aceleración, frenada y etc. etc. etc. Habíamos hecho pruebas comparativas pero individuales.

Antes de salir hubieron que decidir qué moto iba a ser la más turística, la más rápida, la más cómoda, etc. etc. etc. Se quedaron más o menos así:

BMW: La más turística, la más cómoda, pero con suspensiones muy blandas y de recorrido excesivo para conducción muy rápida en curvas de gran radio. "Lentilla" en comparación con la Yamaha y la Suzuki.

Yamaha: La más deportiva, la más rápida, superior durante conducción deportiva en todo tipo de terreno y con gran agilidad en curvas enlazadas. Buena posición pero menos cómoda que la BMW a alta velocidad debido a su carenado abreviado.

Suzuki: Ya antigua con su rueda delantera de 19 pulgadas y sus dos amortiguadores convencionales detrás... la pobre Suzuki no tenía nervios al salir hacia el sur. Sin carenado digno de tal denominación, con frenos esponjosos delante de cuya falta de eficacia ya había quedado patente en las pruebas del día anterior... y además con un bailoteo espantoso en curvas de gran radio... la "Suzi" comenzó la prueba como la patita fea. Y todo lo de arriba demuestra claramente que no se puede hacer una prueba comparativa a base de hacer tres pruebas individuales para después unir datos y pasar una mañana sacando fotos de las tres motos rodando juntas a cinco kilómetros de la puerta de la redacción. Las conclusiones finales serían diferentes.

España motociclistamente hablando es un paraíso... to-



Ma. la considera fea, horrible y hasta "hortera". Pero es que José Ma. opina desde los mandos de una BMW boxer.

Mientras Josep nos sacaba fotos en acción tuve oportunidad de tomar la medida de los frenos de la Katana. El disco trasero es excelente con buen tacto y con ello puedes rematar la frenada con la moto ya inclinada y cuando das un toque de freno a mitad de trayectoria no tienes que temer por un inesperado bloqueo de disco. Los frenos delanteros sin embargo son malos, los peores de las motos. En parte es porque en esta moto Suzuki todavía confía en pinzas de un solo pistón, y también en parte porque el sistema anti-dive utiliza el mismo líquido y la misma fuerza de la bomba de los frenos delanteros. El tacto es siempre esponjoso cuando coges unos manjares durante una apurada frenada, ya con la horquilla muy hundida, puedes sentir pulsaciones en la maneta. Con la Suzuki tienes que dejar un amplio margen en las frenadas. Una vez hechas las fotos, Josep se va para Barcelona. Dentro de algunos días saldrá en uno de sus largos viajes con la BMW pero obligaciones familiares le hicieron perder este viaje y el afortunado suplente era nuestro hombre de todo terreno, Enric. Los que hacen todo terreno, tanto Enric, como nuestro hombre del París-Dakar, Juan Porcar, son muy peajosos y difíciles de dejar atrás en carreteras desconocidas y en mal estado. Viajando juntos nunca debes realmente intentar escapar de verdad, pero de vez en cuando el que va primero intenta sacarle algunos metros al que va detrás, sin embargo las carreteras malas favorecen a los intuitivos veteranos de todo terreno y por mucho que trabajé para arrancar unos metros, siempre veía muy grande el faro de la BMW de Juan en el retrovisor de la Katana, así como la Yamaha de José Ma. siempre pegado a la rueda de la BMW. ¡Más pesados que camisetas de plomo estos tipos de terrenos! Vamos hacia Tortosa por el interior, vía Mora la Nueva y Gandesa. De pronto levanto los ojos de la carretera y veo el río Ebro ancho y verde-azul con montañas espectaculares en el fondo. Estamos corriendo tanto que no vemos las lenguas fuera y es-

tamos menospreciando un paisaje precioso. Levanté la mano e indiqué el río y Juan poco después indica que quiere hacer algunas fotos.

Siempre envidio a los fumadores en estas paradas de viaje. Clará, como el hombre de Marlboro disfruta del tabaco, mientras Juan saca la cámara y yo me quedo mirando el río. Estamos entre Mora la Nueva y Tortosa. Yo quiero volver a coger autopista para tirar hacia el sur porque me hace ilusión meter un montón de kilómetros entre mi rueda trasera y la redacción. Tengo que coger vacaciones pero ya estamos en mitad de agosto y todavía estoy trabajando. Quiero llegar hasta Marruecos.

Echamos gasolina más tarde llegando a Tortosa y hacemos cambio de motos. Juan coge la Suzuki, yo la Yamaha y Enric sube en la BMW. Autopista por delante y nos pusimos a rodar a 160 km/h constantes para medir consumo. A 160 km/h con la Suzuki el velocímetro de la Yamaha registra casi 180 km/h y la BMW 170 km/h. La Suzuki es casi exacta de reloj.

LA FJ 1.100 EN AUTOPISTA

Después de llenar los depósitos, viendo que la Suzuki ha tragado un litro más que sus dos compañeras de viaje, nos pusimos a pensar en donde vamos a dormir.

Nadie se anima mucho sobre la idea de seguir hasta Marruecos... aunque estuve hablando en serio... y Juan decidió llamar a un amigo, Tatino, ex-corredor de Control 94 en 125 cc y que ahora trabaja en Jumilla. ¿Jumilla?

Alguna vez había leído el nombre de Jumilla en una botella de tinto. Pero no tenía muy claro donde estaba. Juan hace la llamada y vuelve para decir que nos esperan en Jumilla.

Juan ya va primero sobre la Suzuki y yo voy por detrás de Enric con la BMW. Vista desde los mandos de la Yamaha, la BMW parece alta y cuadrada y su silencioso es tan feo que sólo su madre podría quererla. Hace muy poco hice mi viaje a Madrid con la FJ y si ahora a 160 km/h tiene de vez en cuando una tendencia de menearse, de culear, es porque el neumático, todavía con suficiente dibujo, ya ha perdido totalmente su perfil. Para tener a punto la

estabilidad la FJ 1.100 tienes que montar neumáticos traseros nuevos con una frecuencia ruinosa.

La postura de la Yamaha es neutra, ni super deportiva, ni totalmente turística. El sillín es casi tan bajo como el de la Katana, pero el centro de gravedad y en particular el depósito es más bajo. El manillar es plano, algo alto, y la posición es semierguida y sumamente cómoda. Con la Suzuki a alta velocidad tienes que agacharte del todo para escapar del viento. Con la Yamaha puedes aguantar hasta los 160 (que son 180 de reloj) en postura normal antes de aplánarte poco a poco... un poco más cada 5 km/h... para escapar de los vientos huracanados que soplan alrededor del "cockpit".

La Yamaha tiene un error de velocímetro de casi 18 km/h a 160 reales y puesto que la moto es muy rápida, muy potente y de línea espectacular creo que es muy fácil caer en la trampa de creer el velocímetro. Los cruceros de 180 con la FJ son en realidad cruceros de unos 160 km/h, pero con o sin su error de velocímetro la Yamaha es sencillamente más potente que la BMW y la Katana, capaz de echarse encima de ellas en cualquier momento en autopista y capaz también de dejarlas atrás en línea recta.

Con el neumático trasero ya casi gastado hay una tendencia de moverse en curvas y aún en línea recta el comportamiento de la moto no es impecable. Pero siempre cuando estuve consciente de algo de baile en la Yamaha veía más adelante que Juan estaba luchando en serio con los manillares de la Suzuki.

En autopista entre Castellón y Valencia nadie hubiera apostado mucho por la Suzuki. En parte sus meneos pueden ser provocados por el gran bulto de bolsa que lleva atado con pulpos al sillín... lo más anti-aerodinámico imaginable. Pero la semana anterior Eduardo Blanch y yo habíamos ido a Montseny para jugar un poco con la BMW y la Katana y aún sin la excusa de una bolsa, la Katana en curvas rápidas bailaba tanto que nos asustó a los dos.

Poco después, en el peaje antes de Valencia me encontraría con algunos usuarios de Katana con ideas claras sobre como

eliminar o a lo menos reducir los alarmantes movimientos.

Desde los mandos de la Yamaha era fácil ver que la BMW era la más estable de las tres en curva de alta velocidad. De vez en cuando fue posible detectar alguna tendencia de culear en la K 100 RS, pero rodando juntos y a 160 vi que la primera en bailar siempre fue la Suzuki, seguida por la Yamaha y que la BMW siempre mantenía la calma hasta que la Suzuki se torcía exageradamente.

Cuando hice la prueba inicial de la K 100 en *Solo Moto 30* la dejé tan bien, especialmente su estabilidad en línea recta y en curvas de gran radio... tan bien que yo mismo, leyendo la prueba ya publicada, me preguntaba si me había pasado. No, no me pasó. BMW, sin seguir la moda hacia suspensiones de gran premio y sin montar una horquilla de poco recorrido y con anti-dive ha conseguido una estabilidad excelente. BMW te da 185 mm de recorrido de horquilla contra los 150 mm de recorrido de la Yamaha y la Suzuki, mientras atrás su monoamortiguador de accionamiento clásico y de 110 mm de recorrido da comportamiento mucho mejor que los dos amortiguadores durísimos (aún en la posición blanda) de la Suzuki, también con 110 mm de recorrido y, a lo menos en autopista, ni la suspensión Mono-cross progresiva de 120 mm de recorrido de la Yamaha mostraba ninguna ventaja ni en confort ni en estabilidad.

Para algunos, tal vez, la posición de la Yamaha sería más cómoda que la de la BMW. Juan, por ejemplo, dijo que le gustaba más el manillar más elevado de la FJ, aunque a alta velocidad habría que esconderse detrás de la cúpula con las orejas más bajas que las manos.

Después de Castellón de la Plana tuvimos que repostar para medir los consumos a 160 km/h constantes.

CONSUMOS

A velocidad fija de 140 km/h habíamos visto que la Suzuki gastaba un poco más de gasolina (Suzuki 6,7 por 100 contra los 6,5 litros/100 de la Yamaha y los 6,3/100 de la BMW. A 160 km/h la Suzuki ya gastaba 8,9/100 contra las cifras virtualmente idénticas de 7,5 y 7,6/100 de la BMW y la Yam.



Consumos

a 120 constantes en autopista
 BMW 5,5
 Yamaha 5,5
 Suzuki 5,7
 carretera nacional 120/150
 BMW 6,7
 Suzuki 7,0
 Yamaha 7,3
 140 constantes en autopista
 BMW 6,3
 Yamaha 6,5
 Suzuki 6,7

160 constantes en autopista
 Yamaha 7,5
 BMW 7,6
 Suzuki 8,9
 Conducción deportiva montaña
 BMW 6,7
 Suzuki 7,5
 Yamaha 8,2
 Conducción deportiva carreteras nacionales de curvas de gran radio y largas rectas
 BMW 7,4

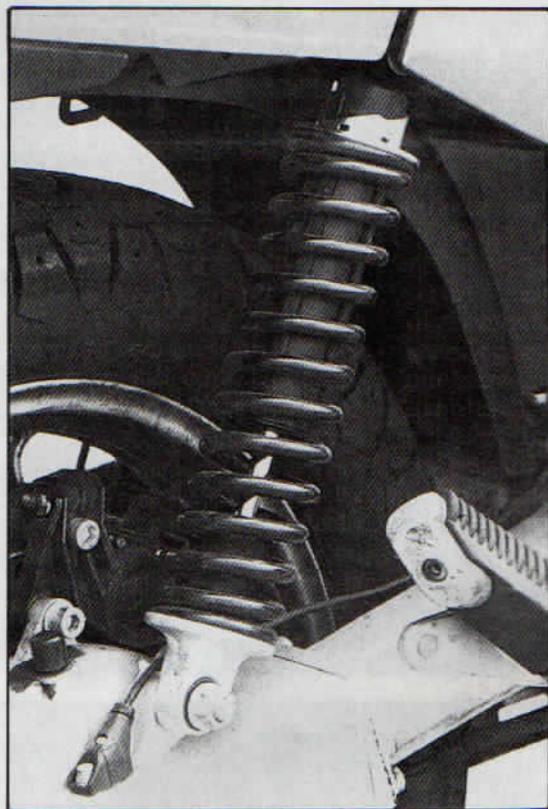
Yamaha 7,4
 Suzuki 8,9
 Autopista a 200 km/h constantes
 BMW 10,6
 Yamaha 11,8
 Suzuki 12,5

PROMEDIO CONSUMO PRUEBA
 1.800 km cada moto
BMW 7,25
Yamaha 7,87
Suzuki 8,21

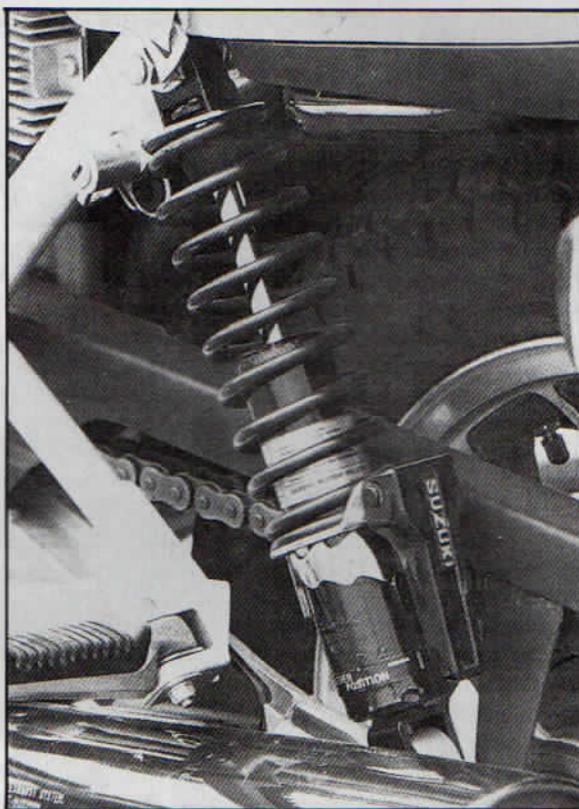
autonomía (según promedios de 1.800 km)
 BMW 304 km
 Yamaha 280 km
 Suzuki 255 km

autonomía carreteras nacional
 120/150 km/h
 BMW 358 km
 Yamaha 301 km
 Suzuki 300 km





Amortiguador Mono-lever de la BMW, a gas y tres posiciones de regulación de muelle.



Más tarde a velocidades de 180 km/h y de 200 km/h vimos como la BMW iba poco a poco aumentando su ventaja contra sus más sedientas compañeras de viaje. A 200 km/h reales y sostenidas la Suzuki llegó a tragar 12,5 litros/100, la Yamaha 11,8/100, pero la BMW se quedó en un 10,6/100. En parte esta ventaja debe ser consecuencia de su aerodinámica ya que en la prueba inicial de la K 100 sin carenado el consumo a 200 km/h fijos era de 11,1/100.

Durante conducción deportiva en montaña con muchas curvas lentas la BMW con la gama de potencia más plana de las tres quería salir de las curvas en una marcha más larga que las dos japonesas y esto se vio reflejado en un consumo de tan solo 6,7/100 sobre el mismo tramo que había costado 8,2 litros a la más puntiaguda Yamaha y 7,5 litros a la Suzuki. Y más importante todavía la BMW nunca quedó descolgada. Nunca era la más rápida tampoco... la batalla estaba entre la explosiva Yamaha y la sorprendentemente eficaz Suzuki (de las calidades de la Suzuki en curvas enlazadas ya hemos hablado y hablaremos en más detalle más adelante).

Finalmente en una prueba de 88 km sobre carreteras nacio-



Tapa lateral izquierda de la Suzuki, posee el starter y dos conmutadores para que su propietario conecte lo que crea conveniente. (faros adicionales, sirena para apartar automóviles, etc., etc.).

nales en buen estado y con muchas curvas de gran radio la BMW y la Yamaha compartían el premio de la economía con consumos de 7,4/100 contra el consumo de 8,9/100 de la Suzuki.

En parte el alto consumo de la Suzuki puede resultar de su carburación menos fina. Tanto la BMW como la Yamaha quemaba muy finas dejando el interior de los silenciosos de color blanco, mientras la Suzuki dejó un color más de gris. La tendencia hoy en día para cumplir con las normas anti-contaminación es de empobrecer la mezcla al extremo. La Katana, con un motor diseñado en otra

Suzuki equipa dos amortiguadores posteriores con cuatro posiciones de hidráulico y cinco de muelle, total 20 posibles posiciones de regulación.

AUTONOMIA

(según promedios de los 1.800 km. de prueba).

BMW	304 km.
Yamaha	280 km.
Suzuki	255 km.

AUTONOMIA CARRETERAS NACIONALES A 120/150 km/h.

BMW	358 km.
Yamaha	301 km.
Suzuki	300 km.

ESPERANDO A RICARDO TORMO

En la salida del último peaje antes de Valencia nos encontramos con un grupo de unos 40 motards levantinos esperando la llegada de Ricardo Tormo que venía acompañado por Salvador Gascón para pasar su primer fin de semana fuera del hospital después de su terrible choque durante pruebas con la Derbi en Martorellas.

Eran las 4 de la tarde y Juan, Enric y yo decidimos esperar también para saludar a Ricardo y formar parte de la escolta que le llevaría hacia Cullera. Pero al final tuvimos que salir sin verle ya que al llegar a las cinco todavía no había aparecido. Al final descubrimos que no llegó hasta las 12.

Allí nos encontramos con una buena selección de motos de gran cilindrada, una preciosa Honda VF 1000 R todavía en rodaje, una Yamaha FJ 1.100 con los reposapiés bien rozados por el asfalto y con la quilla eliminada ya que el dueño decía que hasta la quilla tocaba en inclinaciones... cosa que hasta ahora ni ha ocurrido con ¡la FJ Siluetas de Mingo GIL!

También vimos allí media docena de Suzuki Katana cuyos dueños defendían con intensidad las calidades de sus motos, rechazando con tal vez más lealtad que lógica los comentarios sobre los movimientos en curva. Unos me aseguraban que la culpa por el baile lo tenía el neumático trasero Bridgestone, pero otro confesó que independientemente del neumático había un baile siempre en curvas rápidas... pero mucho

época, ecológicamente hablando, viene de fábrica con carburación algo más gorda. Personalmente encuentro excesivamente fina la mezcla de la BMW y la Yamaha y como prueba de ello diría que ambas petardean en retenciones (sólo hacen un solo "¡pop!" de vez en cuando al cerrar el gas) mientras la Suzi no lo hace.

¿Tiene importancia el consumo en una prueba de motos de precios tan altos? No lo sé, pero los consumos influyen también en autonomía. Aquí los consumos totales después de 1.800 km con cada moto siempre con las tres motos rodando juntas y al mismo ritmo.

PROMEDIO CONSUMO PRUEBA

BMW	7,25/100
Yamaha	7,8/100
Suzuki	8,21/100

menos con un neumático europeo.

Hace poco la Katana era el no más de las carreteras españolas y para sus fieles la llegada de motos como la Honda VF 1000 R y la Yamaha FJ 1.100 ha hecho bajar espectacularmente las acciones de Katana en la bolsa de los quemados levantinos donde hay más fiebre de moto gorda que en ninguna otra región de España.

Más tarde cuando en carreteras muy bacheadas y sinuosas la Suzuki enseñó sus dientes me acordé de los algo molestos y bastante orgullosos usuarios de Katana. Sí, amigos, las Katana todavía son terribles aún con las Honda y Yamaha en el mercado.

MUCHO VINO Y TRAGEDIAS DE AVIACION EN JUMILLA

Ya tuvimos que tirar para no llegar tarde a Jumilla donde nos esperaban. Pero un par de Guardia Civiles muy poco oportunos nos pararon en la N 430 justo después de Mogente y tuvimos suerte que nos dejaron seguir ya que resultó que la única moto con documentación en orden era la Suzuki con matrícula azul de Oviedo... pero el boletín de pruebas estaba a nombre de Josep Godina. La Yamaha que llevaba yo no tenía documento ninguno aunque yo confiaba en que los papeles estaban abordo como me habían asegurado en fábrica. En otra prueba llegué a escribir que los de Semsá no serían capaces de organizar una borrachera en una cervecería, pero acabé tachándolo. Esta vez no lo tacho. En las motos de prueba, la documentación debe estar abordo, siempre.

Bueno, Juan, yendo detrás con la Suzuki, vió como nos tenían parados a Enric y yo, y él, acordándose de que no tenía su permiso de conducir... le quitaron la cartera durante las 24 Horas de Montjuic... decidió esconderse detrás de un camión, y pasarnos así, pero el más astuto de los dos guardias se agachó de golpe al ver pasar un camión TIR e indicó con el dedo las dos ruedas de la Suzuki. "¡Allí va un listo!" gritó. Pero lo que pasa es que mientras Juan no tenía el permiso de conducir, yo había dejado el mío en la bolsa que estaba en la moto de Juan y así

para enseñar mi permiso teníamos que ir a buscar a Juan.

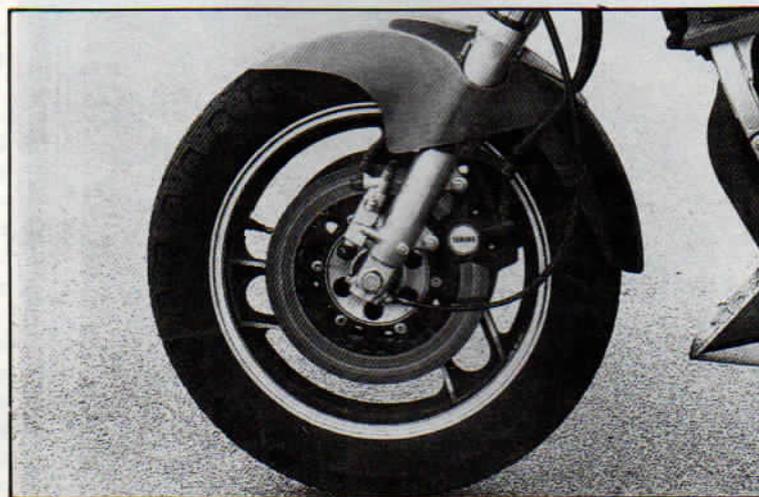
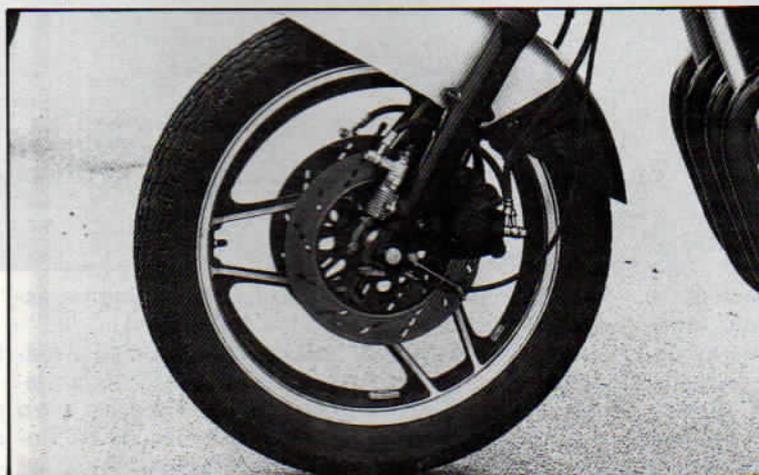
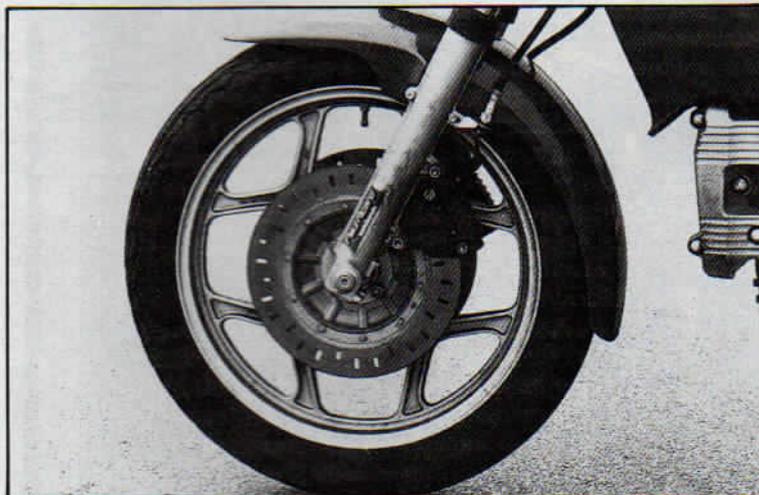
Pobre Juan vió con horror unos minutos después como veníamos Enric y yo acompañados por el coche de patrulla, yo de pie sobre las estriberas buscando a Juan detrás de cada árbol. Salió tímidamente desde el lado de la carretera frente a una gasolinera y yo, el delator, toqué el claxon para que la Guardia Civil parara. Es que yo no me acordaba del robo de la cartera de Juan.

Juan, con sonrisa de conejo, estaba esperando que nadie le pidiera nada de documentación pero al ver mi permiso californiano con residencia en Felixstowe, Gran Bretaña, los policías ya estaban bastante mosqueados, y al final llegaron a Juan cuyo único permiso que poseía era el internacional, tenía escrito en grandes letras "No válido para España". ¡Perfecto! Y era entonces cuando descubrimos que no teníamos papel ninguno para la Yamaha.

Mientras tanto Clará, aburrido pero tranquilo, observaba todo, confiando en que la documentación de la BMW, ya matriculada, estuviera debajo del asiento.

Pero ¡qué va! Estaba en el cajón de la mesa de Jaime en la redacción. Pensándolo fríamente no creo que entre los dos, ni *Solo Moto*, ni Semsá, seríamos capaces de organizar una borrachera en una cervecería.

¿Cómo escapamos de aquello? Pues, justo cuando parecía que la única salvación tendría que venir de la mano de Pepa Pitufo o algún otro brujo sabio, a Juan se le ocurrió jugar la carta de la revista. Somos probadores... profesionales... y la culpa por los problemas de documentación los echamos a las fábricas, a los jefes, a todos menos que a nosotros. Juan



Doble disco de 285 m/m. de la BMW con muy buen tacto aunque con falta de mordiente.

les enseñó una *Solo Moto 30* y a punto estaba de enseñarles un número de *Solo Moto Actual*, pero de pronto me acordé del primer parrafo de mi prueba de la FJ... "acabo de llegar después de una rapidísima ida y vuelta Barcelona-Madrid a velocidades exageradamente ilegales..."

Lo que está claro es que el que no podría organizar la borrachera soy yo. Pero por suerte, o por intervención de "Pepa Pitufo", Juan no les dió el periódico con confesión firmada, y después de rubricar un montón de multas para Yamaha, Suzuki y BMW, nos soltaron amablemente y así llegamos tarde pero sanos a Jumilla. Allí encontramos a Jumilla en fiestas y después de comer en casa de Tatino con una larga charla de motos, nos fuimos al

Tacto esponjoso por culpa del sistema anti-hundimiento de la Suzuki, pero a pesar de ello frena bastante bien aunque la peor de las tres motos ensayadas. Lleva un doble disco de 270 m/m.

centro, insistiendo en que no podríamos quedar mucho rato que el día siguiente teníamos que marcharnos temprano... etc.

Pero a las 4 de la madrugada, después de haber "probado a fondo" el tinto de Jumilla y después de haber dado algunas vueltas por las resbaladizas calles del pueblo de nuestros flamantes juguetes de 90 hasta 125 CV, y después de habernos

La mejor frenada corresponde a la Yamaha, que equipa un doble disco delantero de 282 m/m. autoventilado y con pinzas de doble pistón.

Precios:

Yamaha FJ 1.100 : 1.398.000 ptas.

Suzuki GSX 1.100 S : 1.150.000 ptas.

BMW K 100 RS : 1.434.000 ptas.



duchado de vino intentando aprender como funciona el original porrón de Jumilla con salida de tubo a 360 grados... así como suena... nos fuimos a casa alegres y oliendo a vino. Como profesionales.

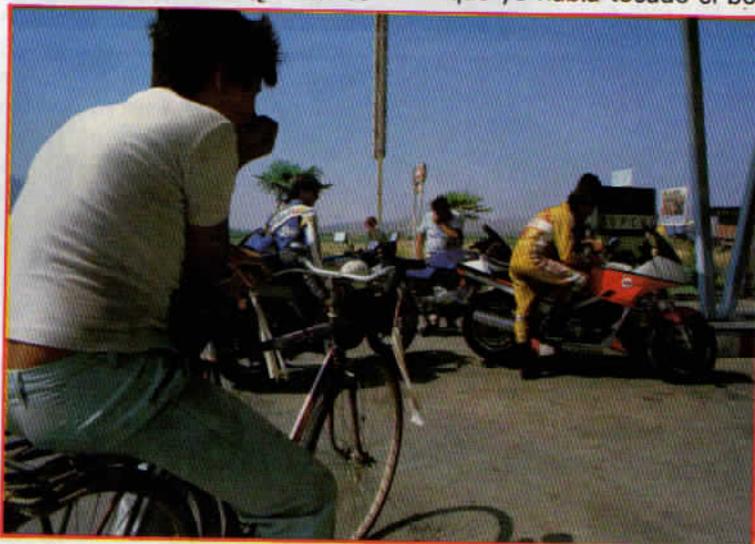
Pero allí nos encontramos con el último invento de los judíos de Amsterdam... un juego video de aviones. En la pantalla de la televisión tienes los relojes y vista de la tierra desde los cielos a los mandos de un Jumbo 747 y hay que llegar a tierra sin estrellarse. Un juego perfecto para tres probadores que han volado bajo todo el día.

Juan tuvo algunos problemas y después de volar boca abajo muy cerca a la tierra se estrelló su avión a 300 nudos. Tengo que acordarme de preguntar a Melchor Lizarraga si él sería capaz de salvar un avión volando

boca abajo a 300 pies a tiempo para tomar tierra en un aeropuerto que estaba a 2 millas (con la ayuda de vino de Jumilla tal vez). El ruido del choque es bastante realista. ¿Cómo sé

yo cómo suena un Jumbo estrellando a 300 nudos).

Al final concentrándome al máximo, ya sobre las 5 de la madrugada logré aterrizar, pero aunque yo había tocado el bo-



tón de bajar el tren de aterrizaje, algo falló y estrellé contra la pista con las ruedas todavía por dentro. Mala suerte.

La mañana siguiente nuestra prevista salida de madrugada se alteró un poco y después de un desayuno de bocadillos de jamón estuvimos en carretera a las 12, pasando brevemente por Albacete donde dimos unas tres vueltas al circuito del polígono donde he corrido tres años de *Motociclismo Series*, y donde, (tocar madera) correré también este año. Juan y Enric opinaban que el polígono de Albacete (Campollano si no me acuerdo mal) era más resbaladizo que la carretera más resbaladiza del día anterior. Correr en Albacete es como correr en agua pero sin mojarte. Me encanta. Pero no con neumáticos de serie.



Un respiro junto al Ebro. Merecía la pena la parada.

Las suspensiones están estudiadas para carreteras europeas pero no para nuestras bacheadas y rápidas carreteras ibéricas. La Suzuki tiene muy buena estabilidad en línea recta, pero es dura como una tabla y cuando de pronto ves por delante una curva rápida ¡preparate!

La BMW, al contrario, con sus suspensiones de tacto blando se muestra al nivel de todo tipo de irregularidades de carretera y indudablemente para carreteras malas la BMW es más cómoda y más segura.

Intentábamos llegar de Jumilla a Cuenca con un solo llenado de depósito, pero a 52 km de Cuenca, por las bellas carreteras rodeadas de bosques, la Suzuki de pronto ya no estaba

Barcelona, Jumilla y de ahí a Cuenca. Su paz, su belleza ancestral y sus originales casas colgantes.

detrás. Juan y yo dimos la vuelta para buscar a Enric y al final le encontramos. Estaba en reserva y preocupado. Las posibilidades de encontrar una gasolinera, antes de llegar a Cuenca eran muy remotas.

(Habíamos escogido Cuenca como el próximo destino por puro capricho. Yo quería ver las casas colgantes y además nos gustó el aspecto de la carretera Cuenca-Teruel en el mapa). Tuvimos que decidir entre dar la vuelta para repostar en Almodóvar del Pinar o seguir hacia Cuenca. Decidimos seguir, pero bajando todas las cuestas en punto muerto, agachados del todo para reducir la área frontal.

Y lo hicimos tan bien, llegando algunas veces a hacer hasta cinco kilómetros sin motor, que la BMW y la Yamaha llegaron a la gasolinera del cruce con la N 420 para Teruel con buen margen de 8 litros en el

LA BMW HACIA CUENCA

Salimos de Jumilla cogimos la carretera C 3314 hacia la Nacional Murcia-Madrid. Yo ya iba en la BMW, Juan en la Yamaha FJ y Enric tomó su primer relevo con la Suzuki Katana... con bastantes dudas después de ver sus bailes del día anterior.

En la Nacional 301 noté con algo de sorpresa que mientras yo iba a unos 180 km/h con la BMW, Juan y Enric se quedaron atrás. Poco después Juan me dijo que entre Hellín y Torra, acelerando a fondo en pista con la Yamaha había tenido un susto muy grande... un resaca esperada y violento cabeceo en las manillares que por poco le hizo salir por orejas. Más tarde llegaría a experimentar algo semejante con la Yamaha cu-



Motor Suzuki, algo anticuado con su enorme alternador sobresaliendo por el costado izquierdo, posee cuatro cilindros, cuatro válvulas, doble árbol de levas en culata y sus correspondientes 108 CV.

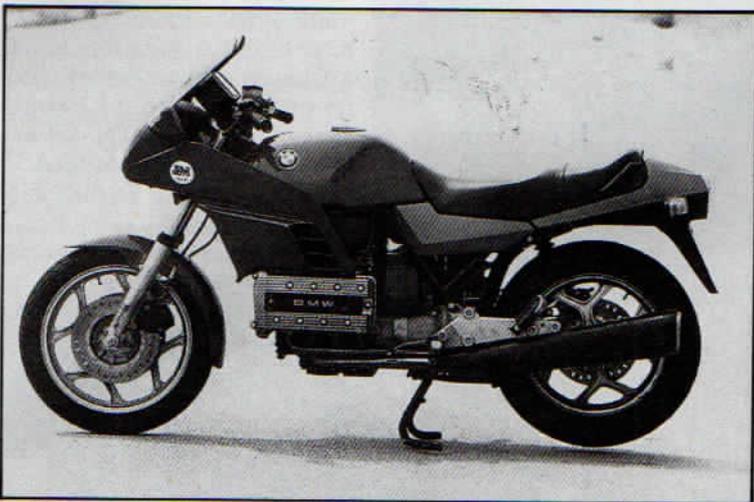


depósito de 24 litros de la BMW y 5 litros en el depósito de 22 litros de la Yamaha. La Suzuki con depósito de 21 litros, sin embargo, estaba ya con sus últimos 3 litros.

En Cuenca, después de repostar, fuimos a ver las espectaculares casas colgantes, sacar algunas fotos y tomar una cerveza y una bolsita de patatas fritas antes de tirar para Teruel. No sabíamos que nos quedaba por delante la carretera más sinuosa y algo del paisaje más bonito del viaje.

En aquel tramo a mí me tocaba de nuevo la Yamaha FJ, Juan llevaba la Suzuki y Enric la BMW. Yo iba delante y nos pusimos a jugar a escapadas. Yo intentaba escapar, con Juan y Enric siempre vigilando y persiguiendo. En teoría tenía que haber sido fácil aprovechar los 125 CV para escapar, pero

Motor de la BMW, cuatro cilindros en línea, con dos válvulas por cilindro, refrigeración líquida y 90 CV.



como el que va primero entra ciego en las curvas desconocidas los demás siempre pueden guiarse por el líder y echarse encima cuando éste se quede dudando.

Era muy diver y sólo en las curvas rápidas de buen asfalto pude sacar algo. Sobre los baches y en curvas lentas Juan estaba muy contento con la Katana cuya posición es tan agresiva que acabas siéndolo tú también. Enric llegó a la conclusión que la BMW iba mejor en marchas largas que en cortas e iba mucho más cómodo que nosotros sobre baches gracias al generoso recorrido de horquilla.

Allí por las Cuestas de Ragudo, justo al pasar por Barracas, les hice a Juan y Enric la misma trampa que utilicé para escapar del Porsche en el viaje Madrid-Barcelona. Después de una parada para reajustar los pulpos de una bolsa, yo salí antes mientras ellos todavía estaban poniendo los cascos.

Vi en el retrovisor que no habían tardado mucho en volver a la carretera y ya venían a por mí pero llegué a Barracas con suficiente ventaja para permitirme salir de la carretera justo des-



El motor más potente de todos es el de la Yamaha FJ 1.100 con 125 CV., cuatro cilindros, cuatro válvulas por cilindro, doble árbol de levas en culata, etc.

pués de pasar por el centro de la aldea y me metí detrás de un camión asustando al abuelo, la abuela y los nietos que estaban sentados a la sombra. De pronto apareció una moto de línea de ciencia ficción con un piloto de casco de Darth Vader y de mono dorado haciendo señas de "Silencio, tranquilos".

Y de pronto pasaron como balas la Suzuki y la BMW y yo salí detrás de ellos, pero tuve problemas dando la vuelta y cuan-

do llegué a la recta con bajada les vi muy lejos. Ellos por su parte me buscaban a mí y tiraban como locos. Me costó mucho seguirles en principio... es que iban a por mí... y al final, ya con el faro apagado para que no me vieran en el espejo, pude ponerme detrás de ellos, cuando ya hacían gestos entre ellos de ¿Dónde se habrá metido?

La verdad es que sin trampa jamás hubiera escapado de aquellos todo terreneros. En Teruel nos paramos para tomar un bocadillo y charlar de las motos antes del sprint hacia Sagunto donde ellos tirarían

hacia Barcelona y yo hacia Valencia una vez más para pasar la noche con amigos en Javea. Aquí las conclusiones de nuestra charla con bocadillos y cerveza en las afueras de Teruel.

CONSIDERACIONES PRACTICAS

En un viaje como el nuestro llegas a conocer muy bien a cada moto y con tantas paradas repostajes y cambios de moto todos llegamos a odiar el caballete y la asa escondida de la Yamaha. Para levantar la Yamaha al caballete tienes que hacer un esfuerzo. La primera vez no dices nada pero cuando ya es por la tarde y tienes unos 1.000 km hechos y estás un poco cansado la Yamaha parece pesar 300 kilogramos. Y si lo intentas sin guantes te haces daño a la mano contra el borde de la fibra de vidrio de la tapa lateral que oculta la asa.

La pata de cabra de la Yamaha es mediocre. Mejor que la de la BMW pero no tan seguro y positivo como la larga, fea y negra pata de la Katana. Lo más peligroso de la pata de la Yamaha es que es cortita y no la ves desde el sillín cuando miras abajo. Por eso es muy fácil olvidarte de ella y si inclinas hacia la izquierda con la pata extendida el golpe es seco y puede ocasionar una caída si vas un poco deprisa. Falta poner en la Yamaha un chivato para advertir al piloto, o un corte de encendido que no te deje arrancar si la pata no está doblada y en su sitio de viaje.

La Suzuki pesa 252 kg en orden de marcha, dos más que la BMW y ocho menos que la Yamaha, pero también requiere bastante fuerza levantarla al caballete, pero su asa es más asequible y la moto está mejor equilibrada en lo que refiere al centro de peso en relación del caballete... pero notas los 252 kilogramos con depósito lleno. La BMW, sin embargo, parece pesar 30 kilogramos menos en vez de 2 menos. La asa plegable (copiada de la Ducati Panthah... tercera mención, folio 23) hace muy fácil subir y bajar la K 100 RS, indudablemente la más fácil de las tres en este apartado.

Pero es lamentable que nuestra BMW sudaba aceite por el ojo de buey. No me gusta nada cuando veo aceite cerca del ojo de buey porque he visto en el Jarama, con otra marca, lo que

puede pasar si llega a salir el ojito de plástico transparente, cosa que muy muy difícilmente podría producirse con la K. He visto muchas BMW K 100 S y K 100 que pierden, o mejor dicho, sudan, aceite o por la tapa de culata o por la tapa del cigüeñal. Otros detalles de la BMW que me gustan de la BMW también están relacionados indirectamente con la pata de cabra.

En dos ocasiones, justo después de llenar la RS con gasolina, fuimos a tomar café dejando la BMW apoyada sobre la pata de cabra y en ambas ocasiones vinieron corriendo de la calle para decirnos que la BMW perdía gasolina por debajo. Es que con el depósito lleno y la moto inclinada hacia la izquierda puede salir hasta dos litros de gasolina por el respiradero... y sólo hace falta que algún despistado tire un pitillo y ¡adiós millón y medio!

Otra cosa más aparatosa pero menos importante es la cantidad de humo que echa el tubo de escape cuando arrancas después de haber dejado la moto sobre la pata. Con el nivel de aceite al máximo y la moto inclinada el aceite de los cárteres entra en los cilindros y llega a pasar los segmentos para quemarse con las primeras miles de revoluciones. (Y no olvidemos que en mojado cuando quitas el tapón del depósito entra mucha agua acumulada a mezclarse con la gasolina).

Hablando de consumo de aceite, la Yamaha traga casi un litro a lo largo del viaje, mientras la BMW y la Suzuki se contentaron con medio litro cada. El ritmo de este viaje, por ser por carreteras nacionales más que por autopista, era mejor que mi reciente viaje ida y vuelta Madrid-Barcelona cuando la FJ llegó a quemar 1,5 litros en 1.500 kilómetros de conducción a tope.

Una de las primeras cosas que notas cambiando de moto en moto es que la posición de la BMW gustó a todos, mientras había diferencia de opinión sobre la Yamaha y la Suzuki. A Juan la Yamaha era la más cómoda por el manillar plano. A Enric la Suzuki era como una cámara de tortura medieval y muchas veces en el retrovisor le vi conduciendo a pie y otra vez le vi ¡sentado sobre el depósito! (No he tenido mucho trato con corredores fuera ca-

rrera. Son bastante raros). A mí me gustó la agachada y exagerada posición de la Suzuki porque me hizo pensar en la postura de las deportistas de una marca italiana cuyo gran ingeniero es un experto de orcaídas, (cuarta mención página 24) pero para hacer muchos kilómetros, especialmente con frío (¿te acuerdas de lo que es el frío?) creo que todos llegaríamos primero... por haber parado menos rato para tomar café y calentarnos... con la BMW.

Pero sí es seguro que la BMW sería la mejor moto para viajar en invierno, hay que mencionar

y hacer destacar y hasta subrayar la enorme cantidad de calor que sube desde el radiador y el motor cuando vas lento o cuando paras en verano. Acabas abriendo mucho las piernas con la BMW poniendo los pies en los extremos de los reposapiés para escapar del tremendo calor... y cuando pones los pies en los extremos de las estribas es cuando más notas la vibración, especialmente a alto y medio régimen el de la estribera izquierda.

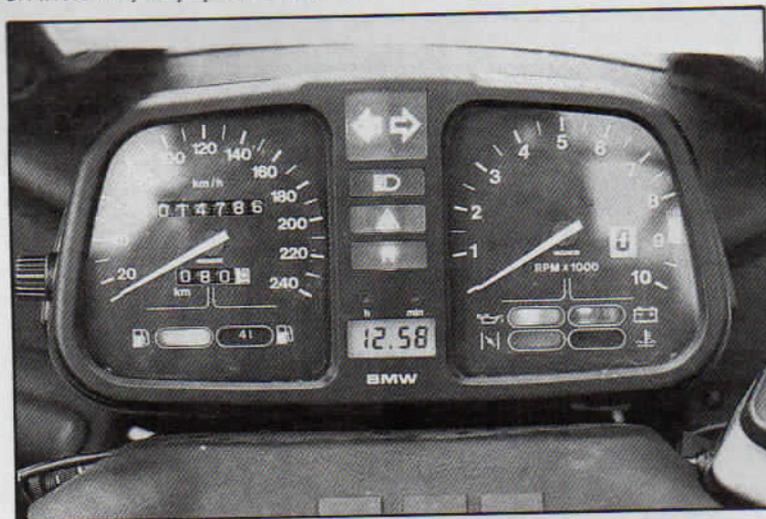
La BMW es la moto que menos vibra. Con la Yamaha a alta velocidad llegas a notar cierto hormigueo en los puños mien-

tras la Suzuki vibra más todavía tanto en estribas como en los manillares, especialmente a 4.000 r.p.m.

El tablero más bello y el más completo es el de la Yamaha cuyos mandos, conmutadores y controles son los más lógicos, fáciles de hacer funcionar y los más atractivos.

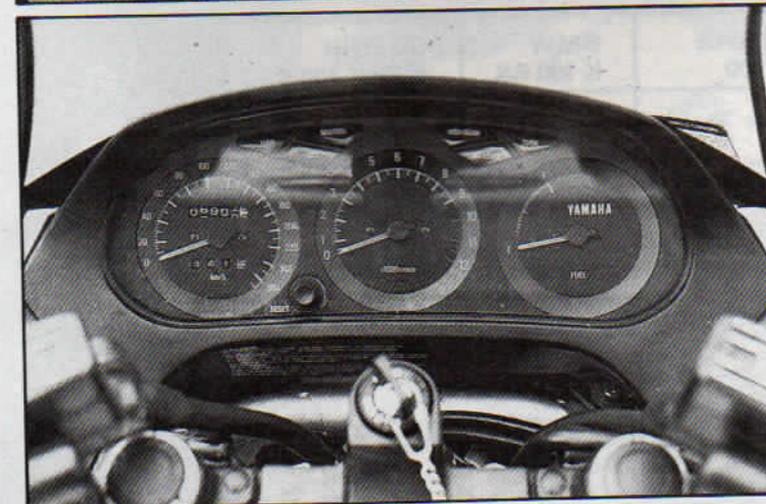
La Suzuki, a pesar de un polémico tablero de diseño original, entra en segundo lugar con mandos y conmutadores convencionales y lógicos y fáciles de utilizar, pero la verdad aunque duele es que el tablero de la BMW parece algo plástico y barato y el extraño sistema de

Completísimo tablero de instrumentos de la BMW.



intermitentes con anulación por pulgar de la mano del puño no nos gustó nada. Es mejor ir acumulando todo en el manillar izquierdo para que la mano derecha siempre esté disponible para las importantísimas funciones de controlar gas y freno delantero.

Tanto la BMW como la Yamaha tienen un sistema para advertirnos cuando estamos quedando cortos de gasolina. La Yamaha tiene un indicador de nivel que registra vacío cuando

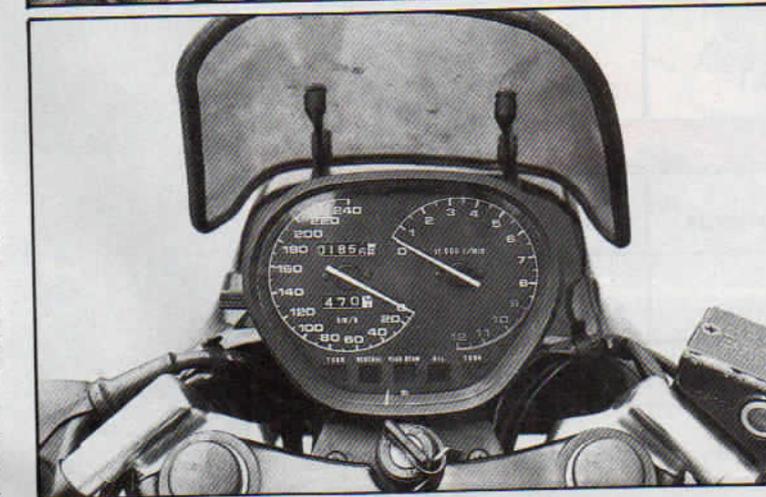


Al tablero de instrumentos de la Yamaha sólo le falta un reloj horario para estar a la altura del de la BMW.

el depósito está medio lleno... muy mal. Pero en el tablero hay un chivato rojo que se enciende cuando hay unos 6 litros de abordo. Lo que pasa es como pierdes confianza en el indicador en forma de reloj, tampoco crees mucho al chivato y acabas quedando sin gasolina (no hay reserva) o te vas llenando el depósito cuando sólo te caben 12 litros.

La BMW tampoco tiene reserva pero tiene dos chivatos para advertirte que estás quedando bajo de combustible. El primero de color amarillo se enciende indicando que te quedan 6 litros y el segundo, rojo, cuando te quedan 4 litros. Lo que pasa es que tampoco funciona bien y con más de medio depósito empiezas a ver la señal de 6 litros.

El mejor sistema es el clásico de la Katana. El susto de entrar en reserva siempre deja huele



Original tablero de instrumentos de la Suzuki, muy modesto para una super-bike.



PRESTACIONES

	YAMAHA FJ 1.100	BMW K 100 RS	SUZUKI GSX 1.100 S
Velocidad máxima agachado y con mono de cuero (promedio ida y vuelta)	237 (239 km/h)	217 (221 km/h)	225 (230 km/h)
Velocidad máxima erguido			
Velocidad máxima en duo y en 5a. marcha			
400 metros salida parada			
(promedio ida y vuelta) 1.000 metros salida parada	22.1	23.6	22.5

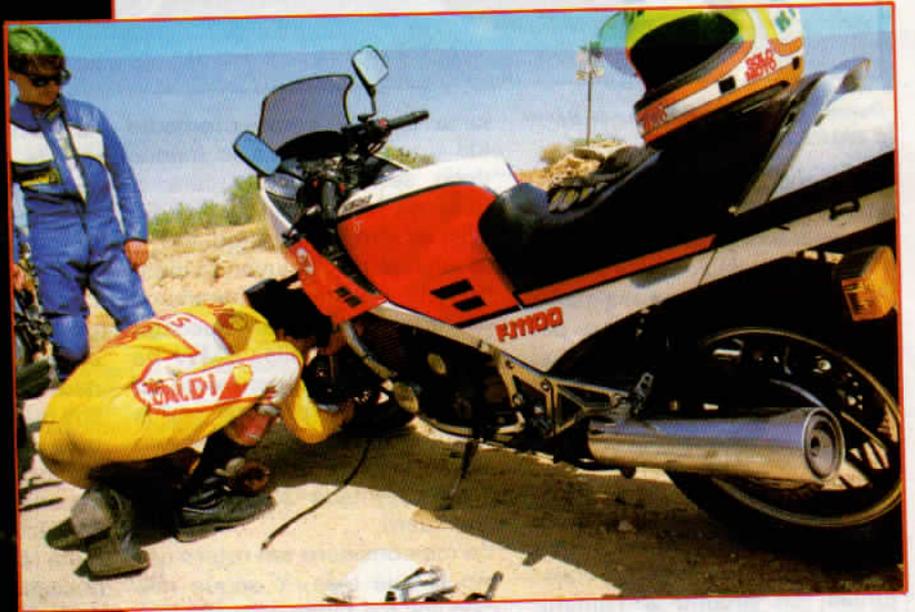
PRUEBA FRENADA

A 50 km/h mejor frenada	7,50 metros	7 metros	8 metros
Promedio tres mejores frenadas	8 metros	8 metros	9 metros
A 100 km/h	25,5 metros	27,5 metros	30 metros
Promedio tres mejores frenadas	26 metros	28,5 metros	32 metros



Jumilla en el...
Alquila y
abogado

La única...
sacar la...
montar...
la...
la...





Dennis tirando el ancla en la BMW K 100 RS.

y sabiendo que sólo te quedan cuatro litros, cortas y empiezas a buscar una gasolinera. Problemas relacionados a lo difícil que será colocar maletas a la Yamaha y los méritos y defectos de estas motos desde el punto de vista del pasajero aparecen en otro apartado.

CONCLUSIONES

Primero hay que dejar claro que ninguna de estas motos ha quedado descolgada. Son tres motos que pueden viajar juntas. En circuito la Yamaha sería seguida por la Suzuki con la BMW relegada a un distante tercer puesto, pero sobre carreteras nacionales, especialmente carreteras bacheadas y de curvas rápidas, la BMW estaría delante compensando por su falta de potencia gracias a sus suspensiones de largo recorrido. Tal vez lo más difícil de ir deprisa con la K 100 RS es cuando tienes que cambiar de dirección en curvas enlazadas. La BMW es la más práctica, apta para todo tipo de carreteras, con el mejor carenado, una posición que parece gustar a todo el mundo y con el menor consumo. A pesar de nuestras opiniones antes de empezar la comparativa, hemos tenido que reconocer que los 90 CV de la BMW sólo pueden parecer pocos en circuito. Y éstas no son motos de carreras. En autopista la BMW puede mantener cruceros de 200 km/h. En bajada la he cronometrado en más de 220 y su velocidad má-

xima de 217 como promedio ida y vuelta es (o a lo menos debe ser) suficiente para el 99% de los motociclistas. Su sillín es alto, demasiado alto, y mucha gente, incluyendo algunos de nuestros compañeros de redacción se han quedado en parado con ella. BMW ha hecho esta moto pensando en el alto alemán pero tal vez la próxima evolución en la moto sería el sillín de altura regulable (idea patentada José Ma. Alguersuari).

Yo me considero tan rutero como el que más. Y según mis cálculos me faltan sólo 180.000 kilómetros para cumplir el millón de kilómetros sobre dos ruedas. Si no por el gusanillo de las malditas carreras estaría viajando más y más lejos, y para viajes largos la BMW sería ideal. Pero hasta que me cure del veneno de la velocidad creo que me quedaría con motos como la Yamaha FJ 1.100 o la Katana.

Como deportiva la Yamaha es dinamita, pero con una postura cómoda y civilizada. Su motor de 125 CV es explosivo y probablemente indestructible. Sus frenos son excelentes, tan buenos a 50 km/h como los de la BMW y más y más superiores a velocidades más y más altas.

Su mayor defecto es su dureza de suspensiones sobre carreteras bacheadas y rápidas (aún en posiciones blandas). Llega a ser hasta peligrosa ir a 180 km/h sobre las mismas carreteras bacheadas que la BMW puede pasar a 200 km/h... pero en curvas rápidas de gran radio

la Yamaha es la mejor, la más rápida. Te invita a trazar siempre, hasta en ciudad. Jaime cuando probó la moto se encontraba yendo más y más deprisa con ella hasta que se dió cuenta de que se estaba pasando de calle. Sería fácil perder la cabeza con la Yamaha... ¡cuidado! Es en casi todos los casos más moto que nosotros somos pilotos, pero en manos de pilotos maduros, inteligentes, experimentados y adictos a sensaciones fuertes no hay ninguna moto en el mercado español capaz de dejarla atrás y sólo la Honda VF 1000 R podría atrever enfrentarse con ella... dejando, como siempre, aparte las Bimota.

Y al final llegamos a la pobre patita fea que salió de Barcelona sin novios. En carreteras sinuosas la Katana nos convenció a todos. En línea recta llega a 230 km/h en condiciones favorables y a 225 en pruebas de doble sentido. Sus frenos son los peores de las tres motos y su baile en curvas rápidas es horrible. Pero con otros neumáticos, otros amortiguadores traseros y un cambio de aceite de horquilla la Katana tal vez estaría a rueda de la Yamaha. Y la Suzuki tiene el mejor cambio, muy rápido y positivo.

Considerando la diferencia en precio la Katana en 1.150.000 ptas. sigue siendo una opción viable y si te gusta la línea Katana y la postura Katana y si estás dispuesto a aguantar sus bailes (son aguantables si tienes mucha sangre fría) la gran superbike revolucionaria e into-

cable de 1980 todavía te puede llenar de satisfacción.

Para ir una semana de vacaciones me he quedado con la Katana... en parte porque los demás habían pedido antes tal vez, en parte porque quiero hacer muñecas para Albacete... en parte porque Tatino, nuestro anfitrión en Jumilla me tacha (con toda la razón del mundo) de "defensor de causas perdidas"... todo esto sí, pero también porque la Katana tiene un nivel de carácter y de carisma tan pronunciada (y es tan incómoda) que casi llega a ser una italiana.

¿Quién ha ganado la prueba?

Como deportiva la potente Yamaha se destaca, pero creo que BMW "ha ganado" porque ha podido con todo tipo de carreteras y todo tipo de conducción de un itinerario duro y variado de 1.800 km. (incluyendo las pruebas de prestaciones, frenado y estabilidad del día antes de la salida) y porque todos hemos bajado de ella siempre relajados después de sesiones de conducción casi al límite en montaña, largos relevos a 200 km/h en autopista, y porque, gracias a sus buenas suspensiones y su buena posición nos hemos aburrido menos con ella a 120 km/h.

Y menos mal que la BMW ha salido como la moto más práctica porque mientras las exclusivas Yamaha FJ 1.100 y las veteranas (y menos caras) Katana llegan por cupos limitados, BMW Iberia tiene muchas K 100 RS pedidas y ¡ojalá que sea verdad!) mucho recambio para mantenerlas.

Y fin de prueba.

Al día siguiente, después de desayunar al lado de la piscina con la Katana a mi lado (es muy bella reflejada en el agua azul), volví a Barcelona agachado sobre el depósito y con otra cinta metida en la cabeza para pasar el rato. Tal vez por la estirada y dura posición de la Katana decidí poner la cinta de Silverstone 1971 cuando Mike Hailwood rechazó (prometiendo que "otro día será") la oferta de Fabio Taglioni para salir de Silverstone con la primera Ducati 750 SS (quinta mención, último párrafo, último folio). Era una buena cinta para pasar durante un viaje tan agradable sobre una moto tan agradablemente incómoda. (Pero teníamos que haber ido a Marruecos).

FICHA TECNICA COMPARATIVA

YAMAHA FJ 1.100	BMW K 100 RS	SUZUKI GSX 1.100 S
MOTORES		
<p>Cuatro cilindros transversales al sentido de la marcha, cuatro tiempos, refrigerado por aire y radiador de aceite. Cigüeñal monobloc con cinco puntos de apoyo sobre cojinetes lisos, con bielas desmontables. Distribución: Doble árbol de levas en culata mandado por cadena silenciosa de tensado automático. Cuatro válvulas por cilindro accionadas por empujadores con reglaje por medio de pastillas de espesura. Cilindrada: 1.097 c.c. Diámetro x carrera: 74 x 66 mm. Relación de compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 125 CV. a 9.000 vueltas. Par máximo: 10,5 mkg. a 8.000 vueltas. Zona roja: A las 9.000 revoluciones. Lubricación: Mediante bomba trocoidal con cárter húmedo. Arranque: Únicamente por motor eléctrico. Carburadores: 4 Mikuni de presión de 34 m/m.</p>	<p>Tipo: Cuatro cilindros en línea, colocado horizontalmente al sentido de la marcha; cuatro tiempos. Refrigerado por agua y dos electroventiladores con control termostático. Cigüeñal tipo monobloc, con cinco puntos de apoyo sobre cojinetes lisos, bielas desmontables. Distribución: Mediante doble árbol de levas en culata, mandado por cadena guiada por tensores de teflón y "tensión automática" por medio de presión. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 987 c.c. Diámetro x carrera: 67 x 70 mm. Relación de compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 90 CV. a 8.000 vueltas. Par máximo: 8,8 mkg. a 6.000 vueltas. Zona roja: A 8.500 vueltas. Lubricación: Cárter húmedo, con bomba trocoidal con válvula de control de presión. La bomba de aceite y de agua están mandadas por un mismo eje. Arranque: Únicamente por motor eléctrico. Alimentación: Inyección electrónica con corte de alimentación en retenciones BOSCH LE-JETRONIC.</p>	<p>Tipo: Cuatro cilindros transversales al sentido de la marcha, cuatro tiempos, refrigerado por aire y radiador de aceite. Bielas de una pieza sobre chapetas y cigüeñal desmontable, guiado sobre cojinetes lisos. Distribución: Doble árbol de levas en culata, mandados por cadena silenciosa de tensado automático. Cuatro válvulas por cilindro accionadas por balancines con reglaje por medio de contratuercas. Cilindrada: 1.075 c.c. Diámetro x carrera: 72 x 66 mm. Relación de compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 108 CV. a 8.700 vueltas. Par máximo: 8,9 mkg. a 6.500 vueltas. Zona roja: A las 9.000 revoluciones. Lubricación: Mediante presión por bomba trocoidal y cárter húmedo. Arranque: Únicamente por motor eléctrico. Carburadores: Cuatro Mikuni BS 34 SS a depresión.</p>
TRANSMISIONES		
<p>Embrague: Multidisco en baño de aceite, con retente de diafragma y mando hidráulico. Transmisión primaria: Por engranajes a talla recta, relación 15/50. Transmisión secundaria: Por cadena autorricada con paso de 19 m/m, relación 2,411. Caja de cambios: De cinco relaciones. Relaciones de cambio: 1ª. — 2,857 = 28,1% 2ª. — 2,000 = 40,2% 3ª. — 1,571 = 51,2% 4ª. — 1,291 = 62,3% y 5ª. — 0,805 = 100%</p>	<p>Embrague: Monodisco en seco, con amortiguador. Transmisión primaria: Por engranajes a talla helicoidal, relación 35/18. Transmisión secundaria: Por árbol cardánico con amortiguador de transmisión, relación 11 x 31. Caja de cambios: De cinco relaciones. Relaciones de cambio: 1ª. — 2,312 = 37,1% 2ª. — 1,524 = 56,4% 3ª. — 1,178 = 72,6% 4ª. — 0,968 = 88,8% y 5ª. — 0,857 = 100%</p>	<p>Embrague: Multidisco en baño de aceite. Transmisión primaria: A engranajes helicoidales. Relación 1,755 (87/49). Transmisión secundaria: Cadena a retenes con paso de 19 mm. Relación 2,800 (15/42). Caja de cambios: De cinco relaciones. Relaciones de cambio: 1ª. — 2,500 (35/14) = 38,4% 2ª. — 1,777 (32/18) = 54% 3ª. — 1,380 (29/21) = 69,6% 4ª. — 1,125 (27/24) = 85,4% 5ª. — 0,961 (25/26) = 100%</p>
PARTE ELECTRICA		
<p>Generador: Alternador colocado detrás del bloque de cilindros, con una potencia de 360 W. Batería: V. 14 Ah. Encendido: Transistorizado con avance electrónico. Faro: Rectangular con bombilla H 4 55/60 W. de potencia. Ráfagas: De luz larga.</p>	<p>Generador: Alternador con potencia de 460 W. colocado encima del bloque de cilindros. Batería: 12 v. 20 Ah. Encendido: Electrónico, con microprocesador por control digital, con corte del encendido cuando se sobrepasa el régimen máximo. Faro: Rectangular con bombilla H 4. Ráfagas: De luz larga.</p>	<p>Generador: Alternador colocado al extremo izquierdo del cigüeñal, con una potencia de 280 W. Batería: 12 v. 14 Ah. Encendido: Transistorizado con avance electrónico. Faro: Rectangular con bombilla H 4 de 55/60 W. de potencia. Ráfagas: De luz larga.</p>
RUEDAS		
<p>Llantas: De aleación ligera de aluminio, diseño exclusivo Yamaha, de seis brazos emparejados dos a dos, medidas 2,75 x 16 delante y 3,50 x 16 detrás. Neumáticos: De origen, Michelin, franceses sin cámara (tubeless) de medidas 120/80 V 16 A48 y 150/80 V 16 M48 detrás. Frenos: Delante, doble disco ventilado, de 282 m/m, con pinzas de doble pistón opuesto, plaquetas semi-metálicas. Detrás, simple disco ventilado de 282 m/m, con pinza de doble pistón opuesto.</p>	<p>Llantas: De aleación ligera de aluminio, diseño exclusivo BMW, de cuatro brazos dobles, medidas, 2,50 x 18 MTH2 delante y 2,75 x 17 MTH2 detrás. Neumáticos: Sin cámara, Metzeler o Pirelli, medidas 110/90 V 18 delante y 130/90 V 17 detrás. Frenos: Delante, doble disco de 285 mm, perforado, con pinzas de doble pistón opuesto de la firma Brembo. Detrás, simple disco de 285 mm, perforado con pinza de doble pistón opuesto de la firma Brembo.</p>	<p>Llantas: De aleación ligera de aluminio, diseño exclusivo Suzuki con seis brazos. Medidas, 2,80 x 19 delante y 2,75 x 18 detrás. Neumáticos: De origen, Bridgestone Mag Mopus, japoneses, con medida 3,50 V 19 delante y 4,5 V 18 detrás, con cámara (tube type). Frenos: Delante, doble disco de 270 mm, perforado con pinzas de simple pistón. Detrás, simple disco de 270 mm, perforado con pinza de simple pistón.</p>
CHASIS		
<p>Tipo: Doble cuna lateral, denominado "lateral frame concept", con sus partes bajas y traseras desmontables. Elaborado en tubos de acero de sección rectangular. Dirección: Montada sobre una estructura "treillis" por tubos de sección redonda, sobre cojinetes Timken cónicos. Basculante: De sección rectangular en aluminio montado sobre cojinetes de agujas. Angulo columna de dirección: 27,30 grados. Avance: 112 mm. Suspensiones delanteras: Horquilla telescópica hidráulica de 41 mm, de grosor de barras y 150 mm, de recorrido, reglable en compresión de muelle hidráulico. Dotada de sistema antihundimiento por sistema hidráulico del líquido de los frenos, reglable en cuatro posiciones. Suspensión trasera: Mono amortiguador, sistema Mono-Cross con 120 mm, de recorrido, reglable en Hidráulico y tensión de muelle (4 x 5 = 20 posibles posiciones).</p>	<p>Tipo: Treillis de estructura autoportante, con el motor suspendido y elaborado en tubo redondo de acero. Dirección: Con rodamientos cónicos. Basculante: de aluminio con un solo brazo por cuyo interior trabaja el cárter. Angulo columna de dirección: 63,5 grados. Avance: 105 mm. Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica con 42 mm, de grosor de barras y 185 mm, de recorrido. Suspensión posterior: Tipo Mono-Lever, con un sólo amortiguador de gas con tres posiciones de reglaje de muelle y 110 mm de recorrido.</p>	<p>Tipo: Doble cuna cerrada, elaborado en tubo de acero de sección redonda. Dirección: Montada sobre cojinetes cónicos. Basculante: De sección rectangular fabricado en aluminio. Angulo columna de dirección: 61,5 grados. Avance: 118 mm. Suspensiones delanteras: Horquilla telescópica hidráulica, de 38 mm, de grosor de barras y 150 mm, de recorrido, regulable en presión de muelle en cuatro posiciones. Dotada en ambas botellas de sistema anti-hundimiento por sistema hidráulico a través del líquido de los frenos. Suspensión posterior: Dos amortiguadores Kayaba, con 110 mm, de recorrido, regulables manualmente en cuatro posiciones de hidráulico y cinco de tensión de muelle.</p>
CAPACIDADES, DIMENSIONES Y PESOS		
<p>Capacidad de depósito: 24 litros. Reserva: 4 litros. Capacidad cárter motor: 4,2 litros aceite multigrado. Largo total: 2.230 mm. Anchura total: 730 mm. Altura de asiento: 780 mm. Distancia entre ejes: 1.490 mm. Distancia al suelo: 140 mm. Peso en vacío: 235 kilos. Peso en orden de marcha: 260 kilos. Reparto de masas: 49% delante y 51% detrás. Relación peso-potencia: 1,816 kilos por CV.</p>	<p>Capacidad de depósito: 22 litros. Reserva: No hay pero avisa mediante testigos luminosos cuando quedan 4 y 7 litros. Circuito de refrigeración: 2,8 litros más 4 litros en depósito. Cárter motor: 3,5 litros aceite multigrado. Largo total: 2.265 mm. Anchura: 800 mm. Altura asiento: 810 mm. Distancia entre ejes: 1.516 mm. Peso en seco: 225 kilos. Peso en orden de marcha: 250 kilos. Reparto de masas: delante 49% y detrás 51%. = 118/131 kilos. Relación peso-potencia: 2,5 kilos por CV.</p>	<p>Capacidad depósito: 21 litros. Reserva: 4 litros. Capacidad cárter motor: 3,2 litros aceite multigrado. Largo total: 2.260 mm. Anchura total: 715 mm. Altura total: 1.205 mm. Altura asiento: 800 mm. Distancia entre ejes: 1.520 mm. Distancia al suelo: 175 mm. Peso en vacío: 235 kilos. Peso en orden de marcha: 252 kilos. Relación peso-potencia: 2,17 kilos por CV.</p>
OTROS DATOS		
<p>Precio: 1.398.000 ptas. llaves en mano sin seguro. Garantía: Un año piezas y seis meses mano de obra sin limitación de kilometraje. Fabricante: Yamaha Motor Co. Japón. Importador: S.E.M.S.A. - Yamaha, Rambla de la Marina, 472-476, l'Hospitalet del Llobregat -Barcelona-. Tel. (93) 337 19 00. Colores a elegir: Rojo y blanco ó azul y gris.</p>	<p>Precio: 1.433.865 ptas. llaves en mano sin seguro ni matriculación. Garantía: Un año piezas y mano de obra y transporte, sin limitación de kilometraje. Fabricante: B.M.W. (Bayerische Motoren Werke AG.) Munchen, Alemania. Importador: B.M.W Ibérica, S.A., Paseo de la Castellana 149, Madrid 16. Tel. (91) 450 60 01. Colores a elegir: Rojo, Azul y gris metalizados.</p>	<p>Precio: 1.150.000 ptas. matriculada sin seguro. Garantía: Un año piezas y mano de obra sin limitación de kilometraje. Fabricante: Suzuki Motor Co. Japón. Importador: Puch-Suzuki, Avelló, S.A. Avda. de Moreda s/n. Gijón, Asturias. Tel. (985) 32 01 00. Colores a elegir: Gris y rojo ó gris y azul metalizados.</p>