

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



• **Kawasaki GPZ 600 R** • **Yamaha XJ 600**

• **Honda VF 500 F-II** • **Suzuki GSX 550 ES** • **Yamaha RD 350**

Comparativa

Cuatro ases y un comodín

Una jugada difícil de superar la que presentan por primera vez en nuestro mercado las cuatro marcas japonesas. Dentro de las «pesos medios» la oferta no puede ser más completa con la Kawasaki GPZ 600 R, Yamaha XJ 600, Honda VF 500 F-II y Suzuki GSX 550

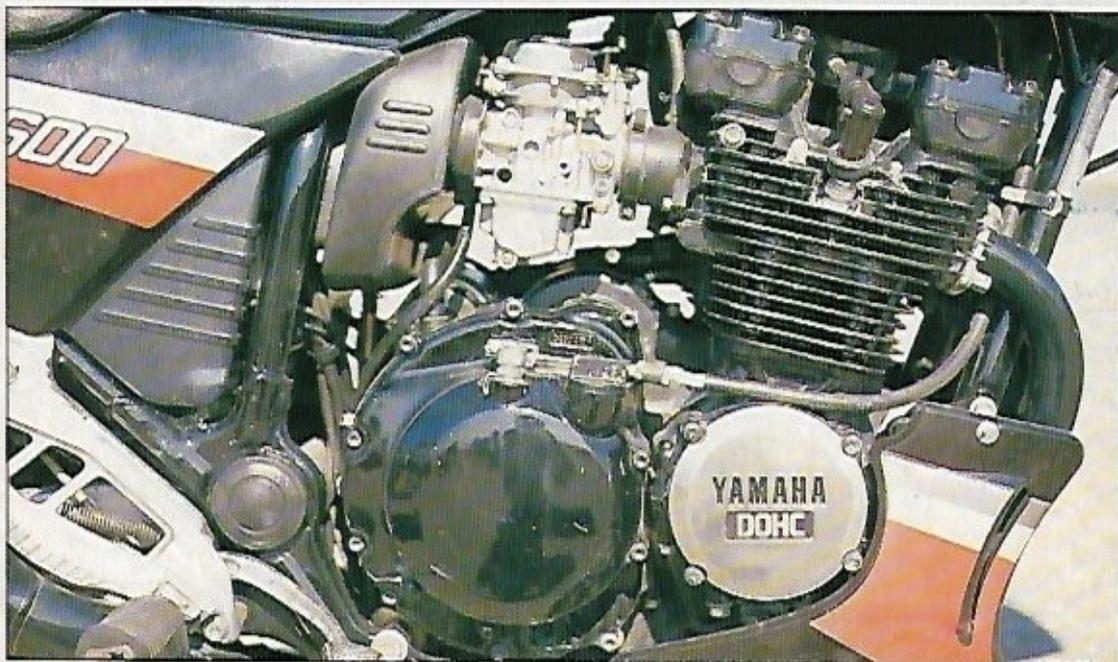
ES, aunque tengan más bien precio de clase media alta. Por este motivo, con precio más asequible y con prestaciones similares, la Yamaha RD 350, que juega un buen papel de comodín, también ha podido ser incluida en esta comparativa.



www.motosclasicas80.com

motos clásicas
80

info@motosclasicas80.com



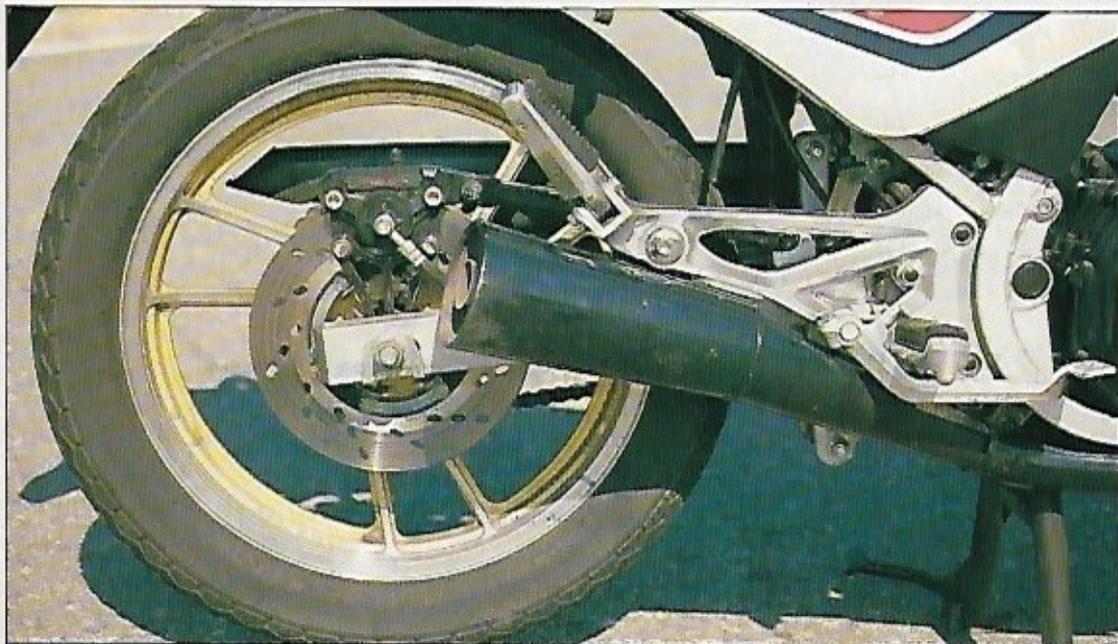
El más sencillo, XJ 600, dos válvulas, aire, pero potencia y capacidad de aceleración para estar siempre cerca de la GPZ.



Mucho más que un simple aspecto de carretas. Los mejores frenos están en la GPZ, con buen antidive, pero ojo a los blocajes.



El mejor cuadro y mandos se encuentran en la GPZ. Una buena visión desde el asiento.



Basculante rectangular; la mejor potencia de frenado detrás está en la GSX; suspensiones demasiado blandas para ir rápido.

POCO a poco fueron viniendo, se sentaron alrededor de la gran mesa de juego con forma de piel de toro, y empezaron a enseñar sus cartas. Al principio sólo Honda y Yamaha jugaron fuerte con la baza de sus superbikes frente a la cerebral y razonable apuesta de BMW con sus K-100.

Sin embargo, cuando por fin los cuatro «amigos» japoneses se reunieron y empezaron a jugar una nueva mano, con límite puesto en los 600 c.c., el rubio jugador alemán recogió las ganancias de su K, no quiso invertir más y se levantó de la mesa llevándose su veterano motor boxe. Los italianos de Cagiva y Guzzi, por el contrario, se acercaron con interés para ver la primera jugada, pero cuando se encontraron con cuatro ases sobre el tapete, Honda VF 500, Yamaha XJ 600, Kawasaki GPZ 600, Suzuki GSX 550, y además un comodín, Yamaha RD 350, no pudieron evitar un sonoro ¡Mamma mía! y un nostálgico recuerdo a aquellas viejas partidas en las que sólo se hablaba italiano, alemán y a veces también español.

A pesar de ello trataron de hacerse un hueco para poder apostar por su Lario 65 y su Allazzurra 650, pero convencidos de que en este momento todos los ojos iban a estar puestos en los cuatro jugadores profesionales de tez amarilla y ceremoniosos ademanes, a los que además siempre hay que controlar estrechamente porque pueden sacar ases de la manga cuando menos te lo esperas.

Con la Guzzi y la Cagiva a la expectativa, nuestra comparativa va a seguir esa gran partida que los cuatro grandes japoneses han empezado a disputar por la supremacía en la clase media. Un juego habitual en otros países y que por primera vez llega al nuestro. La gran batalla ha empezado.

Clase media

La comparación por cilindrada es muy exacta y correcta en el caso de la Yamaha 600 XJ, la Kawasaki GPZ 600 R y la Suzuki GSX 550 ES (572 c.c.). La Honda VF, con sus 498 c.c., es una rigurosa 500, y en un plano teórico sus prestaciones pueden quedar algo limitadas por su menor cilindrada. En estos cuatro casos, sin embargo, nos encontramos con motores tetracilíndricos, en línea, Yamaha, Kawasaki y Suzuki, o en V, Honda.

La RD 350 es una moto radicalmente distinta de las anteriores, empezando por su motor dos tiempos, bicilíndrico y de menor

cilindrada, que parece le aparta totalmente de la comparativa, pero, precisamente por esto, la incluímos porque es capaz de unas prestaciones, y con su menor peso, de unas posibilidades de conducción similares, que, por un precio en el peor de los casos prácticamente 300.000 pesetas inferior que el de sus rivales, la convierte en un magnífico comodín, y una posibilidad de elección muy a tener en cuenta.

Por precio, las «cuatro tiempos» pertenecen a una clase media «alta» próxima al millón, mientras que la deportiva RD 350, con sus 599.000 pesetas, se corresponde más exactamente con lo que debe ser una moto de clase media más popular y asequible. Un «status» del que gozan las 500 y 600 en Europa pero no en nuestros pais.

Entre las cinco motos de la comparativa, y siempre dentro de la alternativa japonesa, se pueden distinguir de entrada distintos caracteres. En un plano deportivo, la Kawa GPZ y la RD 350 son las que mejor encajan pues con esta finalidad han sido construidas. Son las que vienen más directamente de las carreras y las que incorporan más tecnología «racing». La Honda VF 500 parece en principio tener similares aspiraciones deportivas por su silueta tan agresiva; la Yamaha 600 y la Suzuki GSX, las únicas que utilizan motores refrigerados por aire, pertenecen aparentemente a una raza menos deportiva y representan, sin que esto las descalifique, a la generación anterior de motos de media cilindrada. Más polivalentes en su planteamiento, más sencillas y clásicas, y que se alejan en cierta medida de los cánones que empezó marcando en esta categoría la VF 500 y más recientemente la GPZ 600 R. La Suzuki GSX 550, fue, de todas formas hace tres años, la gran precursora de las 500-600 de hoy, y su rueda de 16", su culata de 16 válvulas y su chasis de sección rectangular (aunque sólo sea en la parte inferior, la que se ve) la sirven para estar todavía hoy en primera línea. La Yamaha 600 XJ, junto con la RD 350, es la única que no utiliza un chasis que aparentemente se salga de lo corriente; se conforma además con una sencilla culata de dos válvulas por cilindro, no tiene sistema de antihundimiento ni horquilla regulable, pero como ya lo demostró en nuestra «prueba a fondo» de hace un año, es capaz de ofrecer un rendimiento muy alto en su categoría en todos los sentidos. En un plano deportivo, las Motociclismo Series y su piloto José M.^a Rosa, la han situado de momen-

to más arriba que a sus rivales de la prueba.

Las cinco motos de esta comparativa han sido probadas una a una a lo largo de un año. La Yamaha 600 XJ que tomaba el relevo de la popular 650 era la primera en nuestro número 861 de julio '84; después seguirían la Suzuki GSX (n.º 870, septiembre 84), GPZ 600 R (n.º 881, diciembre 84) aunque esta prueba se limitó al Jarama con motivo de la presentación mundial de las nuevas Kawasaki, Honda VF 500 (n.º 905, junio 85) y finalmente Yamaha RD 350 (n.º 908, junio 85).

Cuatro motos han sido probadas pues, a fondo, antes de esta comparativa; una, la Kawasaki GPZ 600 R sólo había sido probada en el Jarama por lo que, y ya nos reservamos nuestra opinión en aquella presentación, había que esperar a rodar con ella por carretera abierta para poder ofrecer un criterio más exacto. Además, aquel fastuoso montaje de motos, mecánicos de carreras para atenderlas continuamente, pilotos como Kork Ballington para ponerlas a punto antes de rodar los periodistas invitados..., de alguna manera nos hacía recelar sobre si la GPZ 600 R era un arma tan absolutamente maravillosa como a todos nos había parecido en el Jarama.

No es que se pudiese sospechar que nos habían dejado motos especiales exactamente, pero sí motos de serie especialmente puestas a punto. Por este motivo teníamos gran interés en rodar por El Escorial, por Avila o por cualquier carretera de curvas de Segovia con una GPZ 600 R de «estricta serie». Derbi, la importadora, nos forzaba además totalmente a ello, porque siguiendo una política más que dudosa, no decía que no disponía de ninguna moto para pruebas. De esta forma no nos quedaba más remedio que tratar de conseguir una GPZ 600 R de las contadísimas que se han entregado a algún particular. Gracias a los buenos oficios de Mariano Urdin, destacado piloto de las Series y buen amigo suyo, Angel Garcia Benito, conseguimos por fin la GPZ 600 R, al que tenemos que agradecer el que esta prueba se haya podido realizar. En el fondo, el dueño de la GPZ 600 R tenía interés en ver su moto comparada frente al resto de las japonesas (aunque no dudaba de su elección), pero si te pones en su lugar, después de meses de estar esperando hasta que le entregaron la moto, y después de un meticuloso rodaje, hay que reconocer que se le tuvo que hacer muy cuesta arriba el dejársela a un probador que a veces te puede hablar de «sal-

vaje conducción deportiva», de «aguja del cuentavuelas pisando lo rojo», de «exigentes pruebas en el banco de rodillos» o de «límites de neumáticos cuando has entrado algo pasado en curvas desconocidas».

Las horas que duró la prueba se le tuvieron que hacer días interminables... pero eso sí, se la devolvimos en perfectas condiciones y quedamos tan amigos.

Poco interés

Recuerdo hace ya unos cuantos años una superprueba comparativa de 8 motos de 500 c.c. en la que colaboré con Motociclismo.

En aquella ocasión, sin intervenir las japonesas y con una igualdad de posibilidades enormes en nuestro mercado, en los días de pruebas en el Jarama, o en el banco, había siempre representantes de todas las marcas implicadas vigilando que sus motos, de serie, estuviesen en las mejores condiciones. Laverda, Guzzi, Benelli, Ducati, Sanglas, Morini, BMW, eran marcas que luchaban por ser el número uno y en un plano de bastante igualdad.

No sólo había preocupación por entregar motos de pruebas en buenas condiciones; el interés se mantenía a lo largo de toda la prueba. A nadie se le olvida en esta revista los neumáticos que pudo llegar a destrozar la Ducati 500 Twin en el Banco de Pruebas en un intento desesperado de mejorar una potencia que para Jesús Ferrero era inferior a la teóricamente prevista. Hoy los tiempos han cambiado; los cupos de importación permitidos se agotan prácticamente antes de llegar a los concesionarios, y las listas de espera de los tiempos heroicos, los enchufes y los amigos, vuelven a ser necesarios para que en algunos casos, como el de la GPZ 600 R, te puedas gastar tus 900.000 pesetas de presupuesto para una nueva moto.

Ahora, como es el caso de Derbi-Kawasaki, hasta te encuentras con el caso de no haber motos para pruebas porque se han vendido todas y no se había previsto ese «detalle». Ni siquiera cabe la solución de alguna revista americana, que preocupada por los «pepinos» que le daban para probar, decidió comprar sus motos para no tener ningún tipo de condicionante. Tendrías que ponerle «a la cola»...

Podíamos haber optado por no probar la Kawasaki, pero pensamos que ante todo nos debemos a la información a nuestros lectores, aunque en algunos casos los importadores de las marcas

demuestren tan poco interés por ellos. A fin de cuentas no probamos motos por pura satisfacción personal ni por diversión, sino para trasladar nuestras opiniones a ellos, entre los que se encuentran sin duda muchos potenciales compradores de motos. Es muy fácil que vayas al cine un sábado por la tarde sin leer la crítica de la película que vas a ver, pero cuando se trata de comprar una moto, creo que la inmensa mayoría lee, analiza datos y saca conclusiones de las pruebas que publican los medios especializados antes de decidirse a firmar un talón o un buen montón de letras.

La GPZ 600 R sin embargo, fue sometida a todas las pruebas habituales con una sola excepción, que era la única condición impuesta para dejarla: no hacer los 400 metros ni los 1.000 metros. Respetamos esa condición, aunque sin justificaria porque nunca forzamos las motos en estas pruebas más allá de lo razonable, y por este motivo los tiempos que ofrecemos se refieren a mediciones hechas en Alemania por nuestros colegas de Motorrad.

Las otras motos de la prueba

En cualquier caso, con todas sus dificultades la prueba comparativa se pudo finalmente organizar. De Sems-Yamaha nos enviaron una RD 350, la misma de la «prueba a fondo», aparentemente con alguna modificación en el termostato del circuito de refrigeración y calzada con neumáticos Pirelli Phantom por las críticas que levantaron los Yokohama de serie.

La XJ 600 que nos entregaba Motos Cortés y que también venía de Barcelona, montaba igualmente Phantom, pero no era una moto nueva como la RD, con 2.500 kilómetros, sino que se trataba de una veterana de mil batallas y pruebas de prensa con 21.000 kilómetros (incluidos 7.000 de la Vuelta Ciclista a España) en su marcador. Algo deteriorada en su aspecto exterior, estaba sin embargo bien puesta a punto, aunque el motor, y especialmente el embrague, ya no estuviesen en su mejor momento, ni mucho menos.

La Suzuki GSX 550 ES que nos entregaban en Madrid era de la última serie, con nueva decoración, motor más afinado, impecable aspecto, y con pocos kilómetros, 2.100. Equipaba los neumáticos Dunlop de serie, con el trasero muy plano y mal gastado por haber rodado sin duda sólo en autopista.

La Honda VF 500, que iba a tener en esta prueba comparativa su segunda oportunidad, como anunciamos en su prueba a fondo, iba a ser el desastre total. Llegó con el tiempo justo de Barcelona «recién revisada para la prueba». Era la misma moto de la prueba a fondo y con muy pocos kilómetros más de los que yo le había hecho. Pero si aquella moto gastó más de lo que Honda Montesa decía que debía gastar y fue más lenta en velocidad punta de lo que le correspondía, comparada con su estado actual era perfecta. La VF 500 no se pudo probar. Fallando estrepitosamente y en medio de un fin de semana, ni pudo ir al banco, ni rodar en el Jarama, ni apenas en carretera, ni se pudo hacer mejor cosa con ella que guardarla en el garaje de la redacción y devolverla a Honda. De esta forma, todos los datos, comentarios y cifras que se refieren a la VF 500 son únicamente consecuencia de la «prueba a fondo» del mes de junio.

Tratamos, a pesar de la difícil accesibilidad mecánica de Honda, encontrar la causa del fallo (rateaba y no pasaba de 7.500 r.p.m.) pero ni con la ayuda de César Agüi, que estuvo toda una tarde liado con ella, ni con la de Miguel Ángel Cortés, que estuvo con nosotros en el Jarama, pudimos hacerla andar. Como estoy seguro que me persigue un maleficio con las VF de Honda, sean 750 ó 500, no le doy mayor importancia; la causa de la avería será a lo mejor la cosa más tonta del mundo, pero es desesperante el que ésta sea la tercera prueba frustrada de una VF en dos años. A pesar de que se conformó con 200 km/h. en velocidad punta y de que bebió demasiada gasolina, la única prueba «redonda» con una VF fue con esta misma 500 hace un mes, y el fallo fortuito que sin duda ha padecido esta vez no me hará perder los nervios ni cambiar de idea. La VF 500 es una de las mejores opciones en la clase media que se pueden elegir en este momento... supersticiones aparte.

A última hora, y con la prueba ya cerrada y lista para entregar en imprenta, el fallo de la Honda VF quedaba totalmente aclarado. Por supuesto era la cosa más tonta pero muy, muy difícil de localizar. Los surtidores de alta que habían cambiado en Barcelona para sustituir a los «95» de origen, de acuerdo con las indicaciones de una circular de Honda Japón, aunque tenían grabado el número que correspondía, «92», tenían en realidad, inexplicablemente, y lo comprobamos con Paco Montes, de

Honda en Madrid, mucho más peso, exactamente el correspondiente a «105». De esta forma era imposible que la VF, con un exceso total de gasolina, pudiese andar. Resuelto por Paco Montes con habilidad el pequeño problema de la VF, todavía tuvo con la 500 de Honda el tiempo justo de rodar unos kilómetros para poder asegurar que volvía a ser tan buena moto como la de la «prueba a fondo», y que sus problemas, fuera de toda duda, no han obedecido en absoluto a problemas de ninguna gravedad ni complejidad mecánica, sino única y exclusivamente al increíble fallo en el paso de los surtidores.

5 niveles para 5 motos

Siguiendo la misma línea en esta prueba que en nuestras «pruebas a fondo», las cinco motos han sido sometidas a comparación en 5 niveles distintos que pueden dar la orientación más concreta posible sobre cómo va cada una de ellas.

Salidas a carretera con una y dos plazas, pruebas de velocidad máxima, de aceleración, una incursión en el Jarama y un serio control en el banco Bosch de rodillos, son cinco puntos de comparación que ofrecen un buen montón de datos, información e

impresiones de conducción que ahora vamos a tratar de ordenar.

Tres de las cinco motos, la Kawa GPZ, la RD 350 y la Yamaha 600, han sido ya utilizadas y con buenos resultados en carreras en la Motociclismo Series. La Suzuki y la Honda, ésta última recién llegada en el mes de junio, no han tenido estas inquietudes hasta el momento. En cualquier caso las cinco han sido fabricadas y se venden para ser utilizadas en carretera y ciudad, por pilotos normales, más o menos hábiles, que van a tener, eso sí, a su disposición en cualquiera de los casos unas formidables herramientas para poder llegar a sus límites de conducción con facilidad y seguridad. La carretera va ser por lo tanto el primer lugar a donde nos vamos a trasladar con las silenciosas «cuatro tiempos» y con la más ruidosa y a veces humeante RD 350.

Distinta personalidad

Prácticamente lo único que las une es la excelente manejabilidad, el peso reducido y en las «cuatro tiempos» la similar cilindrada. A la hora de elegir una u otra moto y antes de ponerlas en marcha, sus diferencias saltan a la vista.

Conducción deportiva

Si de alguna forma se puede medir ésta, sería la conducción rápida, decidida, pero siempre con ciertas reservas que se puede emplear en carreteras abiertas al tráfico y en las que siempre, cada día, acabas encontrando alguna sorpresa desagradable.

No es la conducción desenfrenada a la que algunos pueden llegar motivados por algún «pique» exagerado, es simplemente una conducción que trata de hacerte pasar un buen rato, conservando un cierto margen de seguridad, pero buscando siempre, cuando las circunstancias lo permiten, el máximo rendimiento de un motor, los límites de un chasis, el agarre de un neumático o el comportamiento de unas suspensiones. No discuto a nadie que es mucho más razonable y seguro el pasar una mañana entera en el Jarama buscando lo mismo, pero también es evidente que no se podría llegar a las mismas conclusiones. También lo es que en un 95 por ciento, e incluso un 99 por ciento, todas las motos que se venden única y exclusivamente serán utilizadas en carretera. Un lugar donde

el imprevisto, el asfalto deslizante, el bache, la mancha de aceite, la curva que se cierra, el rasante que te engaña, las 60 curvas seguidas de un puerto de montaña, te acaban enseñando mucho más del comportamiento de una moto en todo tipo de circunstancias que el circuito, siempre matemático, exacto pero falto de variedad, de coches y de sorpresas para poner a prueba totalmente lo que es una buena moto, no de competición, sino de carretera. Las cinco motos de la prueba han cubierto muchos kilómetros y por lo general nos han enseñado que entre las «pesos medios» que juzgamos, las posibilidades de sus motores y chasis están por encima de las que permiten las suspensiones en la gran mayoría de los casos necesitadas de un buen ajuste y un mejor tarado para una conducción deportiva.

Honda VF, el mejor equilibrio

Contando con un motor sin demasiada garra, con buena respues-

ta fácilmente utilizable, pero sólo con carácter y energía a partir de 8.000 r.p.m., la VF no es en carretera la más rápida del grupo, pero encuentra un gran equilibrio entre las prestaciones de su motor, el comportamiento de su chasis y el rendimiento de las suspensiones.

Es una moto que se beneficia de todas las ventajas de las ruedas de lanternas de 16", sin manifestar ninguno de sus inconvenientes. La precisión de dirección y la manejabilidad de ángulos cerrados está al mismo nivel que en la Suzuki GSX o en la ligera RD 350, pero la VF inspira siempre más confianza en el momento del giro. La VF en trazados rápidos, y con sus 200 Km/h. permite cualquier estilo de conducción.

Con el peso del cuerpo desplazado al interior de la curva o con la moto más inclinada y sin salirse del asiento, la VF traza siempre de forma limpia, neutra y sin cabeceos desagradables.

Este buen comportamiento de la Honda se puede conseguir en carretera con un tarado relativamente blando de suspensiones, 0,6 Kg. de aire delante y 1,5 detrás, lo que la hace ser igualmente rápida en trazados bacheados sin sacrificar confort ni agotar a su piloto. La impro-

tores tetracilíndricos en línea refrigerados por aire. Su línea es más clásica y habla menos de carreras, y sus asientos mucho más amplios y largos inspiran inicialmente más sensación de confort. La GSX mantiene su rueda de 16" frontal, y en la nueva versión que acaba de llegar se descubre con alegría la desaparición del sistema antihundimiento conectado al circuito de freno, que le restaba mucha eficacia, y la incorporación de uno nuevo, regulable en tres posiciones pero independiente del freno.

En la XJ, como en todas las motos de la prueba, hay sistema monoamortiguador progresivo en la suspensión trasera, regulable, pero la Yamaha es la única que tiene una suspensión delantera inaccesible desde el exterior, sin ningún tipo de reglaje posible.

La Suzuki comparte esta característica con la Yamaha, pero en la GSX hay «antidive», algo que tampoco existe en ninguna de las dos Yamaha.

La RD puede, por su aspecto y características, seleccionar sus clientes con más rapidez que ninguna de las «cuatro tiempos». Sólo le falta oler a ricino para no poder engañar a nadie. Con su motor bicilíndrico dos tiempos refrigerado por aguja con YPVS, su chasis inspirado en las TZ de velocidad, sus dos tubos (aunque

no están precisamente huecos sino llenos de muchos trucos para evitar ruido y humos), en la RD llama todavía más la atención que en la GPZ y resultan «chocantes» sus intermitentes e incluso su placa de matrícula.

Sobre el asfalto

Después de haber rodado en pruebas anteriores más de 1.000 kilómetros con la Yamaha 600, la RD 350, la Honda VF y la Suzuki GSX, y recordando el inmejorable comportamiento de la GPZ en el Jarama en el mes de diciembre, antes de empezar esta prueba casi tenía listas las conclusiones. Sin embargo, subirme nuevamente en una Yamaha 600 y una Suzuki GSX después de un año, probar otra vez la RD con suspensiones más duras y neumáticos Phantom, y llevar por primera vez la GPZ por las carreteras favoritas y conocidas de prácticamente cada fin de semana, han bastado para desmontar en buena medida el esquema mental que me había hecho.

Ni la Yamaha 600, endurecida de horquilla y con Phantom en lugar de Yokohama, se ha movido tanto en curvas rápidas como recordaba, ni la Suzuki con su nuevo antihundimiento ha frenado tan poco como recordaba, ni la

Kawa ha sido tan perfecta como me esperaba. La RD también ha mejorado, y aunque la VF no ha hecho kilómetros en esta ocasión, bajo un punto de vista de comportamiento en carretera no quedaba ninguna duda después de las favorables conclusiones de su prueba a fondo.

Rodando en carretera a un ritmo tranquilo y moderado sólo se pueden encontrar sutiles diferencias en comportamiento de chasis, suspensiones, frenos o motores entre las cinco motos.

La RD tiene el tacto de motor más instantáneo, y la respuesta al puño es siempre inmediata, con su Power Valve que modifica electrónicamente y en cada instante la altura de la lumbrera de escape. Su motor bicilíndrico no transmite más vibraciones que un «cuatro tiempos», incluso a baja velocidad menos que la Yamaha 600, y tiene un embrague de suave tacto y un cambio de corto recorrido y preciso para todo menos para encontrar el punto muerto.

Si se trata de hacer turismo y hasta 150 Km/h. de velocidad de crucero, la RD se defenderá además bien con consumos discretos y a la altura de sus rivales. Su buen tacto de frenos, suspensiones y facilísima conducción por su gran ligereza, la pueden convertir en una económica y muy

utilizable «turismo», siempre lista, eso sí, para enseñar todo su carácter deportivo. La RD en una conducción sosa y de marchas largas se duerme y te duerme con el anodino ruido de su escape. Es una moto que siempre está pidiendo marcha y esperando «victimas» en cualquier puerto de montaña.

La Suzuki GSX 550 también cuenta con un motor nervioso, pero tiene dos facetas muy diferenciadas. Con un cambio bien escalonado te permite ir subiendo marchas hasta sexta cambiando por debajo de 6.000 r.p.m. y reempujando siempre con gran suavidad, tracción y ausencia de vibraciones.

Encontrarás pocos caballos empujando con esta conducción, pero la marcha será tan agradable que puede que tardes algún tiempo en pedir más al motor para comprobar entonces que después de atravesar un bache de potencia entre 5.000 y 6.000 r.p.m., el motor GSX vibra un poco, pero divierte de verdad si lo mantienes girando verdaderamente arriba. La GSX resulta inicialmente tan manejable con casi 40 kg. más, como la RD. Basta coger su manillar como si se tratase de un bolígrafo para hacerla entrar siempre por donde quieras. Tanta sensibilidad en la dirección debida a su reparto de pesos y a su rueda

visación ante una curva desconocida y las rectificaciones dentro de un ángulo son prácticamente siempre bien recibidas, incluso en el caso de frenar dentro de la curva con el antihundimiento, no muy eficaz, en la cuarta posición, la más dura, la VF no se vuelve en ese caso subviradora tratando de levantarse, y mantiene siempre su comportamiento neutro y muy equilibrado. Los Dunlop K 527 de serie cumplen bien en carretera, aunque el trasero evidencia poca sección si se trata de salir con fuerte aceleración y con buena inclinación de un ángulo. La distancia libre al suelo es más que suficiente para no comprometer nunca las inclinaciones que necesites. Los frenos completan un buen panorama con un doble disco delantero bien dosificable y potente y con el único defecto de un freno trasero con tendencia a bloquear y hacer saltar la rueda trasera en apuradas de frenada. Después de la RD 350, que sólo pesa 177 Kg. en orden de marcha, la VF 500 es la más ligera con sus 206 Kg. con el depósito lleno teniendo en cuenta además que están situados muy bajos y que la posición de conducción también lo es. Aquí encuentra una ventaja que es difícilmente superable para sus cuatro rivales.

Yamaha XJ 600 puede ser O.K.

Esta XJ ha cambiado bastante con relación a la que probamos hace un año. Con neumáticos Phantom, conservando las medidas de origen, con un tarado más duro de la horquilla delantera, lo que permite además endurecer hasta el máximo el amortiguador trasero, se consiguen mucho mejores resultados en carretera, aunque eso sí, a costa de sacrificar un poco el confort de marcha.

La primera XJ que probamos a pesar de su rueda de 18" delantera que le impide tener la agilidad de una VF 500, una Suzuki GSX, o la GPZ, era una moto muy rápida y estable en prácticamente cualquier tipo de trazados que no incluyesen curvas muy rápidas de 170 ó 180 Km/h. En ese caso, la XJ cabeceaba y sobre todo si el asfalto no era perfecto podía llegar a transmitir algunas sacudidas desagradables. Ahora, la XJ de la prueba prácticamente nos ha hecho olvidar aquellos meneos, aunque levemente se siguen sintiendo pero muy retenidos por las suspensiones más duras. Los Phantom de nuestra XJ

también mejoran claramente el rendimiento de los más que dudosos Yokohama que equipaba de serie hace un año.

Con un motor que sube de vueltas con unas ganas incontenibles en cuanto pasa de las 7.000 r.p.m., con una buena dosis de caballos «de verdad» aplicados a su rueda trasera, la XJ un año después de su aparición y con su aspecto y posición de conducción poco agresiva y más bien turística, es capaz de superar en prestaciones a la VF y de poner en aprietos a la más deportiva de su categoría, la GPZ.

El freno delantero de la Yamaha es lo suficientemente enérgico para compensar un trasero que poca ayuda puede prestar, falto de potencia y sobre todo mal dosificable. La XJ comparte, con la RD, la exclusividad en esta prueba de la rueda delantera de 18", pero no por ello sale perjudicada frente a las que montan la de 16". Si estás acostumbrado a estas últimas, puedes inicialmente sentir la dirección de la XJ algo lenta de reacciones y con cierta pesadez, pero el periodo de adaptación es siempre más corto que a la inversa.

Como en el caso de la VF, más amplia sección de rueda trasera sería bien recibida, y un sistema de

antihundimiento frontal o un posible reglaje exterior de la horquilla facilitarían el poder ser más preciso para tratar de dar el último toque y ajuste personal cada uno.

Los reposapiés muy largos y situados muy bajos limitan las posibilidades de inclinación de la Yamaha en carretera y sobre todo en circuito. A favor de la XJ hay que sumar en tramos bacheados y por su rueda de 18" el estar prácticamente libre de provocar los intensos «shimmys» que a veces en forma que hasta puede parecer caprichosa, transmiten las ruedas de 16" aunque sujetes la dirección con dos manos firmes que pueden estar a su alcance exigiendo poco de su motor, por otro lado muy amigo de rodar con facilidad «pasado de vueltas», la XJ se muestra siempre como una moto firme y que pisa el asfalto con decisión.

Kawasaki GPZ 600. Ligera «decepción»

Después de la prueba-presentación del Jarama en el mes de diciembre, esperaba tanto de la GPZ que al final he salido un poco decepcionado, no por su comportamiento en circuito, donde ha vuelto

de 16" resulta desconcertante, pero sólo cuando se trata de ir rápido. El sentir algo así como algodón bajo las ruedas en conducción turística y reposada es tan agradable como su embrague con tacto de cable roto o sus confortables suspensiones. Con su relajada posición de conducción y extremada manejabilidad a baja velocidad, la GSX puede ser considerada como la más delicada, fácil y sencilla de conducir «peso medio» que se puede conseguir en este momento. La Yamaha 600 XJ puede ser también una dócil y agradable turismo en conducción reposada, pero el tacto de su motor siempre será más áspero que el de la Suzuki. Es más rápido en la respuesta al puño del gas, pero también vibra más y en una gama más amplia de revoluciones. Por otro lado, su potencia, sólo superada por la GPZ, su forma de estirar arriba, a pesar de respirar únicamente a través de dos válvulas por cilindro, y su mayor elasticidad permiten unas posibilidades de conducción deportiva superiores a las de la GSX de Suzuki y también una más clara facilidad en mantener un crucero alto exigiendo siempre menos concentración en el cuentavuelas.

La Honda VF 500, la única que utiliza un motor en V, ofrece una respuesta poco enérgica y caren-

te de nervio a pocas vueltas, pero su forma de empujar suavemente desde 3.000 r.p.m. es engañosa. Como ocurre con las VF más grandes, siempre encuentras buena sensación en el puño, tacto de motor lleno, y puedes conducir en marchas largas sin vacíos en la respuesta, siendo a la larga esta conducción «fina» muy productiva y eficaz. El tacto de este motor, siempre con respuesta para una conducción que no sea muy exigente, sólo puede ser igualado por el de la Yamaha 600 ó GPZ 600.

La Kawasaki cuenta con el motor más potente, más fácilmente utilizable, con mejor respuesta en altos y bajos y se adapta perfectamente a cualquier uso que se le quiera dar. Si se trata de rodar turísticamente en carretera, ofrecerá casi el tacto de una 750 con una elasticidad que recuerda a motos de mayor cilindrada. Cuando el paseo termina y empezamos a olvidarnos del paisaje para exigir de verdad a estas cinco motos, las diferencias entre unas y otras ya no son sutiles. Para ir despacio y turísticamente todas cumplen, y sólo el confort, la postura de conducción, el consumo y la facilidad de mantener una velocidad de crucero determinada pueden contar. Cuando la conducción se vuelve más exigente y tratas de aprovechar todas las

ventajas y todos los medios que han puesto a tu alcance los fabricantes de estas cuatro japonesas, es cuando empiezas a recibir las primeras satisfacciones, las primeras sorpresas y también algunas decepciones.

En el Jarama. Nuevo duelo Yamaha-Kawasaki

Aquí, la pequeña RD tomaba el relevo de la XJ 600 para tratar de frenar a la GPZ. Contando con la colaboración de Mariano Urdin y de Guillermo Moreno de Carlos, que apenas habían rodado con las motos de la prueba, planteamos una toma de tiempos que no tratase de establecer un récord para cada moto, sino que simplemente pudiese revelar con qué moto era más fácil rodar rápido desde un principio y cuáles eran las sensaciones que «a bote pronto» transmitían unas y otras.

Para ello dejamos sólo una vuelta de adaptación, cronometrando la segunda y la tercera y seleccionando después el mejor tiempo. El resultado no pudo ser más desconcertante, aunque está justificado. Para Mariano, antes de subirse en ninguna moto estaba muy claro que con Phantom iba a ir más deprisa que con cual-

quier otra cosa, es decir, con las dos Yamaha. La RD, además, sólo después de moverse un poco con ella por la zona de boxes le convencía totalmente de que esa tenía que ser la moto más rápida en el Jarama. César Agüi, también pensaba lo mismo. Guillermo tenía una idea totalmente opuesta. La RD, acostumbrado a motos de carretera de más de 200 kilos, Laverdas y Hondas, y a pesar de correr en enduro con una moto de 62 CV, y 110 kilos de peso, le parecía un artefacto demasiado pequeño como para poder rodar medianamente rápido en el Jarama sin un periodo previo de adaptación. La GPZ por el contrario, y después de haber rodado en diciembre pasado con las de la presentación, le parecía claramente la más adecuada para rodar en el Jarama, porque ya la conocía, por sus anchos neumáticos, frenos y motor, y por su postura de conducción.

Al final, cada uno acertaba con sus pronósticos. La RD era la más rápida en manos de Urdin, pero claramente más lenta en manos de Guillermo; la GPZ, sólo en manos de Guillermo era capaz de igualar los tiempos de Mariano marcados con la RD. La Suzuki, con el handicap de un neumático trasero bastante gastado, pasaba esta prueba como podía, poniéndose en evidencia su me-

ha demostrar que es la mejor de las cinco, pero sí por su rendimiento en carretera.

En el apartado motor no hay nada que objetar, es el más potente, el más elástico, el más fácil de aprovechar y tira a partir de 8.000 r.p.m. de una forma ejemplar. Además y en contra de lo que se podría pensar de un motor de media cilindrada capaz de ofrecer tan buena potencia arriba, no tienes que padecer nunca una brusca patada, un vacío desagradable, ni siquiera una perezosa respuesta, aunque abusos de una marcha larga, sin reducir, a la salida de una curva.

Si realmente quieres ganar siempre algunos segundos (los bajos de esta 600 no pueden ser evidentemente los de una 1100) tendrás que jugar con el cambio, pero no mucho más que en una 750 deportiva japonesa de la última generación. Sin apenas vibraciones, con un consumo moderado, con un cambio y embrague lo mejor de la prueba es muy difícil encontrar pega alguna en el motor de la GPZ.

Rodando rápido en carretera de buen piso, la GPZ se muestra inicialmente algo subviradora, tiene tendencia a buscar el exterior de la curva. Después de unos cuantos kilómetros esta sensación se empieza a olvidar y la Kawasaki se empieza

a mostrar tan fácil y rápida como se podía imaginar. Nada roza por los suelos, los dos neumáticos de 16" tienen toda la goma que les faltaba a la Honda y a la Yamaha XJ, son «pegajosos» y puedes abrir gas con la moto inclinada con total confianza. Cuando la carretera empieza a ser más rápida y las curvas de 180 Km/h. la dirección se empieza a aligerar un poco y la sensación de total dominio y control que tenías hasta ese momento se empieza a desvanecer y una gran preocupación te empieza a invadir. No porque la moto se mueva y cabecee con relativa facilidad en curvas rápidas de autopista tomadas a más de 180 Km/h., sino porque el gran sueño de la moto perfecta que hasta ese momento tenía se empieza a desvanecer.

Después de comprobar la presión de las ruedas, 2,3 Kg. delante y 2,6 detrás, y la de las suspensiones, 1 Kg. delante y 1,5 detrás, con el reglaje de hidráulico en la 4ª posición, fui con la GPZ a la carretera de Avila. En la rápida de las Navas del Marqués quedaba definitivamente claro que con ese reglaje de suspensiones, o con esas suspensiones, la GPZ no podía estar a la altura de su fantástico motor ni de su chasis por culpa de su horquilla y amortiguador central. Siguiendo hacia Avila, en curvas rápidas de

160 Km/h. y con algunas irregularidades en el asfalto, con la GPZ sin embargo te podías emplear tan a fondo como quisieras, siendo siempre muy controlables las suaves oscilaciones de su parte delantera que se reducían considerablemente colgándose sin reservas.

El problema en la estabilidad de la GPZ parecía venir de una horquilla blanda y de un amortiguador también blando en su primer recorrido. Sin embargo, unos kilómetros más adelante y en tramos de curvas mucho más cerradas y de piso con bastantes ondulaciones y badenes, la suspensión trasera transmitía, sin llegar a hacer tope, algunas reacciones secas y desconcertantes que obligan a una concentración absoluta para poder rodar en esa carretera a un ritmo similar al permitido por la VF 500 ó la XJ 600.

En la autopista de Villacastin, donde hay curvas suaves y muy amplias que pueden ser de tope hasta con una Yamaha FJ 1100, la GPZ 600 R no podía abordarlas de la misma forma. Sólo en el caso de ir totalmente dentro del carenado a más de 180 Km/h. se podía llegar a limitar el suave cabeceo frontal que iniciaba. Mirado por encima de la cúpula del carenado, dejando los hombros fuera y en rápidas curvas parabólicas el movimiento de la GPZ

sí que podía llegar a ser más preocupante.

La moto que he probado es la de un particular con 2.500 kilómetros y que hasta el momento prácticamente se había limitado a rodarla, aunque me he quedado con ganas de probarla sin los retrovisores.

Tampoco hay que hacer una tragedia porque la GPZ se mueva a 200 Km/h. más que una Honda VF 500 (a la que por otro lado le cuesta bastante alcanzar esta velocidad) o que una Yamaha XJ 600 que tampoco lo tiene fácil. Para evitar la decepción, creo que sólo hará falta un poco de trabajo en la horquilla y llegar a comprender, si es posible, a su monoamortiguador trasero. Si no fuese porque esperaba todo lo mejor de la GPZ, no me habría causado tanto impacto el que bailase un poco en curvas rápidas, pero por su postura de conducción, por el poder absoluto de sus frenos dentro de su categoría, por su motor y por la enorme manejabilidad de su chasis, rígido sin ningún género de dudas, esta prueba me ha servido para retorgar la idea que tenía desde diciembre de que la GPZ 600 R, como moto deportiva de peso medio, es la número uno. Ahora, si desmontando la horquilla y cambiando el aceite, o probando con otro amortiguador, la GPZ se sigue moviendo,

nor potencia, sus estrechos neumáticos y su delicada dirección que obliga a más larga adaptación. La GPZ, a pesar de condicionar mentalmente a sus pilotos por el hecho de ser prestada, hacía olvidar los inconvenientes encontrados en carretera abierta. En el Jarama tenía un rendimiento impecable, manifestándose únicamente la blandura de la horquilla en las frenadas con algunos balanceos. Los frenos, de tacto un poco críticos al principio, pues pasan de producir una fuerte deceleración al bloqueo si no estás acostumbrado, destacaban claramente como los más efectivos. Sólo en la curva de entrada a la recta de meta, de mal asfalto, la GPZ hacía algunas cosas raras y moviéndose un poco de suspensiones facilitaba cierta pérdida de adherencia en el neumático delantero. Los Dunlop semi-slicks no inspiraban mucha confianza a Urdín, que prefería los Phantom, pero sí a Guillermo.

La RD, tan rápida como la Kawa, tenía sin embargo algunos problemas más, moviéndose claramente sobre todo en la «rampa de Pegaso».

La Yamaha XJ 600, la segunda más rápida en un caso y tercera en el otro, inspiraba siempre mucha confianza y sólo los reposapiés muy bajos la limitaban en cierta medida.

Tal y como vienen de serie, con el cambio de los Phantom en la RD, la GPZ y la 350 de Yamaha han demostrado un gran equilibrio.

Con más adaptación a la moto, Urdín hubiera seguido mejorando los tiempos de la RD y Guillermo los de la GPZ, con una cuidadosa puesta a punto que las dos motos necesitan para bajar tiempos en el Jarama, ¿se mantendrá esta igualdad?

En las Series, de momento, las RD, bien afinadas de suspensiones, se han mostrado más efectivas, pero las GPZ siempre han estado con ellas. La XJ 600, por otra parte, es la que se ha convertido en árbitro ganando a una y otra, pero ¿será sólo por culpa de José M.ª Rosa?

En cualquier caso lo que ha quedado claro es que sin modificar nada y tal y como las recibimos, a la hora de ir a tope en un circuito sin apenas conocer la moto ni con tiempo para calentar la GPZ, la RD y la XJ de Yamaha están a un nivel al que difícilmente se puede acercar la GSX de Suzuki. La gran incógnita quedaba en el aire: la VF, pero con su motor sensiblemente inferior en prestaciones a los de las dos 600, estoy prácticamente seguro que no hubiese podido inquietarlas en el Jarama, y esto a pesar de su buena estabilidad.

empezaré a creer que con las GPZ me ha empezado a perseguir el mismo maleficio que con las VF.

Suzuki GSX, mejor frenado

Sin llegar a tener el mejor conjunto de frenos de la prueba, un privilegio que pertenece a la GPZ, la GSX destaca en este sentido por haber dado un paso de gigante hacia una buena potencia de frenado al haber renunciado al sistema antidive de accionamiento hidráulico que montaba el pasado año. El nuevo antihundimiento es tan poco eficaz como el primero, incluso en su tercera y última posición de reglaje, pero por lo menos no perjudica la frenada. Ahora la GSX puede aprovechar más y mejor sus principales cualidades, que se encuentran fundamentalmente en una manejabilidad a ultranza, de auténtica «dos y medio», complementándola con buenas apuradas de frenada que antes, con poco tacto, potencia y «fading» resultaban más comprometidas.

La GSX de Suzuki es una moto estable, pero en su principal virtud, la enorme manejabilidad a baja ve-

locidad, encuentra también su punto negativo. La GSX pesa sólo dos kilos menos que la Kawasaki GPZ, que con 217 marca el tope de la prueba, pero en marcha, con su rueda de 16" frontal y de 18" trasera, de muy escasa sección, y con su reparto de pesos y posición de conducción, se siente incluso más ligera que la RD 350 de sólo 177 kilos. Este pequeño milagro, que se agradece a baja velocidad, convirtiéndola a la GSX en una moto asombrosamente fácil de conducir, pasa su factura después, cuando tratas de aprovechar todo el carácter inequívocamente deportivo que puede ofrecer su motor siempre obligado a girar alto de vueltas para dar buen rendimiento en conducción deportiva.

Para este uso es necesario poner el amortiguador trasero en la 5ª posición de muelle (el único reglaje disponible), el antidive en la 3ª, y conformarse con una horquilla siempre demasiado suave y nada retenida de hidráulico. En esas condiciones, la exigencia de la Suzuki para con su piloto, que se encuentra sentido demasiado alto, es la de una buena y sensible coordinación de movimientos para poder rendir satisfactoriamente en tramos de curvas.

La dirección es muy sensible y

Confort

Aunque las cinco motos de la prueba tienen un carácter deportivo muy acusado ninguna sacrifica excesivamente el confort cuando se trata de rodar solo. La Yamaha XJ 600 puede ser la más cómoda, con una y dos plazas por su postura más turística con reposapiés bajos y semimanillares altos. La Suzuki GSX le sigue muy cerca con un confortable asiento, suaves suspensiones, postura semiturística y también capaz de llevar a un pasajero, aunque cuenta con un peor carenado. La GPZ ofrece el máximo confort para ir solo y para conducción deportiva contando con la mejor posición de conducción y con el mejor asiento en este sentido que se puede encontrar hoy en una moto de serie. Por contra sacrifica la posibilidad de conducción en dúo pues prácticamente no hay sitio para nadie. La RD ni tiene una buena posición deportiva ni resulta excesivamente confortable por el tacto de sus amortiguación, pero es capaz de trasladarte con un pasajero cómodamente instalado; la falta de carenado es su principal defecto, así como la ausencia de caballete central que hace incómodísima cualquier operación de mantenimiento en el garaje o en carretera.

Terminación

La GPZ es la más cuidada en este sentido. Sin ser la más cara, por su exquisita terminación parece que debería serlo y con mucho. Carenado, asiento, llantas, embrague hidráulico, su fantástico tapón de gasolina en el depósito similar al de la BMW K... Únicamente no me gustan los retrovisores y el horrible y enorme faldón trasero, que prácticamente oculta el neumático. Los relojes, con indicador de temperatura de agua y nivel de gasolina, y los semimanillares interruptores, son de primera calidad y buena precisión. Cerca de la GPZ en este sentido rueda la Honda VF, terminada con el mismo lujo de detalles que las VF 1000 R, con el único fallo de no contar con un reloj indicador del nivel de gasolina.

Con un solo año de vida, por la XJ de Yamaha parece, sin embargo, que hayan pasado tres cuando la comparamos con la GPZ o la VF. Su línea ha quedado muy superada y fuera de lo que hoy se estima. La parte trasera, con el colín, el gran piloto y el enorme asa de aluminio, resulta casi arcaica. El anclaje del efectivo, pero poco atractivo, semicarenado, es un poema de burda terminación con un montón de hierros a la vista desde el puesto



las brusquedades son enemigas de esta Suzuki; si las evitas y saliendo claramente fuera del asiento para no comprometer demasiado unas suspensiones de tacto blando, la GSX puede rodar muy rápido, y durante muchos kilómetros sin esfuerzo para su piloto, por las carreteras más sinuosas que puedas encontrar.

Con sus estrechos neumáticos, las frenadas dentro de las curvas son siempre bien admitidas y en curvas rápidas no se mueve más

que una XJ 600. El suave balanceo frontal que puede iniciar si el asfalto presenta irregularidades en curvas de 160/170 Km/h., se puede mantener siempre dentro de unos amplios márgenes de seguridad y sin obligarte a cortar. En estas curvas rápidas con esta moto, siempre será preferible una 5ª alta de vueltas que una sexta, muy desmultiplicada, que a pocas vueltas te deja con sensación de rueda libre y con poco tacto en el puño.

Comparando con cualquiera de

de conducción. La XJ, sin embargo, tiene buenos mandos en el manillar, relojes e indicadores en el tablero un poco anticuados, pero bastante precisos, incluyendo nivel de gasolina. El tapón sobre el depósito de plástico es un feo detalle y contribuye también a dar una poco atractiva visión de la Yamaha, especialmente desde el puesto de conducción.

La RD es bastante espartana, pero monta mandos de luces e interruptores de buena calidad y relojes más modernos y atractivos que los de la XJ. Sólo se le puede criticar el conjunto de chivatos y la puesta en marcha por palanca, pero esto es algo inevitable y totalmente justificado en una deportiva «dos tiempos».

A su favor hay que señalar el tester del circuito autolube de engrase y el indicador de temperatura del agua del circuito de refrigeración.

La GSX tiene un atractivo cuadro de instrumentos, que incluye como novedad, frente a sus rivales, el indicador de marcha engranada y de pata de cabra extendida. Su aspecto exterior ha sido más cuidado en esta versión, con mejor terminación de pintura. En el lado negativo hay que apuntar la sobre todo el que el motor pueda ser puesto en marcha con una marcha engranada sin apretar el embrague y lo anticuado y obsoleto de sus interruptores sobre el manillar. En cualquier caso, lo que más destaca en la GSX ne-



GPZ 600 R. Impecable comportamiento deportivo, pero mejor en circuito que en carretera.

gativamente, y esto es algo que se aleja de la pura terminación para entrar en conceptos más

complicados, es la colocación del alternador en la punta del cigüeñal. El no haberlo llevado detrás

las otras motos de nuestra prueba, la Suzuki es la que más período de adaptación exige para poder llegar a comprender, cuando se trata de rodar rápido, a su rueda delantera. Con tanta sensibilidad en su conducción y con sensación siempre de pisar con poco aplomo el asfalto, el desgaste de la rueda trasera es muy mal recibido por la GSX, que pasa, de tener un comportamiento impecable en buen piso de autopista a 180/190 Km/h., a moverse claramente.

La distancia libre al suelo en carretera es más que suficiente, sobre todo con los neumáticos Dunlop japoneses de serie, y teniendo en cuenta lo poco que te puedes llegar a fiar del trasero, un 110-90 x 18, montado sobre una estrecha llanta 2,15-18, es decir, con la misma garganta que la delantera.

Yamaha RD. Puede estar con ellas

Si la GPZ toma la cabeza en un tramo de curvas y empieza a tirar fuerte, la RD, aunque se encuentre en la cola del pelotón en ese momento y si su piloto está un poco habituado a lo que es un «dos tiempos» racing, no tendrá nunca dificul-

tad para seguirla, aunque en su camino tenga que ir superando a la Yamaha XJ, la Honda VF y la Suzuki GSX. Mientras no haya muy largas rectas donde la GPZ, y en menor medida la VF y la XJ, puede tratar de despegarse de la «incómoda» RD, ésta será siempre capaz de seguirlas al «rebufo» en cualquier carretera con curvas, y de pasarlas al menor descuido. En frenadas, curvas cerradas de montaña, incluso en tramos que consideras rápidos, la RD siempre podrá estar con sus rivales más grandes de «cuatro tiempos» y sin mucho esfuerzo.

Su motor tiene menor potencia pero debe desplazar sólo 177 Kg. La RD es además muy corta entre ejes, 1.385 mm., contra los 1.430 de la Kawa y la XJ y los 1.420 de la Honda y la Suzuki. Es la más pura moto de carreras de todas, y si se encuentra calzada con neumáticos Phantom lo puede demostrar enseguida.

Sin estar acostumbrado a su motor, la conducción puede resultar, sin embargo, algo incómoda al principio porque el latigazo del bicilíndrico a partir de 6.000 r.p.m. es muy serlo y te puede poner en algún apuro si tratas de salir rápido de un viraje cerrado. La absoluta falta de retención del motor te puede llevar a situaciones similares al entrar si piensas en 4 T, pues acostumbrado

a motos de más kilos es su ligereza el gran handicap, aunque no lo parezca, para conseguir rodar rápido con una RD desde el primer instante.

La rueda de 18" es algo en lo que ni siquiera te fijas; la Yamaha entra en ángulos con gran facilidad aunque con el Phantom la dirección se vuelve algo más pesada que con el deslizante Yokohama de serie.

Con el único inconveniente de una postura de conducción poco acertada y unos cabeceos en curvas rápidas que posiblemente desaparezcan con un buen carenado, la RD juega perfectamente su baza de comodín frente a las «cuatro tiempos». Puede desempeñar el mismo papel que ellas en prácticamente cualquier terreno, con excepción de la autopista; las puede aventajar además en ciudad, y todo ello por 300.000 pesetas menos, aunque Campsa será a la larga quien las vaya cobrando.

Como en todas las otras motos de la prueba, con excepción de la VF, la RD necesita, para poder aprovechar al máximo las posibilidades de su chasis de carreras y de su motor, unas buenas suspensiones que no se encuentran en su equipo de serie, especialmente la horquilla, con poca retención en su hidráulico.

de los cilindros es algo que aventaja varios años, aunque no tenga inconvenientes mecánicos ni roce en el suelo a la GSX.

El precio. RD y GPZ, la relación más favorable

Valorando la inevitable relación precio-prestaciones, la más potente y la más «débil» en el banco son las más favorecidas.

Con la RD y por 600.000 pesetas puedes estar con estas «cuatro tiempos» en cualquier salida a carretera que no incluya autopista. Su consumo y el gasto de aceite de la mezcla harán más caro que en cualquiera de los otros cuatro casos su mantenimiento, pero este es un gasto que hecho poco a poco resulta más llevadero.

La GPZ es, en todos los sentidos, la que cuenta con la mejor relación; gasta poco en cualquier circunstancia, incluso menos que la ahorrativa GSX a 120 Km/h., y resulta, de momento, incluso más barata que la GSX; poco más se puede decir a su favor. La XJ 600 se mantiene en un puesto aceptable y con la ventaja de justificar con su precio unas buenas prestaciones de motor, al nivel de la GPZ, y también unas mejores cualidades como moto turística o para todo uso. La VF 500 es la más cara. Sus 969.000 ptas. se pueden justificar por ser para muchos la más atractiva y apetecible, por su irreprochable estabilidad, pero no por sus prestaciones, porque a fin de cuentas es la más pequeña del grupo de las 4T. Aunque se haya tratado de afinar su precio, gracias al de la GPZ 600 nos parece muy alto.

La GSX bate en este sentido incluso el récord de la VF. La subida que ha experimentado en menos de un año, de 792.000 pesetas a 900.547, malamente puede ser justificada por una prácticamente insensible mejora de potencia que sólo se ha visto reflejada en el banco de pruebas por un CV. más, pero que no ha servido para mejoras en las pruebas de velocidad máxima o aceleración sobre 400 metros. Un cambio de pintura y decoración demasiado caro y que va a perjudicar notablemente a la Suzuki, aunque sea la más fácil y sencilla de conducir.

A favor de Honda hay que señalar que es posible acceder a una VF 500 por 90.000 pesetas menos, pero en este caso, con la VF 500 F, no la F-II de nuestra prueba, estaremos renunciando a su carenado integral. Las demás características de motor, chasis y suspensiones permanecen inalterables. □

Pulso Yamaha-Kawasaki

Aceleración. 400 metros



La XJ 600 no pudo igualar en 400 metros su mejor registro, pero sí que puede estar con la GPZ, lo que demuestra su fiero carácter.

BASANDONOS únicamente en te en los datos de Motorrad, la Yamaha XJ es ligeramente más rápida en los 400 metros que la GPZ 12"7 contra 12"8. En las pruebas que hicimos en el Jarama con Guillermo Moreno de Carlos, la Yamaha XJ paró el cronómetro en 12"6, un tiempo bastante peor que el 12"4 conseguido con el mismo piloto, pero con una moto mucho más nueva hace un año. Con la Suzuki GSX Guillermo repetía exactamente el 12"9 de Septiembre del 84, quedándonos incompleta esta prueba no sólo por respetar la condición puesta por el propietario de la GPZ, sino por el fallo de la VF, que no tenía ocasión de volver a homologar sus 12"8 conseguidos en carretera, fuera del Jarama. La RD, que en esas condiciones había sido cronometrada en 13"1, se quedó sólo con 13"5 acusando sin duda una medición más desfavorable en el Jarama puesto que se efec-

túan los 400 metros en el sentido inverso de la recta.

Teniendo en cuenta que los tiempos de 400 metros de nuestros colegas de Motorrad son siempre mejorados en Madrid por Guillermo, valorando y la «décima» que separa a la XJ 600 y la GPZ 600, queda claro que la lucha por ganar este apartado puede ser apretadísima y se puede decantar fácilmente de un lado al otro porque las dos tienen una fácil tendencia a levantar rueda en salidas más rápidas. Un mejor o peor control del wheelie suave, pero prácticamente inevitable de la arrancada, puede inclinar la balanza a favor de la XJ o la GPZ. La Suzuki y la Honda quedan muy niveladas también, pero la RD, reina de los semáforos y la que más rápidamente cubría los primeros 75 metros, es sin embargo fácilmente atrapada por las «cuatro tiempos» una vez que se ha pasado su fantástica explosión inicial.

Velocidad máxima

A tope de sus posibilidades y en línea recta, las cinco motos son perfectamente estables. Con su carenado de carreras, la GPZ se desliza fácilmente en el viento hasta alcanzar, sin rebasar nunca, las 11.000 r.p.m., donde empieza lo rojo, unos buenos 212 km/h. que le bastarían para escapar muy fácilmente de todas las demás. En condiciones favorables y mientras la aguja del velocímetro señala 230 km/h. la Kawasaki a 11.500 r.p.m. se dispara hasta unos 218 km/h. de crono haciendo difícil cualquier persecución, incluso para motos de más cilindrada como las Honda VF 750, CBX 750 o Suzuki GSX 750. Cronometrando en ligera cuesta arriba, la GPZ tampoco tiene problemas para alcanzar una punta de 210 km/h. A 9.500 r.p.m. en 6ª ya rueda a 190 km/h., y con tanta facilidad que parece ser su mejor velocidad de cruce.

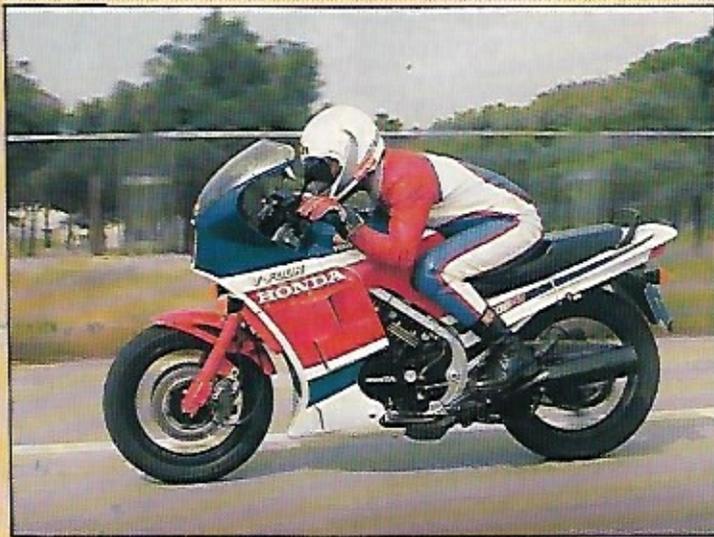
La Yamaha XJ y la Honda VF tienen más problemas que la Kawa para alcanzar su velocidad máxima. Con una sexta excesivamente larga, en la Honda es prácticamente imposible el llegar a 11.000 r.p.m. Cambiando en 5ª a 12.000 r.p.m. y hagas lo que hagas, la aguja del cuentavuelvas descende inmediatamente al introducir sexta hasta 10.000 r.p.m. Con buen lanzamiento y sin ser cuesta abajo conseguir los 200 km/h. es casi un triunfo, siendo más reales y fácilmente alcanzables en cualquier situación unos más discretos 195

km/h. Con la Yamaha, sin viento a favor y sólo pasando ligeramente de las 11.000 r.p.m. que indicaba su cuentavuelvas, cronometrados esta vez 203 km/h. con lo que mejora en 2 km/h. el tiempo medido hace un año con una moto menos rodada y se sitúa como la segunda más rápida tras la Kawasaki.

La GSX tiene el mismo problema que la VF, un desarrollo tan largo en sexta que difícilmente puede aprovechar ni en cuesta abajo. Con larguísimo lanzamiento, la GSX repitió en llano sus 196 km/h. de la «prueba a fondo», y en condiciones muy favorables de viento y pendiente llegó a unos 200 km/h. que

son su tope absoluto. La RD se volvía a quedar con una más modesta velocidad punta de 182 km/h., pero con la simple incorporación de un carenado tiene que estar cerca de la GSX, por lo menos rozando los 190 km/h.

Los carenados más efectivos son los de la GPZ y la VF, pero obligan, para protegerte, a una posición superdeportiva. El de la GSX sirve de poco, mientras que el de la XJ es el más práctico para un uso turístico por su cúpula más realzada. Totalmente inalcanzable en este apartado en la GPZ hay que destacar no sólo su punta real de 212 km/h., sino sobre todo la gran facilidad con que la consigue.



Conclusión

No es fácil enfrentar a una superdeportiva GPZ que ni siquiera admite pasajero, con una más polivalente XJ 600 de Yamaha, una superracing RD 350 de «dos tiempos», una 500 efectiva como la VF pero que acusa su inferior cilindrada, o con una GSX también difícil de clasificar, sobre todo por su relación precio-prestaciones frente a sus rivales. Se puede originar un verdadero conflicto a la hora de atreverse a dar una clasificación del 1 al 5, pero esta es la conclusión a la que hemos llegado y aquí está también el por qué:

1. Kawasaki GPZ 600 R

Es la mejor moto deportiva que nunca antes había construido Kawasaki. Supera a la Ninja 900 y es el primer paso para una nueva generación de motos deportivas de media cilindrada. Sólo tiene dos defectos, uno solucionable, mejor puesta a punto de suspensiones para conducción deportiva en carretera abierta; el otro, más irresoluble: prácticamente exige rodar solo. Si admites el segundo y estás de acuerdo en que el primero se puede corregir, como creo, con relativa facilidad, la GPZ, con precio favorable, es sin duda por su motor, freno, chasis y suspensiones la mejor «peso medio» que nunca ha ofrecido una marca japonesa.

La GPZ es tan buena moto que ni la mala política que está siguiendo Derbi con sus concesionarios o con la prensa impedirá que tenga una rápida difusión favorecida también por su precio muy contenido.

2. Honda VF 500

La pequeña Honda, que bajo el punto de vista de muchos puede ser

considerada por su línea y diseño la más atractiva de todas, es capaz de suplir el handicap de su menor cilindrada y potencia con un motor de respuesta admirablemente utilizable, y siempre con buen tacto en el puño. Por relación chasis-motor-suspensiones y frenos, es la que guarda el mejor equilibrio, y sus reacciones y comportamiento son las más nobles del grupo. Puede ser aprovechada hasta su límite sin reservas y es capaz de ofrecer un agradable rendimiento fuera de una exigente conducción deportiva con buenas posibilidades en dúo o para todo uso. El precio no le ayuda; su escasa autonomía tampoco.

Con un motor más potente y siendo capaz de conservar sus cualidades en ruta, podría ser la número uno de la comparativa comparando el puesto con la GPZ.

3. Yamaha XJ 600

Sin dejarse cegar sólo por las formidables prestaciones de su motor, es inevitable reconocer que la XJ es la más polivalente moto de las cinco probadas. No tiene en términos relativos un precio desfavorable y es una moto sencilla, apta para viajes largos con una o dos plazas y buen confort.

No tiene ningún defecto más claro que su freno trasero, algunas vibraciones y terminación. A la hora de exigir puede acelerar tanto como una GPZ, aunque nunca podrá seguir su estela en carreteras muy rápidas.

La Honda VF, de menores prestaciones, la supera sin embargo por ser capaz de proporcionar un mayor placer de conducción que la XJ en prácticamente cualquier circunstancia. Con un servicio post-venta que ya está muy firmemente asentado y extendido por toda España, sólo su línea algo desfasada y su más ino-



RD 350. La más directamente derivada de las carreras, lo demuestra en circuito.

fenso aspecto pueden hacer distraer la atención de la efectiva XJ de Yamaha en favor de algunas de sus rivales.

4. Yamaha RD 350

Es capaz de llegar a este puesto y de adelantar a la Suzuki GSX por su óptima relación precio-prestaciones. Es un buen comodín con el que suplir, para un presupuesto más reducido, todo el placer que pueden dar en carretera, ciudad o en el uso diario las «cuatro tiempos» de media cilindrada. Siempre puede estar con ellas cuando hay curvas, y muchas veces por delante. En circuito sus posibilidades son muy amplias y sólo se ve penaliza-

da a la larga por el mantenimiento de gasolina y aceite. Por ruidos, humos, vibraciones e incluso por su arranque a pedal, no presenta ningún inconveniente. A pesar de su genio y carácter deportivo, puede llegar a ser una buena moto para todo uso y para dar buenas satisfacciones con una o dos plazas.

5. Suzuki GSX 550 ES

Hace sólo unos meses, en septiembre del 84, la Suzuki contaba con un precio interesante. Hoy se ha disparado, mientras que la moto prácticamente sigue siendo la misma. Es indudable que la pequeña Suzuki puede ser la mejor moto que hoy se puede comprar para iniciar-

se con una cuatro tiempos en carretera, dada su extremada manejabilidad y su general suavidad de comportamiento y confort, pero la GSX, por su precio, debería ofrecer todavía más. Al menos su estabilidad y suspensiones deberían ser tan irreprochables como las de la VF para poder haber sido clasificada más arriba. Su motor es fácil de utilizar en baja, a pesar de dar su mejor respuesta a base de jugar mucho con un cambio, que por otro lado es el mejor de la prueba.

Ha mejorado notablemente en el apartado frenos y en estética, pero Suzuki necesita renovar un modelo que fue el número uno hace sólo 3 años pero que no ha seguido la evolución que sin embargo han introducido sus rivales. Por polivalencia y uso turístico podría estar, al margen de prestaciones, con la Yamaha XJ 600. La inyección de potencia anunciada para esta nueva versión remozada se ha quedado en un solo CV. más a la rueda, muy poco para compensar las 108.000 pesetas más que ahora cuesta.

Una prueba coordinada por Augusto Moreno de Carlos con la colaboración de:

En el Jarama:

RACE
Mariano URDIN
Guillermo MORENO DE CARLOS
César AGÜI
Carlos FECED
Miguel Ángel CORTES

En el Banco de Pruebas:

Antonio CUADRA

En carretera:

Ángel GARCÍA BENITO
Carlos FECED
Juan RODRIGUEZ
César AGÜI
Mariano URDIN

Fotografía:

Emilio JIMENEZ
Javier HERRERO



En el Jarama, GPZ, RD y XJ, con un sitio en el podium. La VF, una incógnita. La GSX no puede ser rápida en circuito.

Velocidad máxima		Km/h				
		180	190	200	210	220
Kawasaki GPZ 600 R						212
Honda VF 500 Fil						200
Yamaha XS 600						203
Yamaha RD 350						182
Suzuki GSX 550 ES						196

Potencia a la rueda		CV/r.p.m.				
		30	40	50	60	70
Kawasaki GPZ 600 R						58,8/10.900
Honda VF 500 Fil						54,9/9.450
Yamaha XS 600						40,5/9.500
Yamaha RD 350						52,3/9.450
Suzuki GSX 550 ES						52,3/9.450

Aceleración (1.000 m.)		segundos				
		23	24	25	26	27
Kawasaki GPZ 600 R						25,1
Honda VF 500 Fil						25,7
Yamaha XS 600						25,0
Yamaha RD 350						25,6
Suzuki GSX 550 ES						25,8

Autonomía media		Km.				
		180	200	220	240	260
Kawasaki GPZ 600 R						182
Honda VF 500 Fil						242
Yamaha XS 600						256
Yamaha RD 350						226
Suzuki GSX 550 ES						237

Aceleración (400 m.)		segundos				
		11,5	12	12,5	13	13,5
Kawasaki GPZ 600 R						12,7*
Honda VF 500 Fil						(12,8)**
Yamaha XS 600						12,6
Yamaha RD 350						13,5
Suzuki GSX 550 ES						12,9

Peso		Kg.				
		170	190	210	230	250
Kawasaki GPZ 600 R						217
Honda VF 500 Fil						206
Yamaha XS 600						211
Yamaha RD 350						177
Suzuki GSX 550 ES						215

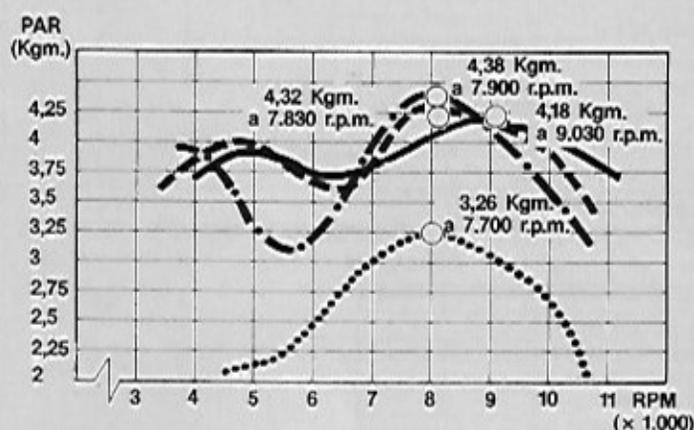
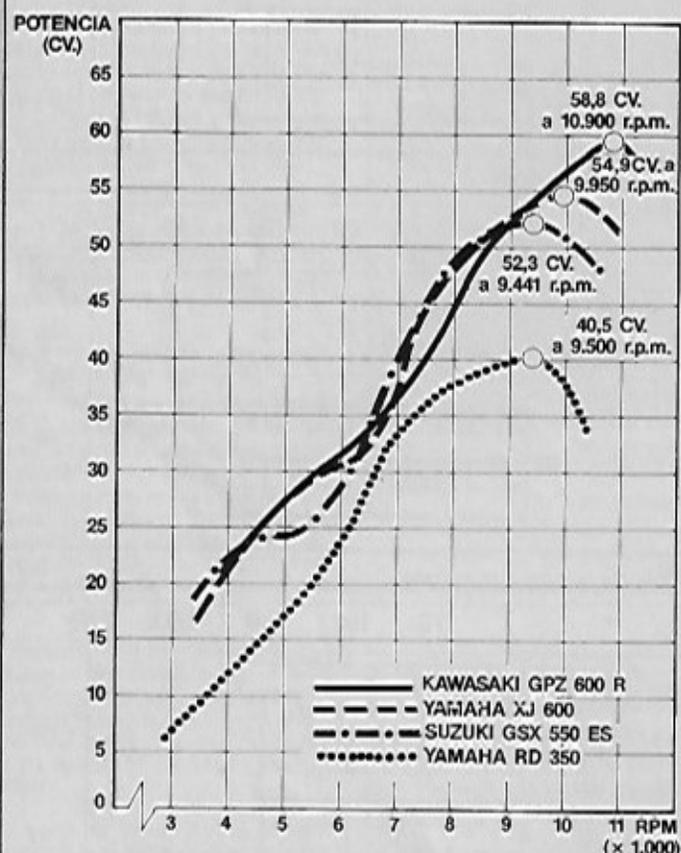
Consumo		litros/100 Km.				
		120 Km/h.	150 Km/h.	Ciudad	Deport.	Media
Kawasaki GPZ 600 R		3,28	7,91	—	8,20	7,44
Honda VF 500 Fil		5,88	7,90	8,59	10,95	8,88
Yamaha XS 600		5,66	7,10	6,86	8,95	7,41
Yamaha RD 350		7,10	9,18	8,59	10,38	8,82
Suzuki GSX 550 ES		3,97	7,10	7,31	9,17	7,58

Error velocímetro		Km/h.					
		30	120	140	160	180	200
Kawasaki GPZ 600 R		77	112	129	148	173	191
Honda VF 500 Fil		77	115	135	156	176	195
Yamaha XS 600		77	115	132	350	170	184
Yamaha RD 350		—	—	—	—	—	—
Suzuki GSX 550 ES		80	114	134	155	176	195

Aceleración/Recuperación en 6.ª		segundos			
		0-100 Km/h.	0-140 km/h.	0-160 Km/h.	60-120 (en 6.ª)
Kawasaki GPZ 600 R		4,3	8,3	11,9	9,5
Honda VF 500 Fil		4,9	9,2	13,5	10,5
Yamaha XS 600		4,4	8,1	12,2	10,1
Yamaha RD 350		5,0	9,3	12,9	13,5
Suzuki GSX 550 ES		5,0	10,2	15,6	11,3

Precio		Ptas.				
		600	700	800	900	1000
Kawasaki GPZ 600 R						934.592
Honda VF 500 Fil						964.000
Yamaha XS 600						859.500
Yamaha RD 350						599.000
Suzuki GSX 550 ES						900.547

BANCO de POTENCIA MOTOCICLISMO



	Kawasaki GPZ 600 R	Yamaha XJ 600	Suzuki GSX 550 ES	Yamaha RD 350
Potencia máxima (CV)	58,8	54,9	52,3	40,5
Régimen de potencia máxima (r.p.m.)	10.900	9.950	9.440	9.500
Par máximo (Kgm.)	4,18	4,32	4,38	3,26
Régimen de par máximo (r.p.m.)	9.030	7.830	7.900	7.700
Relaciones peso-potencia (kg/CV)	3,69	3,84	4,11	4,37



Las cinco motos del peso medio entraron en el Banco de Potencia perfectamente rodadas. Sin embargo, la Honda, como ya se ha mencionado en el texto, presentaba problemas debidos a una carburación exageradamente grasa; la VF registraba en estos condicionantes una potencia máxima de 46 CV, que no se deben tener en cuenta comparándola con el resto de las motos de la prueba. La forma de su curva es muy similar a la de la Kawasaki —línea continua— sin inflexiones en la de potencia y, por consiguiente, con una curva de par muy plana (mucho elasticidad).

La Suzuki presenta un destacado punto de inflexión en torno a las 5.500 r.p.m., que en la práctica se manifiesta como la entrada de caballos en masa superando dicho régimen. El valor máximo de par motor se destaca de las demás gracias a que presenta el pico de potencia a menos revoluciones. Observando su curva de par vemos dos zonas de utilización claramente diferenciadas y separadas por el vacío de medios a 5.500 r.p.m.

La XJ 600 muestra un comportamiento intermedio entre la Kawasaki y la Suzuki, mientras que su hermana de «dos tiempos» parece quedarse más descolgada del resto de las tetra-cilíndricas. Aunque parezca encontrarse en desventaja frente a las demás, con su reducido peso de 177 kg. puede codearse con sus compañeras teniendo en cuenta los kilos que empuja cada caballo (relación peso-potencia).

Cinco ejercicios de estilo



AUNQUE a primera vista las «pesos medios» japoneses del mercado español constituyen, a excepción de la Yamaha RD, un ejemplo de «la misma moto según cuatro fábricas diferentes», un examen más detallado nos muestra una disparidad de enfoques técnicos muy aleccionadora.

Tanto a nivel de motores, como de chasis, geometría, aerodinámica, etc., hay un sustrato común que existe en la adopción de soluciones modernas de las que ninguna moto competitiva de los 80 puede prescindir en su totalidad, como son las suspensiones traseras de geometría progresiva, los carenados anclados al chasis, la refrigeración líquida, las ruedas de dieciséis pulgadas, cuatro válvulas por cilindro, etc.

Mientras que hace un par de años tan sólo una de estas soluciones era suficiente para determinar la técnica de una moto, hoy en día lo es la falta de alguna de ellas. Por otro lado, ahora nos fijamos en lo que antes eran sólo detalles, pero que

hoy cobran mayor importancia.

...Y siempre, como «outsider», la Yamaha RD 350 nos sirve de referencia sobre otro modo de construir una moto deportiva de prestaciones medias: el «dos tiempos». Bajo peso, sencillez mecánica (pese a las sofisticaciones introducidas), precio económico... logradas gracias a un enfoque técnico muy diferente, en cuanto al motor, al del resto de las motos de nuestro comparativo.

¿Por qué no introducir otras motos de prestaciones y precio similar? Las nuevas Guzzi Lario, Cagiva Ala Azzurra, BMW St 80 podrían ser rivales de las japonesas en otros apartados de la prueba comparativa, pero no en este. Desde un punto de vista técnico, son muestra de una industria que intenta no perder comba en la evolución vertiginosa de la moto de calle con distintos enfoques.

La Cagiva Ala Azzurra ha modificado su aspecto exterior siguiendo las modas implantadas de oriente. Su corazón permanece impertérrito con un

motor que todavía es competitivo en el concierto internacional, pero con un chasis que demanda a gritos nuevos conceptos en geometría y suspensiones. Y es que los tiempos en que las japonesas eran inestables y faltas de agilidad han pasado hace años.

El caso de la Guzzi es diferente. Una nueva culata de cuatro válvulas por cilindro ha traído un soplo de aire fresco al apartado motriz. En el chasis también han intentado seguir el ritmo de la evolución con una rueda de dieciséis pulgadas que recuerda los primeros diseños en este campo: excesiva sensibilidad y shimmys de dirección a cambio de una gran agilidad a baja velocidad. Nuestras protagonistas les llevan algunos años de ventaja y a ninguna fábrica japonesa se le hubiese ocurrido montar un carenado con faro e instrumentos anclado a la horquilla de una moto con rueda de dieciséis.

Por último, BMW no se ha decidido a plantar cara a las japonesas en las cilindradas, y su

ST cumple plenamente los esquemas técnicos que ya estaban vigentes hace quince años.

Pero toda evolución tiene su precio, y al admirar estas joyas japonesas de finales de los ochenta uno se da cuenta de que los tiempos en que uno podía reparar su moto un domingo por la tarde en el jardín o la acera de la calle se van alejando. Afortunadamente cada vez nos necesitan menos en su mantenimiento: encendido electrónico, carburadores de depresión, cadenas autolubricadas, etc. En cuanto a mejorarla con «inventos» de la casa. ¿Qué se le puede hacer a una Kawasaki 600 ó a una Honda VF? No sabemos qué nos deparará el futuro, si una escalada vertiginosa, tan lejos de nuestra imaginación como lo estaban estas motos hace apenas cuatro años, o una vuelta a valores como sencillez, bajo precio, etc. Dentro de un par de años lo veremos. De momento, con vosotros, los pesos medios japoneses del mercado español...

C.A.

Ficha técnica

Marca	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha	
Modelo	VF 500 F2	GPZ 600 R	GSX 550 ES	XJ 600	RD 350 LC
Motor/tipo	4T	4T	4T	4T	2T
Estructura	4 cil. en V	4 cil. línea	4 cil. línea	4 cil. línea	2 cil. twin
Válvulas	16	16	16	8	4
Refrigeración	Agua	Agua	Aire	Aire	Agua
Cilindrada	498 c.c.	592 c.c.	572 c.c.	598 cc.	347 cc.
Diámetro x carrera	60 x 44	60 x 52,4	60 x 50,6	58,5 x 55,7	64 x 54
Rel. Comp.	11:1	11:1	9,8:1	10:1	12:1
Carburadores	4 Keihin 30 depresión	4 Keihin 32 depresión	2 Mikuni 30 depr. doble cuerpo	4 Mikuni 32 depresión	2 Mikuni 26 campana
Arranque	Eléctrico	Eléctrico	Eléctrico	Eléctrico	Palanca
Mando embrague	Hidráulico	Cable	Cable	Cable	Cable
Relaciones de cambio	Seis	Seis	Seis	Seis	Seis
Encendido	Electrónico	Electrónico	Electrónico	Electrónico	Electrónico
Bastidor	Doble cuna acero	Doble cuna acero	Doble cuna acero	Doble cuna acero	Doble cuna acero
Tipo	Desmontable	Desmontable	Desmontable	Cerrada	Cerrada
Tubos	Rectangulares	Rectangulares	Rectan. y circ.	Redondos	Redondos
Basculante	Duraluminio	Duraluminio	Duraluminio	Acero	Acero
Susp. delan.	Oleoneumática anthund. TRAC	Oleoneumática AVDS + AH Hid.	Hidráulica regulable amort.	Hidráulica	Hidráulica Amort. prog.
Susp. trasera	Prolink, reglaje de pres. aire	Unitrack reglaje muelle	Full Floater reglaje muelle	Monocross reglaje muelle	Monocross reglaje muelle
Freno del.	Doble disco 276 mm., doble pistón, pinza flotante	2 discos 270, simple pistón, pinza flotante	2 discos 260, doble pistón	2 discos 267, simple pistón, pinza flotante	2 discos 267, simple pistón, pinza flotante
Freno tras.	Simple disco 276 mm., doble pistón, pinza flotante	1 disco 250, simple pistón, pinza flotante	1 disco 260, doble pistón	1 disco 267, simple pistón, pinza flotante	1 disco 267, simple pistón, pinza flotante
Rueda del.	2,50 x 16 Dunlop 100/90	2,50 x 16 Dunlop 100/90	2,15 x 16 Dunlop 100/90	2,15 x 18 Yokohama/Pirelli 90/90	2,15 x 18 Yokohama/Pirelli 90/90
Rueda tras.	2,75 x 18 Dunlop 110/90	3,0 x 16 Dunlop 130/90	2,15 x 18 Dunlop 110/90	2,5 x 18 Yokohama/Pirelli 110/90	2,5 x 18 Yokohama/Pirelli 110/90
Dist. ejes	1.420 mm.	1.430 mm.	1.425 mm.	1.430 mm.	1.385 mm.
Peso vacío	192 Kg.	201 Kg.	199 Kg.	194 Kg.	160 Kg.
Peso total	206 Kg.	217 Kg.	215 Kg.	211 kg.	177 Kg.
Cap. depósito	16 l.	18 l.	18 l.	19 l.	20 l.
Instrumentación:					
Pres. aceite (nivel)	Si	No	Si	Si	Si
Nivel gasolina	No	Si	Si	Si	No
Temp. motor	Si	Si	No	No	Si
Marcha engranada	No	No	Si	No	No
Punto muerto	Si	Si	Si	Si	Si
Caballote extendido	No	No	Si	No	Si
Voltímetro	No	Si	No	No	No