

HONDA VFR 750 F '90

# LIBERTAD SOBRE RUEDAS

M A T C H

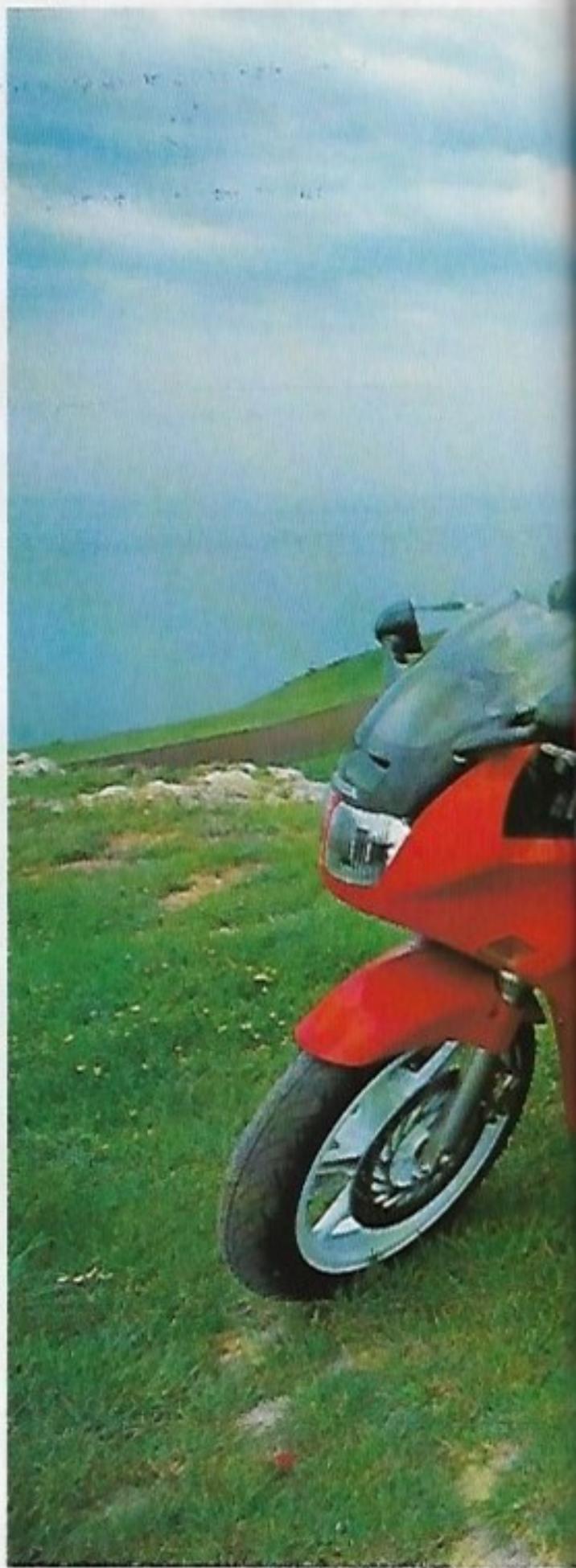
Campos abiertos sobre el mar,  
agilidad en el caos urbano,  
emociones sin límite en terreno  
revirado, carretera y manta...  
Nada como una equilibrada y  
polivalente «siete y medio»  
para aprovechar todas las  
posibilidades de las dos ruedas.

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clásicas

[Info@motosclasicas80.com](mailto:Info@motosclasicas80.com)

SUZUKI GSX 750 F



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clasicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



**Dos maneras bien distintas de conseguir el mismo objetivo: hacerlo todo bien, muy bien.**



**B**uscando la perfección en la moto de carretera, los fabricantes han probado distintas cilindradas hasta caer en las «siete y medio»; y buceado entre distintas tendencias hasta optar por las «F». En ellas encontramos el equilibrio estable para una utilización polivalente. Honda y Suzuki tienen sus propias ideas de cómo conseguirlo. Entre ellas hay también un gran equilibrio.

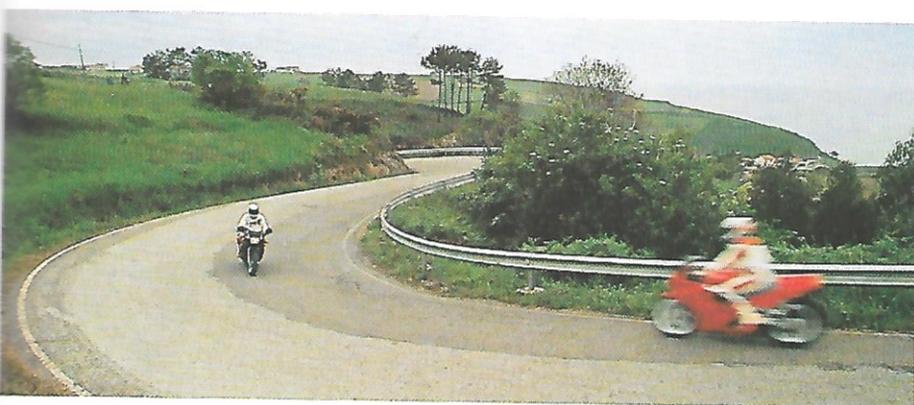
Pero no por una extrema igualdad (como suele ocurrir), sino porque, cada una a su estilo, ambas alcanzan una excelente relación precio-calidad. Sobre este concepto se ha de basar toda comparación entre estas 750 «F».

Pero, ¿qué es una «F»? Hasta hace poco esta sigla, originalmente símbolo de «fairing» (carenado), escondía modelos de segunda fila, algo obsoletos para seguir siendo deportivas punteras, pero capaces de satisfacer a motociclistas menos exigentes. «Cualquier moto sirve para hacer un poco de todo» es la filosofía que se escondía tras motos como la FZ 750 o la GPX 750.





**El mundo real, con ciudades, montañas, curvas, largos viajes, rectas, baches... es el campo de acción de estos polivalentes «siete y medio». Y ahí es donde nos movemos casi todos.**



En realidad la polivalencia puede ser mucho más exigente que la especialización. «Apretar poco» es la casi inevitable secuela de querer «abarcarse mucho». Es francamente difícil conseguir una moto tan eficaz en conducción deportiva como las «R», tan cómoda y relajante en turismo como la «Touring», tan juguetona y descansada en ciudad como una pequeña 125...

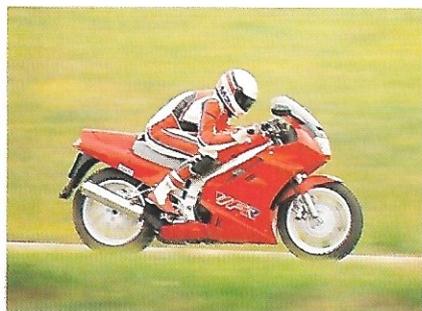
Esta es la meta de nuestras prota-

gonistas, pero no pueden ser más distintas. Suzuki ha partido de una «R» para construir su «F», pero las modificaciones han sido suficientes para evitar cualquier reminiscencia desagradable. De las popularísimas GSX-R, de las que hereda la base del motor, sólo queda la excitante subida de vueltas hasta las 12.500 r.p.m. Por lo demás es una verdadera turbina; suave pero siempre respaldada por una buena respuesta al acelera-

tor y un par impensable en un «cuatro en línea» de altas vueltas. A muy bajo régimen, hasta 5.000 r.p.m., se encuentra tranquilo en ciudad, con suficiente empuje para salir de un imprevisto. El bache de carburación existente en torno a las 6.000 r.p.m. no es problema al ser una zona a la que casi nunca se recurre. En carretera abierta se puede ir en sexta a 7.000 r.p.m., un cómodo crucero de 130 km/h. reales. A partir de ahí, hasta su velocidad máxima, el motor gira alegre sin sentirse nunca forzado.

Las GSX-R, en sus últimas versiones, han destacado siempre por la precisión y estabilidad de su chasis, pero Suzuki sabe que una «F» necesita, ante todo, facilidad y nobleza de conducción. Por ello se ha partido de cero para diseñar la gama «F», que tiene también una 600 (casi idéntica a la 750) en catálogo. La nueva concepción tiene una vertiente geométrica, responsable de las sensaciones de conducción, y otra económica. Adiós aluminios, suspensiones sofisticadas, etc. La carrocería cubre totalmente el chasis de tubo de acero evitando gas-

**Honda ha optado por la sofisticación, poniendo lo mejor de su técnica V-4 en la última edición de la VFR-F.**



tos innecesarios en acabados deslumbrantes.

Como el motor, la parte ciclo de la GSX-F es como un buen árbitro de fútbol: pasa inadvertida. No necesita ningún esfuerzo ni mentalización especial. Resulta ágil sin llegar al nerviosismo, estable sin necesitar apenas esfuerzo para cambiar de traza. Las suspensiones son lo suficientemente firmes para asegurar estabilidad en toda circunstancia y también suaves ante baches o rizados. Suave tacto al inicio de la frenada, para evitar sustos a los inexpertos, y potencia para detenerse en casos límite. En todo ello se puede acoplar la moto a los gustos personales. La horquilla es regulable en hidráulico, siendo la posición intermedia la más satisfactoria; la suspensión trasera dispone de opciones para la precarga de muelle y el rebote de hidráulico (cuarta y segunda posición respectivamente). La maneta de freno puede acercarse hasta el punto óptimo para cada mano.

En conducción suave la GSX-F es una delicia por su fácil y neutro comportamiento, pero cuando el ritmo





**Suzuki ha civilizado genialmente el propulsor de sus «R» para montarlo en una moto sencilla pero muy eficaz. Los acabados comparten esa idea: hay que ajustar el precio final, y lo han conseguido.**



F. Su carrocería, esbelta y compacta, no cubre lo suficiente al piloto. Las piernas quedan un poco desiguales pero, sobre todo, son la cabeza y los hombros los que no soportan la presión del aire por encima de los 180 km/h. de marcador. La cúpula es baja y estrecha, de forma que es imprescindible acoplarse como una lapa sobre el depósito a esas velocidades. El pasajero recibe una fortísima turbulencia en crucero rápido de autopista, pero el resto de las situaciones son mucho más agradables para él: asiento ancho y cómodo, asa en que sujetarse y estriberas razonablemente situadas.

El de la Honda tiene una situación similar, aunque está mejor protegido del viento. La moto se entrega con una cubierta para el asiento posterior que simula un colín monoplaça, y las aspas son plegables (hace falta un tornillo para cada una). A diferencia de las VFR 86-88, el chasis no se desequilibra al subir un pasajero, y la moto sigue siendo noble de conducir. En realidad es más fácil que marchando solo. La nueva geometría de la VFR-F asegura tanto la estabilidad en

llega hasta donde el motor permite quedan en evidencia algunas lagunas. Sea por desgaste de neumático trasero, por problemas de amortiguador (de escasa calidad) o de rigidez de chasis, pueden aparecer cabeceos a alta velocidad, mientras la VFR, mucho mejor dotada en todos esos aspectos, es firme como una roca.

Lo mismo ocurre al atacar fuerte curvas. Las llantas estrechas de la Suzuki no admiten más goma que la

que llevan. Además, el Metzeler original trasero (ME 55 A Metronic), de compuesto duro para asegurar un buen kilometraje, no es amigo de abrir gas fuerte saliendo en marchas cortas de curvas cerradas, ni tampoco de agua o rayas blancas. El delantero (Metzeler Laser) es otra cosa y evita sustos frontales, que serían mucho más peligrosos.

A alta velocidad aparece también otro de los puntos flacos de la GSX-

## HONDA / SUZUKI



## VFR 750 F

## MOTOR

Cuatro cilindros en V a 90 grados. Refrigeración por agua. Escape 4-1. Arranque eléctrico. Distribución: doble árbol de levas en cada fila de cilindros accionados por cascadas de engranajes. Cuatro válvulas por cilindro. Engrase: cárter húmedo. Cilindrada: 748 c.c. Diámetro x carrera: 70x48,6 mm. Compresión: 11:1. Potencia máxima: 100 CV. a 10.000 r.p.m. Línea roja: 11.500 r.p.m. Alimentación: 4 Keihin 36 mm. a depresión. Transmisión: primaria por engranajes, secundaria por cadena. Embrague: multidisco en aceite.

## CHASIS

Doble viga en aluminio con cuna intermedia a la que se atornilla el motor. Subchasis posterior en acero, desmontable. Lanzamiento: 26 grados. Avance: 99,6 mm. Suspensión delantera: horquilla de cartucho sin regulación, de 41 mm. de diámetro y 140 mm. de recorrido. Suspensión trasera: Prolink monoamortiguador con 130 mm. de recorrido y regulación en precarga de muelle. Freno delantero: doble disco de 296 mm. de recorrido con pinzas flotantes de doble pistón. Freno trasero: disco de 256 mm. con pinza flotante de doble pistón. Rueda delantera: 120/70-17 en llanta de 3,50x17. Rueda trasera: 170/60-17 en llanta de 3,50x17.

## DIMENSIONES

Distancia entre ejes: 1.460 mm. Altura de asiento: 800 mm. Peso en seco: 216 kg. Capacidad depósito: 19 litros, 3 de reserva. Instrumentación: velocímetro, cuentavueltas, cuentakilómetros parcial y total, reloj horario y nivel de gasolina. Indicadores de intermitencia, luz larga, punto muerto y presión de aceite. Colores: rojo, azul o blanco. Precio: 1.399.000 pts.



## GSX 750 F

## MOTOR

Cuatro cilindros en línea. Refrigeración por aire-aceite. Escape 4-2. Arranque eléctrico. Distribución: doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Engrase: cárter húmedo. Cilindrada: 748 c.c. Diámetro x carrera: 73x44,7 mm. Compresión: 10,8:1. Potencia máxima: 97,4 CV. a 10.500 r.p.m. Línea roja: 12.500 r.p.m. Alimentación: 4 Mikuni 36 mm. a depresión. Transmisión: primaria por engranajes, secundaria por cadena. Embrague: multidisco en aceite.

## CHASIS

Doble viga en acero con doble cu-



## LA MOTO

	HONDA VFR 750 F	SUZUKI GSX 750 F
<b>ACELERACION</b>		
400 m.	11,4 seg.	11,3 seg.
1.000 m.	21,7 seg.	21,8 seg.
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Solo tumbado	237 km/h.	228 km/h.
Solo sentado	229 km/h.	224 km/h.
Dos personas	207 km/h.	210 km/h.
<b>CONSUMO MEDIO</b>	8,1 l/100 km.	8,1 l/100 km.



na a la que se atornilla el motor. Lanzamiento: 25 grados. Avance: 101 mm. Suspensión delantera: horquilla con regulación, de hidráulico. 41 mm. de diámetro y 125 mm. de recorrido. Suspensión trasera: Full Floater monoamortiguador con 135 mm. de recorrido y regulación en precarga de muelle y extensión de hidráulico. Freno delantero: doble disco de 290 mm. de recorrido con pinzas de cuatro pistones. Freno trasero: disco de 250 mm. con pinza de doble pistón. Rueda delantera: 110/80-17 en llanta de 3,00x17. Rueda trasera: 150/70-17 en llanta de 3,50x17.

## DIMENSIONES

Distancia entre ejes: 1.470 mm. Altura de asiento: 790 mm. Peso en seco: 209 kg. Capacidad depósito: 20 litros, 3 de reserva. Instrumentación: velocímetro, cuentavueltas, cuentakilómetros parcial y total, y nivel de gasolina. Indicadores de intermitencia, luz larga, punto muerto y presión de aceite. Precio: 1.152.000 pts.

## CAMINOS

Bien distintos los seguidos por Honda y Suzuki para llegar al mismo objetivo: una «siete y medio» polivalente y efectiva. No coinciden en nada; ni arquitectura de motor, ni tipo de chasis, ni geometría de dirección, ni medidas de neumáticos, ni estilo de carrocería. ¿Quién dijo que las japonesas son todas iguales?

## COMPETICION

Una palabra de la que ninguna quiere oír. Para las carreras de Superbikes están sus compañeras «R», RC-30 en Honda y GSXR-R en Suzuki. Otra cosa puede ocurrir en las «carreras» de fin de semana por montaña. Ese es un terreno que les resulta mucho más propicio y en el que pueden dar más de un susto a motos agresivas y espectaculares, pero fuera de lugar en algunas de nuestras carreteras.

## PROPORCION

Es la que intentan mantener entre calidad y precio. La Honda es mejor moto desde prácticamente cualquier punto de vista, pero, ¿es la diferencia suficiente para compensar el mayor precio? El éxito comercial de la Suzuki, nacida un año antes, la avala.

## PUBLICOS

Un mercado en expansión como el español engloba dos grupos de consumidores. Los recién llegados pueden no necesitar ni saber apreciar las superiores posibilidades de la VFR, algo imprescindible para los más expertos y exigentes veteranos, aunque a lo bueno se acostumbra pronto cualquiera.

## REFERENCIAS

Cualquiera de las dos se encuentra un escalón por encima, en facilidad de conducción y efectividad, de las referencias tradicionales en su clase. Ambas son capaces de satisfacer plenamente a casi la totalidad de sus posibles compradores.



toda circunstancia que resulta un poco dura en los cambios de dirección. La rueda delantera transmite siempre la sensación de estar soldada al asfalto, y ni los más traicioneros baches o baches del MOPU son capaces de perturbar la dirección de la Honda. Si a esto le sumamos una generosísima sección de neumáticos (radiales) y unas eficaces suspensiones encontramos con la sensación de que es «imposible» caerse de esta VFR.

La concepción de la parte ciclo de la Honda incorpora todos los avances nacidos en las últimas supersport en materia de chasis, ruedas y suspensiones, aunque aplicados buscando objetivos mucho más polivalentes. El

bastidor en doble viga de aluminio que abraza el motor es tremendamente rígido, lo mismo que el pesado basculante monobrazo. La ventaja está en la facilidad de cambio de rueda, para lo cual el silenciador bascula sin necesidad de desmontarlo.

Una geometría como ésta, con el peso muy desplazado hacia adelante necesita unas buenas suspensiones. Delante se usa un sistema de cartucho interior y detrás hay un amortiguador de calidad muy superior a lo normal en motos de gran serie. El reglaje original es adecuado para cualquier circunstancia.

El reparto de pesos está ayudado por la posición de conducción, muy cercana al tren delantero. Con esto, y

**Las especificaciones técnicas no pueden ser más distintas. Chasis de aluminio con grandes neumáticos para la Honda, de motor V-4. Acero con neumáticos diagonales para el «cuatro en línea» de Suzuki.**

## TECNICA

Los peculiares comportamientos de cada una de nuestras protagonistas nacen en su diseño básico, aunque ambas parten de sus hiperdeportivas en el apartado motor. Pero mientras Suzuki sigue fiel al tetracilíndrico transversal de las GSX-R refrigerado por aire y aceite, siempre ansioso de girar a alto régimen, Honda opta por el V-4 de amplio par de la RC-30.

Suzuki ha aumentado la carrera de su motor GSX-R para el '90, en un intento de aumentar el empuje en medio régimen y eliminar vacíos de respuesta, pero el motor «F» sigue siendo el hipercuadrado de años anteriores. A pesar de eso,

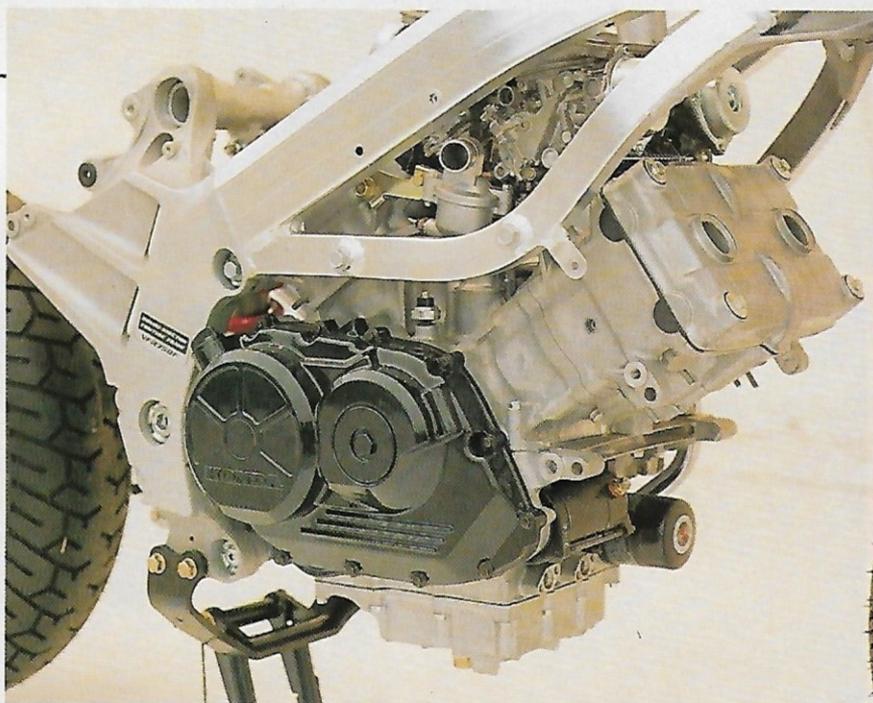
y de mantener el diámetro de carburadores (36 mm.) y de válvulas, la curva de potencia es mucho más agradable gracias a nuevos árboles de levas, encendido y escape, con sistema de resonancia «SPES». La refrigeración por aire y aceite es más ligera y económica que la ya inevitable por agua, pero la estabilidad de temperatura del motor no está tan conseguida, acusando mucho más las condiciones ambientales en la carburación que la Honda.

En su último modelo, Honda apuesta arriesgadamente por una autolimitación de potencia a 100 CV., como existe en algunos países (Alemania,

el bajo asiento, se tiene la impresión de llevar una moto de menor cilindrada, a pesar de tener básicamente las mismas dimensiones que la Suzuki, en la que te encuentras más alto y atrasado. En ambos casos el piloto reparte su apoyo entre semimanillares, asiento y estriberas en una postura muy racional y apta para todo, desde ciudad a circuito.

En la urbe, los antiguos modelos de VFR «cantaban» demasiado por la rumorosidad de su cascada de engranajes, pero un nuevo perfilado de sus dientes ha acallado su sonido, haciéndolo pasar (gracias también al escape) casi inadvertido. A muy bajo régimen, el motor V-4 es suave y se agradece la superior inercia del cigüeñal, que le da una regularidad de ciclo envidiable. Al abrir gas, desde casi tan abajo como se te ocurra, el empuje será increíble en una «siete y medio»: a 3.000 r.p.m. el par motor es de 7 mkg., cifra que la Suzuki no alcanza hasta las 6.500. Entre esos 7 mkg. y un máximo de 8,75 mkg. a sólo 7.000 r.p.m. el par es siempre excelente hasta las 10.500 r.p.m., «muriéndose» el motor inmediatamente después.

No hay, por tanto, que estirar las marchas, sino cambiar pronto para dejarse impulsar desde medio régimen, hasta que llegue la siguiente curva... Este andar engañoso de la VFR hace trabajar a veces los frenos al límite. ¡Llegas más deprisa de lo



**El siempre compacto motor V-4 recibe ahora las culatas de la RC-30, lo que permite adelantarlo en el chasis de aluminio.**

que te esperas! Las pinzas de doble pistón son menos sofisticadas que las de la Suzuki (cuatro pistones) pero son igualmente efectivas.

En carretera rápida los largos desarrollos de la VFR impulsan velozmente la moto, pero es necesario acoplarse bien en el carenado para conseguir una buena velocidad máxima. La cúpula es bajita, pero tiene una toma de aire que rellena la turbulencia que suele aparecer inmedia-

tamente detrás de la misma. Es suficiente a ritmo rápido, hasta 200 km/h. de marcador, pero no por encima. El resto del cuerpo, hombros y piernas, están bien a cubierto tras el carenado.

La agresividad de sus formas, y la elegancia de su decoración monocromática, son perfectos representantes de la personalidad de la VFR-F. El precioso chasis de aluminio queda a la vista como símbolo del lujo de aca-

Francia, etc.). El escape, con una tremenda cámara de tranquilización de gases a la salida de los colectores, es el responsable directo de esta limitación de potencia.

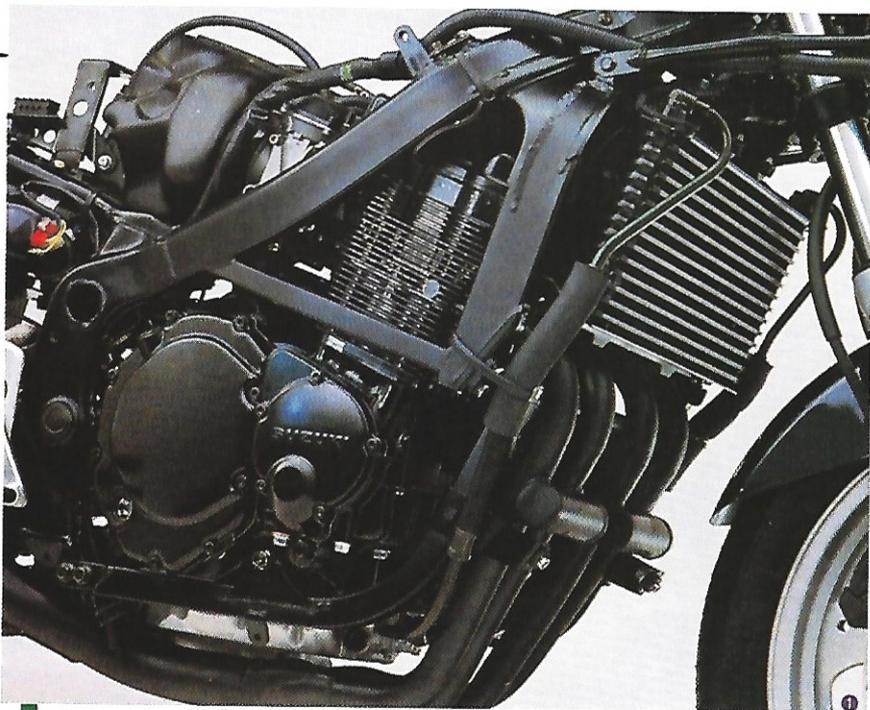
Por lo demás, el V-4 refrigerado por agua sigue siendo complejo de fabricar y trabajar en él (aunque gracias a la ausencia de balancines el intervalo de reglaje ha subido hasta 36.000 km.), estrecho y muy compacto.

Esa compacidad, mejorada por las culatas RC-30, ha permitido adelantar el motor y adoptar una nueva geometría de dirección que, junto al reducido momento de inercia del conjunto, forman la

base del comportamiento «monolítico» de la VFR-F. Las suspensiones son de calidad, y por tanto se permiten el lujo de no ser apenas regulables. Las ruedas han adoptado las mismas medidas que en las hiperdeportivas modernas: 120/70-17 delante y 170/60-17 detrás.

Por el contrario, la Suzuki GSX-F ha optado por un sencillo chasis de acero frente al doble viga de aluminio de la Honda, y medidas de ruedas mucho más conservadoras. Es por ello más fácil de llevar a ritmo suave que la Honda, pero sus posibilidades deportivas se ven en desventaja por ello.

**LUIS CARLOS ALCOBA**



**Suzuki «resucita» los compensadores entre escapes con el SPES, unas cámaras de resonancia responsables de los buenos «medios» del motor.**

bados y calidad de componentes. Son muchos los buenos detalles: soportes en aluminio de estriberas, carenado de caballete lateral, doble faro... El tablero de instrumentos incorpora reloj horario y nivel de gasolina, además de todo lo imprescindible. La posición del grifo de gasolina, en el lateral izquierdo del carenado (muy a la vista), es una agradable y práctica sorpresa.

En contraste, la GSX-F tiene que re-

cortar claramente acabados y calidad de materiales para poder ofrecer un precio excelente. A pesar de no echar nada claramente de menos, la impresión general es indudablemente más barata que en la Honda.

Este es el quid de la cuestión; 247.000 ptas. de diferencia entre el precio del importador oficial de la Suzuki por debajo del de la Honda. Un 21 por ciento adicional a pagar por el posible cliente de una GSX-F si

quiere llegar hasta una VFR-F. ¿Es lo suficientemente mejor que su rival para compensar la diferencia?

Las dos son excelentes motos para todo uso, el que damos a la hora de la verdad a nuestros vehículos. Ni el más «quemado» se restringe sólo a carreteras de buen piso sin ir jamás de viaje ni moverse por la ciudad. Ni el más tranquilo no gusta, alguna vez, de tomar unas curvas a buen ritmo. El mundo real está mucho más cerca de estas «F» que de cualquier otra cosa, son sin duda la mejor elección para un amplio porcentaje de motoristas pero, ¿cuál escoger?

Honda y Suzuki han optado por dos ideas distintas. En Suzuki son conscientes de que la inmensa mayoría no necesita las sofisticaciones ni las prestaciones que consiguen anchos neumáticos o depuradas suspensiones. También han optado por evitar lujos para poder aquilatar el precio hasta el escalón de las 600, pero hay quien quiere lo mejor de lo mejor. Pensando en ellos ha trabajado Honda, poniendo en su VFR todo su cariño y su tecnología. La VFR 750 F es el resultado de más de cinco años de evolución de un concepto, y la perfección, esa palabra siempre relativa en nuestro mundo, está ya muy, muy cerca en ella.