es una publicación de EDIMOT editor

MOTOCICLISMO

EXTRA AGOSTO

Comparativa

Alta fidelidad

Las tres japonesas de 750 c.c. de nuestra prueba son capaces de ofrecer la mejor «música» del momento, con prestaciones al nivel de motos de mayor cilindrada y rodando a ritmo trepidante en carretera. Como con una buena columna de alta fidelidad, en nuestra prueba hemos podido sentir los mejo-

LAS tres motos de nuestra prueba son de momento el principio y el final de la clase de 750 en nuestro país; son tres incisivas super-sport y por esto el primer tema de conversación, ineludible en motos de estas características, suele ser siempre el mismo: prestaciones del motor. El banco de rodillos, juez frío e inflexible, y la prueba de aceleración sobre 400 metros, permiten empezar a sacar conclusiones, pero con diferencias muy sutiles.

Si sólo contasen estos datos numéricos habría que recurrir siempre a tinta de dos colores para distinguir bien las curvas de pontencia a la rueda de nuestra Suzuki GSX y Honda CBX, porque se copian casia la perfección, aunque siempre va por encima la Suzuki, que además no tiene el bache de la CBX a 5.000 r.p.m., y habría que recurrir a la foto-finish para dar un ganador en los 400, porque los 12"24 de la CBX son prácticamente igualados por los 12"28 de la GSX.

¿Y la VF? Para nosotros era la favorita de la prueba; el año pasado impresionó por su brillante motor y fue capaz de batir en una triple comparativa a dos super-sport italianas de mayor cilindrada: la Guzzi Le Mans III y la Laverda 1000 RGS.

Pero si en aquella ocasión su victoria no fue fácil (no olvidemos que en algunos apartados las italianas le plantaban cara fieramente, y así la Guzzi era mejor en su tranquilizador aplomo en curvas ultra rápidas, y la RGS en su magnífico confort de marcha a alta velocidad) ahora las cosas no lo van a ser precisamente más.

El año pasado la VF, en su categoría, no tenía rival directo; ahora se enfrenta a la GSX 750 ES de Suzuki, un importante y conocido rival en todos los mercados para la Honda, y frente a lo que puede ser igual de temible, la CBX, un enemigo en casa que puede conocer mejor que nadie sus puntos débiles. La Honda CBX 750 F, en buena lógica, al menos occidental, no debía ser una moto «anti-VF», pero en Honda han trabajado tan bien sobre las veteranas CBF que, a pesar de su «antiguo» chasis doble cuna, de tubo redondo, y su sencillo motor tetracilíndrico en línea refrigerado por aire, casi lo han conseguido. Pero con la CBX han logrado al mismo tiempo hacer dudar seriamente a los que no muy convencidos de los refinamientos mecánicos de las VF, volvían la vista hacia motos menos innovadoras.

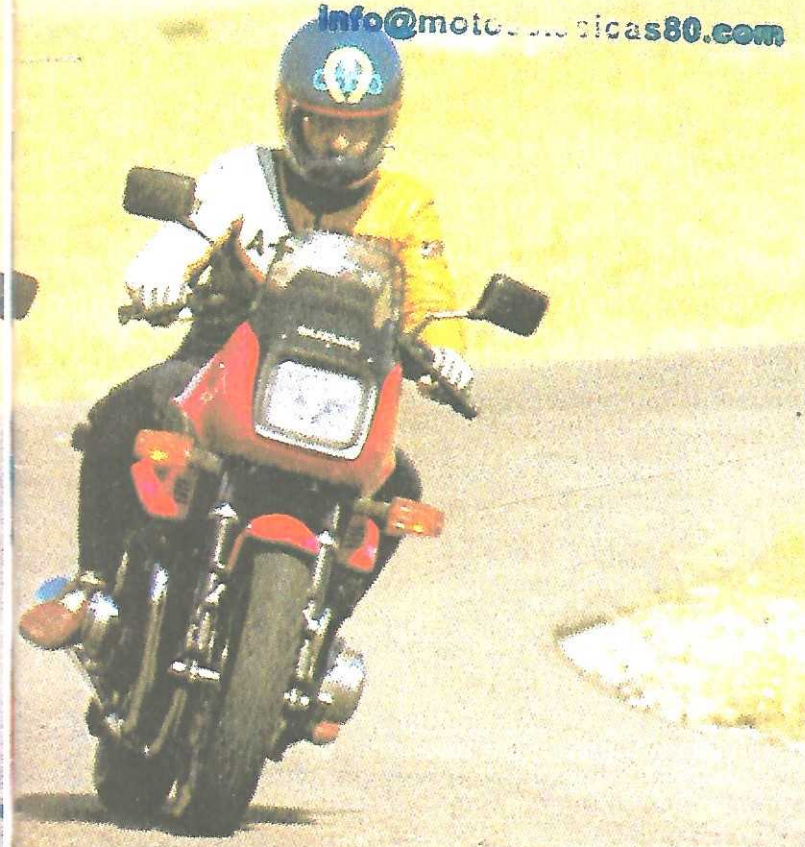
Posiblemente, si la transición de los motores en línea a los motores en V con refrigeración líquida de Honda creó ciertos traumas en un público aferrado a soluciones más convencionales, la llegada de la CBX puede ayudar a Honda en esta transición, pero surje una pregunta: ¿Continuará la evolución en paralelo de los dos modelos, o los motores en V son la verdadera apuesta de futuro? De momento la buena acogida que está recibiendo la CBX plantea un jeroglífico indescifrable. Además, si los ingenieros de Honda tenían ases guardados en la manga, todavía a estas alturas, para convertir a las CBF en estas CBX, rápidas, sencillas, estables y con atractivos indudables de venta, como es su reglaje hidráulico en válvulas. ¿Qué no tendrán reservado para la nueva generación de motores en V, sobre todo cuando todavía no han sido aprovechadas al máximo las posibilidades que ofrecen en cuanto a rendimiento? El tiempo lo dirá.

De momento, la VF de nuestra prueba con su chasis de sección rectangular, basculante de aluminio y motor en V, estrella indiscutible en 1983 junto a la BMW K, es tratada de igual a igual por las dos nuevas 750 que han llegado a nuestro mercado. Suzuki no ofrece la última versión de su 750, la GSX 750 EF, pero la diferencia más destacada de ésta sobre la ES, la adopción de un carenado integral, no es suficiente motivo para considerar a las 750 ES que han llegado con el verano como un modelo ya superado. Al contrario; la elección de este modelo por Puch-Suzuki posiblemente ha permitido a la recién llegada entrar con el factor precio a su favor. Porque frente a dos 750 que superan el millón (las Honda VF y CBX cuestan exactamente igual, 1.060.000, para hacer más difícil la elección) la Suzuki GSX se mantiene discretamente por debajo de tan desesperante cifra con 945.000 ptas.

La GSX de nuestra prueba viajaba a Madrid con Claudio Boet, que la traía del Puerto de Santa María, donde había sido la presentación de las nuevas Suzuki. Llegaba a mis manos con 860 km., con las primeras anotaciones sobre consumo guardadas en su colín, y con miles de difuntos mosquitos en

res altos con el agudo zumbido de la CBX a 10.500 r.p.m. rompiendo el aire con la nariz de su carenado a 214 km/h., la mejor respuesta en medios con la científica y precisa VF, y el mejor empuje en baja con el motor GSX, tenaz, constante y capaz de sorprender arriba como la CBX.

www.motosclasicas80.com
info@motosclasicas80.com



Honda CBX 750 F.

Suzuki GSX 750 ES.

Honda VF 750 F.

su pequeño carenado que evidenciaban, junto con las cifras de consumo, 9,17 y 9,11 litros, que Claudio no se había aburrido precisamente en este viaje, manteniendo un crucero rápido entre Mérida y Madrid, y con puntas de 180 km/h.

La CBX también era traída a Madrid por Claudio Boet, que la recogía con escasos 150 km. en Montesa-Honda, en Barcelona.

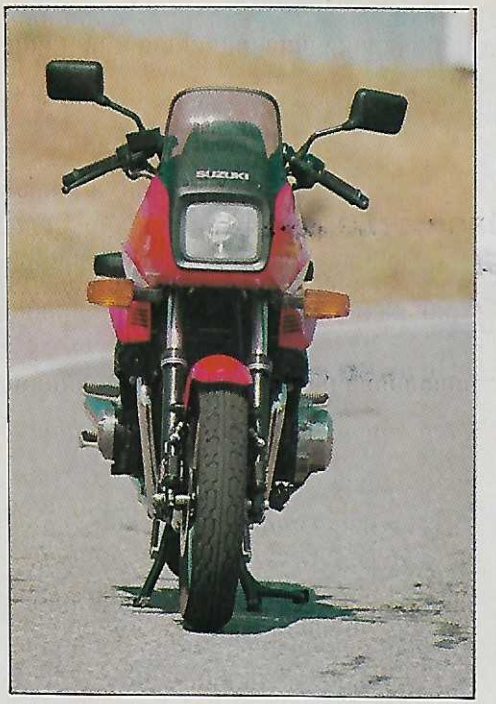
Finalmente la VF era recogida días más tarde por mí en Barcelona, donde me entregaban una moto completamente nueva, con 175 km. en el marcador, llegando al garaje de *Motociclismo* con los aproximadamente 800 km. que marcaban el inicio de la prueba para las tres 750. Ninguna acusaba síntomas de motor en rodaje, pero de todas formas los primeros kilómetros se iban sumando con las pruebas de consumo a 120 km/h., 150 km/h., ciudad y con las comprobaciones de error de velocímetro hasta 180 km/h., una velocidad que para estas tres 750 es marcha relajada y sin problemas ni esfuerzos aparentes de motor, porque las tres son capaces de superar los 200 km/h. en llano sin pisar la zona roja del cuentavueltas. Con las dos Honda y la Suzuki ya algo más sueltas, empezaban las primeras salidas «serias» a carretera, por los itinerarios fijos, la prueba del banco y las mediciones en el Jarama.

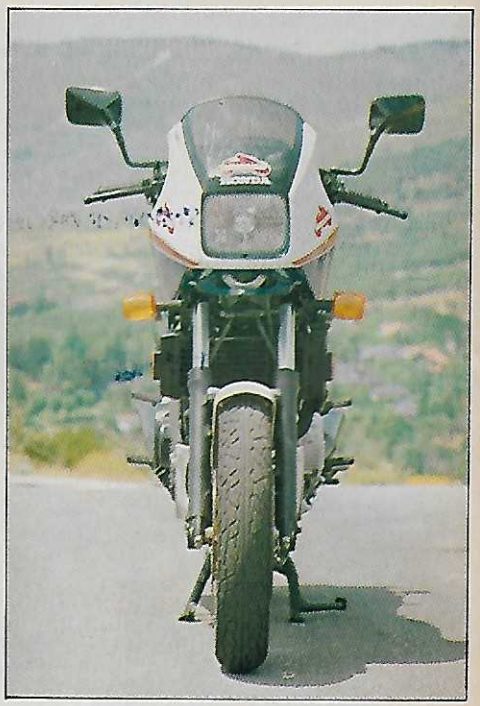
Motores a elegir

Con la misma cilindrada, igual número de cilindros y de válvulas, hay grandes diferencias sin embargo entre los tres motores, y aunque ofrecen rendimientos similares, cada uno tienen una personalidad propia indiscutible por su estructura y forma de manifestar su potencia.

La mayor similitud la podemos encontrar en los motores de la CBX y GSX, con cuatro cilindros en línea, cuatro válvulas por cilindro, doble árbol mandado por cadena, idénticas dimensiones en los cilindros, 67 mm. × 53 mm., y similar compresión, 9,6:1 en la Suzuki por 9,3:1 en la Honda CBX.

El motor Suzuki 750 fue profundamente renovado en 1983 aplicando lo experimentado fundamentalmente en los campeonatos USA de Production. El motor que equipa esta GSX 750 ES redujo el tamaño de sus cárteres, perdiendo longitud. Por un procedimiento tradicional,





La CBX (a la izquierda) y la VF (a la derecha) son las más estrechas, la primera por su motor con el alternador detrás de los cilindros y la segunda por su motor en «V».

mayores válvulas y más compresión, montando los bulones de los pistones más bajos. Consiguió mayor potencia para rivalizar con las Honda VF de la calle. Para favorecer la respuesta se redujeron igualmente las masas de los contrapesos del cigüeñal, que va montado sobre cojinetes lisos. Finalmente se le dotó de un encendido electrónico, una gran caja para el filtro de aire, nuevos escapes para favorecer la respuesta en alta, un nuevo cambio de cinco velocidades, y un dimensionado embrague de 16 discos. Suzuki buscó más potencia para su 750 y alcanzó su objetivo. Todavía hoy, al menos en nuestra prueba y frente a las dos Honda, ha desmostrado ser la que más caballos da a la rueda en el banco de rodillos.

También los ingenieros de Suzuki trataron de eliminar peso, y no se ganó sólo en la reducción de cárteres, sino que se buscó el ahorrar gramos en todas partes; un ejemplo de estos es la varilla del embrague de aluminio con puntas de acero, y finalmente el reducido peso de la moto 237 kgs. Para dotar al motor de una cuidada lubricación, se han situado en lugares estratégicos pequeños surtidores que lanzan «sprays» de aceite bajo las cabezas de los pistones, además de pequeños tubos de conducción de aceite, que fluye sobre los árboles de levas para favorecer también su lubricación. En el cuadro de la GSX hay un instrumento de control que prácticamente ningún fabricante monta de serie, un reloj de temperatura de aceite. Este demuestra que en la GSX, aun en las peores condiciones de trabajo, y en el mes de julio en Madrid, no se rebasan nunca los 100 grados.

El reglaje de válvulas en la GSX se realiza por el cómodo y rápido sistema de tornillo y tuerca, igual que en la VF.

Los técnicos de Suzuki trabajaron duro para hacer competitiva a su GSX frente a las Honda VF, y posiblemente en aquellos momentos pensaban con razón que ofertaban la mejor te-

Sólo la CBX es totalmente nueva en cuanto a mecánica (a la izquierda). Todas usan culatas de cuatro válvulas.

tracilíndrica en línea en esta categoría. Todavía no había aparecido la Yamaha XJ 750 y la Kawa GPZ 750 había demostrado problemas para estar a su altura. Pero no debían contar con la sorpresa que estaba preparando Honda, la 750 CBX.

Si hay alguien receloso de la sofisticada mecánica de las VF, aquí está el motor CBX, capaz en teoría y salvo imprevistos, de automantenerse sin ayuda exterior. Tanto se ha escrito sobre este motor CBX en las páginas de *Motociclismo*, que no os vamos a cansar una vez más con el detalle exhaustivo de lo que supone con respecto a versiones precedentes. Nos limitaremos a enumerar lo fundamental.

En primer lugar drástica reducción de cárteres, en todos los sentidos: ancho y largo, permitiendo a la CBX, además de llegar a ser tan estrecha como la VF, una idónea colocación del amortiguador posterior. La estrechez del conjunto se ha logrado también, claro está, situando el alternador detrás de los cilindros, y el motor se ha podido acortar al eliminar el eje primario, transmitiendo ahora la potencia el cigüeñal directamente al embrague, situado en el eje de transmisión, por medio de un piñón doble.

El embrague es del mismo tipo utilizado en las VF, el «One way clutch», diseñado para evitar o reducir al máximo las posibilidades de blocaje de rueda en reducciones brucas, al no transmitir potencia a estas situaciones la mitad del embrague, quedando liberados o patinando los discos exteriores. Las características de comportamiento de este embrague, sin embargo, le dejan con un tacto algo delicado si se quiere abusar de él. En la prueba comparativa de la VF frente a las dos Super-Sport italianas, Guzzi y Laverda, el año pasado al primer intento nos quedamos sin embrague. Con la CBX no ha ocurrido y en las salidas de 400 metros, aunque no ofrece un tacto demasiado bueno y no se puede hacer patinar bien, no llegó a desfallecer nunca.

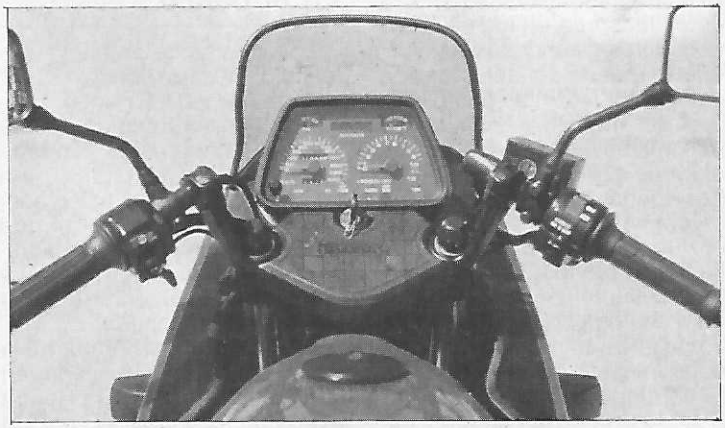
El embrague de la Suzuki, por el contrario, sin los refinamientos para evitar blocajes de las dos Honda, ofrece un rendimiento más efectivo en salidas fulminantes.

La simplificación mecánica en la CBX no perseguía sólo el poder lograr una cuatro cilindros en línea compacta y estrecha. Con el reglaje hidráulico de válvulas, también utilizado en algunos motores de automóviles, se consigue que el entretenimiento del motor se limite prácticamente al cambio de aceite. Los empujadores que actuan sobre las válvulas, mandados hidráulicamente, dejan siempre el juego a cero.

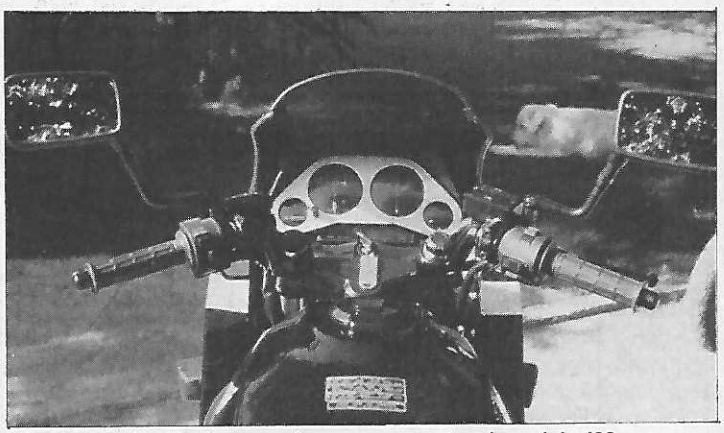
Las válvulas, situadas muy verticalmente, han obligado a una altura excesiva de la tapa de los árboles de levas, pero en Honda también han conseguido eliminar cárter en la parte inferior, lo que ha permitido situar el motor muy bajo, con un óptimo centro de gravedad y sin renunciar a capacidad de aceite, porque para ello se han utilizado como depósito suplementario los tubos de la doble cuna del chasis, ganando los cerca de 600 c.c. de volumen de carter que se habían perdido. Completando la panorámica de un motor de muy bajo mantenimiento, prácticamente se puede decir que nulo, en la CBX se utiliza un encendido transistorizado.

El motor VF, de cuatro cilindros en V, refrigerado por agua, sí que se diferencia radicalmente de los de sus rivales. Es el de concepción más moderna, aunque no supera en estrechez al de la CBX, pero sí ampliamente al de la GSX, que monta el alternador en el extremo del ci-

CBX: Mandos completos y cuadro con indicador de gasolina.



GSX: Pequeña pantalla frontal y cuadro de instrumentos compacto.



VF: Han mejorado los mandos con respecto al modelo '83.

güeñal. Es el mejor en recuperación desde baja velocidad y debería ser el más silencioso mecánicamente, pero no lo consigue; la cámara de agua alrededor de cilindros y culata elimina ruidos, pero la CBX mecánicamente es la más silenciosa. En la VF, con medidas supercuadradas 70 mm. × 48,6, con cuatro válvulas por cilindro y distribución mandada por dos cadenas, hay desagradables ruidos mecánicos a pesar de contar con tensores automáticos.

Con respecto al motor del año pasado se han introducido mínimas modificaciones que han afectado precisamente a estos tensores, en los cilindros delanteros y traseros, y a un pequeño muelle del selector que se ha reforzado. Las posibilidades del motor VF llevadas al máximo se llaman HRC, que es el kit de 125 CV. que comercializa Honda para carreras con un precio cercano al millón y medio de pesetas. La versión calle tiene potencia suficiente para una super-sport de 750 c.c., pero no llega a ser tan brillante como lo es en carreras de «production» americanas, donde es la dominadora indiscutible.

En la prueba del banco y midiendo la potencia a la rueda, nuestra VF alcanzaba 81 CV. a 10.500 r.p.m., siendo superada por la CBX con 87,4 CV. a 9.750 r.p.m., y por la GSX, que rozaba los 90 CV., exactamente 88,2 a 9,820. En valores de par nuestra VF tampoco se impone con 6,03 kgm. a 8.400 r.p.m. por 6,63 kgm. a 9.120 r.p.m. la CBX y 6,78 a 8.630 r.p.m. la GSX. En carretera, estos valores de banco se conjugan con las relaciones de cambio y la CBX, la única que cuenta con un cambio de seis velocidades, llega a ser la más rápida en velocidad punta; la VF es, de todas formas, la mejor en recuperación, y la GSX tiene el motor más «redondo» en carretera.

En el banco

Los valores de potencia a la rueda de nuestro banco, 125 CV. para la Yamaha FJ 1.100, pueden haber sorprendido a más de uno. Los de estas 750 también son espectaculares, pero no creemos que nos estén dando motos «especiales» ni que se pueda dudar de la comparación en términos relativos, aunque se pueda «meditar» sobre los valores absolutos.

En una prueba comparativa en Alemania y publicada en *Motociclismo* n.º 841, la Honda CBX superaba a la VF por un solo CV. En un banco Bosch se medían a la salida del cambio 88 CV. a 10.000 r.p.m. para la CBX, y 87 CV. a 10.000 r.p.m. para la VF. En el mismo banco y en otra prueba comparativa de las cuatro tetracilíndricas del 84, *Motociclismo* n.º 842, la Honda CBX llegaba a 89 CV. a 10.000 r.p.m., y la Suzuki GSX 750 EF, de motor igual al de la ES, ofrecía 83 CV. a 9.500 r.p.m.

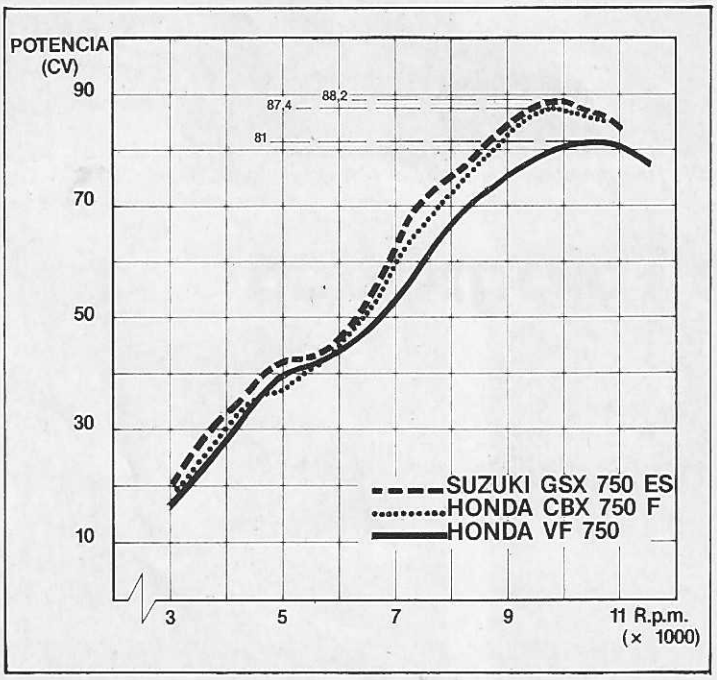
En nuestro banco las tornas se han cambiado, y la más débil en Alemania ha sido la más potente. Pero no le echamos la culpa a una Suzuki de prueba con «sorpresa», más bien la causa debe estar en nuestras Honda especialmente en nuestra VF. La CBX tenía un tacto de motor perfecto a partir de 6.500 r.p.m., pero un vacío desagradable que reflejaba el banco a 5.000 r.p.m.

Con las VF no tengo suerte; después de los primeros contactos con la carretera, con 1.000 km. la salía un desagradable ruido de distribución. Abierto el motor en Motor City, de Madrid, encontrábamos el muelle del tensor de la cadena de distribución de los cilindros delanteros partido. Además, y a pesar de que no debía ser así, montaba esta moto tensores del tipo '83, que han sido reemplazados por nuevos modelos para este año. Se reparaba, pero a los pocos kilómetros la misma cadena con un tensor que no actuaba bien, se saltaba dos dientes, dejando la distribución «a su aire». Sin dramatizar lo ocurrido, que puede ser una fatalidad (los usuarios de las VF son quienes de verdad pueden afirmar o negar esto), el caso es que nuestra moto, después de una segunda reparación que ya no volvió a dar problemas, nunca fue redonda. Andaba menos que la VF de la prueba del pasado año, y arriba no estiraba bien. El banco lo reflejó, y una vez más nos quedamos sin medir 400 metros con la VF por estos problemas; además la velocidad máxima conseguida, 207 km/h., está por debajo de sus posibilidades reales. Para los 400 metros no hemos incluido datos, aunque según *Motorrad,* la VF acelera en esta distancia en 12"6 , con su técnica habitual que suele ser poco exigente en las salidas.

Vibraciones en la Suzuki

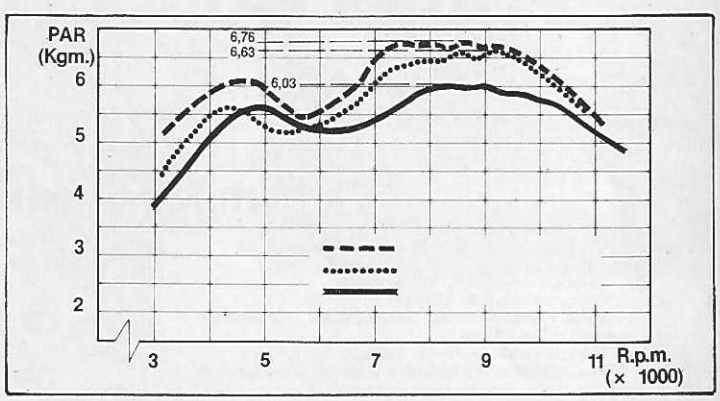
El motor de la VF es el más silencioso de escape, aunque como ya hemos señalado, los ruidos de distribución los hemos oído en nuestra moto y también en algunas otras VF que hemos visto estos días por Madrid. La solución a estos problemas de cadena de distribución que padecimos con la VF, la tiene Honda con su sistema de distribución por cascada de

MOTOCICLISMO BANCO de POTENCIA



La potencia a la rueda de las tres 750, por encima de 80 CV., justifican sus prestaciones. La GSX ha sorprendido marcando el tope de 88,2 CV. a 8.630; la VF también al quedarse «sólo» en 81 CV. En la CBX se aprecia el agujero de potencia entre 4.700 r.p.m. y prácticamente 6.000 r.p.m. Con valores de potencia al nivel de motos de mayor cilindrada, la GSX es la que tiene el tacto motor más redondo; la CBX, más nerviosa, estira con entusiasmo a partir de 6.500 r.p.m., y la VF ofrece una curva muy plana, sin baches a ningún régimen, lo que hace muy agradable y descansada su conducción.

El motor CBX es el más deportivo de los tres, y obliga a jugar más con su cambio, de seis relaciones. La GSX y VF se prestan mejor a una conducción más tranquila, aunque son capaces de enfrentarse a la CBX en cualquier terreno.



piñones utilizado en las VF 1000 R. La CBX y la GSX de Suzuki dejan escapar un sonido de escape amortiguado pero llamativo, y que revela su carácter deportivo.

A bajas revoluciones el motor VF suena casi a bilicíndricos en V, e incluso se nota al acelerar a pocas vueltas la clásica sensación de estos motores, pero desaparece al alcanzar las 3.000 vueltas. En alguna revista francesa incluso han comparado su ruido a bajas vueltas con el de los populares Citroën 2 CV.

La puesta en marcha en frío, en el mes de julio, con 30.° por la mañana, hace innecesario prácticamente el mando del starter, aunque la Suzuki en este sentido es la que más tarda en coger temperatura. El ralentí es perfecto en las tres motos, pero las dos Honda, después de marcha continuada por autopista y en caliente, tienden a perderlo. En la VF se acusan ligeras trepidaciones al ralentí, y en nuestra moto de pruebas algunas vibraciones a 7.000 r.p.m., que no llega a molestar, principalmente en el depósito.

En la CBX, con el motor montado sobre silentbloks y un excelente equilibrado a pesar de haber trasladado el alternador tras los cilindros, no hay vibraciones apreciables a prácticamente ningún régimen. De la Suzuki GSX no se puede decir lo mismo; a medio régimen un hormigueo llega claramente al piloto a través del manillar, los reposapiés y el asiento, y pueden llegar a ser algo molestas en viaje largo. De todas formas se pueden mitigar tratando de rodar a una velocidad de crucero fuera del régimen de las 7.000 r.p.m.

El motor de la Suzuki, con diseño especial de las culatas de cuatro válvulas TSCC, acelera limpiamente desde 2.000 r.p.m. en cualquier marcha; al llegar a las 7.000 se produce una brillante llegada de potencia que hace pensar que este motor no va a poder girar bien todavía más arriba, pero es una sensación falsa; si giras el puño, la Suzuki, tras un ligero bache de potencia, continúa estirando de forma constante hasta prácticamente 10.000 r.p.m.

En la CBX, si abres gas poco a poco, nunca sentirás nada peor que en la Suzuki, pero si buscas a 4.000 r.p.m. una aceleración instantánea en marchas largas, te encontrarás con el tope del puño y sin que te muevas con la aceleración que deseabas. A 5.000 r.p.m. hay un considerable vacío de potencia del que el motor CBX no se recupera hasta alcanzar las 6.500 r.p.m., y que sólo se puede evitar jugando con el cambio o no buscando una tracción fulgurante. Si en la CBX ruedas en 6.ª a 5.000 r.p.m. necesitas reducir a 5.ª, incluso a 4.ª, para subir rápidamente a 8.000 r.p.m. y poder experimentar ya entonces una reconfortable llegada de caballos. El cambio de la CBX de seis marchas tiene un desarrollo similar al de la VF, pero su sexta es una superdirecta que puede ahorrar consumo y dejar casi clavadas a la Honda VF y Suzuki GSX en autopista.

La VF, con su buen par motor, acelera desde abajo con una limpieza ejemplar, y en medio tienen un tacto de motor lleno y de respuesta plana del que no disfrutan la GSX ni la CBX. La sensación con este motor, muy silencioso en marcha y de una suavidad sorprendente, es la de ir siempre más despacio de lo que en realidad vamos. Al buscar respuestas deportivas y si la CBX que rueda delante nuestro ha empezado a desencadenarse, vamos a necesitar jugar menos con el cambio de marchas y menos concentración para seguirla. Pero si el piloto de la CBX estira la 4.ª y 5.ª y hay terreno por delante para colocar la sexta, incluso sin necesidad de ponerla a 10.000 r.p.m., el piloto de la VF o el de la GSX no conseguirá acercarse nunca lo suficiente a la CBX como para leer su matrícula.

Si la carretera es de montaña con curvas muy enlazadas y algo de desnivel, con la GSX y la VF se puede obligar a emplearse muy a fondo al piloto de la CBX, que necesita siempre una mayor concentración y contínuos cambios para poder seguir el ritmo más de marchas largas mantenidas de sus dos rivales. Si la conducción no pretende ser exhaustivamente agresiva o si el piloto de la CBX rueda solo, sin otras referencias no se sentirá perjudicado por el carácter deportivo de su motor en este tipo de trazados, aunque siempre lo tendrá que mantener más alto de vueltas para hacer adelantamientos.

En circuito o en carretera conocida, sin embargo, la CBX es capaz de rodar más rápida porque sabes lo que hay detrás de cada curva y puedes mantener el régimen de motor más aconsejable en cada momento. Subiendo en cuarta a 10.500 r.p.m. rodamos a 182 kms/h. de cronómetro; en 5.ª al mismo régimen ya son 200 kms/h., y nos queda todavía la sexta para meternos bien dentro del carenado, cerrar las rodillas perfectamente, apretar los dientes, y ver estrecharse la carretera a 214 kms/h.

La desmultiplicación de la sexta de la CBX es perfecta. Incluso en tramos rectos con cierta pendiente la soporta perfectamente, habiendo cronometrado en estas condiciones y con algo de viento lateral 210,5 kms/h. Con un buen lanzamiento y en pendiente de sentido contrario, la CBX, sin invadir en el cuentavueltas más zona roja que la de 10.500 r.p.m., paró el cronómetro a 228 kms/h. Un auténtido cohete, porque aunque las velocidades máximas siempres son y deben ser medidas en llano y a poder ser sin viento, no hay que olvidar que estas condiciones perfectas no abundan y siempre encontramos largos descensos, vaguadas en las carreteras o viento a favor. La CBX puede en ese uso «diario» y a velocidades inexplicables, dar guerra a motos de mayor cilindrada, como la Yamaha XJ 900, o incluso la poderosa BMW K 100 RS, porque la K, sin carenado alguno, puede ser fácilmente descolgada en autopista a menos que cuente con un piloto de demostrada capacidad de sacrificio para aguantar el viento a más de 200 km/h.

Al ritmo de las mil

La CBX es muy rápida, tiene una relación de cambio muy bien estudiada para poder mantener la aguja del cuentavueltas por encima de 7.000 r.p.m., pero las otras dos 750 de nuestra pruebas no se quedan tampoco demasiado atrás. Las tres son capaces en cualquier carretera de rodar al ritmo de motos de mayor cilindrada, y para ello no hay más secreto que uno; las tres tienen más de 80 CV. a la rueda, buenos chasis y suspensiones.

La Suzuki no ha sido cronometrada en esta prueba como la más rápida, 210 km/h., pero la diferencia es tan discreta con respecto a la CBX, que desde luego no se la puede considerar lenta. Pero la GSX alcanza esta velocidad con más esfuerzo que la CBX, y su pequeño e ineficaz carenado no le ayuda nada en este sentido. Nuestra VF si que fue «lenta», porque se contentó con 207 km/h. y ganados a pulso y vuelta a vuelta, ya que en el cambio de 4.ª a 5.ª la VF perdía, a pesar de prácticamente no cortar y sólo acariciar el embrague, luego le costaba mucho recuperar en 5.ª. La velocidad máxima cronometrada de la VF en 4.ª era de 181 km/h., prácticamente igual que con la CBX en la misma relación (182 km/h.), pero a esta todavía le quedaban dos más. Evidentemente nuestra VF no era la moto de pruebas que debía haber sido, ni se la merecía ningún cliente de Honda, aunque evidentemente, de haberle tocado la china como a nosotros se la habrían atendido en garantía.

En marcha

La mejor postura de conducción se encuentra rápidamente sobre la Suzuki GSX, con excepción de en rectas a alta velocidad, puesto que el casi inservible derivabrisas te obliga a marchar completamente encogido. El mejor asiento es el de la CBX, y en la VF quedas sentado demasiado alto. La GSX da sensación a baja velocidad de moto de menor cilindrada, porque es ligera con sus 237 kg. con el depósito lleno, el mismo peso de una Yamaha 650 XJ. El centro de gravedad está situado muy bajo, y la Suzuki se comporta con una agilidad sorprendente en ciudad y tramos muy cerrados de curvas. En este sentido es la mejor de las tres. Supera a la VF que cuenta con un magnífico chasis de sección rectangular pero que deja a su piloto en una postura algo alta y que además tiene el centro de gravedad más arriba. La VF entra bien en ángulos cerrados ayudada por su rueda de 16", pero luego cuesta algo más que en la Suzuki cambiar de trayectoría. La Suzuki, de todas formas, tiene una parte delantera que resulta algo pesada en curvas de montaña, y no cuenta con la enorme precisión de la CBX, la mejor en este tipo de trazados si se mantiene su motor a buen régimen.

En la Suzuki te encuentras cómodo enseguida, pero cuando empiezas a rodar rápido en tramos de curvas te sientes un poco atrapado en su asiento que monta sobre el depósito, y tienes menos movilidad sobre la moto que en las CBX o VF, un ejemplo en este sentido, pues sus asientos están diseñados para favorecer la mejor postura del cuerpo en curvas. Ninguna de las tres motos gusta de una conducción sin descolgarse; para rodar buscando sus límites es necesario desplazar peso al interior de la curva y entonces aprecias verdaderamente las cualidades de sus chasis.

En la VF encontramos el bastidor más espectacular y posiblemente más rígido con su di-

Ficha técnica

	Honda CBX 750 F	Suzuki GSX ES	Honda VF 750 F
Motor	4 cilindros en línea; 4 tiempos; refrigerado por aire.	4 cilindros en línea; 4 tiempos; refrigerado por aire.	4 cilindros en V a 90.°; 4 tiempos; refrigerado por agua.
Distribución	Doble árbol de levas en culata; 4 válvulas por cilindro; reglaje hidráulico.	Doble árbol de levas en culata; 4 válvulas por cilindro; reglaje por tornillo y tuerca.	Doble árbol de levas en culata; 4 válvulas por cilindro; reglaje por tornillo y tuerca.
Diámetro x carrera	67 x 53 mm.	67 x 53 mm.	70 x48,6 mm.
Cilindrada	747 c.c.	747 c.c.	748 c.c.
Compresión	9,3:1	9,6:1	10,5:1
Carburadores	4 Keihin 32 mm.	4 Mikuni 32 mm.	4 Keihin 32/30 mm.
Encendido	Transistorizado, 2 pick-up.	Transistorizado, 2 pick-up.	Transistorizado, 2 pick-up.
Batería	12 V-14 A.	12 V-14 A.	12 V-14 A.
Cambio	6 velocidades	5 velocidades	5 velocidades
Transmisión primaria	Engranajes, dientes rectos, doble piñón.	Engranajes, engranajes helicoidales.	Engranajes; dientes rectos.
Embrague	En baño de aceite 13 discos, «One Way».	En baño de aceite; 16 discos.	En baño de aceite; 13 discos, «One Way».
Transmisión secundaria	Cadena de retenes.	Cadena de retenes 14/43.530.	Cadena de retenes 17/44.
Chasis (tipo)	Doble cuna. Sección tubos redondos.	Doble cuna continua. Sección redonda y rectangular.	Doble cuna continua; sección rectangular.
Suspensión delantera	Horquilla oleoneumática, Showa. Barras 39 mm. Recorrido: 150 mm. Anti-dive TRAC. Ajuste por presión de aire y retención de hidráulico.	Hidráulica, Showa. Barras de 37 mm. Anti-dive. Recorrido: 150 mm. Ajuste de muelles.	Horquilla oleoneumática, Showa. Barras 39 mm. Recorrido: 160 mm. Anti-dive TRAC. Ajuste presión de aire. Rebote hidráulico.
Suspensión trasera	Pro-Link. Amortiguador Showa. Recorrido rueda: 115 mm. Ajustes por presión de aire y retención hidráulico.	Full-Floater. Amortiguador Showa. Ajustes muelles e hidráulico en retención. 107 mm. recorrido.	Pro-Link. Amortiguador Showa. Recorrido: 120 mm. Ajustes por presión de aire; reglage hidráulico en retención.
Rueda delantera	120/80 V 16. Dunlop K 527/Bridgestone.	100-90 V 16. Michelin.	120/80 V 16. Dunlop K 527/Bridgestone.
Rueda trasera	130/80 V 18. Dunlop K 527/Bridgestone.	120-90 V 17. Michelin.	130/80 V 18. Dunlop K 527/Bridgestone.
Freno delantero	Doble disco, 280 mm. Doble pistón paralelo Nissin. Pastillas sinterizadas.	Doble disco, 260 mm. Pistón simple.	Doble disco, 280 mm. Doble pistón paralelo. Pastillas sinterizadas.
Freno trasero	Disco 300 mm.	Disco 270 mm. Pistón simple.	Disco 300 mm.
Altura asiento	820 m	800 mm.	820 mm.
Capacidad depósito/ reserva (litros)	22/5	19,5/4	19,5/2,5
Peso (depósito lleno)	241 Kg.	237 Kg.	249 Kg.
Colores	Rojo/Negro/Plata	Rojo	Azul-rojo-blanco/Negro-rojo-blanco
Instrumentación	Nivel gasolina. Voltímetro. Cuenta Km. parcial, Testigos: intermitentes, fallo piloto trasero, presión aceite, luz larga, punto muerto. Bloqueo dirección: central.	Nivel de gasolina. Temperatura aceite. Cuenta Km. parcial. Testigos: intermitentes, «pata de cabra» extendida, luz larga, punto muerto, marcha engranada, presión aceite. Bloqueo dirección: central.	Nivel de gasolina. Temperatura agua. Cuenta Km. parcial. Testigos: intermitentes, fallo piloto trasero, baja presión aceite, luz larga, punto muerto. Bloqueo dirección: central.

seño y sección rectangular, pues es básicamente el mismo usado en carreras de «production» con motores de 125 CV. Está contruido en acero con terminación de aluminio. La VF pesa 249 kg., y es la más pesada de las tres, quedándose la CBX por debajo, con sus 241 kg. y su bastidor doble cuna, reducido de dimensiones con respecto a los CBF y construido en simple tubo redondo. En la Suzuki el bastidor es de sección rectangular en la parte que se ve, y de tubo redondo en la parte superior; es un doble cuna continua.

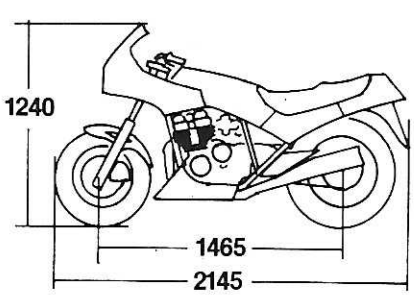
El chasis de la CBX ha sido diseñado con la ayuda de computadora, por el sistema CAD de Honda (Computer Aided Design) y siendo el más convencional aparentemente, es el que mejores resultados ofrece en carretera, unido al buen rendimiento de sus amortiguaciones. La CBX no supera a baja velocidad la limpieza de comportamiento de la ligera GSX, pero cuando empezamos a rodar rápido, el conjunto de su bastidor, geometría de dirección, suspensión, frenos y posición del piloto, la convierten en una super-sport de una eficacia superior a prácticamente todo lo que podemos encontrar en nuestro mercado, con la única excepción en este planteamiento deportivo de la FJ 1100 de Yamaha.

Con ruedas de 16"

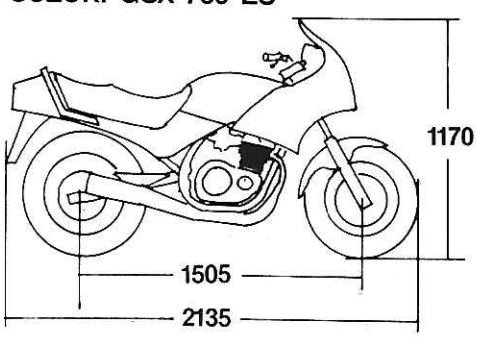
En las tres motos hay puntos de acuerdo y diferencias a la hora de elegir llantas, neumáticos, suspensiones y basculantes. En la VF, que debe su mayor peso principalmente a su motor de 85 kg., 10 kg. más que el de la CBX, y en sus dos rivales, se utilizan basculantes de aluminio de considerable sección rectangular.

En las dos Honda la amorti-

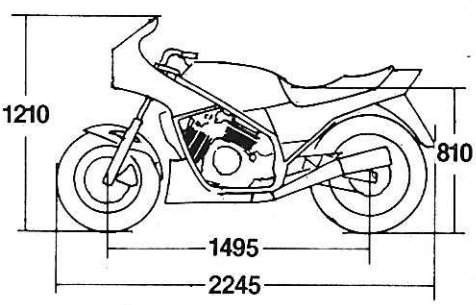
HONDA CBX 750 F



SUZUKI GSX 750 ES



HONDA VF 750 F



guación trasera es del tipo pro-link de flexibilidad variable y con amortiguador Showa con reglaje de retención de hidráulico en tres posiciones (la última un 25 por ciento más dura) y de precarga. Esta se controla por aire con presiones que oscilan de 0,7 a 3 kg. Para rodar solo, en el termino medio siempre suele encontrarse un buen compromiso para todo, y con 1 kg. y la segunda posición de hidráulico, las dos Hondas tienen un buen comportamiento detrás. El amortiguador central tiene también muelle, pero éste queda oculto por la carcasa.

Debido a la menor longitud de su motor, en la CBX se ha podido montar un brazo basculante más largo que en la VF, manteniendo además una menor distancia entre ejes, 1.465 mm. contra los 1.495 de la VF y los 1.505 de la GSX.

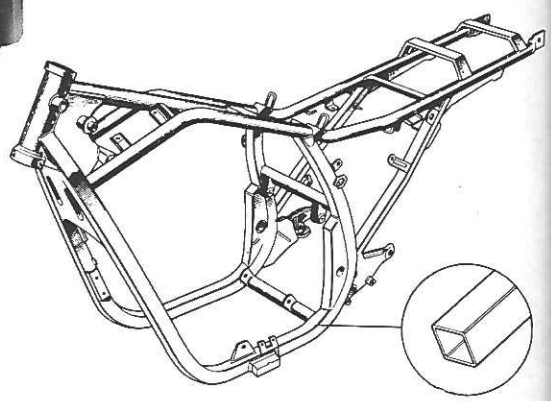
La suspensión de la CBX es más sensible que la de la VF y mucho más fácilmente ajustable en un punto óptimo que la de la Suzuki GSX. Esta es del tipo Full-Floater, exclusivo de Suzuki, lo que implica, como su nombre indica, que todo está flotante en el basculante. El amortiguador es fácilmente re-

Honda CBX: la más agresiva.

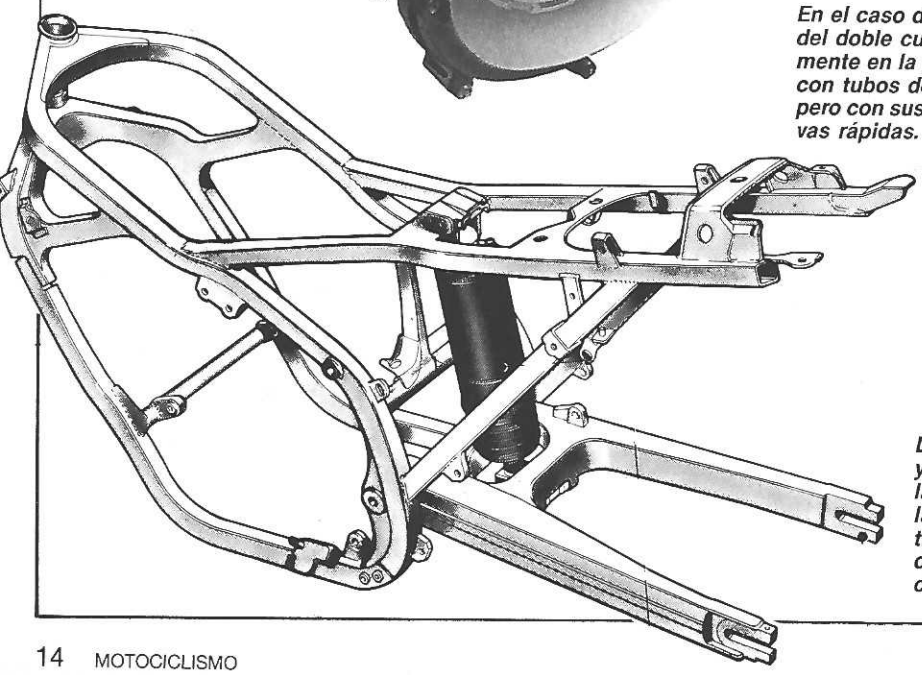
Honda VF: las virtudes de la CBX pero sin «punch».

Suzuki GSX: línea deportiva y tacto más moderado.

Simplificado, compacto y prácticamente libre de mantenimiento. En el motor CBX de cuatro válvulas el alternador se ha situado detrás de los cilindros. El cigüeñal transmite su giro directamente al embrague, habiéndose suprimido el eje primario. El embrague «One Way» es también novedad en los motores de línea de Honda, pero su gran baza es el reglaje hidráulico de válvulas, además de una potencia sorprendente 87,4 CV. a la rueda a 9.120 r.p.m.

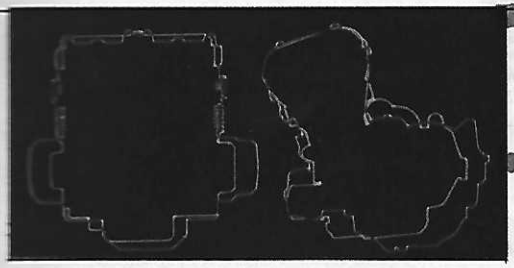


En el caso de la GSX las apariencias engañan. La sección rectangular del doble cuna continuo con espina superior central, termina precisamente en la parte oculta por depósito y asiento, donde está construido con tubos de sección redonda. La rigidez parece más que asegurada, pero con sus suspensiones, la GSX de nuestra prueba cabeceaba en curvas rápidas.



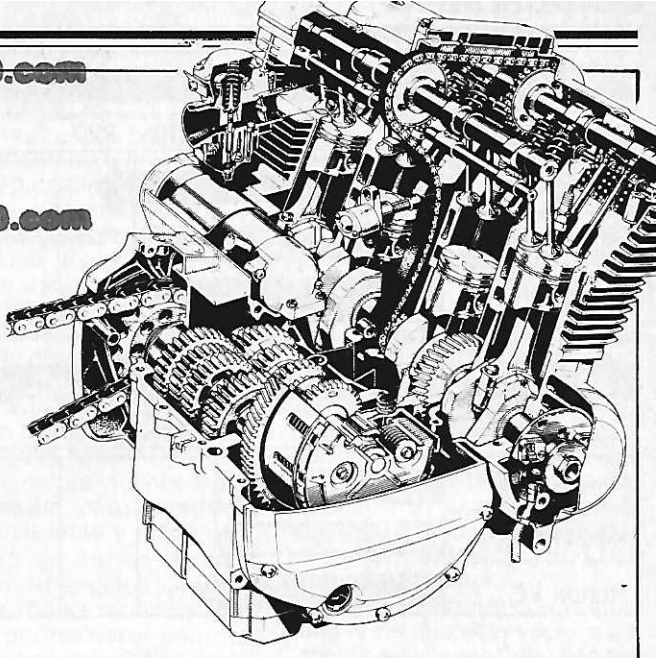
Diseñado con la ayuda de computadoras, como el de la CBX, y con una construcción de carreras, con sección rectangular en toda su geometría y una rigidez ejemplar, el chasis de la VF puede ser considerado en teoría como el mejor de las tres motos de nuestra prueba. Pero en la VF hay peso situado demasiado alto en comparación con la CBX, que especialmente en trazados revirados es capaz de superarla.

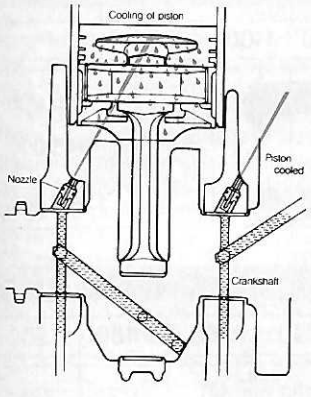
www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

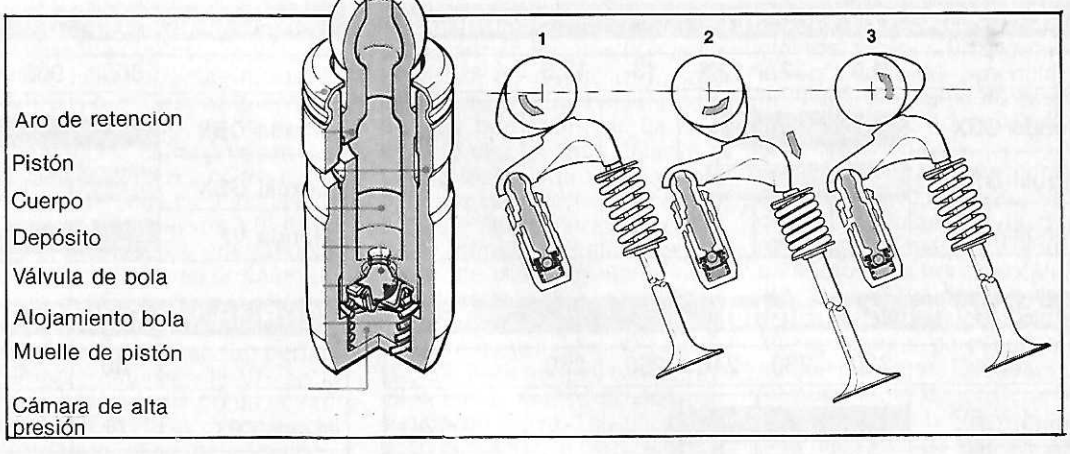


En este esquema se puede apreciar la increíble reducción del motor CBX (en rojo) sobre el CB prácticamente en todos los sentidos. Al tener que incrementar ligeramente la altura debido al posicionamiento de las cuatro válvulas por cilindro, se ha reducido el cárter interiormente. Tan estrecho como un motor VF, este motor corto y estrecho permite una excelente situación del amortiguador trasero y una gran distancia libre al suelo, de un considerable ahorro de peso.

Reducido de dimensiones en 1983, la nueva saga de los motores Suzuki 750 c.c. cuentan con cuatro válvulas por cilindro y el exclusivo sistema TSCC (Twin Swirl Combustion Chamber) o dobles cámaras de combustión gemela, con las que Suzuki explica la buena potencia y consumo de sus motores, aunque en nuestra prueba el consumo medio se ha ido por encima de los 8 litros. El alternador continúa en el extremo izquierdo del cigüeñal, aunque en carretera no es fácil que llegue a estorbar.



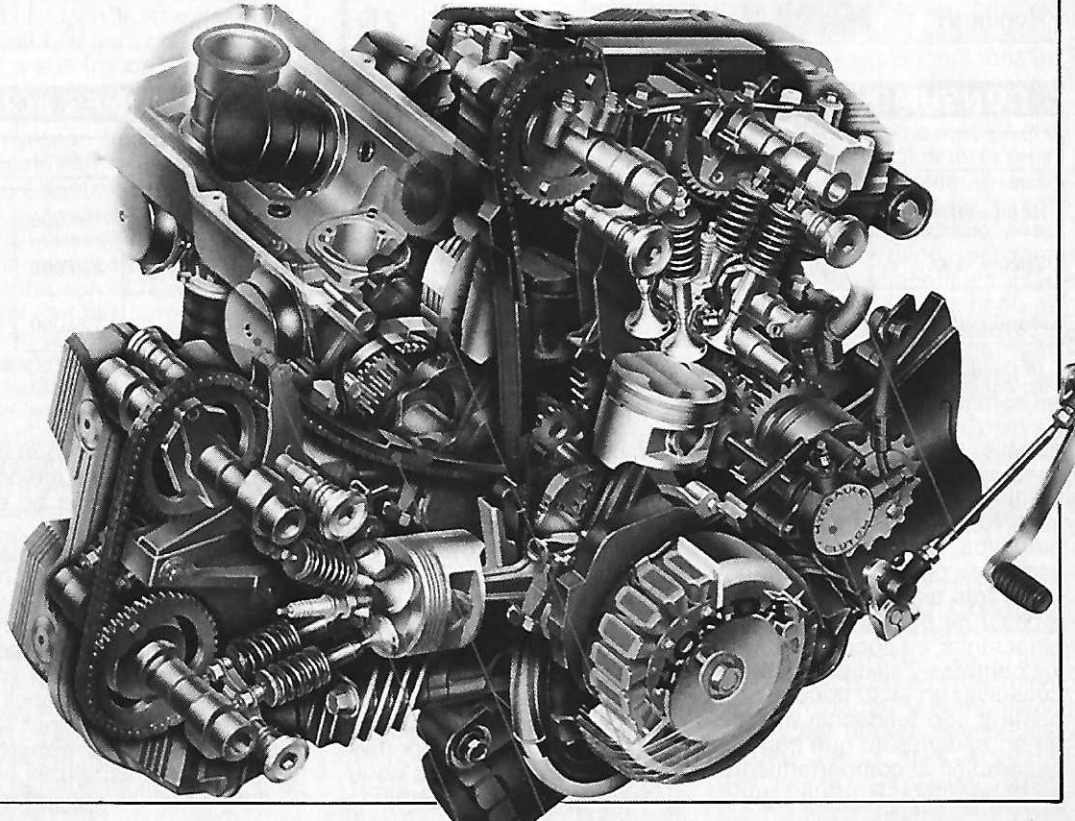




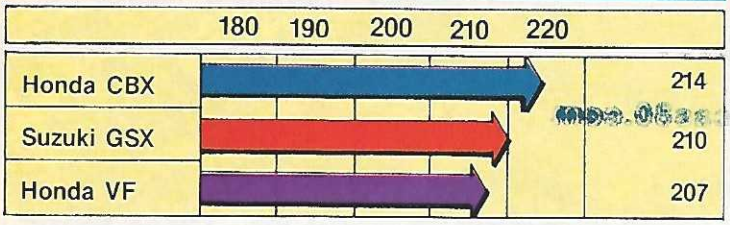
Esquema válvulas de ajuste hidráulico de la CBX.

En la GSX, unos pequeños surtidores se encargan de lanzar «sprays» de aceite en el interior de los pistones. Este sistema de enfriamiento cuenta con una regulación automática que cierra el paso de aceite por estos surtidores (cuando la presión es de 2 Kg/cm^2 o menos) para prevenir un sobre-enfriamiento de los pistones y consecuentemente una incompleta combustión. Este ingenioso enfriamiento por «sprays» de aceite, combinado con el radiador, asegura un estable rendimiento del motor GSX aun bajo exigentes y continuados esfuerzos.

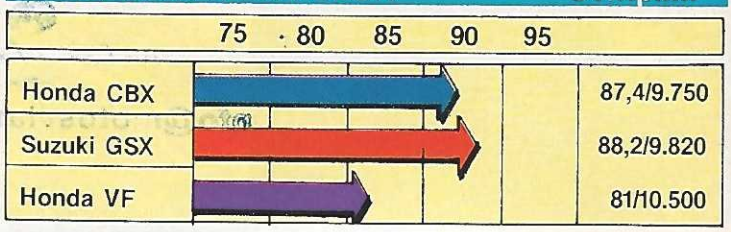
Cilindros en V, refrigeración líquida, 16 válvulas. El motor VF es un desafío técnico y un paso hacia el futuro, pero en nuestra prueba los «cuatro en línea» le han superado en prestaciones puras. Indudablemente su accesibilidad mecánica y complejidad es superior a la de sus rivales, pero en cualquier caso la VF con buen par y una suavidad de respuesta ejemplar y digna de motores de mayor cilindrada, sigue manteniendo un lugar destacado entre las 750 deportivas y aptas para todo.



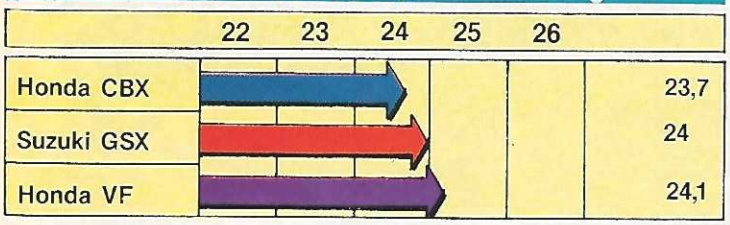
VELOCIDAD MAXIMA — Km/h.



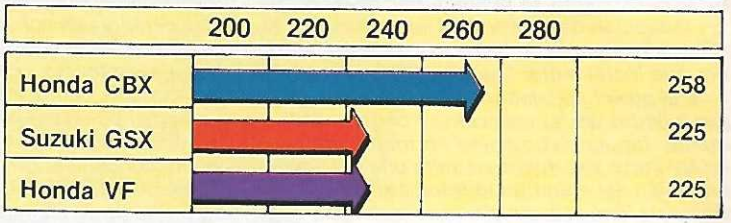
POTENCIA A LA RUEDA — CV/r.p.m.



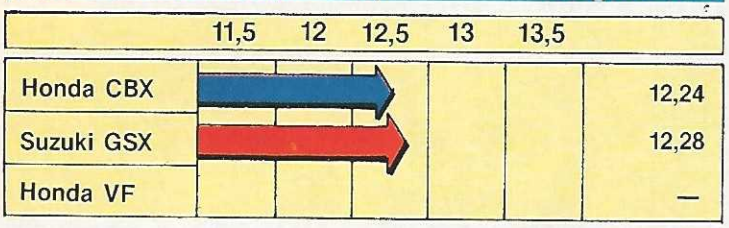
ACELERACION (1.000 m.) — Segundos



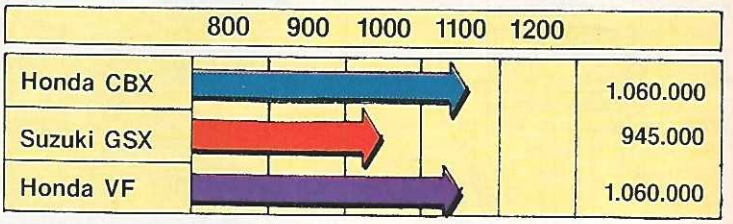
AUTONOMIA MEDIA (con reserva) — Km.



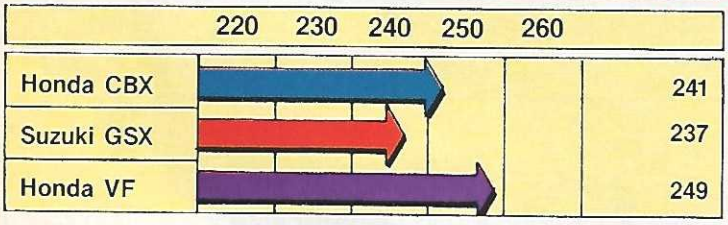
ACELERACION (400 m.) — Segundos



PRECIO (P.V.P.) — Pesetas



PESO (orden de marcha) — Kg.



ERROR VELOCIMETRO — Km/h.

	80	120	140	160	180	200
Honda CBX	76	115	130	151	172	194
Suzuki GSX	77	116	133	152	171	190
Honda VF	74	114	130	151	170	189

CONSUMO — 1/100 Km.

	120 Km/h.	150 Km.	Ciudad	C.Depor.	Media
Honda CBX	6,33	8,10	7,37	8,84	8,51
Suzuki GSX	6,47	8,20	7,50	8,57	8,35
Honda VF	5,60	8,36	8,08	9,68	8,66

CONDICIONES ECONOMICAS

	Entrada	12 m.	24 m.	36 m.	48 m.
Honda CBX (1)	100.000	88.700	48.860	36.168	29.727
Suzuki GSX (2)	245.000	64.844	35.970	26.373	21.696
Honda VF (1)	100.000	88.700	48.860	36.168	29.727

(1) Condiciones facilitadas por Motor-City de Madrid (sin seguro).
(2) Condiciones facilitadas por Ferrero-Carrero de Madrid (No incluido transporte).

gulable desde el exterior, en precarga de muelle y retención de hidráulico o rebote, por dos ingeniosos mecanismos hidráulicos mandados por dos pequeños pomos redondos, pero el tacto de esta suspensión, a pesar de buscar varias combinaciones, es poco sensible a los cambios y siempre tiende a conservar un tacto poco absorbente y con tendencia a rebotar en badenes, lo que perjudica también el comportamiento de la horquilla. Pero un tarado duro permite que la Suzuki tenga una buena distancia libre al suelo para no rozar con los reposapiés ni con la pata de cabra, ni por supuesto con el prominente alternador en el caso de una conducción «muy caliente».

La horquilla, que cuenta con barras de 37 mm., y ajustable en precarga del muelle, debe ser tarada cerca del máximo para esta conducción deportiva. En este caso estaremos perjudicando la conducción eminentemente turística, pero el control de la GSX será mejor en cualquier trazado que no esté muy bacheado.

La GSX no monta puente de horquilla, las dos Honda, con barras de 39 mm. en sus horquillas ajustables por aire y retención de hidráulico, sí lo hacen, ofreciendo un conjunto totalmente libre de reflexiones en frenadas o curvas super rápidas. Las dos Honda, con un reglaje de suspensión más blando que la Suzuki, son capaces de comportarse mejor que esta en tramos rápidos. La distancia libre al suelo es considerable y sólo los pequeños tornillos «avisadores», situados debajo de los reposapies de la CBX, anuncian los límites sin que otros «hierros» puedan rozar por los suelos.

Las tres 750 utilizan ruedas de 16" delante; la Suzuki es la única que monta rueda de 17" detrás. Las ruedas de 16" tienen ventajas y algunos inconvenien-

tes. Pero no en los tres casos. En la CBX se ha conseguido un comportamiento libre de reacciones negativas en todos los sentidos. La VF monta llanta de mayor garganta, 2,50 × 16, contra los 2,15 de la CBX. Consecuentemente en la CBX se utiliza un neumático 110 × 90 más estrecho y alto que el de la VF, que es un considerables balón de perfil muy bajo, 120 × 80. Las tres motos tienen una enorme manejabilidad en ángulos con estas ruedas, y se encuentran en mundos muy distintos al de las que utilizan ruedas de 18", pero cuando la velocidad aumenta y las tumbadas son a 160 kms/h. o más, la parte delantera de la VF se siente demasiado suave en las manos. En curvas muy rápidas tomadas a velocidades «poco recomendables», sólo colgándote claramente te sientes completamente seguro.

El chasis de la VF, en esta situación, con una rigidez perfecta, ayuda considerablemente, lo mismo que la horquilla y la suspensión trasera, y flexiones desde luego no las hay, bailes tampoco, pero sí esa extraña y suave sensación de no pisar el asfalto con ganas. En la CBX con distinta geometría de dirección, con el mismo neumático trasero, de buen agarre, un 130-80 × 18 Dunlop, y en esas mismas curvas, a velocidades prohibidas, no sientes nada muy distinto a una rueda de 18", y si te cuelgas como Mamola, los límites pueden llegar a parecerte inexplicablemente lejanos. La Suzuki en este tipo de curvas no llega a ser tan brillante como la CBX; se mueve más de suspensión y requiere una gran atención por parte de su piloto si el firme es irregular.

Pero cuando se rueda a ese ritmo, o si decides entrar en el Jarama, hay otro factor fundamental que también juega: la frenada. En este apartado, la CBX, con sus tres discos de 280 mm., y la VF con el mismo delante y 300 mm. detrás, y conpinzas de doble pistón paralelo Nissin delante, tienen una potencia perfecta y bien dosificable. Las dos tiene sistema antidive (TRAC) en la botella izquierda de la suspensión, de acción mecánica por medio de una pequeña leva que acciona una válvula regulable en cuatro posiciones. El sistema de la CBX es idéntico al que monta la VF 1.000 R con regulación frontal; el de la VF tiene el pequeño tornillo de regulación situado lateralmente, y hay pequeñas diferencias de posicionamiento exterior de la leva.

En la CBX su efecto se deja sentir en la 1.ª y 2.ª posición, controlando que el hundimiento frontal cambia la geometría, el reparto de peso y nos impida una buena entrada en curvas. Con la horquilla con poco aire, 0,5, y al máximo de hidráulico, se consiguen muy buenos resultados, sin tener desagradable tendencia a levantarse cuando frenas dentro de una curva. En la VF esta tendencia es casi inevitable y ha sido el origen de ciertas críticas al sistema Trac de la VF, que algunos han considerado hasta peligroso y responsable de alguna caída.

Pero el hundimiento, aun con una presión moderada de horquilla y con el anti-dive al mínimo, no perjudica el comportamiento en curvas de la VF aun bajo exigentes frenadas, consiguiéndose con este reglaje mínimo suavizar esa inevitable tendencia a levantar la cabeza al frenar dentro de la curva.

En la CBX el freno trasero tiene una cierta tendencia a hacer rebotar la rueda en frenadas imprevistas, pero si vas a tu ritmo y sin frenazos de emergencia, nunca encontrarás problemas.

En la CBX da la sensación de que el sistema «One Way» del embrague no actúa tan perfectamente como en la VF, en la que es fácil sentir cómo se produce el patinado de parte del embrague al reducir bruscamente o tratar de blocar la rueda. La Suzuki, que veía escapar a las dos Honda en «curvones», necesita un período de adaptación a sus frenos para que no le suceda lo mismo cuando las curvas se cierran más pero se enlazan con tramos rectos. La potencia de frenado del doble disco delantero de la GSX es insuficiente para una moto de sus prestaciones.

No es que te vayas a «comprar una parcela» a las primeras de cambio, pero si te bajas de una de las dos Honda y sales acelerando y al mismo ritmo con la GSX, en la primera frenada veras que no basta con una frenada de dos dedos; si estás apurando casi tienes que tirar de la maneta con toda la mano y aun así no sentirás cerca el blocaje de la rueda. A la CBX se le ha acusado de lo contrario, de contar con una potencia excesiva en su doble disco delantero, pero frenando sólo con dos dedos, puedes dosificar perfectamente, aunque en el imprevisto de siempre en cualquier ceda el paso que algunos nunca ven, pueden llegar a estar ciertamente cerca del límite de blocaje.

A pesar de la falta de potencia de frenada de la Suzuki, debido a utilizar un poco eficaz sistema anti-hundimiento, accionado hidráulicamente con el mismo circuito del líquido de frenos, la generosa superficie de goma de la rueda de 16" delante, en medida 100-90 × 16, permite no pasar apuros si no fuerzas buscando los límites. Condenar el sistema antidive es una buena solución para los frenos de esta GSX, ya que para colmo de males, tampoco es muy efectivo, convirtiéndose en algo totalmente innecesario. El freno trasero, por el contrario, tiene buen tacto y potencia.

Dentro de curvas de radio medio o en ángulos cerrados, las tres 750 se muestran muy fáciles de inclinar y con gran agilidad por sus ruedas de 16", pero si las tres son capaces de entrar en la curva con la misma facilidad, no ocurre lo mismo para enlazar con la siguiente o al tener que rectificar. La GSX se nota algo pesada delante, y la VF se encuentra demasiado bien tumbada como para dejarse llevar sin esfuerzos hacia el lado contrario. El centro de gravedad de la VF se siente más alto que en la GSX o la CBX, y sacarla de una buena tumbada requiere mayor esfuerzo que en la CBX. Esta tiene el comportamiento más neutro. En improvisación en curvas, en carretera poco conocida, la CBX es superior, rectificándose mejor la trazada en caso de emergencia que con la VF o la GSX. Con la VF el piloto se siente un poco aislado y ajeno a lo que ocurre abajo en el asfalto.

Por el tacto de su motor, de muy poca retención, la suavidad de suspensiones y la enorme precisión de la dirección te encuentras siempre, al principio, entrando en curvas a mayor velocidad de lo que tú querías. En la Suzuki se siente mejor el asfalto; sus ligeras vibraciones te transmiten una mayor sensación de lo que está pasando, y aunque su conducción puede resultar más dura siempre te puedes llevar menos sorpresas buscando sus límites que con la VF. En ciudad, ni la CBX es capaz de seguir a la GSX, que se comporta prácticamente como una 500. La Suzuki es la más baja y compacta de las tres, y si bien por sus frenos y suspensiones es desplazada por las dos Honda en trazados muy rápidos, su ligereza, y su buen comportamiento general en cualquier trazado, siempre que no se busque el tope de lo rápido, la convierten, junto con su excelente potencia, en una de las más completas sport-750 del momento.

La curva de potencia de su motor es agradablemente plana y puedes rodar muy relajadamente como si se tratase de una 900. En la CBX, mucho más agresiva en el plano deportivo, con mejores frenos, perfecto comportamiento en curvas de todo tipo y también con un gran confort por el tacto de suspensiones, hay que pagar el precio de un motor puntiagudo, con unos altos que entusiasman, estirando inagotablemente desde 7.500 hasta 10.500, pero que te obligan a cambiar más y a rodar siempre más alto de vueltas si quieres aprovechar todo su enérgico carácter.

Y además, me quedan serias dudas de que este vacío o bache de potencia no pudiése evitarse con una mejor carburación del motor CBX, porque en las gráficas de potencia de pruebas en Alemania hechas por Motorrad, no se acusaba tan marcadamente.

En la VF para una conducción normal en carretera, sin excesos, se encuentra la mejor respuesta en medios y el mejor par motor. Sus frenos están a la altura de lo mejor, en este caso los de la CBX, igual que las suspensiones, pero sus altos no son brillantes. Desde un plano puramente deportivo y después de probar la CBX y la GSX, el motor VF es de respuesta tan plana y sin nervio en alta, que en comparación directa con los otros dos, aunque es capaz de prestaciones muy similares, al final del día te parecerá más insípida.

En línea recta y al tope de sus posibilidades a más de 200 km/h., las tres motos de la prueba son impecablemente estables. La marcha a crucero rápido más agradable se encuentra con la CBX, y puede ser también la más económica con su sexta marcha. Su carenado es el más efectivo, y su postura semideportiva la hace apta también para grandes viajes. La Suzuki es la mejor para pilotos de estatura más pequeña, pero su carenado prácticamente no protege nada. En la VF hay algo más de protección y se necesitan más piernas para llegar bien al suelo.

Consumo a tu gusto

En conducción deportiva, nuestra VF, que en el plano teórico con su mayor compresión podría ser la más económica, resultó ser la mas sedienta, gastando 9,68 litros, muy superior a los 8,36 que conseguimos

con la VF del '83, mejor puesta a punto. Pasar de los 8 litros a los cien kilómetros es de todas formas prácticamente inevitable para estas tres 750 en este tipo de conducción. La GSX resulta ser la más comedida con 8,57.

A una marcha moderada de 120 kms/h., la VF es sin embargo la más ahorrativa con 5,60, sobrepasando ligeramente las CBX y GSX los 6 litros. El consumo, igual que las prestaciones del motor, está al alcance de tu mano, pero con sólo dos alternativas: rodar turísticamente y gastar 7 litros, o disfrutar estas super-sport de verdad y llegar a cifras más preocupantes que pueden hacer su mantenimiento desde luego más caro que el de una 600.

En autopista, a 180 kms/h. mantenidos y con puntas de 200 kms/h., la VF llegó a los 10,2, consumo máximo de la prueba; la CBX, apurando su sexta, a 10,06, y la GSX no fue menos con 10,1. Como media de la prueba ninguna ha sido capaz de manterse por debajo de los 8 litros, pero también ha sido difícil con las tres contentarse con rodar sólo suave y tranquilo. Cabía esperar más en ese sentido de las 750, pero no sólo están bastante lejos, como es normal, de las 600 ó 550 en cuanto a consumo, sino que entran en el terreno de motos de mayor cilindrada, como la BMW K, la Yamaha XJ 900 ó la Guzzi Le Mans III, que gastan menos.

De esta forma, y agotando la reserva ninguna de las tres 750 puede rodar más de 250 kms/h. sin visitar una gasolinera. El piloto de una Le Mans bien puesta a punto, rodando al mismo ritmo, puede seguir casi 90 kms. más sin agotar su reserva... luego trata de cogerle.

Con estas 750, y a pesar de sus cadenas de retenes, también tendrás que tensar y engrasar con cierta frecuencia, pero en motos de su carácter todavía no hay un cardan que ofrezca el mismo comportamiento que la sucia e incómoda cadena.

Detalles y acabados

En la Honda CBX se ha buscado el dotarla del aspecto más racing posible, con su estilizado carenado que se une al depósito copiando un poco a las Laverda RGS, con la quilla inferior bajo los escapes y llegando incluso en este afán hasta el engaño, montando trompetillas falsas de adorno para los dos carburadores laterales.

En su empeño también de distinguila totalmente de la VF se ha buscado una gama de colores completamente distinta, se ha puesto un cuadro con soporte similar de aluminio pero con relojes totalmente distintos y de más clara lectura, y se ha incluido un práctico voltímetro junto con el indicador de nivel de gasolina. Los mandos sobre los semimanillares son idénticos en las dos Honda, de estudiado diseño y cómodo accionamiento a excepción del cambio de luces por pulsador que requiere cierta adaptación.

En la GSX el conjunto depósito-asiento-colín resulta muy compacto y deportivo, pero no así los escapes cromados que, poco deportivos no están en línea con el resto de la moto. El cuadro y los mandos en los semimanillares, anodizados en negro, presentan un aspecto algo pobre y se ve mucho plástico. Sin embargo la GSX tiene las exclusivas del reloj de temperatura de aceite, el indicador digital de relación del cambio y un indicador de gasolina más preciso que las Honda. En la VF se ha modificado la escala del cuentavueltas para hacerla más legible, algo que también debería hacerse en la Suzuki, donde hay demasiados números en poco espacio.

Ninguno de los asientos se abate, y sólo la GSX tiene un colín que sirve para guardar algo más que la documentación. En la CBX es especialmente incómodo, una vez quitado el asiento, volverlo a colocar en su sitio. Además, dos largos ganchos de fijación arañan casi inevitablemente, si no tienes mucho cuidado, las placas laterales.

Los radiadores de la VF, uno superior con dos ventiladores y el inferior camuflado por la quilla, encuentran su réplica en el de la CBX de aceite, perfectamente incluido,bajo los faros en el carenado para no quitar ventilación al motor. El de la GSX está situado delante de la culata.

Las tres motos tienen amplios asientos para viajar con dos plazas, pero en la Suzuki el pasajero tendrá que ir siempre abrazado, porque no hay ni un asa; en la VF y la CBX, por el contrario, cuentan con unos prácticos asideros. En la VF las piernas del pasajero quedan excesivamente flexionadas aun si tiene corta estatura, y en este sentido tampoco se encontrará mucho más cómodo, o cómoda, en la CBX o GSX, pero eso sí, tendrá la mayor parte del amplio asiento a su disposición, con el piloto a otro nivel más bajo. Con pasajero, las tres 750 permiten una buena marcha, que no superará los 200 kms/h., pero que será de 193 kms/h. en la CBX, 187 kms/h. en la Suzuki y 182 kms/h. en la VF.

En las dos Honda los embragues son de accionamiento hidráulico. El de la Suzuki no dispone de este refinamiento, pero es perfectamente blando.

Los retrovisores son de calidad en las tres y no vibran en marcha. Los faros de la CBX, GSX y VF tienen una potencia perfecta, y en el apartado luces llama la atención el enorme piloto trasero de la CBX.

En la Suzuki, y como detalle molesto, hay que señalar que el tapón de gasolina no se queda unido al depósito sino que debes quedarte con él en la mano.

La Suzuki, dentro de este grupo de tres super-sport japonesas es la más turística y ciudadana; cuenta con el motor más utilizable y en nuestro banco el más potente, y es prácticamente tan rápida en aceleración como la CBX. Su principal punto débil se encuentra en el freno delantero y en el comportamiento en curvas rápidas. A su favor tiene el precio más barato, dentro de lo caro que es el mercado español, siendo una buena tentación para los que pensaban en una moto de menor cilindrada. La CBX, en términos puramente deportivos, puede ser la más rápida y estable por su chasis, suspensiones, frenos, y cuenta con un motor que estira endemoniadamente bien. Para todo uso, como las otras dos, tiene un consumo algo elevado; además un agujero de potencia en medios, pero también una sexta ideal para autopista; cuesta un cuarto de millón más que una Yamaha 600 ó una Suzuki 550, pero esto te da derecho a poder rodar con las grandes tranquilamente y hasta las puedes enseñar su enorme piloto trasero en más de una ocasión. Del taller, en principio, además te puedes olvidar, limítate a comprar aceite y a cambiarlo con frecuencia. Honda va a conseguir con su CBX que más de uno olvide completamente lo que es un reglaje de válvulas.

La VF-84 ha venido sin apenas modificaciones con respecto al modelo 83, pero un 15 por ciento más cara, superando el millón. A mí me sigue gustando más esta 750 con su motor en V, refrigerado por agua, su chasis de sección rectangular, y su aspecto de moto oficial de «Fast Freddy» en Daytona. El futuro de Honda tiene que estar por este camino, pero con la llegada de la Suzuki y la CBX, ha bajado algo del pedestal en que se encontraba. Por comparación con estas dos 750 parece menos mágica, mas mortal y desde el plano deportivo su motor, sin estar falto de potencia, ni mucho menos de par, es menos excitante. La complejidad mecánica y peor accesibilidad juegan en contra suyo, pero esta VF, por chasis, suspensiones y frenos es capaz de seguir de cerca a la más deportiva de la prueba, la CBX, en curvas rápidas, y acostumbrándose a sus reacciones puede ser tan ágil y segura como la GSX en trazados más lentos.

Si te gustan las Honda, al mismo precio puedes tener dos motos bien distintas para elegir, pero si llevas tiempo esperando la llegada de Suzuki, no vas a salir defraudado, aunque eso sí, haz que te mejoren su freno delantero. □

Augusto MORENO DE CARLOS
Fotos: E. IRIS/A.M.C.

+	−
HONDA CBX 750 F	
Prestaciones Freno delantero Estabilidad y manejabilidad en cualquier trazado Mantenimiento Relación cambio	Consumo Freno trasero Vacio de potencia a 5.000 r.p.m.
SUZUKI GSX 750 ES	
Manejabilidad Prestaciones Polivalencia	Vibraciones Comportamiento curvas rápidas Freno delantero Anti-dive Consumo
HONDA VF 750 F	
Confort de marcha Estabilidad Frenos Precisión y sensibilidad de dirección Prestaciones	Levantamiento al frenar en curvas Consumo Postura pasajero Accesibilidad