

Suzuki GSX 1100 E

# El límite

Con la GSX 1100 E, Suzuki cierra el capítulo de modificaciones realizadas con la mecánica de su cuatro cilindros en línea, 16 válvulas y 100 CV de potencia para ofrecer la superbike más completa de los últimos tiempos.



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

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

[www.motoclasicas80.com](http://www.motoclasicas80.com)

  
motos clasicas  
80

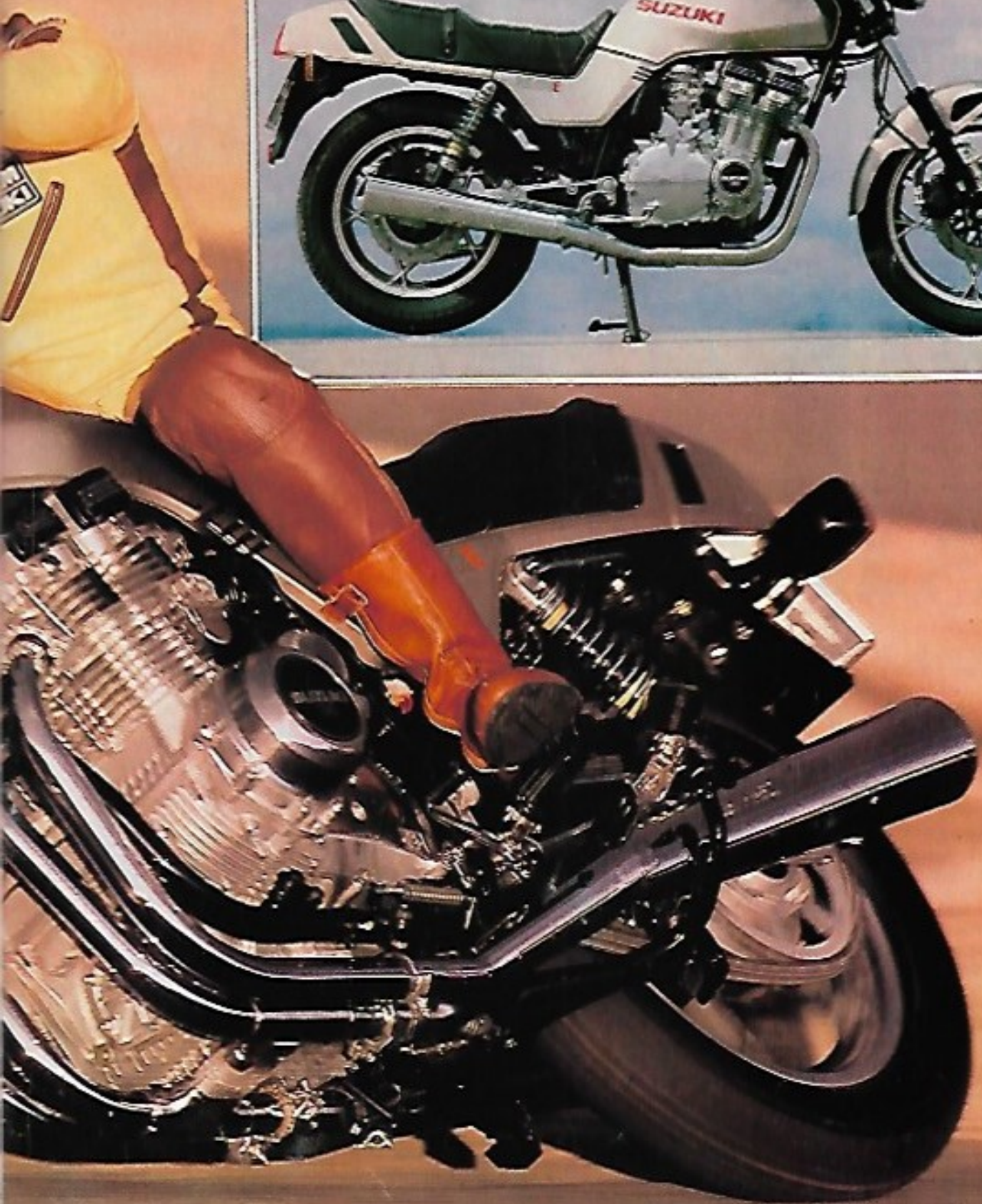
[info@motoclasicas80.com](mailto:info@motoclasicas80.com)



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

*motos clasicas*

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

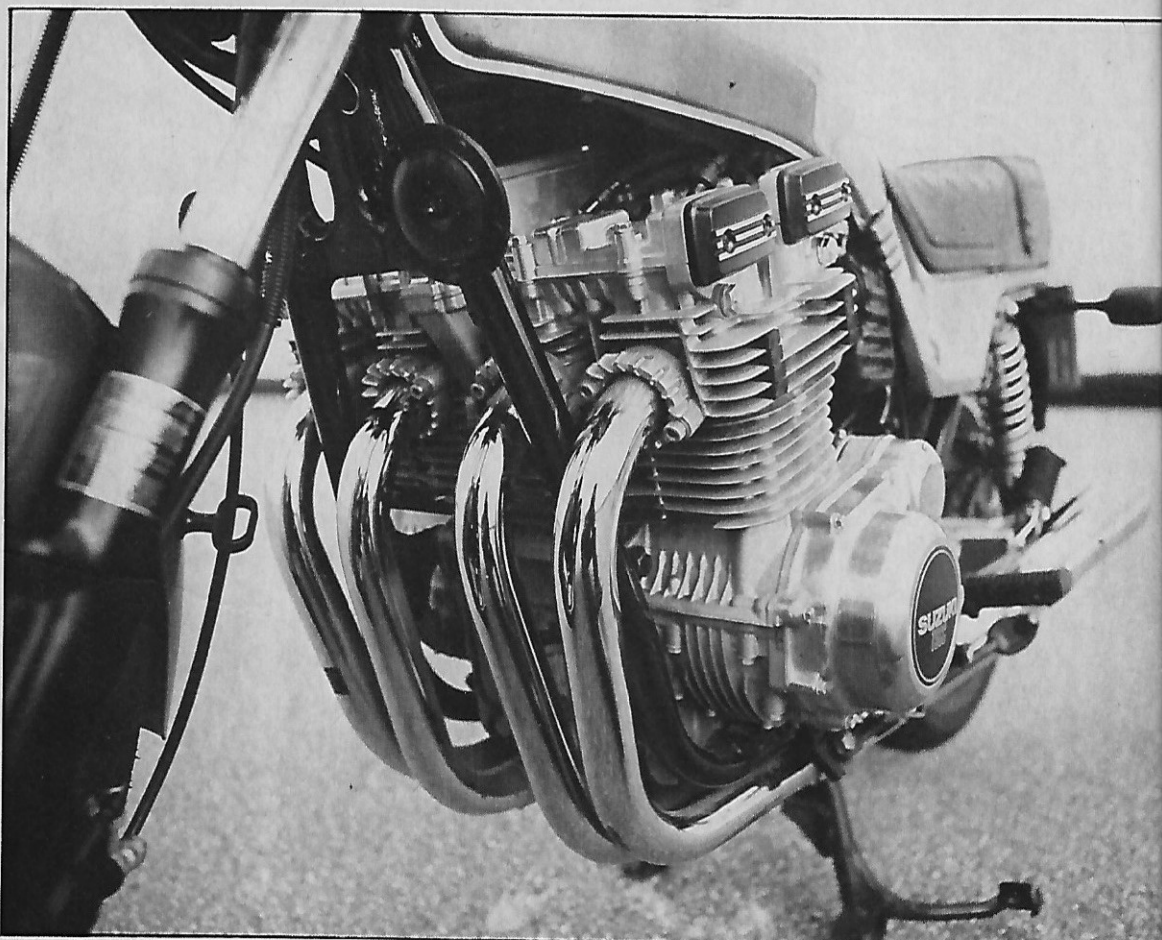




## Suzuki GSX 1100-E

DESDE que apareció en las carreteras europeas, hace ya tres años, la Suzuki GSX 1100 se ha convertido en casi un mito. Es su perfecta combinación, entre «monstruosidad» y agilidad, la que ha permitido situarla, a pesar de sus 100 CV y 250 kg de peso, en el límite donde termina lo conducible, lo racionalmente aceptable para un ser humano que se enfunda un casco sobre una moto de calle y donde empieza el exhibicionismo mecánico y la inviabilidad motociclista como producto de comercialización masiva.

Cuando la guerra de las «superbikes» llevó a Kawasaki a construir su seis cilindros refrigerada por agua o a Honda —mucho antes— la CBX (también de seis cilindros), todo el mundo estuvo de acuerdo en que aquél no era el camino correcto, ni siquiera el de un futuro inmediato. Los problemas de estabilidad y excesivo peso demostraban un desfase entre mecánica y el resto de la moto. La conjugación perfecta no sería posible a menos de costar una buena fortuna a base de emplear chasis especiales y materiales prohibitivos para una moto de serie.



Motor de suprema elasticidad con cuatro válvulas por cilindro, doble árbol de levas y culatas TSCC (Twin Swirl Combustion Chamber).

### GSX-E, menos complicación

La GSX sorprendió a todo el mundo. A pesar de su «monstruosidad» aparente resultaba una moto racional, ágil, manejable y con un motor dotado de una sorprendente respuesta a bajo régimen. El motor giraba como una turbina y aceleraba como un demonio, sólo que con una suavidad sorprendente. Con la aguja del velocímetro en los 200 km/h, el puño del gas tiene aún un cuarto de vuelta efectivo de reserva. Era una moto apta para el amante de los viajes y los cruceros tranquilos, a la vez adecuada también para mentalidades algo más inquietas que quieren experimentar sensaciones fuertes. Un basculante de aluminio de sección rectangular se encargaba de terminar con la leyenda negra de los chasis de alambre de las superbikes japonesas.

Pero esta gran moto de turismo, sofisticada y bien he-

cha, montaba unas suspensiones complicadas de poner a punto. La horquilla delantera era regulable en hidráulico y en presión de aire. Combinando entre sí ambos reglajes se podía encontrar la combinación perfecta. Pero entonces le tocaba el turno a los amortiguadores posteriores, regulables en el hidráulico y en presión del muelle. Una solución poco comprometida para la fábrica y un rompecabezas para el cliente.

Con la masificación de los sistemas antihundimiento, en las motos de GP se ha pasado a su empleo, masivo también, en las motos de serie: la competición al servicio del usuario. Ello ha servido a Suzuki para introducir su nueva serie «E» de la gama 1100, la GSX 1100-E. Junto con las nuevas suspensiones, menos complicadas, se ha adoptado una línea menos voluminosa que las anteriores GSX gracias a la adaptación de la polémica Kataná, versión deportiva de esta 16 válvulas.

### Antidive: ventajas e inconvenientes

En la nueva GSX 1100-E se ha variado la posición de conducción. El piloto va ahora sentado más hacia adelante y gracias al nuevo manillar no es preciso estirar los brazos como sucedía en el modelo anterior. Se ha ganado comodidad en la posición pero las nuevas suspensiones han puesto de evidencia que todo el confort deberá limitarse al asiento si además pretendemos tener una moto estable... a 200 km/h.

Si la horquilla de la versión primera resultaba en términos generales blanda, ahora con el sistema antidive ocurre todo lo contrario. Conservando el recorrido de 160 mm resulta excesivamente dura en asfalto bacheado y rugoso, donde la suspensión se halla solicitada continuamente. Llega un momento en el que parece como

si no pudiera controlar el movimiento de la rueda delantera.

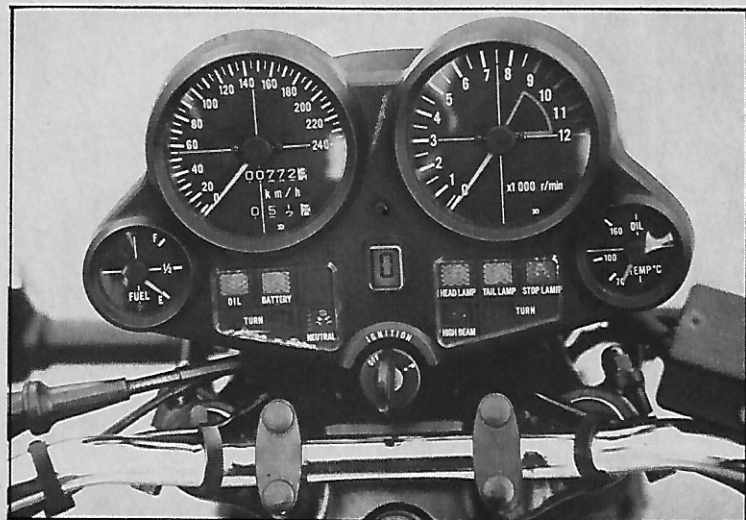
Para adecuar la suspensión posterior, los técnicos de Suzuki se vieron obligados a cambiar los amortiguadores por otros más cortos, nada menos que 23 mm menos (de 108 a 85 mm) para equiparlos en dureza a la suspensión delantera. Permanece invariable el reglaje de muelle (siete posiciones) e hidráulico (cuatro).

Ante unas suspensiones excesivamente duras —aún en la posición más blanda de los amortiguadores— para turismo, decidimos sacarle el aire a la horquilla delantera, pero apenas notamos alguna mejora. Sin embargo, la moto acusó este cambio en las suspensiones. Apenas la aguja rebasaba los 180 de velocímetro, la GSX empezó a moverse de atrás. Cuando rebasamos los 200 km/h, el movimiento fue alarmante.

Ello nos condujo a una definitiva conclusión: El alarman-

te movimiento de la GSX con la suspensión delantera «blanda» —y que con la horquilla en su posición «dura» apenas resulta perceptible— hace poco recomendable cualquier manipulación que intente buscar mayor comodidad. La GSX-E debe ir con las suspensiones duras, indispensable para conseguir una buena estabilidad. Resulta curioso ver cómo después de probar sofisticadas y complejas técnicas, los japoneses no han tenido más remedio que aceptar el único y simple principio de las deportivas italianas: el confort debe sacrificarse si queremos estabilidad, especialmente a elevada velocidad.

El problema de la GSX-E y sus «meneos» se debe (con la suspensión delantera en su tarado más blando) a un cambio en la geometría de la moto. Como los amortiguadores apenas se comprimen, y la horquilla sí, el avance, ya de por sí corto (103 mm), se reduce todavía más. El resultado



Nuevo cuadro de instrumentos para la versión «E», con relojes en ambos extremos para el control de la temperatura de aceite y nivel de gasolina.

es una tendencia de la rueda delantera a iniciar un movimiento de vaivén. Si hasta una velocidad de 140 km/h la moto se comporta bien —sea cuál sea el estado y tarado de las suspensiones—, a partir de esa velocidad, el corto avance de la horquilla empieza a com-

prometer la estabilidad en recta. La situación se mejora un tanto si llevamos acompañante, por cuanto las suspensiones posteriores se hunden proporcionalmente a lo que lo hace la horquilla delantera y la variación del avance es entonces menor.

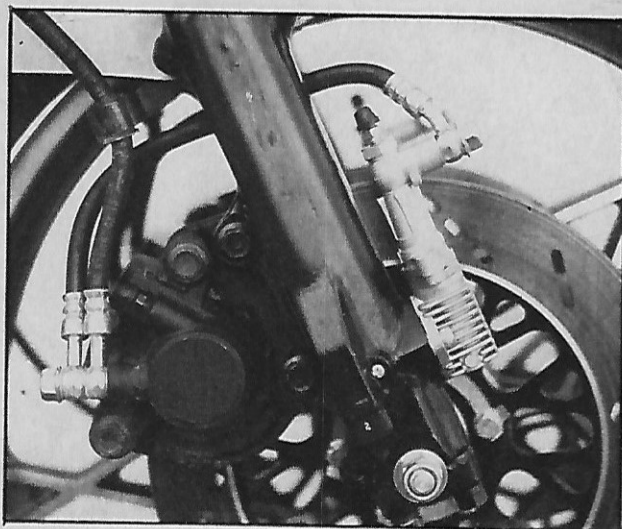
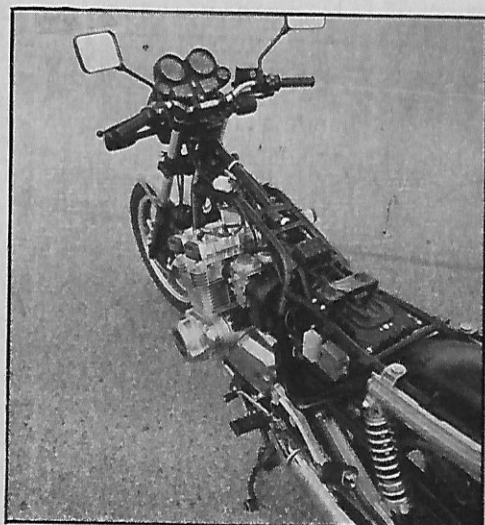
## La «comegomas»

El punto débil de las anteriores GSX era el neumático posterior. El gran 4.50/17 sigue siendo en la versión «E» un talón de Aquiles para su propietario y también un agujero en el bolsillo. Tras apenas 1.000 kilómetros, los 100 CV de potencia empiezan a hacer sus estragos en la goma. La banda central empieza a perder su esfericidad para volverse plano. A partir del momento en que pierde su forma original su contorno se vuelve anguloso, la GSX resulta intratable en curvas rápidas, moviéndose de atrás y transmitiéndose también de forma muy notable al manillar.

El gran hándicap de las superbikes como ya vimos en el ensayo de la Yamaha XS 1100, es la corta duración del neumático posterior con su rápido desgaste en la parte central que modifica notablemente el comportamiento en curvas. Es el precio que hay que pagar por 100 CV de potencia y 250 kg de peso.

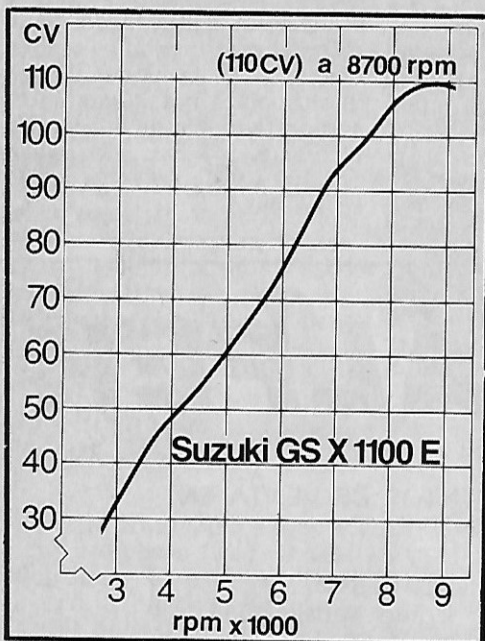


# Suzuki GSX 1100-E



El chasis doble cuna y muy reforzado en su parte superior permanece invariable con respecto a la versión GSX primitiva.

El famoso antidive de Suzuki que en esta versión se mostró más inoperante que en la deportiva Katana.



## FICHA TECNICA SUZUKI GSX 1100-E

**Motor:** tertacilíndrico cuatro tiempos refrigerado por aire. Cuatro válvulas por cilindro, DOHC.  
**Cilindrada:** 1.075 c.c. (72 × 66 mm).  
**Relación de compresión:** 9,5:1  
**Potencia máxima:** 100 CV a 8.700 rpm.  
**Par máximo:** 8,9 mkg a 6.500 rpm.  
**Carburadores:** 4 Mikuni de 34 mm.  
**Encendido:** transistorizado.  
**Embrague:** multidisco en baño de aceite.  
**Cambio:** de cinco velocidades (2,50/1, 77/1, 38/1, 12/0,96).  
**Suspensión delantera:** horquilla telescópica (aire) con sistema antidive. 160 mm recorrido.  
**Suspensión posterior:** amortiguadores hidráulicos. 85 mm recorrido.  
**Frenos:** doble disco delante 275 mm, simple disco detrás 275 mm.  
**Ruedas:** 3,50 V 19 delante/4,50 V 17 detrás.  
**Longitud total:** 2.230 mm.  
**Distancia ejes:** 1.510 mm.  
**Peso depósito lleno:** 265 kg.  
**Capacidad depósito:** 20 litros.

mos se ha conseguido conservar una imagen nítida en el retrovisor en casi la totalidad de la escala del cuentavueltas. Pero en los estribos, las vibraciones se hacen notar. Culpable de estas pequeñas pero perceptibles vibraciones es la ausencia de ejes de balance.

Especialmente práctico resulta en la GSX la construcción del cigüeñal formado por varias partes independientes y unidas a presión. Ello tiene la gran ventaja de permitir un buen equilibrado además de su fácil reparación. Este gira sobre cojinetes de rodillos que han permitido reducir considerablemente la anchura del motor, en el caso de que se hubieran empleado cojinetes lisos.

Mientras el motor sigue siendo uno de los mejores ingenios mecánicos de las actuales superbike, el sistema antidive de la nueva horquilla nos ha defraudado. La horquilla se hunde excesivamente y se muestra demasiado blanda. Por el contrario, los frenos de la GSX han mejorado con respecto a los de la versión GSX Katana. Son más dosificables que en aquella y la frenada es más precisa, quizá debido a un distinto funcionamiento del antidive, que en la Katana absorbía buena parte del esfuerzo que se realizaba sobre la leva.

## A pesar de todo... la mejor

## 110 CV y 226 km/h

El propulsor de la GSX-E permanece invariable con respecto al de las series anteriores. La potencia sale a «chorros» de este motor que dispone de cuatro válvulas por cilindro. Durante la prueba en banco que hicimos con esta nueva GSX-E (banco Bosch de rodillos) la gráfica en el papel milimetrado se detuvo en los 110 CV. En carretera, a pesar de carecer de carenado, la GSX nos llevó hasta los 226 km/h con el piloto agachado y controlado por célula fotoeléctrica.

El cuatro cilindros de la Suzuki no sólo produce potencia a altos regímenes. Sin ningún tipo de fallo ni reacciones extrañas de la transmisión, es capaz de acelerar en quinta marcha desde unos ínfimos 30 km/h. El cuentarrevoluciones se halla entonces en la no menos exigua escala de 1.000 rpm. Un ligero movimiento del puño del gas y el motor acelera con fuerza y limpiamente hasta llegar a las 9.000 rpm.

No sólo los cuatro cilindros y sus cuatro válvulas son las únicas responsables de este comportamiento. Suzuki introdujo con las series «X» la TSCC o Twin Swirl Combustion Chamber, un diseño particular de las culatas por las que se crea un flujo en forma de remolino que según los técnicos de Suzuki mejora el llenado de los cilindros además de la combustión. Ello junto con el especial diseño de los árboles de levas permiten obtener una respuesta inmediata. Se aumenta igualmente el par dando un valor máximo de 8,9 mkg a 6.500 rpm. La potencia máxima de 100 CV (según fábrica) se alcanza a 8.700 rpm.

Uno de los problemas que los técnicos de Suzuki han podido solucionar en gran medida son las vibraciones en el manillar. Mediante dos contrapesos embutidos en sus extre-

A pesar del antidive, de pequeñas vibraciones y alguna otra pega que hemos resalta-do, la GSX en general y ahora en la versión superturística «E» es por ahora la mejor moto de gran cilindrada que los japoneses han lanzado al mercado. A pesar de sus 265 kg de peso con el depósito lleno, es manejable como pocas superbikes y su motor es simplemente tan encantador y fácil de llevar que aún el más inexperto será capaz de sentirse dueño de ese pequeño «monstruo». Y eso es quizá lo más importante, el no sobrepasar los límites de la capacidad media de pilotaje de motos de gran cilindrada.

H. F.