

Suzuki GSX 400E

Prueba a fondo

Sin nicotina

Las últimas creaciones del Japón han conmovido a Occidente. Bombas, misiles tierra-tierra que devoran las distancias a velocidades de hasta setenta metros por segundo. Aviones de vuelo bajo para expertos amantes de sensaciones algo más que fuertes. Pero esta vez traemos a nuestras páginas un vehículo más razonable, un peso pluma sin nicotina.

JUNTO a esos monstruos, también han desfilado por nuestra revista la artillería ligera, máquinas desde 350 c.c. —dos tiempos— hasta 600 c.c., capaces igualmente de volar bajito, más allá de la barrera de los doscientos kilómetros por hora.

La protagonista de nuestra historia es una bicilíndrica liviana y manejable, muy divertida y fácil de pilotar y capaz de hacer más de ciento setenta por hora. Más veloz que muchos de los coches que todos consideramos «rápidos».

Quiero demostrar con esto que no estamos ante una moto sosa ni falta de carácter. Suzuki ha pretendido ampliar su gama de productos, que va desde la ultrarrápida y superdeportiva GSX-R de 750 c.c., hasta el utilitario y eficaz Lido de 75 c.c.

La GSX 400 pretende ser una máquina polivalente, dirigida hacia una clientela joven que además busca su «primera moto». Debe ser apta tanto para uso diario en ciudad, como para estiradas más o menos deportivas en la montaña, sin olvidar la utilización con dos plazas y los viajes de vacaciones con equipaje. Bajo este prisma enfocaremos nuestro juicio.

Corazón deportivo

Apunta esta receta: fin de semana excitante, dosis de imaginación, una buena moto esperando y... la carretera. Fácil, ¿no?

Aprovechando nuestra toma de contacto de la semana pasada, recogí la roja bicilíndrica en Barcelona y con los Seis Días de Enduro en el Pirineo, no pensaba en ir a la playa para bañarme. Por la Diagonal pongo rumbo a La Cerdaña, ¿me acompañáis?

En el tráfico denso de la gran

ciudad, la pequeña Suzuki se mueve con una agilidad envidiable. El poco peso y la fulgurante aceleración te colocan rápidamente a la cabeza de los semáforos. El sonido de los escapes es tenue y muy agradable. Puedo dar gas a fondo sin que nadie vuelva la cabeza. Únicamente el generoso ruido mecánico destaca notablemente sobre el resto. Válvulas, cadena de distribución y pistones aúnan sus esfuerzos en conseguir un conjunto verdaderamente sonoro, muy similar al de una Laverda 500.

Dejando atrás la contaminada y caótica urbe enfilo la carretera de Puigcerdá. El habitual retraso del avión de Iberia y la monótona travesía aérea han excitado mis deseos de viajar sobre dos ruedas. Necesito que el aire acaricie mi rostro, esa agradable sensación de bienestar que solamente se siente con un manillar entre tus manos.

La moto alcanza velocidad rápidamente y mantiene sin problemas un crucero de 140 km/h. De todos modos, el motor parece reacio a regímenes superiores y con sólo quinientos kilómetros en el marcador, decido hacer un pequeño rodaje.

La postura es cómoda, con un amplio asiento bien mullido y los reposapiés en su punto justo. El ancho manillar, que convierte la circulación urbana en un juego de niños, cobra aquí su tributo y sentimos la presión del viento en el pecho, fácilmente tolerable a la velocidad mencionada, pero molesta con viento frontal o si la incrementas.

Con estas y otras reflexiones me planto en Vich, y el inconfundible olor de un horno de pastelería «hace trabajar duramente al disco delantero». Mientras saboreo una exquisi-

ta tarta de manzana, intento examinar a nuestra invitada.

Madurez de diseño

La línea es clásica, recordando las primeras Honda 900 de cuatro válvulas de finales de la década pasada. Un estilo sobrio, «europeo», que huye de la moda «pseudocompetición» y brilla con luz propia. La ausencia de carenado la convierte en una máquina pura, con línea de moto «de siempre». El asiento en plan sofá se muestra acogedor para nuestro posible acompañante, que además disfruta de unos reposapiés bien ubicados y puede viajar con las piernas en posición muy natural. Solamente echará en falta un asidero, pues en cada frenada se nos vendrá irremediablemente encima.

Con los últimos restos de la tarta deleitando mi paladar, atravieso la románica población de Ripoll y me presento rápidamente en la Collada de Tosas, de primera categoría —si me permitís el símil ciclista— y una prueba de fuego para cualquier ruttera.

Motor muy deportivo

Pequeño contrasentido en una máquina de corte turístico, pero sientes que desde los primeros instantes el motor te pide «guerra» y, por debajo de seis mil vueltas, no hay prácticamente potencia. En las primeras curvas y en una carretera que no conoces te falta respuesta de motor. Tienes que utilizar sin pereza tu pie izquierdo y no regatear un cambio de marcha. Si ves que la curva no está clara, una marcha menos, si se cierra, dos, o hasta tres. Imprescindible que la aguja del tacómetro no baje de seis mil vueltas.

Afortunadamente, este último punto resulta facilísimo pues el cambio de seis relaciones tiene una suavidad y funcionamiento ejemplares, con un escalonamiento ideal para las posibilidades del motor.

Una vez que has cogido «el truco» resulta sencillo y divertido, y Tosas desfila ante ti con rapidez. La excitación te embarga, el sentido del bicilíndrico llegando a la zona roja te provoca y la sensación de velocidad es enorme. Los frenos ya te han dado los primeros avisos y sabes que no puedes confiar mucho en ellos. Al delantero le falta potencia, con un tacto bastante flácido, gracias al antídive hidráulico que acciona en la botella izquierda, que por lo demás pasa completamente desapercibido. El freno trasero resulta delicado y en cuanto te descuides tendrás la rueda trasera cruzada, obsequiándote con un hermoso chillido.

Y aquí entra en juego la gran sorpresa: los neumáticos. Resulta inadmisibles que una moto venga equipada con estos Bridgestone, impresentables en algo que circule a más de veinte por hora.

Los resbalones se suceden sin cesar y tienes que decidirte por practicar la técnica del Spencer, o bajar irremediablemente el ritmo. Si te decides por «conducir con la rueda trasera», recuerda que Freddie no ha podido hacerlo a placer hasta disponer de neumáticos de la ultimísima generación, caso que no es el nuestro.

Estaba yo inmerso en todos estos pensamientos, —como veréis me había decidido por la segunda opción— cuando de repente y a la salida de una curva, ¡zas! el Arpa y el Bultó probando la nueva Merlín DG11. ¡Buena oportunidad para ver que tal va la Merlín en asfalto! Doy la vuelta e intento cogerlos,



www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com



tarea que pensé no sería difícil con el buen motor de la Suzuki. ¡Cómo bajaban! Llevando el motor hasta la línea roja, aprovechando la buena aceleración en marchas cortas y la manejabilidad en curvas enlazadas, les iba reduciendo la ventaja metro a metro. En las frenadas tuve que apoyarme en la retención del motor y reducir marchas sin contemplaciones. En curvas bacheadas se notan algunas flexiones del bastidor, pero en general la moto es muy noble y a pesar de algunas deslizadas, tomo contacto con las monocilíndricas. Nos habíamos ganado un respiro y no pude negarme a la amable invitación de Pedro Arpa.

El tema de los neumáticos condiciona completamente el comportamiento de la moto, pues te obliga a efectuar una conducción cauta, muy pendiente del estado del asfalto y de tu velocidad. Una lástima, pues la ligereza y manejabilidad son excelentes y la postura de conducción perfecta para disfrutar en carreteras de montaña.

Un mechero

Desde Alp el viaje de vuelta fue contra-reloj. Setecientos kilómetros de carretera nacional, obras, tramos de tierra y otras sutilezas por el estilo devorados en seis horas y media, con la preciada carga fotográfica de la presentación de los Seis Días. Una conducción prácticamente a fondo que arrojó un consumo inferior a los seis litros y medio. Incluso con el puño absolutamente a tope desde Medinaceli —era de noche y tenía ganas de llegar a casa—, la cifra no superó los siete litros y medio. Un auténtico mechero, máxime si tenemos en cuenta que su



aerodinámica no está muy cuidada.

En línea recta y a su velocidad máxima es perfectamente estable, ofreciendo una seguridad abosoluta. En carreteras bacheadas está limitada por los amortiguadores traseros que hacen tope con cierta facilidad, más frecuente si circulas con dos plazas. En este último caso notarás más la falta de potencia a medio régimen, y tendrás que «trabajar» mucho con la caja de cambios para efectuar los adelantamientos y tener una aceleración aceptable a la salida de una curva.

Detalles prácticos

La conducción nocturna es una auténtica delicia gracias al poderoso faro halógeno que rompe la noche con una luminosidad y potencia extraordinarias. Sería deseable una iluminación más débil del cuadro de instrumentos, porque dada su intensidad deslumbra al piloto.

Además de las clásicas esferas de velocímetro y cuentarevoluciones, se ofrece un práctico indicador del nivel de combustible, que, cosa rara, marca con fiabilidad y precisión. Los

testigos de luz larga, presión de aceite, indicador de dirección y punto muerto, y un práctico indicador digital de la marcha que llevamos engranada, completan la consola de mando.

Una cerradura centralizada abre el asiento y sirve de contacto, con una posición que deja bloqueada la dirección. El asiento se retira después de soltar dos pestillos y deja paso al juego de herramientas en un lateral y a un pequeño espacio en el colín para la documentación o los guantes.

Todos los mandos funcionan con la suavidad acostumbrada y únicamente es criticable el cambio de luces —larga y cruce— compartido con los intermitentes, de incómodo manejo y donde siempre das el intermitente al efectuar el paso de carretera a luz de cruce. Esto mismo se puede aplicar al mando bocina-ráfagas, imposible de encontrar cuando más lo necesitas, con un claxon ridículo y poco potente.

Detalles muy acertados son la llave de combustible de membrana que sólo deja pasar líquido cuando funciona el motor, el starter en el puño izquierdo, fácil de utilizar y el portacasco doble.

La realidad

Resulta inevitable la comparación con la popular Yamaha XS 400, auténtico record de ventas en nuestro país y dirigida exactamente al mismo segmento del mercado que la Suzuki. Con un precio similar y su robusto y probado motor de dos válvulas por cilindro, la XS ofrece mejor respuesta a medio régimen, con suspensión cantilever de superior rendimiento en cualquier situación. La Suzuki

Desde siempre primeros en arrancada.

Gracias a la fuerza, duración y resistencia de nuestros equipos motor, cilindros, tubarros y bielas siempre has sido el primero en arrancar.

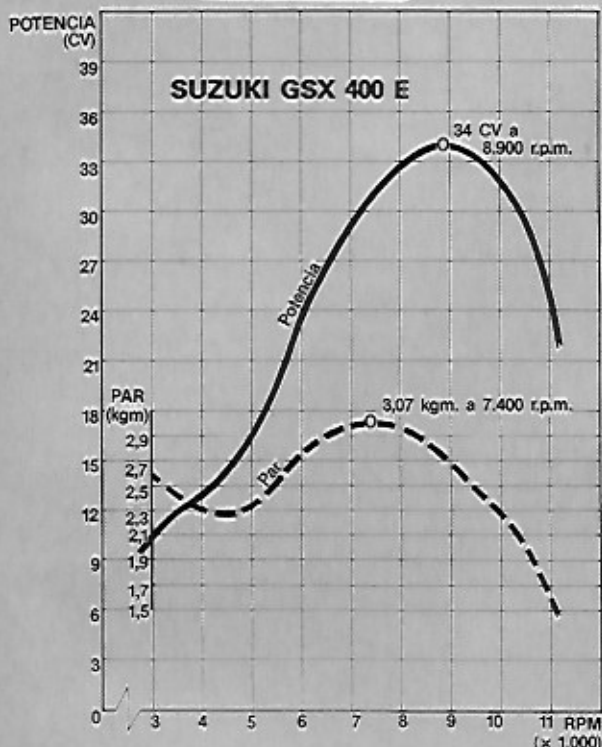


Y desde ahora primeros en frenada.

Y ahora también podrás ser el primero en frenar. Ya que los equipos de freno METRA-KIT dotados de un sistema de doble leva te aseguran un 70 % más de frenado. (METRA-KIT tiene garra y además se agarra)



BANCO de POTENCIA MOTOCICLISMO



Bajo esa apariencia clásica de la Suzuki GSX 400 E se esconde una personalidad del motor radicalmente diferente, de neto corte deportivo. El bicilíndrico registraba en nuestro banco de potencia una cifra de 34 CV. a la rueda, a la altura de los 37 CV. de potencia (con el factor de corrección antiguo que supera en un 6 por ciento al actual) de la Yamaha XS 400 probada en el n.º 849 de MOTOCICLISMO.

El motor de la Suzuki «despierta» a partir de las 5.500 vueltas, con una pendiente en la curva de potencia tan vertical con la que se consigue alcanzar rápidamente el régimen de potencia máxima. Por debajo de estas 5.500 vueltas del motor no encontraremos los caballos deseados.

Debido al escalonamiento cerrado del cambio de marchas podremos sacar un buen partido de la estrecha zona de utilización.

se presenta con una estética diferente, muy agradable y con un potente motor. Como máquina turística es confortable y fácil de conducir, pero sería deseable una mayor elasticidad y potencia a bajo régimen. Como moto deportiva resulta algo corta de frenos —igual que la Yamaha— y de estabilidad, pero con unas prestaciones sorprendentes y un motor excitante.

La elección entre ambas resulta difícil y depende mucho de los condicionantes y escalas de valores de cada uno. Si yo tuviera seiscientos mil pesetas y tuviera que decidirme... ¡uf! difícil papeleta.

F. CALLEJO

FICHA TÉCNICA

Motor: Bicilíndrico en línea, refrigerado por aire, 4 tiempos, 4 válvulas x cilindro, culata TSCC.
Cilindrada: 399 c.c. (67 x 56,6 mm.)
Relación compresión: 10:1.
Carburador: 2 Mikuni BS34 SS.
Cambio: 6 velocidades.
Suspensión delantera: Telescópica, con anti-dive hidráulico.
Suspensión trasera: Doble amortiguador hidráulico.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor.
Neumáticos: Del. 3.00 S-18, tras 3.50 S-18.
Encendido: Transistorizado.
Batería: 12V/12Ah.
Distancia entre ejes: 1.420 mm.
Anchura: 755 mm.
Longitud total: 2.105 mm.
Peso en seco: 176 kg.
Capacidad depósito: 16 litros.



**FERRERO
CARREÑO**

LIDO VARIO GSX 400 E
GSX 750 R
 GSX 750 ES GSX 550 ES



Lido Vario el nuevo scooter automático

PUCH-SUZUKI

EXPOSICION: C/ Duque de Sesto, 26 Telf. 275 22 35 28009 MADRID
 RECAMBIO: C/ Duque de Sesto, 38 Telf. 276 35 54 28009 MADRID



en Málaga

**MOTO AUTO
LANZAT**

Exposición y taller:
 Eugenio Gross, 18. Tel. 392795

moto boutique MARBELLA
 Av. General López Domínguez, 25-A. Tel. 779140. MARBELLA

Una moto muy versátil

Francamente esta «nueva» (para nosotros) 400 GSX E goza de un grupo motriz muy estudiado. A pesar de su configuración clásica, este dos cilindros en línea es todo un ejemplo de progresividad, suavidad y también potencia.

Sin ninguna duda su secreto se encuentra en las culatas TSCC. Tras accionar el starter, situado a la izquierda, y apretar el botón de arranque un

suave ronroneo nos invitará a introducir la primera velocidad. La primera sorpresa será el ver aparecer en la pequeña pantalla un 1, que nos viene a recordar que marcha tenemos engranada. El accionamiento del embrague es suave y nunca dio muestras de fatiga.

Por debajo de las 4.000 r.p.m. apenas encontraremos respuesta, mientras que si rodamos entre 4.500 y 5.000 r.p.m. nos encontramos con

un propulsor alegre y a la vez sumamente suave.

Por ciudad a pesar de que es una moto un tanto baja y ancha, resulta muy manejable y su ángulo de giro resulta bastante elevado. Bien por el freno delantero y algo justo el trasero. Posición de conducción acertada, con las estribas muy bien situadas y únicamente con la pega de un manillar algo ancho. El pasajero gozará de una posición muy cómoda y sin duda es

una moto que invita a viajar. Por carreteras generales y autopistas podemos mantener unas medias de 120-130, sin ningún problema, mientras que si queremos ir más «sueltecillos», rodar a 140 no será ningún problema.

A partir de 4.500 vueltas, este bicilíndrico se encuentra a sus anchas, pero ahí no termina todo, superado este régimen una segunda «patada» nos invitará a darle al mango...

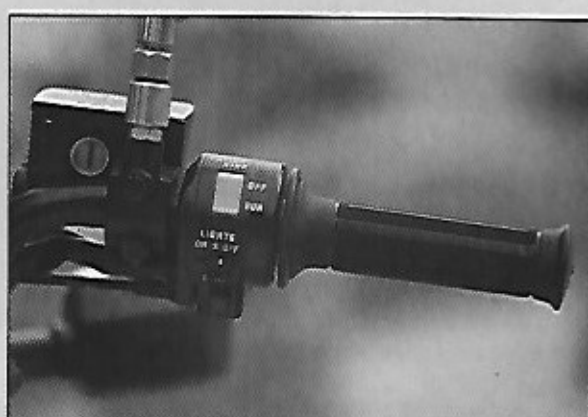
Teniendo en cuenta que el motor apenas tenía 500 km., respetamos el rodaje, pero estos pocos kilómetros fueron suficientes para rebelarnos que la «salsa» de esta 400 se encuentra más allá de las 6.000 vueltas.

Con esta moto, rodar por carreteras generales y también por autopista es una delicia. Una moto muy cómoda, alegre y algo blanda de suspensiones...

Estas suspensiones (dos amortiguadores) sin duda se encuentran muy lejos de los sistemas monoamortiguador que actualmente montan cualquier moto de carretera y eso se hace más evidente en carreteras reviradas o con asfalto de mala calidad. Una sensación de flotabilidad y un cierto meneo, nos recordará que esta 400 no se encuentra muy a gusto en este tipo de terreno, aunque si la calidad del asfalto es buena podemos disfrutar como el que más.

Decididamente no es una moto para rodar a ritmo de G.P., pero si que resulta muy atractiva para los buenos ruteros, tanto por su comodidad como por sus prestaciones. Pero sobre todo debemos señalar que esta GSX E se nos muestra como una de las motos más racionales de nuestro mercado actual. Es el equilibrio entre una motocicleta de uso diario y el viajar o disfrutar de un fin de semana. Una japonesa pensada para la gente «pacífica». Bienvenida. □

Texto y fotos: Alex MEDINA



Mandos completos muy al estilo «made in Japan» con el mando del aire situado bajo la piña izquierda.

Cosas de la GSX 400 E

- Los acabados son francamente buenos y tiene todo tipo de detalles. Uno de ellos y que siempre se agradece es el cierre y sujeta cascos con llave incluida. El tapón de gasolina también cierra con llave.
- La capacidad del depósito es de 16 l., lo que nos da una autonomía de unos 240 km.
- El interruptor de los intermitentes también actúa como diferenciador entre largas y cortas. Para los primeros habrá que desplazarlo a derecha o izquierda, mientras que para las cortas y largas el movimiento es hacia arriba o hacia abajo.
- El mando de starter se encuentra justamente debajo y es el mismo que acciona el claxon.
- La moto de serie calza unos neumáticos Bridgestone. Dichos neumáticos cumplen sin más. Se muestran un tanto blandos y creo que en el mercado existen muchos otros de más calidad.
- En estos momentos se dispone de tres opciones en cuanto a decorado. Se sirve en blanco, rojo y también en negro.
- Además del caballete central (muy cómodo), la GSX E dispone también de «pata de cabra». El caballete toca el suelo con cierta facilidad, sobre todo si circulamos con pasajero.
- Cuando se presentó en el pasado Salón de Barcelona, esta GSX E se anunció con un precio final de 637.000 ptas. Se ha reducido hasta 600.000 (599.000 para ser exactos) y viene a quedar en línea con las 400 y 350 de Yamaha. Algo más barata que la 500 de Moto Guzzi y también que la Morini 350 K-2.

FICHA TÉCNICA

Motor: Bicilíndrico en línea, refrigerado por aire, 4 tiempos, 4 válvulas x cilindro, culata TSCC.

Cilindrada: 399 c.c. (67 x 56,6 mm.).

Relación compresión: 10:1.

Carburador: 2 Mikuni BS34 SS.

Cambio: 6 velocidades.

Suspensión delantera: Telescópica con anti-dive hidráulico.

Suspensión trasera: Doble amortiguador hidráulico.

Freno delantero: 1 disco.

Freno trasero: Tambor.

Neumáticos: Del: 3.00 S-18, tras. 3.50 S-18.

Encendido: transistorizado.

Batería: 12V-12Ah.

Distancia ejes: 1.420 mm.

Anchura: 755 mm.

Longitud total: 2.105 mm.

Peso en seco: 176 kg.