

Suzuki GSX 750 F

Toma de contacto

Open bike

Viajando en plan tranquilo por carretera o atacando «rodilla en tierra» en el virado circuito de Jerez, la Suzuki GSX 750 F nos ha demostrado en una primera toma de contacto, con motivo de su presentación mundial, su carácter abierto y polivalente. Para quien esté ya cansado de caras exigentes y poco sociables Replica Racer y prefiera disfrutar de cierto confort en viajes largos, sin sacrificar altas prestaciones y sin dejar temblando su cuenta en el banco, esta nueva GSX 750 F puede llegar a convertirse en una de las más interesantes alternativas del '89.



EN Jerez de la Frontera, Suzuki presentaba dos de sus tres grandes novedades (la GSX RR será introducida en el mercado sin «ceremonia» previa) para la ya inminente temporada '89. Por un lado, la versátil y asequible (puede que en todos los sentidos, incluido el precio) GSX 750 F que probamos en este número. Junto a ellas la nueva, terrible y anunciada como «top performer» GSX R 1000 de... 143 CV, ¡Brrr...!, de la que nos ocuparemos con todo detalle la próxima semana.

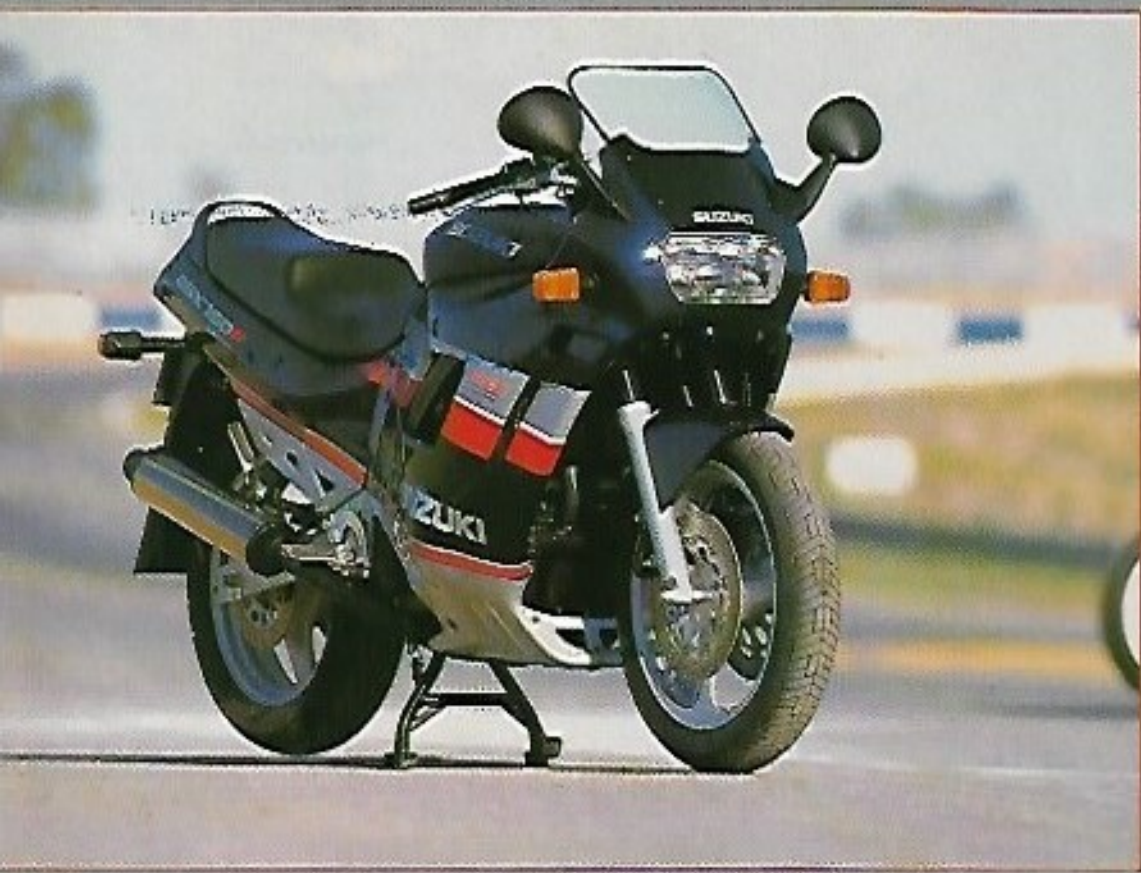
Un poco más tarde, y ya en el '89, acudiremos al circuito de Estoril los días 17 y 18 de enero para asistir a la *premiere* mundial de la sustantamente explosiva Kawasaki ZXR 7. De esta forma y después de

la espectacular presentación, Yamaha de Laguna Seca (FZR 600, FZRR 750 y FZR 1000 Exup), y de la aparición de la sugestiva CBR 1000 F/89 que nos deslumbró en la IFMA de Colonia, quedará definitivamente cerrado el círculo de las grandes novedades asfalto '89.

Aún no sabemos lo que nos traen los '90, ni lo que nos aguarda en ese hito de la ciencia-ficción que es el año 2000, pero como para entonces las motos no vuelen, será difícil que nos lleguemos a olvidar de lo que nos trajo aquella caliente primavera del '89... la gran guerra civil de los cuatro japoneses: El gran «match» de las pesos medios, con las Kawa GPX 600 y Suzuki GSX 600 frente a la CBR 600-89 «potenciada» y la nueva Yamaha

FZR 600. El implacable duelo de titanes de las «mil» de más de 130 CV y 250 km/h., Honda CBR-89, Suzuki GSX R 1100-89, Kawasaki ZX-10 y Yamaha FZR 1000 Exup. El soñado combate estelar de las super-super, «R» 750, Kawasaki ZXR 7, Honda RC 30, Yamaha FZR R y Suzuki GSXR R, y para finalizar un desafío basado más en ventas y números comerciales, que en km/h., CV o prestigio. El de esas otras 750, más «humanas», más flexibles, más «baratas», y para muchos, más prácticas.

En el '88, en este clan se encontraban la Honda VFR 750 F, Kawasaki GPX y Yamaha FZ, las tres seguirán sin apenas cambios en el '89, pero a su lado estará esta nueva GSX 750 F, la primera «debili-





www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



Atractiva, con muy buena terminación, completo equipamiento y sobre todo con una interesante y nada ambigua doble personalidad. En circuito disfrutas de su motor «R», de una impecable estabilidad y, está claro, de suficiente distancia libre al suelo.

dad» descaradamente comercial que se permite Suzuki desde que en 1984 decidió seguir sin desviarse ni un milímetro la doctrina «Hypersport» que ella misma había predicado para sus 750. Pero lo mejor del caso y para que nadie les pueda acusar de revisionistas ni de volver la vista atrás es que Suzuki lanza su 750 Sport turismo coincidiendo con la aparición de la GSX RR 750, más estrictamente hypersport que nunca.

La R 750 del '88 se mantendrá como opción superdeportiva en el centro del campo de juego, pero para hacer gol, como dicen las más viejas teorías del fútbol, hay que atacar por los extremos, y en esto se puede decir que se basa la nueva estrategia de Suzuki. Algo similar a lo que ya intentó el pasado año en la máxima cilindrada con la GSX 1100 F que venía a complementar a la GSXR 1100, pero con una diferencia importante, esta vez el intento, por lo que

hemos podido comprobar en Jerez, se saldará necesariamente con el éxito. Un formidable motor «R» 750 dentro de un rígido y económico chasis de acero, manejabilidad y estabilidad a ultranza, confort, agradable tacto de conducción (muchos puntos por encima del standard habitual de la marca de Hamamatsu), diseño muy cuidado y un precio «afinado», como a todos nos gusta, no mucho más alto que el de la 600 F, serán algunas de sus buenas razones para poder conseguirlo.

De buena familia

Con su doble personalidad, deportiva y turística, para comprender bien a la GSX 750 F es necesario investigar un poco en sus antecedentes, ya que no es producto totalmente nuevo ni revolucionario, sólo el fruto de un hábil experimen-



Como sport turismo, la GSX 750 F está preparada para permitirte disfrutar, con buen confort y brillantes prestaciones, en cualquier trazado. Puede estar al lado de las mejores de su clase y es claramente la mejor Suzuki «de carretera» de todos los tiempos, y con corazón «R», toda una garantía de un energético y agresivo carácter.

to de ingeniería genética pero... ni Mendel lo hubiera hecho mejor. Sobre todo cuando en Hamamatsu no se ha trabajado precisamente con inofensivos guisantes, sino con algo tan explosivo como un motor «R» 750 de más de 100 CV. que alguien tuvo la osadía de trasplantar a una civilizada GSX 600 F. Como producto de laboratorio o quirófano el «invento» podía haber salido mal y la pequeña GSX 600 F



se podía haber convertido con la tremenda inyección de potencia recibida en algo tan peligroso de hacer rodar como un bidón de nitroglicerina. Pero esto sólo podría suceder en el caso de que la 600 F fuese una inestable peso medio, y no lo es, al contrario, fue creada y diseñada desde sus principios, para recibir la motorización 750 R.

En realidad y si recordáis, cuando la prueba a fondo de la Suzuki



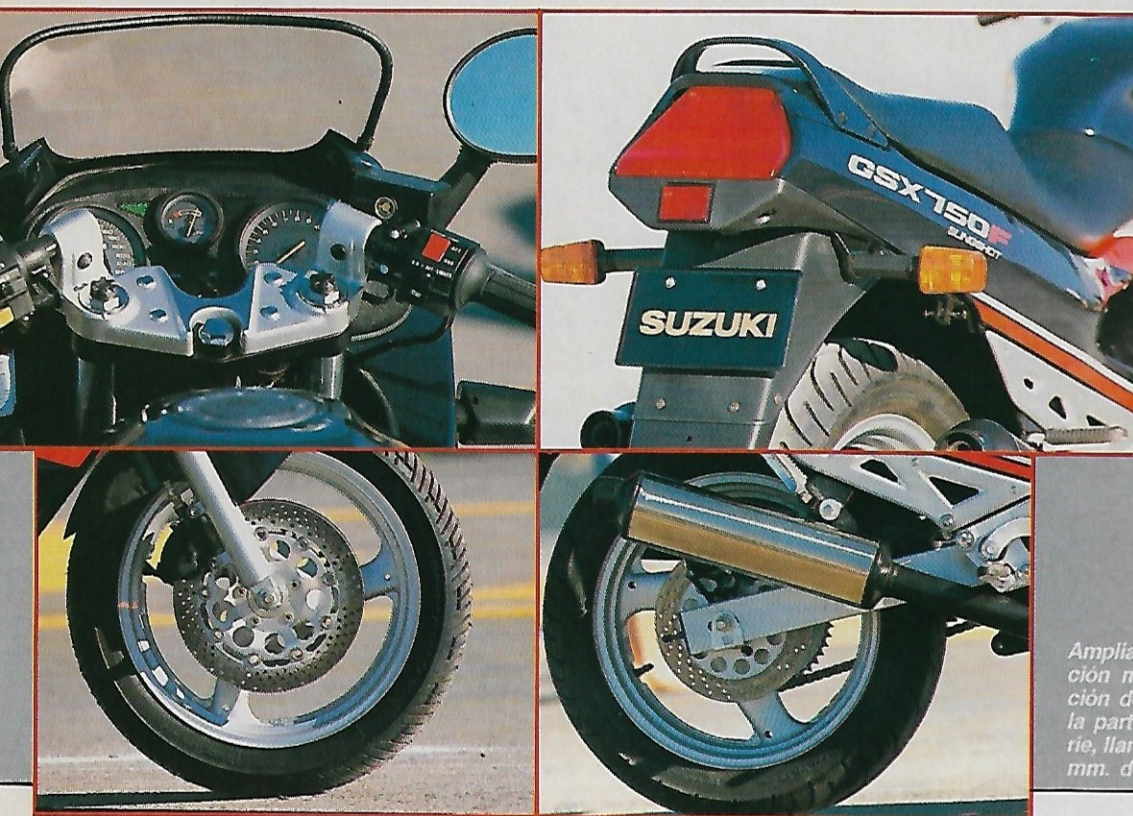
GSX 600 F y en su comparativa frente a sus directas rivales, CBR 600 F y GPX 600, comentamos que esta *peso medio* de Suzuki era salvo por prestaciones de motor «toda una 750». Aquella opinión se basaba en datos objetivos como kilogramos o centímetros, en manejabilidad, sensaciones de conducción y en un hecho incuestionable: Suzuki había utilizado para su 600 exactamente el mismo cárter motor de la 750 R con sólo un conjunto cilindros-culata-carburadores-escapes, lógicamente adecuados a la menor cilindrada. Este motor se in-

cluía en un chasis de acero perimetral y doble cuna, una solidísima jaula que parecía a todas luces y sobre todo por comparación con el cuadro de sus rivales, exageradamente pesado y superdimensionado para la dócil fiera que encerraba entre sus gruesos barrotes.

También nos llamaba la atención que para las prestaciones que ofrecía la 600 F se hubiese decidido incorporar una horquilla de suspensión con masivas barras de 41 mm de diámetro y un tremendo doble disco frontal de 290 mm., todo ello muy por encima de la media en su

categoría. De la 600 F y aunque en nuestra opinión era considerada como la más cómoda e incansable ruter de su clase bien se podía decir que Suzuki le había hecho un buen traje y de excelente paño, pero que le venía grande. Hoy el mismo traje con sólo algunos retoques, y con mejor gusto en su diseño y decoración, le sienta como hecho a la medida, y la 600 F a cambio de una diferencia de precio que en Francia se situará alrededor de las 85.000 pesetas, pasa a convertirse en una formidable 750, compacta, ligera, apta para todos





Ficha técnica

Motor: Cuatro cilindros en línea, refrigerado por aire/aceite SACS. Doble árbol, cuatro válvulas por cilindro.
Diámetro x carrera: 73 x 44,7 mm.
Cilindrada: 748 c.c.
Potencia (fabrica): 106 CV a 10.500 r.p.m.
Par máximo (fabrica): 7,5 kgm. a 9.500 r.p.m.
Compresión: 10,7:1
Carburadores: 4 Mikuni Slingshot 36 mm.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño aceite mando por cable.
Transmisión secundaria: Cadena.
Chasis: Perimetral doble cuna. Acero.
Suspensión delantera: Horquilla hidráulica, 125 mm recorrido. Barras 41 mm.
Suspensión trasera: Full Floater, 135 mm recorrido.
Rueda delantera: Llantá 3,00 x 17", Metzeler 110-80/17.
Rueda trasera: Llantá 3,50 x 17", Metzeler 150-70/17.
Freno delantero: Doble disco 230 mm. Pinzas cuatro pistones.
Freno trasero: Disco 250 mm. Pinza doble pistón.
Longitud total: 2.130 mm.
Anchura máxima: 730 mm.
Altura asiento: 805 mm.
Peso en vacío: 209 kg.
Peso lleno: 225 kg.
Capacidad depósito: 20,4 litros.

Amplia cúpula de carenado e instrumentación muy completa. En la horquilla, regulación de hidráulico accesible. Todo nuevo en la parte trasera. Neumáticos Metzeler de serie, llantas tipo Marvic de 17", y discos de 290 mm. delante con pinzas de cuatro pistones.

los públicos, abierta a cualquier exigencia y capaz de demostrar muy buenas facultades en cualquier ambiente.

Corazón de león

El motor de la GSX 750 F es exactamente el mismo motor de la R 750 en su última versión '88 con cilindros de 73 mm. de diámetro y 44,7 mm. de carrera. Buscando una mejor respuesta a bajo y medio régimen ahora se utilizan en su culata (que ha sido ligeramente descomprimida —de 10,9:1 a 10,7:1—), árboles de levas de perfil menos racing. Nuevos reglajes de carburación en la batería de cuatro Mikuni «slingshot» a depresión de 36 mm. (mismo diámetro que en la R 750) acompañan estas modificaciones. Las cámaras de combustión TSCC no alteran su diseño y tampoco se cambia el tamaño de las cuatro válvulas que se encuentran en cada una de ellas. Nuevas aportaciones para este motor «R» ligeramente civilizado y que conserva el característico sistema SACS de refrigeración mixta aire aceite y el encendido digital, han sido previstas por Suzuki, algunas de ellas para aumentar su fiabilidad y resistencia al paso de los kilómetros en una exigente utilización rutera. Así se incorporan nuevas bielas de cromomolibdeno, un cigüeñal más reforzado y pistones (muy ligeros y de diseño racing) con segmentos más finos para garantizar un mejor sellado a alto régimen de giro.

Pero la novedad más notable de la GSX 750 F de motor «R» se encuentra en su escape (cuatro en dos, con silenciadores de atractiva

terminación recubiertos de una lámina de acero inoxidable). El sistema de control de los gases de escape, utilizado por primera vez por Schwantz en Daytona en su GSXR 750 oficial Yoshimura se ha llevado a la serie. El SPES, Suzuki Power-up Exhaust System, es algo aparentemente tan simple y «despreciable» como dos pequeñas cámaras cilíndricas que unen dos a dos los codos de escape 1-3 y 2-4 para igualar presiones de salida y aumentar eficacia volumétrica, y algo tan complejo... como para volverse loco. Según las explicaciones de Suzuki, su posición, su medida, el diámetro de los orificios que conectan estas cámaras con los tubos y el de los que a su vez comunican cada una de las dos partes en que se divide cada cámara entre sí, son el resultado de muy laboriosos trabajos en banco, con casi infinitas combinaciones a probar, y de las que en la gran mayoría de los casos sólo se derivan significativas pérdidas de potencia.

Encontrar la combinación ideal, aquella que garantice esa pretendida mejor respuesta a bajo y medio régimen sin sacrificar rendimiento a altas revoluciones, ganar la partida a las complejas presiones positivas y negativas de los gases de escape, debe ser tan difícil como dar jaque mate a Kasparov, pero en Suzuki están muy orgullosos de haberlo conseguido. De esta forma no cabe imputarle al Power-up el que según Suzuki en la GSX 750 F la potencia máxima del motor «R» se haya reducido de 112 CV. a 10.500 r.p.m. Unas cifras que están en línea con lo que ofrecen sus rivales de Honda, Yamaha y Kawasaki.

Con arranque inmediato en frío pero laborioso y reticente en caliente, si no sigues al pie de la letra la recomendación de no tocar para nada el puño del acelerador mientras pulsas el botón de «start», el motor de la GSX 750 F ruge enseguida con la misma rabia que el de una «R» (también con los mismos ruidillos mecánicos de fondo al acelerar en vacío), y está listo para empezar a bombear potencia desde el más mínimo giro del puño del acelerador. En marcha todo lo que ha hecho Suzuki para dotarlo de mejores y más suaves respuestas hasta medio régimen se aprecia inmediatamente. A partir de sólo 2.000 r.p.m. se muestra lleno y enérgico. Luego puedes ir cambiando sin pasar de 4.000 r.p.m. hasta sexta para disfrutar de su excelente capacidad de recuperación en marchas largas, sin ahogos ni titubeos, de forma siempre progresiva y constante. Buscándolo a mala idea, con un brusco giro del puño derecho, sólo encontramos una leve inflexión, un cierto adormilamiento, al intentar atrevesar en cuarta la zona intermedia del cuentavuelts, entre 6.000 y 7.000 r.p.m. Una vez superado este punto, acompañado de un espectacular silbido de admisión y escape y de una furiosa aceleración, incluso en sexta, la aguja del cuentavuelts se dispara hasta las 12.000 r.p.m. situadas en la frontera de la zona roja.

Puede que el motor de la GSX 750 F tenga algo menos de potencia y nervio que el de la GSXR 750 pero es más elástico y empuja de forma claramente más suave y homogénea siendo muy especialmente agradable su utilización en

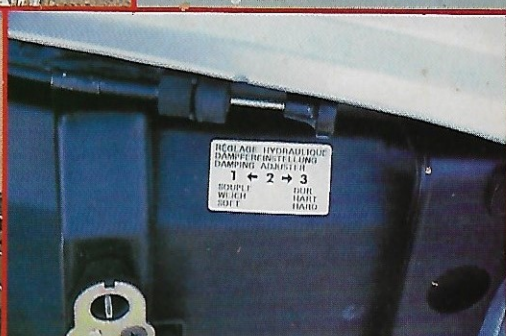
carretera. En circuito su eficacia no es menor. Con una relación de cambio bastante cerrada y un desarrollo final más bien corto, la GSX 750 rodaba en Jerez manteniendo un ritmo seguro y rapidillo en 2-10 y sólo había que utilizar tres marchas (3.^a, 4.^a y 5.^a). En tercera, girabas cómodamente y podías abrir gas a placer con tranquilidad para salir de los dos ángulos más lentos y para negociar la chicane. En cuarta siempre tenías buen tacto en el puño para todo lo demás, insinuando sólo la quinta a final de recta y en la segunda curva rápida detrás de boxes. Pudiendo concentrarse en el trazado y sin necesidad de recurrir demasiado a un cambio ligeramente duro pero matemáticamente preciso la GSX 750 F podía rodar (estando ambas en manos de pilotos de similar nivel) exactamente al mismo ritmo que la GSXR 1100. Lo período en aceleración lo recuperaba en frenadas (recurriendo en ocasiones a reducir a 2.^a), en su mayor facilidad de conducción, ligereza y en la menor carga psicológica que para un piloto medio representa una 750 civilizada con la que puedes abrir gas sabiendo que su potencia se encuentra en el límite de lo asimilable.

Vestida para viajar

Por inmediata adaptación, postura, confort, manejabilidad (209 kg. en vacío, 195 kg. era el peso de la 600 F), suavidad de mandos, primeras y muy positivas sensaciones de conducción, por el placer y el grado de satisfacción que transmite



Un manillar plano y relativamente alto es fundamental en una sport turismo. El chasis de acero enjaula totalmente el motor; a destacar el gran volumen de la caja del filtro. Debajo, regulación de la maneta de freno en cuatro puntos, sólido subchasis con amplio piloto y práctico tirador bajo el asiento, ajustable en tres posiciones para regular la retención del hidráulico del amortiguador.



en carretera abierta desde el primer instante, la GSX 750 F puede situarse, aunque su motor disfruta de menos par, al lado de la Honda VFR 750 F-89. No es precisamente mala referencia pues hasta ahora hemos considerado a esta Honda como la más completa y equilibrada de su clase. Al mismo tiempo y desde este primer contacto nos atrevemos a considerar a la GSX 750 F como la mejor Suzuki 750 sport-turismo «de carretera», y no es difícil acertar porque es la única. ¿Y la GSXR 750? Para muchos ha venido cumpliendo ese mismo papel, pero porque no había desaparecido la veterana GSX 750 F refrigerada sólo por aire y nacida en el principio de esta década) otra Suzuki para elegir. El tiempo y pruebas más a fondo lo confirmarán, pero por motor, manillar «alto» y suspensiones sospechamos que muy pocas o ninguna oportunidad le quedará a la *hypersport* GSXR 750 para poder batirla en carretera abierta. Únicamente en autopista y en trazados nacionales muy rápidos se convertirá en su verdugo. En todo lo demás toda la ventaja será para esta GSX 750 F que además se presta a todo lo contrario permitiéndote olvidar si quieres su personalidad deportiva, para pasar a disfrutar a tu conveniencia de su faceta turística.

Exteriormente no hay grandes diferencias entre la GSX 600 F y la GSX 750 F, sus carenados sellados parecen casi idénticos, pero una decoración con gusto y estilo y una moto de pintura metalizada hacen verdaderos milagros. Además a la hora de diseñar la GSX 750 el dibujante no se ha limitado a calcar la línea de la 600. Antes ha pasado una goma de borrar para hacer desaparecer la respingona, estrecha y poco agraciada parte tra-

sera de la 600 que ha sido sustituida por un conjunto colín-piloto mucho más amplio y vistoso. Al mismo tiempo el asiento «pieza y media» de la 600 deja lugar a un asiento convencional mucho más confortable y amplio para piloto y pasajero. La protección de la cúpula del carenado, ancha y alta, es suficiente, pero las piernas siguen quedando totalmente al aire.

Como decíamos al principio, la *parte ciclo*, con algunas modificaciones exigidas por la superior potencia y prestaciones disponibles se deriva directamente de la ya utilizada en la 600. La estructura del chasis, de acero, perimetral con sólidos tubos rectangulares de 50 x 20 mm. que se curvan ligeramente hacia dentro para estrechar el conjunto a la altura de las rodillas y favorecer la posición de conducción, se caracteriza también por su doble cuna inferior, desmontable y elaborada en tubo más delgado. Con respecto a la 600 la geometría de dirección se ha modificado ligeramente pasando de un ángulo de dirección de 24,6° a 25° y un avance de 98 mm. a 101 mm. Con un basculante de acero más largo y grueso 70 x 30 mm. la distancia entre ejes pasa de 1.430 mm. en la 600 a 1.470 mm. en la 750 (todo ello para más estabilidad en trazados rápidos).

Si nos detenemos ahora en el recorrido y tipo de las suspensiones veremos que no hay aparentemente grandes cambios, delante se sigue utilizando una sólida horquilla con puente de refuerzo y barras de 41 mm. (125 mm. de recorrido en la 750 por 130 mm. en la 600). Detrás el clásico Full Floater de la marca (135 mm. de recorrido en los dos casos). La calidad de las suspensiones Showa es sin embargo muy superior. No sólo su tacto es me-

jor, antes, y hacía falta, no había más reglaje del hidráulico de la horquilla en extensión entre posiciones y con un práctico tirador bajo el asiento con el que se puede ajustar también en tres puntos la retención del hidráulico del amortiguador. El muelle puede ser regulado en siete posiciones distintas de precarga.

El tarado de estas suspensiones en la posición intermedia que era la que había seleccionado Suzuki para la carretera de la «ruta de los pueblos blancos», de buen asfalto, por los alrededores del circuito, resultaba confortable con una o dos plazas y no pecaba de excesivamente blando para un ritmo rápido en circuito, un buen compromiso. Algo similar se puede decir de la nueva combinación de neumáticos Metzeler elegida por Suzuki. Un láser delantero y un nuevo Metronic trasero en medidas 110-80-17 y 150-70-17 montados respectivamente sobre llantas 3,00 y 3,50, resultaban realmente muy fiables en un uso «agonístico» en circuito. Buena prueba de ello, y no es fenómeno frecuente en ninguna presentación de prensa en circuito, es que ni una sola de las ocho GSX 750 F de pruebas que pasaron por las manos de más de 35 probadores terminó por el suelo.

Todo un récord que debemos apuntar al haber de Metzeler y también al de la GSX 750 F, estable, algo inconcreta y ligera en dirección en una conducción exigente en circuito, pero aparentemente firme y estable en los pocos kilómetros de carretera (50) que pudimos hacer con ella entre Jerez y Arcos de la Frontera. Bazas decisivas en su comportamiento eran también una excelente frenada, aunque algunos probadores se quejaron del tacto no muy preciso de la mane-

ta y del hundimiento de la horquilla, y una más que suficiente distancia libre al suelo en inclinaciones. Con la GSXR 1100 se desgastaban carenado y rodilleras, con la más turística y estrecha GSX 750 F sólo esto último. Al caballete ni le vi soltar chispas ni le oí rozar en ningún momento, pasando igual de desapercibida la sinuosa para de cebra que se pliega hasta no sobresalir ni un milímetro.

Con una presumible aceptable autonomía, con su depósito de 20 litros, eficaz protección de la cúpula del carenado, muy tratable y al mismo tiempo agresivo motor, confort de suspensiones, impecable estabilidad, y prestaciones que se puede vaticinar que estarán en aceleración sobre los 400 metros por debajo de los 12" y en velocidad máxima entre 230 y 235 km/h., la GSX 750 F va a ocupar un lugar de privilegio en la gama de Suzuki para el '89. Algunos de sus rivales director se van a enterar de que existe, pero también su hermana menor, la 600, que no costará mucho menos, y su hermana sport, la GSXR, que costará bastante más, van a pagar las consecuencias de sus muy amplias pretensiones y de su formidable personalidad de «open bike», abierta a todo y dispuesta a todo... entre otras cosas a ganarse el título de ser la mejor Suzuki 750 «de carretera» de todos los tiempos. Pronto posiblemente antes de que llegue esa primavera tan caliente que se nos avecina podremos comprobarlo en una prueba a fondo y sin olvidar que la GSX 750 F ambiciona mucho más, la Honda VFR 750 F, Yamaha FZ 750 y Kawasaki GPX son los tres objetivos que están ya en su punto de mira.

A. Moreno DE CARLOS
Fotos: Claudio BOET