

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

  
*motos clásicas*  


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



# DE MZ A LA SUZUKI RG500 GAMMA

Al Este del Este

PARA COMPRENDER LO QUE ES REALMENTE UNA RG 500 -Y APRECIARLA-HAY QUE DARSE UNA VUELTA POR EL PASADO EUROPEO, Y NO DIGO YA POR EL IMPERIO AUSTROHÚNGARO, PERO CASI.

TEXTO: ÁNGEL DE LA MAZA - IMÁGENES: ENRIQUE MAYOR





**S**i empezamos por el principio, la marca europea de motocicletas más prolífica anterior a la Segunda Guerra Mundial, fue sin duda DKW, “una pequeña maravilla”, que es el significado de las iniciales de la marca, cuando fabricaba buenas motocicletas monocilíndricas y bicilíndricas en la localidad alemana de Zschopau.

Con el final de la guerra y el reparto, la marca alemana – como tal– quedó en el lado de los aliados, mientras que la derruida fábrica quedó en el Este bajo control soviético, resultando de su reconstrucción la empresa estatal IFA, que fabricaría las motocicletas MZ.

Como compensación de guerra, los planos de las motocicletas DKW, entre ellos los de la popular RT 125 pasaron al Oeste para alimentar los catálogos de marcas como Harley-Davidson con el modelo Hummer o BSA con la Bantam, e incluso, por otros cauces, la Yamaha 125.

En esos tiempos, las buenas referencias de la DKW sirvieron de inspiración a MZ para sus motocicletas de carreras de la mano del ingeniero Walter Kaaden, que había comenzado su historial laboral en 1940, tras acabar sus estudios en

la Escuela Técnica de Chemnitz, entrando a formar parte en la fábrica de aviones Henschel para el desarrollo del cohete HS 293, guiado por radiocontrol.

Como era de prever, al final de la guerra fue detenido por los aliados; una vez en libertad se dedicaría por un tiempo a la fabricación de estructuras de madera para la reconstrucción de los tejados destrizados por las bombas. Además, en sus ratos libres se dedicaba a la preparación de su propia motocicleta, una DKW 125 –cómo no– con la que participaba en carreras regionales.

Sin embargo, al otro lado de la carretera, su colega Von Braun, que diseñó las V2 que bombardearon Inglaterra, fue “rescatado” por los americanos y trasladado a USA, ya que sus conocimientos acerca del asunto nuclear eran

---

"las buenas referencias de la DKW sirvieron de inspiración a MZ para sus motocicletas de carreras de la mano del ingeniero Walter Kaaden"

---



muy suculentos frente al nuevo enemigo soviético, así como sus investigaciones sobre cohetes, que darían paso a la nueva era espacial, llegando a ostentar el puesto de director de la NASA...

Con desigual fortuna, el ingeniero Walter Kaaden recibió la propuesta de IFA para hacerse cargo del departamento de competición de MZ. Esta fue su mejor oportunidad para el desarrollo de sus conocimientos sobre flujos de gases y resonancias en el escape, y el perfeccionamiento de la válvula rotativa en el motor de 2T, ideada y montada por primera vez en los 30 por su colega Daniel Zimmerman —cómo no

en un motor DKW 125— con la que se conseguía un mayor tiempo de admisión al cárter, así como una mayor velocidad en el barrido de los gases al añadir una tercera lumbrera. Todo esto, unido a la posibilidad de hacer cilindros súper cuadrados, convirtió a Walter Kaaden, digamos, en el padre de los motores de 2T modernos.

En realidad, la historia de MZ se forja fundamentalmente por el coraje de un grupo de antiguos trabajadores y entusiastas de DKW, como el mismo Zimmerman, Kaaden o su piloto estrella, el más joven Ernst Degner, también excelente técnico conocedor a la perfección de



estos motores, y un necesario "interprete" de las reacciones de los mismos.

Así, con todos estos elementos, en 1954 Walter Kaaden consiguió que su motor de 125 cc produjese 13 CV, que llegarían a ser 25 CV a 10.800 rpm tras unas importantes mejoras; nada menos que 100 CV por litro.

Tras los éxitos obtenidos por las MZ, desde la DRA, la Alemania del Este, decidieron centrar la producción en los motores de 2T, como contrapunto hegemónico frente a las potentes motos occidentales de 4T.

Esta hegemonía no lo fue por mucho tiempo, ya que Ernst Degner seguía acaparando éxitos en las carreras, llegando a un año crucial, 1961, en que éste estuvo al borde de hacerse con el campeonato del mundo de 125, cuando superaba ya por dos puntos a Honda, a tan solo una carrera para el final de la temporada.

Llegó el gran día en Argentina, pero "misteriosamente" (por darle más emoción) Degner no apareció en la línea de salida;



## Les années se suivent et se ressemblent.

Il y a tout juste un an, les lecteurs de Moto Journal ont élu la GSX-R 750 Suzuki, moto de l'année 85. Leur choix était bon puisque elle est devenue la routière la plus vendue en France. Aujourd'hui, la technologie 6e pointe Suzuki est à nouveau récompensée. La RG 500 GAMMA vient d'être élue moto de l'année 86. Elle est bien partie pour combler tous ceux qui ont vu en elle l'héritière de la fabuleuse 500 RG, plusieurs fois championne du monde.



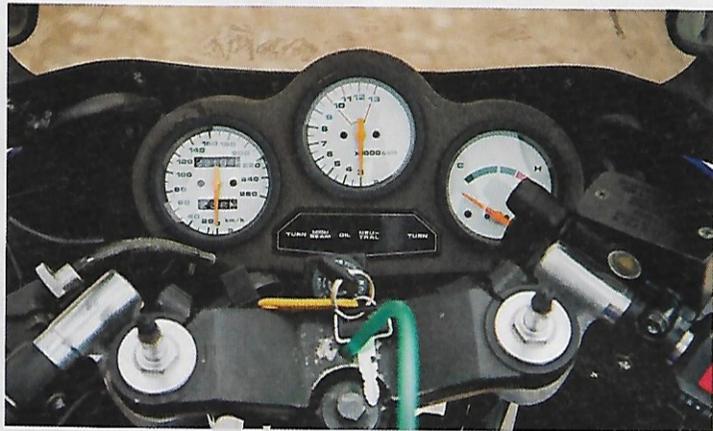
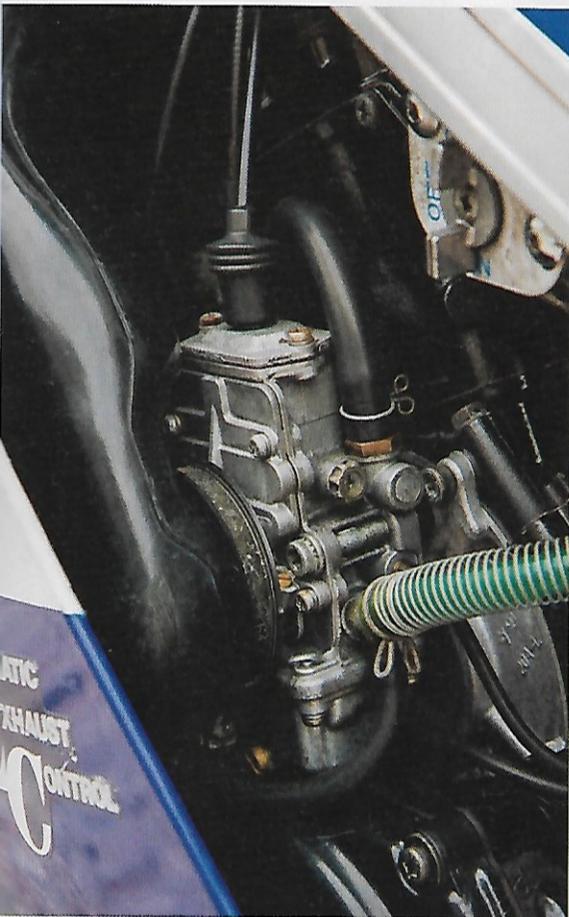
GSX-R 750: Moto de l'année 85



RG 500 GAMMA: Moto de l'année 86

SUZUKI FRANCE






---

"Suzuki consiguió, desde la fuga de Degner en 1961, quince campeonatos del mundo. Seis en 50 cc, tres en 125 cc y seis en 500"

---

posiblemente, a esas alturas, estuviese ya en Suecia con su familia y con los planos de las invencibles MZ bajo el brazo.

Se dicen muchas cosas. Que si la Stasi ya le tenía vigilado, que si los japoneses estaban en contacto con él, que si flaqueaba su fidelidad al sistema, que si el detonante fue la inminente construcción del muro... O quizá todas estas circunstancias a la vez. Fin de la historia.

Honda, fiel a los 4T, se alzó por la mano con el Campeonato del Mundo de 125 "por incomparecencia del rival", lo que provocó el desmoronamiento del departamento de competición de MZ, así como la desmoralización de sus integrantes. El premio de Suzuki al traidor del sistema soviético fue el campeonato del Mundo de 1962 en la categoría de 50 cc, así como un puesto de responsabilidad de la marca, al retirarse de la competición en 1966 en la vecina república Federal de Alemania. "El Sistema" nun-

ca le perdonó la traición, al hacer fracasar un éxito que hubiese ensalzado los logros socialistas y la hegemonía de sus motores de 2T, así que cuando el ex piloto Ernst Degner falleció en los ochenta a causa de un infarto en el transcurso de un viaje a Canarias, afloraron todo tipo de conjeturas... →





"la RG contó con el prestigio de su participación en el TT de la Isla de Man en la categoría Senior 500 con este motor Square Four refrigerado por agua y con válvula rotativa"

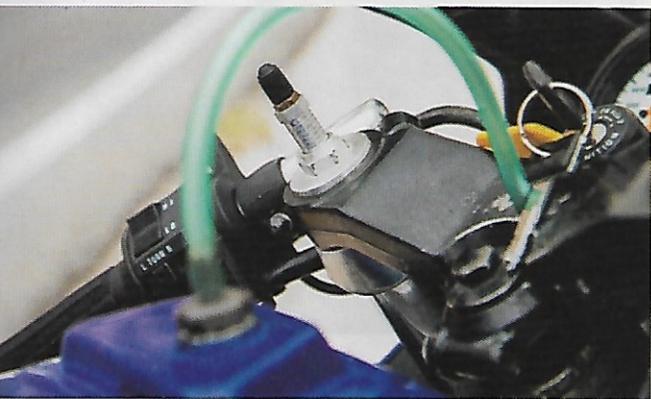
Tanta guerra fría y tanto "007" puede hacer volar nuestra imaginación hasta el infinito...

Por otro lado, Walter Kaaden, el ingeniero que lo había conseguido casi todo, incluso su fidelidad al sistema, murió olvidado en los noventa sin recibir ninguna condecoración por parte de la RDA.

#### DEL ESTE A MÁS AL ESTE

Suzuki consiguió, desde la fuga de Degner en 1961, quince campeonatos del mundo. Seis en 50 cc, tres en 125 cc y seis en 500; de estos últimos, con la RG500, dos fueron para Barry Sheene en el 76 y 78, uno para Lucchinelli en el 81, y otro para Uncini en el 82. Por otro lado, la RG contó con el prestigio de su participación en el TT de la Isla de Man en la categoría Senior 500 con este motor Square Four refrigerado por agua y con válvula rotativa –un auténtico killer–, que consiguió siete victorias con diferentes pilotos, Phil Read en 1977, Tom Herron en el 78, Mike Hailwood en el 79, Graeme Crosby en el 80, Mick Grant en el 81, Norman Brown en el 82 y Rob McElnea en el 84. El 83 también fue para Suzuki, aunque McElnea pilotó en esa ocasión, para la categoría







"El técnico japonés de Suzuki, Makoto Hase, nunca negó que una RG 500 era, en realidad, cuatro motores MZ 125 o dos 250 con las especificaciones de Walter Kaaden"

Senior-Classico, una cuatro tiempos de 1000 cc de doble árbol de levas en la culata...

El técnico japonés de Suzuki, Makoto Hase, nunca negó que una RG 500 era, en realidad, cuatro motores MZ 125 o dos 250 con las especificaciones de Walter Kaaden: periodo de admisión asimétrico, escapes con cámara de resonancia, transfer auxiliar, gran superficie de squish, pero mejorado quince años después.

El proyecto de una nueva motocicleta de carreras de cuatro cilindros "Square" denominado G54, fue la precursora de la

RG 500; nació en 1973 de la mano del propio Makoto Hase, contando con personal que ya había trabajado en el pasado con las motos de carreras de 50, 125 y 250 cc (casi como en el remoto pasado de DKW-MZ).

La nueva máquina G54 (el 54, me gustaría pensar, echando mucho a volar la imaginación, que podría haber sido un homenaje a Walter Kaaden, por el año en que todo comenzó con la increíble MZ de 125 cc), continuó..., fue testada en circuito en noviembre de ese mismo año por el joven Barry Sheene, con el motor colocado en un chasis abierto por la parte interior para conseguir un menor centro de gravedad.



El estreno oficial tuvo lugar en el GP de Clermont Ferrand, a manos del propio Sheene, en el mes de abril del 74, donde consiguió una importante segunda posición; para la siguiente carrera, en el mes de junio, ya se había modificado el chasis, siendo éste ya definitivamente cerrado por su parte inferior. Aparte de Sheene, otros pilotos como Paul Smart o Jack Findlay comenzaron a mostrar esta revolucionaria moto por los circuitos. De esta moto se presagiaba algo grande que no tardó en suceder, como os he contado, en el campeonato del mundo de 1976 y a partir de 1977 en la legendaria Isla de Man, sin duda los mejores escaparatistas motociclistas del mundo en esa época, convirtiendo la RG 500 en una impresionante motocicleta de GP para pilotos tanto oficiales como privados, lista para vencer en cualquier circuito.

El motor era eso, cuatro "cientoventicinco", dos delante y dos detrás independientes, cada uno con su propio cigüeñal con unos engranajes en la parte interior del motor enfrentados, que se sujetaban entre sí y se unían a los de los cigüeñales posteriores por un engranaje central con una anchura igual a los dos engranajes más delgados de cada cigüeñal... Más claro: el grueso engranaje central abarcaba los cuatro engranajes independiente de los cuatro cigüeñales.

En la parte externa del motor, y también en cada extremo de cada cigüeñal estaban colocadas las cuatro válvulas rotativas. Los cárteres de los cuatro cigüeñales estaban cortados horizontalmente; en su parte inferior y más atrasado, se encontraba otro cárter en el que se ubicaba la caja de cambios y el eje primario (el del engranaje que unía los cuatro cigüeñales), y las salidas de la bomba de engrase y del circuito de refrigeración. Su evolución a lo largo de los años, en ese largo y frenético periodo de competición hasta el 84 supuso muchos cambios mecánicos, como nuevos cilindros de Nikasil, válvulas electrónicas de escape, rediseño de los cárteres para acceder al cambio desde el embrague para la sustitución rápida del desarrollo sin tener que desmontar el motor (trabajo en el que se empleaban tres horas), cigüeñales únicos para cada dos cilindros, cambio de sentido de rotación del motor, etc.

Tras su última victoria en el mundial de 1984, los japoneses debieron de pensar que una adaptación de la moto de carreras a la carretera, con toda esa experiencia acumulada, sería una buena oferta en el mundo de las motos sport.

Al nuevo modelo ya disponible en los escaparatistas de 1985 se le denominaría "Gamma", que en el alfabeto griego corresponde a la "G" del abecedario latino ¿Quizá otro guiño al primer modelo G54 del 74? (hoy creo que tengo el día esotérico...).

Sin duda se trataba del máximo exponente del motor de 2T visto por las carreteras, un auténtico caballo salvaje no apto para todos los públicos, y de la que además del modelo es-



tánder se realizaron dos series de producción limitada, La "Walter Wolf" y la "Pepsi" que, a pesar de no haber sido nunca color oficial de Suzuki, aparecieron muchas motos con esa decoración en el mercado americano.

Su potencia había sido limitada a 96 CV, y equipada con unos carburadores menores, unos Mikuni de 24 mm, aunque con sus escuetos 154 kg de peso podía alcanzar más de 235 km/h. Pero su hándicap principal era su complicado mantenimiento... y beberse casi nueve litros cada cien kilómetros. Claro que en este sentido, poco tenía que ver una moto GP de mantenimiento constante, con lo que le podría sobvenir a un entusiasta "quemado" del 85: desde el irritante goteo constante de gasolina en parado, la rotura de las tapas de baquelita de las válvulas rotativas, sobre todo si la moto llevaba tiempo parada (se las podía tragar el motor) o la rotura de los piñones de 5ª y 6ª velocidad, que podían destrozar el cárter... Ante estas "características del modelo"

no faltaron fabricantes que pronto se prestaron al suministro de kits de reparación adecuados al modelo.

En realidad las nuevas normativas internacionales anti-contaminación y el precio del petróleo, impidieron que la "Gamma" llegase más allá de 1987, cuando Suzuki ya tenía en el mercado la GSX R 1100 de cuatro tiempos, refrigerada por aceite, doble árbol de levas en la culata y 16 válvulas, además de contar con lo que ya equipaba la Gamma, como la horquilla delantera antihundimiento, y la suspensión trasera full floater.

La unidad que véis en este artículo nos fue cedida por Clasic Bike Obsession, taller situado en la madrileña localidad de Alcalá de Henares. Clasic Bike Obsession es un taller dedicado a la compra-venta y restauración de motocicletas de 2T clásicas y deportivas de los años 70, 80 y 90. También importan motos exclusivas de 4T. 

