

Máxi Trail

Durante muchos años King Kong fue considerado como el mono más grande del mundo hasta que llegó... «King Kawa» reivindicado este honor con su gigantesco «mono» KLR 650, el motor trail de mayor cilindrada del mundo. Ahora, muy poco después, abriéndose paso enérgicamente entre la espesa y tupida jungla africana de las trail, aparece de pronto, para nueva sorpresa del viejo Kong, el único, el auténtico «rey de los monos»... ¿Será Tarzán? No, ¡qué va! no es el musculoso Jhonny Weismuller, ni Lex Barker... es sólo otro «mono», pero eso sí, el más grande de la creación, el asombroso motor DR 750 Big de Suzuki.

En Suzuki se han volcado en ello y la DR 800 Z, versión oficial y racing de la que se ha derivado la DR 750 Big, dispone de una potencia de «más de 65 CV.» a tan sólo 6.500 r.p.m., siendo su velocidad máxima «más de 180 km/h.», según se

declara. Los deseos de Rahier se han cumplido. Las teóricas ventajas del motor monocilíndrico que también ofrece, a igualdad de potencia, una neta superioridad en par sobre un bicilíndrico, (8,7 kgm como valor máximo a tan sólo 4.500 r.p.m. en la DR 800) y que se traducen fundamentalmente en

menor peso, más bajo centro de gravedad y en consecuencia superior manejabilidad, se han llevado a la práctica. Las DR 800 Z recibían grandes elogios de sus pilotos e impresionaban por su manejabilidad en su debut en el pasado Rall-



Primera pregunta

¿Por qué un solo cilindro para una 750 c.c.? En París, cuando la presentación «estática» a la prensa de la DR 750 Big, nadie tuvo que formular esta «original» pregunta: fue lanzada inmediatamente al aire por Suzuki y contestada al vuelo por el verdadero artífice e impulsor de la idea, que no es un ingeniero «loco» de Hamamatsu, sino un piloto veterano y sabio, Gaston Rahier.

Especialmente querido y apreciado en Suzuki, marca con la que consiguió sus tres Campeonatos del Mundo de Moto-Cross de 125 c.c. en 1975, 76 y 77, Rahier ha vuelto nuevamente a la marca de sus éxitos por la puerta grande, después de haber vencido en 1984 y en 1986 con BMW en el París-Dakar. Simpático y locuaz, «Gastounet», a pesar de haber ganado sus dos París-Dakar sobre bicilíndricas boxer, se declaraba incondicional partidario de la solución monocilíndrica...

«Es preferible a la bicilíndrica sobre todo cuando con un motor de tan sencilla configuración, fácil accesibilidad, reducidas dimensiones y ligereza se puede llegar a conseguir la potencia suficiente para intentar llegar el primero a Dakar.»

ye de Los Faraones. Naturalmente hay diferencias entre las DR 800 oficiales y la DR 750, en peso, motor, suspensiones y frenos, pero la respuesta al porqué de la utilización del motor mega-mono es algo común y válido para las dos.

En la DR 750 no se ha ido tan lejos en la búsqueda de potencia para llegar el primero a Dakar, pero se aseguran muy buenas prestaciones. Los 52 CV. a 6.600 r.p.m. que se declaran para su motor superan entre cuatro y ocho CV. a la potencia de cualquier otro monocilíndrico, y es una cifra que está al nivel de potencia de bicilíndricas como la Honda Transalp 600 (55 CV.) o Cagiva Elefant. Hablando de par máximo de la DR 750, no hay «mono» o bicilíndrica que pueda

mejorar sus 5,9 kgm. a 5.500 r.p.m., incluyendo en esta valoración a la nueva Honda Africa Twin 650, más potente, con 57 CV. declarados, y que ofrece un par máximo muy similar, 5,8 kgm., pero a un régimen de giro muy superior, 8.000 r.p.m.

Big-Bore

La cilindrada récord, 727 c.c. del motor DR 750, se alcanza a base

de Big-Bore (gran diámetro), 105 mm., y larga carrera, 84 mm. Suzuki nunca había construido un cilindro «cuatro tiempos» de semejantes proporciones. Lo más grande hasta la fecha que había salido de Hamamatsu era el cilindro refrigerado por aire de la Savage, 652 c.c. (94 x 94 mm.) y lo más grande en el mercado era el de la Kawa KLR, 651 c.c. (100 x 83 mm.). El récord absoluto en los últimos años en cuanto a cilindrada para un

«mono» sigue todavía sin embargo, desde 1980, en poder de un motor Maico dos tiempos de 760 c.c. (110 x 83 mm.). La Suzuki DR 750, aunque en cualquier caso puede inscribir con pleno derecho su nombre en el «Guinness Book of Records» como la monocilíndrica trail más grande que nunca se ha comercializado, persigue otros objetivos y aporta interesantes soluciones.

Su motor está refrigerado por ai-



El diseño de la DR 750 Big es rigurosamente original. El peculiar spoiler-carenado superior, unido al gran depósito de 29 litros, y por supuesto su motor «siete y medio», son las notas más características de esta supertrail.

re-aceite, incorporándose por primera vez en un monocilíndrico el sistema SACS (Suzuki Advanced Cooling System) aplicado en los últimos años en todas las tetracilíndricas deportivas o turismo de nueva generación de Suzuki. Con este sistema se eliminan las complejidades y peso de la refrigeración líquida, utilizándose únicamente un radiador de aceite de discreto tamaño que se ha situado en la parte frontal izquierda del chasis. Para poder aligerar el big-pistón, el sistema SACS incluye un sistema de enfriamiento forzado con spray de aceite dirigido bajo la cúpula del mismo. Comparando con el motor DR 600 de refrigeración sólo por aire, se pasa de una capacidad de disipación de calor de 480 kcal/h. a 3.400 kcal/h. (+269% de mejora). Como consecuencia de la eficiencia del SACS, uno se puede encontrar con un pistón que, midiendo 11 mm. más de diámetro que el DR 600, sólo pesa 97 gramos más, o con una biela que pesa 30 gr. menos.

Slingshot

Encima de la enorme «caverna» que es el cilindro de la DR 750 y manteniendo una relación de compresión de 9,5:1 (8,5:1 en la 600) se monta una culata simple árbol con nueva cámara de combustión «pentroof», cuatro válvulas (con reglaje por tornillo y tuerca) y dos bujías. En esta culata hay un doble conducto de admisión, pero al con-



Suzuki DR 750

trario que en la DR 600 una sola salida de escape. La alimentación se realiza a través de dos carburadores Mikuni BST a depresión de 33 mm. que, como en todas las nuevas Suzuki, para el '88 son del tipo «Slingshot» caracterizados por contar con una nueva compuerta plana, fabricada en resina, más delgada y ligera que las convencionales, y que presenta una superficie redondeada en su cara interna (a culata). Estas nuevas compuertas tienen una doble ventaja según Suzuki. Por su forma mejoran el flujo reduciendo turbulencias en la administración; por su ligereza y siempre preciso desplazamiento en el carburador permiten utilizar muelles de retorno blandos mejorándose el tacto en el acelerador. Los carburadores «slingshot» finalmente son muy fáciles de trabajar para cambios de surtidores.

Para tratar de anular las nocivas vibraciones que en un motor de estas características se podrían llegar a producir, Suzuki utiliza dos ejes de balance accionados por cadena. Un punto realmente particular en este motor, y previsto para no aumentar anchura a pesar del doble eje de balance, es la inusual posición de la cadena de distribución, que se sitúa por detrás del cilindro para ser accionada por uno de los ejes de balance en lugar de por el cigüeñal. Esta cadena cuenta con un sistema de tensor automático. El motor, finalmente, es en realidad más pequeño y compacto que el DR 600.

De acuerdo con la potencia y par que se genera, el embrague ha sido muy reforzado; el mando es por cable, pero con piñón de desmultiplicación para un suave manejo y buen tacto. El cambio es de cinco marchas y según Suzuki su escalonamiento está meticulosamente estudiado para que se adapte a todo uso, off-road, ciudad, carretera, e incluso autopista o pistas muy rápidas, con una 5.^a muy desmultiplicada. La DR 750 no busca héroes, y el arranque es eléctrico exclusivamente, con un sistema de descompresor semiautomático para favorecerlo. El escape, que llama la atención por no seguir la línea del asiento, trata de situar su peso lo más bajo posible, permitiendo al mismo tiempo una fácil instalación de maletas para viaje y procurando estorbar lo menos posible al pasajero.

Pájaro del desierto

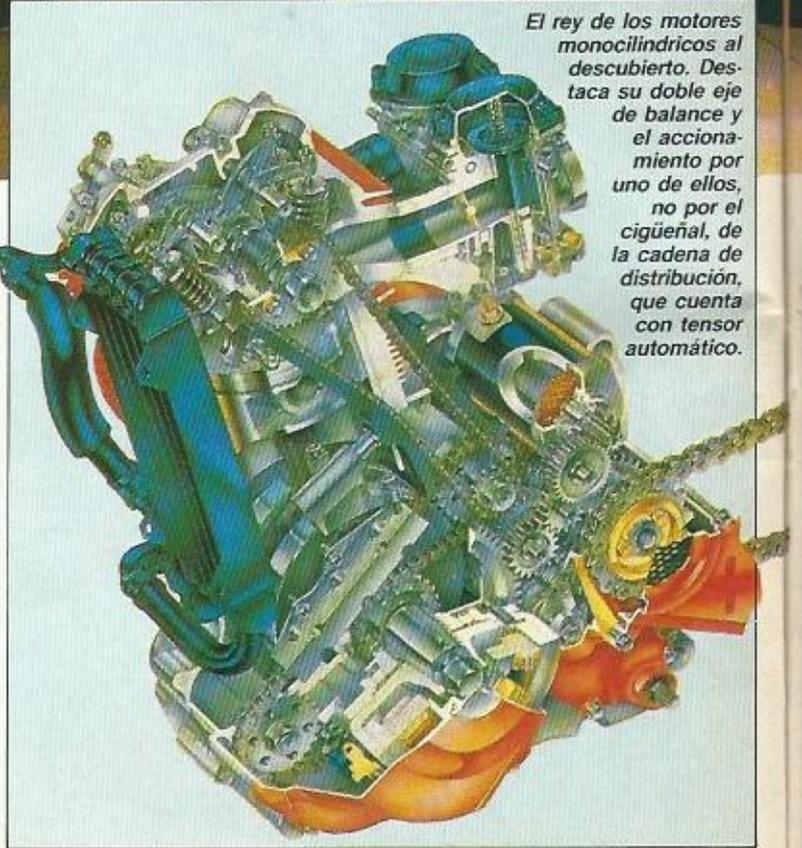
Suzuki ha llamado a su DR 750 «Big-bore por el gran diámetro de su cilindro, pero también Dessert Express, un nombre que dice mucho y bien de lo que puede ser capaz en este medio. Africa ha estado muy presente en esta DR 750. Según Suzuki, y como pudimos ver en París en una secuencia de fotografías de los primeros bocetos y dibujos de esta trail, el punto de partida para llegar a tan peculiar y



Overall length	2270cm
Overall width	925cm
Overall height	1310cm
Seat height	876cm

original diseño se encontró en el avestruz, la mayor y más rápida ave corredora del continente africano. No es broma. Luego, con mucha imaginación, se le cortó el cuello, conservando un voluminoso cuerpo y se prolongó el pico que más bien es ahora de pato... Costará algún tiempo acostumbrarse, como ocurrió con la Katana, de la que también recuerda algo, pero nadie puede negar la gran personalidad de la 750 Big, que ha gustado mucho, tanto que en el Salón de Milán, ya hemos visto las primeras trail italianas con pico de pato, Gilera XR 1 y Malagutti 50, y vendrán muchas más como sucedió con las réplicas Transalp.

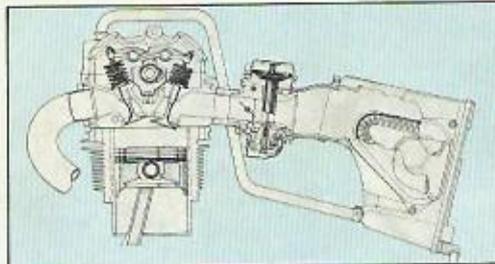
El extraño «spoiler» superior de la DR 750, unido al depósito y que sirve como base sobre la que se integra el faro y la pantalla derivabrisas, ha sido estudiado en «túnel de viento» para asegurar una buena protección al piloto a las elevadas velocidades de cruce que pueden estar al alcance de esta DR. El



El rey de los motores monocilíndricos al descubierto. Destaca su doble eje de balance y el accionamiento por uno de ellos, no por el cigüeñal, de la cadena de distribución, que cuenta con tensor automático.



La DR 800 Z de Gaston Rahier en «el Faraones». Esquema de doble sistema de admisión con dos carburadores «slingshot» de compuerta plana de resina, de nuevo diseño.



Ficha técnica

Motor: Monocilíndrico 4 T. Refrigeración mixta aire aceite. (Mono, 4T, Refrigeración por aire)
Distribución: Un árbol de levas en culata, con cadena simple de tensión automática, 4 válvulas
Diámetro x carrera: 105 x 84 mm. (94 x 85 mm.) DR 600
Cilindrada: 727 c.c. (589 c.c.)
Compresión: 9,5:1. (8,5:1)
Carburadores: Dos Mikuni 33 mm. (uno Mikuni 38 mm.)
Encendido: Electrónico. (Electrónico)
Batería: 12 V. 14 A. (12 V. 5 A)
Cambio: 5 velocidades. (5 V.)
Embrague: Multidisco en b.a. (multidisco en b.a.)
Trans. Secundaria: Cadena retenes (C.R.)
Chasis: Monotubo desdoblado bajo motor (mismo tipo)
Suspensión Delant: Horquilla telehidráulica
Recorrido: 240 mm. (240 mm.)
Barra: 41 mm. (39 mm.)
Reglajes: Por aire.
Suspensión Tras: Full Floater (Full Floater)
Recorrido: 220 mm. (222 mm.)
Reglajes: Precarga muelle (5 posiciones muelle)
Llanta: 1,60 x 21 (1,60 x 21)
Neumático: 90-90-21 (90-90-21)
Llanta: 2,50-17 (2,50-17)
Neumático: 130-80-17 (130-80-17)
Freno delantero: Disco (disco)
Diámetro: 280 mm. (240 mm.)
Pinzas: doble pistón
Freno trasero: tambor (tambor)
Longitud total: 2.255 mm.
Anchura máxima: 945 mm.
Altura asiento: 876 mm. (885 mm.)
Dist. entre ejes: 1.510 mm. (1.455 mm.)
Peso en vacío: 179 kg. (149 kg.)
Peso lleno: 205 kg. (160 kg.)
 (*) Entre parentesis, datos correspondientes a la DR 600.

Frente a frente

Especificaciones	DR 750 Big	DR 600
Potencia Máx.	52 CV/6.600 r.p.m.	44 CV/6.800
Par máximo	5,9 kgm/5.500	5,04/5.000
Diámetro	105 mm.	94 mm.
Carrera	84 mm.	85 mm.
Cilindrada	727 c.c.	589 c.c.
Válvulas admisión	40 mm.	33 mm.
Válvulas escape	34 mm.	26 mm.
Angulo V. admisión	20°	26,5°
Angulo V. escape	20°	30°
Peso pistón	488 g.	391 g.
Diámetro bulón pistón	26 mm.	23 mm.
Peso bulón pistón	112 g.	129 g.
Longitud biela	151,5 mm.	135,6 mm.
Peso biela	464 g.	494 g.
Arranque	Eléctrico	Pedal
Filtro de aire	Seco, papel	Espuma, hum.
Area de filtro	396 cm. c.c.	370 cm. c.c.

enorme depósito de 29 litros, de flancos muy recogidos para una buena postura de conducción, sitúa la gasolina en posición muy baja obligando a utilizar una bomba para enviarla a los carburadores. El asiento no es especialmente alto, 876 mm., por debajo por tanto de los 890 mm. habituales. En su parte posterior se encuentra un amplio portaequipajes de aluminio que incluye asas para el pasajero, y bajo el mismo, el acceso muy bien camuflado a una pequeña caja de herramientas. Bajo el motor se monta una protección de un nuevo plástico que Suzuki proclama que es más resistente a la deformación y a los impactos que el aluminio, siendo además incluso más ligero. También se incluyen protectores de plástico para el freno y suspensión delantera, además de prácticas defensas para las manos. La instrumentación, compuesta de dos pequeños y muy clásicos relojes independientes, se encuentra anclada a la tija de dirección;

los mandos sobre el manillar son de buena calidad.

A falta de prueba

Seguindo con una profunda revisión, de momento sólo posible a moto parada, de la DR 750, llegamos a la parte ciclo, menos innovadora es el resto. El chasis tiene un diseño muy clásico, es de tipo monotubo desdoblado bajo el motor y construido en tubos de acero, combinando secciones redondas y elípticas (en los tubos laterales para reducir anchura y favorecer la postura de conducción).

Los recorridos de suspensión están en línea con lo habitual entre las trail modernas. Delante, con una horquilla con barras de 41 mm. sin reglajes exteriores, hay un recorrido de 240 mm. Detrás, con basculante de acero de sección rectangular y nuevo Full-Floater más progresivo, que utiliza jaulas de agujas en todas las articulaciones de sus bieletas, el recorrido es de 220 mm. El amortiguador es regulable sólo en precarga de muelle. La combinación de ruedas elegidas es también el estándar, 21" delante y 17" detrás, en medidas de neumáticos muy populares 90-90 delante y 130-80 detrás.

La geometría de dirección, con un ángulo de pipa de 28° y un importante avance de 136 mm., combina con una muy larga distancia entre ejes, 1.510 mm. (1.548 mm. en la DR 800 Z) está evidentemente pensada para favorecer la estabilidad a muy alta velocidad (30°, 125 mm. y 1.455 mm. en la DR 600). En el freno delantero, de disco, con nueva pinza de doble pistón paralelo, se ha pasado de los 240 mm. de diámetro de la DR 600 a 280 mm. (igual diámetro que en la DR 800 Z). Una sustancial mejora. El trasero es por tambor sin más explicación que por reducir costes y contener el precio final, que se anuncia sera muy ajustado (es de disco en la moto Ralier).

Es muy fácil y apetecible empezar a hacer grandes planes y proyectos para la nueva DR 750, una trail que promete poder disfrutar de las ventajas de un motor excepcional y de un peso realmente contenido para su cilindrada. Sus 179 kg. en vacío declarados la sitúan a un nivel muy similar al de la Honda Transalp, Gilera Dakota 500, Kawasaki KLR 650, aunque por supuesto habrá que tener en cuenta su peso con 29 litros de gasolina, pero con la obsesión de Suzuki por bajar al máximo el centro de gravedad, puede que nos llevemos una grata sorpresa.

Muy pronto lo sabremos porque la primera prueba de esta moto la haremos durante los días 1 al 3 de diciembre en Francia, en Chateau Lastours, el mismo lugar donde Gaston Rahier estuvo probando las DR 800 Z oficiales. En dos jornadas, una exclusivamente asfalto y otra «off-road», todas las incógnitas quedarán despejadas.

Augusto MORENO DE CARLOS
Fotos: A.M. de Carlos/C. BOET