

Suzuki DR 750 S «BIG»

Prueba

# Revolución estética

La Suzuki DR 750 BIG, con su novedosa estética, abre las puertas a una revolución en las formas de la motos de campo que, seguramente, pasará en los diseños de los próximos años. Es como si el «fenómeno Katana» se repitiera ahora entre las máquinas «off-road».

[www.motosclasicas88.com](http://www.motosclasicas88.com)

info

s88.com



Las motos de carretera, hasta hace unos años, eran un conjunto heterogéneo de piezas encajadas con mayor o menor gusto, pero que no dejaban de ser una especie de puzzle donde cada parte podía tener mayor protagonismo que el todo. En la Katana, las partes de la moto se integraban en el conjunto formando algo homogéneo, como si de la carrocería de un coche se tratara; piezas como el faro, asiento o depósito de gasolina, que hasta entonces tenían una fuerte personalidad, perdían importancia en favor de la imagen de la motocicleta. Esta revolución en la estética de las motos de carretera tuvo, en principio, seguidores y detractores, pero no dejó a nadie indiferente y acabó por cambiar nuestra forma de ver las cosas. En cada una de las actuales motos de carretera podemos adivinar algo de aquella Katana.

No sé si dentro de unos años las motos de enduro se parecerán a la BIG, pero como ensayo estético es válido, y estoy seguro de que, además de «pico», la DR grande traerá cola.

Este año '88 podría ser llamado el año Suzuki, pues después de casi una década de escaso desarrollo tecnológico frente a sus competidoras, la marca de la «S» ha tirado la casa por la ventana demostrando que ni se ha dormido, ni tiene ganas de hacerlo. No han dudado los responsables de la marca en contratar los servicios de los mejores pilotos y sobre todo de los más expertos probadores para desarrollar nuevos modelos: Gastón Rahier, Bob Hannah o Kevin Schwantz son nombres recientemente contratados por Suzuki para el desarrollo de las versiones 89. Por otro lado, nos encontramos con una campaña de publicidad en todos los campos y de presentaciones de prensa que hacen pensar que algo «BIG» se está cocinando en Hammamatsu, con una «S» roja como aderezo principal. Por si estas razones fueran pocas para mostrar las intenciones de la marca, nos encontramos con la gama de modelos 88 que revolucionan las muy clásicas Suzuki del 87, tanto en campo como en carretera. La DR BIG es el estandarte de este brusco cambio y en ella todo es nuevo, el chasis, el motor o la carrocería están diseñados sin basarse en algo anterior; es como si de repente la tecnología Suzuki quisiera estar a la cabeza en todas las especialidades.

Seguramente una de las más fuertes inversiones de la marca japonesa haya sido su participación oficial en el rallye Paris-Dakar con un poderoso equipo dirigido por el belga Gastón Rahier que tantos triunfos dio a Suzuki en los Mundiales de cross de 125 c.c. Del trabajo de este equipo ha surgido un nuevo concepto de moto para el Dakar en la que lo importante es la ligereza y manejabilidad, aunque sea a costa de no llevar el motor más potente. En esta décima edi-

ción del rallye no se ha podido demostrar la bondad del proyecto debido a problemas de puesta a punto, pero se ganaron muchas etapas; si a esto juntamos el segundo puesto de Gastón en el recientemente acabado rallye de Túnez, a lo mejor resulta que esta idea de moto no es tan descabellada. Directamente derivada de la DRZ del Paris-Dakar nace la DR 750 BIG, pero viéndose obligada a pagar el precio de ser una moto comercial: el arranque eléctrico, el complejo equipamiento necesario para circular y la necesidad de salir a la venta con un precio asequible son detalles que separan a la BIG de la moto de Rahier. Por otro lado, la verdad, es que para el uso que haremos de nuestra moto normalmente son preferibles las muchas comodidades de la DR frente a las prestaciones de la DRZ.

### Motor «BIG»

Cuando estuvimos en Francia el pasado diciembre, en la primera toma de contacto que pudimos tener con la 750 trail de Suzuki y antes de que a nadie se le ocurriera preguntar el porqué de un gran monocilíndrico en lugar de un motor de dos cilindros, se nos informó de las grandes ventajas de este tipo de motor para una trail. El monocilíndrico es más estrecho y corto, más simple, más barato de construir, consume menos y es más ligero que un bicilíndrico. En contra de este tipo de motores podríamos apuntar una mayor vibración y escasa potencia. Es por esto que en la BIG se ha trabajado mucho para paliar ambos problemas. Para disminuir al máximo la vibración se ha reducido el peso de los elementos móviles del motor y así nos encontramos con un conjunto biela-pistón más ligero que en la DR 600, a pesar de la diferencia de cilindrada; por otro lado, se han estudiado los ejes de balance hasta conseguir un resultado realmente espectacular. En cuanto a la escasa potencia de los motores de un cilindro la solución ha sido muy sencilla, el aumento de cilindrada, con la gran ventaja de que, a pesar de este cambio, el motor de la BIG puede girar más rápido que el de la 600; además no hay que olvidar el maravilloso par a bajas revoluciones de los motores de un cilindro, que a un régimen de giro muy poco superior al ralentí nos hace sentir la fuerza de cada explosión aun en marchas largas.

Durante toda la prueba no hacemos más que comparar esta moto con la DR 600 como si la 750 la fuera a sustituir, pero este no es el caso, ya que la 600 sigue existiendo como la más «verde» de las grandes monocilíndricas.

No podemos evitar echar mano de la que indudablemente es la base de esta nueva realización, por ello me tendréis que perdonar que siga comparando sin que ello os haga pensar en la desaparición de la DR 600. El motor de la 750 es de

un solo cilindro, con unas monstruosas dimensiones de 105 x 84 mm.; el ciclo es de cuatro tiempos y la refrigeración es por aire y aceite a presión (SACS). En la culata encontramos cuatro válvulas animadas, a través de unos balancines, por un solo árbol de levas en cabeza (SOHC); este elemento está rodeado por una cazoleta de chapa que permanece constantemente llena de aceite y evita su deterioro aun en caso de existir cualquier fallo en el sistema de engrase. Dos bujías aseguran una buena combustión a pesar de las grandes dimensiones de la cámara, y también son dos las tomas de admisión para dos carburadores y una sola salida de escape (al contrario que la 600).

Dos Mikuni de 33 mm. de depresión son los encargados de alimentar este monumental motor y gracias a ellos se amortigua algo la brusca respuesta en baja que sería propia de una 750 «monos».

Las compuertas de gas son de un nuevo diseño plano y de una gran ligereza, con lo cual el accionamiento del acelerador es más suave y preciso (Slingshot). El cambio es de cinco relaciones y el embrague se ha dimensionado y reforzado para poder soportar el gran par de este motor; dos ejes de balance se ocupan de reducir al máximo las vibraciones, consiguiendo un resultado realmente espectacular. La cadena de distribución toma la fuerza del eje de balance trasero con la intención de reducir la anchura del motor y dispone de un sistema de tensado automático. La puesta en marcha es por medio de un motor eléctrico, habiéndose eliminado el de pedal; llama la atención la cantidad de mecanismos de seguridad que rodean al arranque eléctrico.

Quizá hemos hecho poco hincapié en el sistema de refrigeración por aceite a presión, ya que es similar al de la GSX R 750, pero creo que es importante que se haya aplicado a un motor de estas dimensiones, donde los puntos de elevada temperatura son más posibles que en uno de pequeña cilindrada.

Estas zonas de acumulación de calor, como pueden ser la cabeza del pistón o las válvulas de escape, se encuentran permanentemente regadas por un chorro de aceite pulverizado, procedente del radiador. De esta manera se consigue evitar el problema de una posible rotura por sobrecalentamiento mejor que con un sistema de refrigeración por agua, sin añadir a la moto el peso extra de todos los componentes necesarios, radiador, bomba y conductos de agua, además del propio líquido.

### Todo nuevo

No sólo el propulsor de la BIG es novedad, cada parte de la moto se ha remodelado con la idea de conseguir un vehículo polivalente al

máximo. El chasis es de cuna sencilla desdoblada bajo el escape, todo él realizado en tubo de acero, redondo en la parte delantera y aplanado en los laterales para reducir algo la anchura de la moto. Se han reformado todas las cotas respecto a la 600, con una mayor distancia entre ejes y un mayor avance a pesar de tener algo menos de lanzamiento en la horquilla delantera. El resultado es una moto extraordinariamente estable en carretera o en trazados rápidos de campo sin haber perdido demasiada manejabilidad en lugares re-

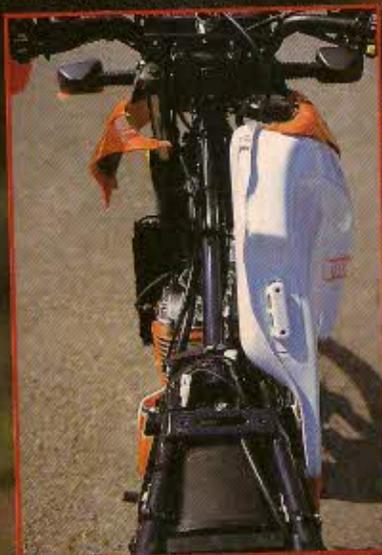
virados. La suspensión delantera es una horquilla telescópica con amortiguadores hidráulicos de 240 mm. de recorrido y con un diámetro de barras de 41 mm.; se ha ganado mucha rigidez respecto a su hermana pequeña, pues además del mayor diámetro de las barras, el eje delantero queda aprisionado por una mordaza además de llevar una especie de puente de horquilla que hace las veces de soporte de aleta delantera. Falta hace este aumento en la rigidez de la horquilla frente a la pequeña DR, ya que el freno delantero es mucho más

potente y por ello tiende a forzar más todo el tren anterior. El disco delantero de la 750 es de 280 mm., y la pinza es de doble pistón, con unas pastillas similares a los de cualquier modelo sport de asfalto.

La suspensión trasera es con un solo amortiguador y utiliza el mismo sistema progresivo de los motos de cross de la marca. Tanto el basculante, como el sistema de bieletas está fabricado en acero; el amortiguador sólo se puede regular en cuanto a tensión de muelle mediante un sistema de tuerca y contratuerca. La frenada de la rue-

da trasera se encarga a un sistema de expansión interna bastante voluminoso y de sobrada eficacia. Resulta curioso a la vez que práctico el depósito de gasolina dividido en dos partes, que aunque no es la primera moto en llevarlo, tampoco es algo corriente; tiene la gran ventaja este sistema de depósito partido, que ante una caída sólo estropearemos una de las dos partes y esto siempre será más barato que no toda la pieza. Con la idea de bajar el centro de gravedad al máximo, parte del combustible queda por debajo del nivel de la

*Lo más impresionante de la Suzuki BIG, aparte de su estética agresiva, es el motor monocilíndrico de 105 x 84 mm. (merece la pena que hagáis una circunferencia de 105 mm. en un papel, para que os hagáis una idea del tamaño del pistón. Un buen detalle son los dos depósitos independientes, aunque son muy laboriosos de desarmar.*





cuba de carburador y por ello es necesario el uso de una bomba de gasolina; este elemento no complica demasiado la mecánica, ya que funciona por depresión, estando conectada directamente al carburador. Otro buen detalle de esta moto es el filtro de aire, que es del tipo de papel de eficacia muy superior a los clásicos de foam, aunque mucho menos práctico.

Los mandos e instrumentación de esta máquina son totalmente clásica, de hecho son los mismos que los que utiliza la Diesel, con la salvedad del botón de ráfagas y el

del motor de arranque. En este apartado la BIG se queda un poco pobre, pero como en todas las cosas que se usa material ya existente, tiene la ventaja de la facilidad para encontrar recambios.

El faro es un halógeno cuadrado pequeño, pero eficaz, y queda fijo al chasis mediante el carenado delantero, es decir, que no gira con la dirección. La moto viene de origen equipada con un portaequipajes de aluminio y una caja de herramientas integrada en la aleta trasera en una posición escondida pero accesible.



El filtro de aire es de papel y de difícil acceso, ya que hay que quitar los depósitos. La estabilidad en carretera es muy buena.

La caja para las herramientas está situada en un lugar poco corriente y está acolchada para evitar los golpes. Las herramientas, sin embargo, podrían ser mejores.



[www.motociclistas80.com](http://www.motociclistas80.com)

motociclistas

[info@motociclistas80.com](mailto:info@motociclistas80.com)

## El rey del rock

A todos nos gusta ser el más guapo, el mejor y más rápido, en resumen, el «rey del rock», pues si sabes elegir bien la carretera es muy posible que con la DR 750 te puedas sentir el amo de la situación, por motor, frenos y estabilidad. La BIG es la más moderna representación de una generación de motos de trail que podíamos denominar «supersport», en las cuales se deja entrever la razón de por qué cada vez hay más motos de este tipo. La gente normal que desea una moto para desplazarse de un sitio a otro, ya sea por necesidad, vacaciones o simplemente por sentir ese íntimo contacto con el mundo que te hace vivir una motociclista, se han ido quedando poco a poco sin opciones dentro del mercado. Las motos que se pueden conseguir cada vez son más dedicadas a una especialidad concreta, ya sean de campo o de carretera, en todas se busca el máximo de prestaciones a costa de sacrificar comodidad, economía o utilidad en general. Esta ausencia de motos «a secas», es decir, sin especificar para qué uso concreto, ha ido decantando al gran público hacia las motos de tipo trail; pero éstas dejan algunas cosas a medias, sobre todo cuando el uso al que se las va a destinar es casi exclusivamente el rodar por asfalto. Por cubrir esta necesidad de un importante sector del mercado motociclista ha surgido esta nueva generación de motos trail de asfalto.

El porqué no se hacen motos de turismo en plan tranquilo, tiene una explicación bien sencilla, en primer lugar, por la estética, pues las trail actuales concuerdan más con los gustos del usuario normal que una posible máquina de turismo que, seguramente, tendría un aspecto anticuado. Otra poderosa razón es que si tenemos una moto de carretera tan estable y cómoda como la que más, dentro de un precio asequible y además, en caso de necesidad, nos permita hacer unos «pinitos» por alguna pista, ¿por qué nos vamos a conformar con algo que nos ofrezca menos?

Volviendo sobre nuestra protagonista os podemos decir que tiene un motor que empuja desde el ralentí de una manera suave pero firme, que donde los clásicos 600 se quedan cortos, la poderosa BIG tiene una buena reserva de potencia a tu disposición y que puede conseguir una velocidad punta nada despreciable. Por lo que pudimos comprobar durante el ensayo, la más grande «mono» del mercado mantiene holgadamente un cruce de 140 km/h. de reloj aun con el piloto erguido e incluso con pasajero, soportando bien los pendientes normales de la carretera. Este cruce casi se puede hacer con una 600, pero no podemos decir lo de «holgadamente» y menos rodando con paquetes. De la misma for-

## El rey del rock

ma tranquila la BIG puede llegar hasta los 160 km/h. y ya de una manera un tanto forzada veremos cómo la aguja del velocímetro roza los 180 km/h. (velocidad máxima real, 166 km/h.).

En general, podemos decir que la 750 rueda siempre en las mismas condiciones que una 600 pero 15 km/h. más rápido. Llama mucho la atención la escasez de vibraciones, que a determinados regímenes nos hacen pensar en que llevamos un motor de varios cilindros; sólo se nota el gran pistón en movimiento al abrir el gas de una manera brusca, pero al estabilizarse el régimen de giro las aguas vuelven a su cauce y la vibración vuelve a disminuir. También en este momento de abrir gas bruscamente aumenta el ruido del motor, que normalmente es muy reducido. El embrague es muy suave y el cambio preciso, solamente cuando engranamos primera en parada se revela como algo ruidoso. Algo que se nota en seguida es la poca temperatura que alcanza este propulsor, que hace que no sintamos la típica sensación de llevar una foga entre las piernas.

Los frenos son otro punto que debemos alabar de esta moto, hasta me atrevo a decir que son los mejores que he probado en una trail; es normal que estas motos tengan buenos frenos, pero también es corriente que se queden escasos a alta velocidad. La BIG frena bien incluso a una velocidad elevada, tanto delante como detrás. Ya que estamos hablando de las cosas buenas de la moto, no podemos dejar en el tintero la gran estabilidad sobre asfalto, incluso a velocidades altas. La sensación inmediata nada más empezar a rodar sobre la BIG, es que circula sobre unas vías, pues la dirección permanece firme en cualquier circunstancia, ya sea en curva o recta, con asfalto liso o lleno de baches; el comportamiento de esta máquina en trazados rápidos es similar al de las motos actuales de carretera. Lo bueno del asunto es que sobre zonas reviradas seguimos llevando una trail monocilíndrica, manejable, ligera y con una fabulosa respuesta a bajo régimen; sobre un trazado de montaña en el que se combinen las curvas lentas y rápidas o los asfaltos buenos y malos, la BIG te hará sentir que eres el rey del asfalto, más que ninguna otra, este es su verdadero terreno.

## Cuidado con el barro

Hasta ahora no hemos visto más que mejoras frente a la DR más pequeña, pero basta abandonar el asfalto para darse cuenta el porqué Suzuki sigue fabricando la 600. Muchos kilos hay en esta moto para rodar por el campo; aunque cuenta con una buena distribución de pesos, las suspensiones funcionan perfectamente y se sigue notando

## Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH LPS 002 de MOTOCICLISMO

	Suzuki DR 750 S BIG
Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	38,3 CV.
Potencia máxima al embrague	48,6 CV.
Régimen de potencia máxima	5.840 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	4,90 kgm.
Par motor máximo al embrague	6,10 kgm.
Régimen de par motor máximo	5.070 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	16,4 m/s.
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	27,2%
Relación peso/potencia (rueda)	5,36 kg/CV.
Potencia específica (rueda)	52,6 CV/l.
Temperatura ambiente	16,5 °C
Presión atmosférica	928,0 mb.

## De mil en mil

Suzuki DR 750 S BIG

Revoluciones	Potencia (CV.)	Par motor (kg.m.)
2.000	14,3	5,12
3.000	22,2	5,29
4.000	33,4	5,97
5.000	42,6	6,10
6.000	48,9	5,84
7.000	46,4	4,75
8.000	—	—
9.000	—	—

## Ficha técnica

Suzuki DR 750 BIG

<b>Motor</b>	Monocilíndrico 4 T. Refrigeración mixta aire/aceite.
<b>Distribución</b>	Un árbol de levas en culata, con cadena simple de tensión automática. 4 válvulas.
<b>Diámetro x carrera</b>	105 x 84 mm.
<b>Cilindrada</b>	727 c.c.
<b>Compresión</b>	9,5:1
<b>Carburadores</b>	Dos Mikuni 33 mm.
<b>Batería</b>	12 V. 14 A.
<b>Cambio</b>	5 velocidades.
<b>Embrague</b>	Multidisco en b.a.
<b>Trans. secundaria</b>	Cadena.
<b>Chasis</b>	Monotubo desdoblado bajo el motor.
<b>Suspensión delantera.</b>	Horquilla telehidráulica. 240 mm.
<b>Recorrido</b>	Barras: 41 mm.
<b>Suspensión trasera.</b>	Full Floater 220 mm. Regulable en precarga de muelle.
<b>Recorrido</b>	
<b>Rueda delantera.</b>	
<b>Llanta/neumático</b>	1,60 x 21". 90-90-21.
<b>Rueda trasera.</b>	
<b>Llanta/neumático</b>	2,50 x 17". 130-80 x 17.
<b>Freno delantero.</b>	
<b>Diámetro</b>	Disco 280 mm., pinza doble pistón.
<b>Freno trasero</b>	Tambor.
<b>Longitud total</b>	2.255 mm.
<b>Altura asiento</b>	876 mm.
<b>Dist. entre ejes</b>	1.510 mm.
<b>Peso en vacío</b>	179 kg.
<b>Peso lleno</b>	205 kg.
<b>Precio</b>	909.000 ptas.



## En punto muerto

● Es un poco complicado el ritual de la puesta en marcha de esta moto debido a los muchos sistemas de seguridad. Además de dar a la llave de contacto y tener el interruptor en la posición «run», hay que apretar la palanca del descompresor y después la de embrague para poder accionar el botón de «start». Si tienes una marcha engranada deberás recoger además la pata de cabra. Si no haces cualquiera de estas cosas el motor no se pondrá en marcha.

● Durante la prueba de asfalto alcancé a una BMW K 100 por una carretera revirada y luego, hablando con este improvisado compañero, reconocía que era normal que sobre las curvas la BIG se mostrara ágil, pero que lo verdaderamente alucinante era la velocidad desarrollada en rectas; ¿quién se imagina una «chop-chop» a casi 170 kilómetros por hora?

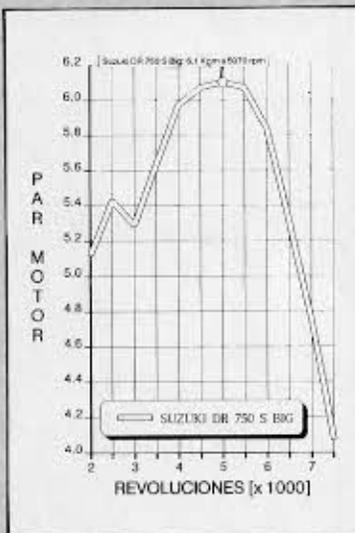
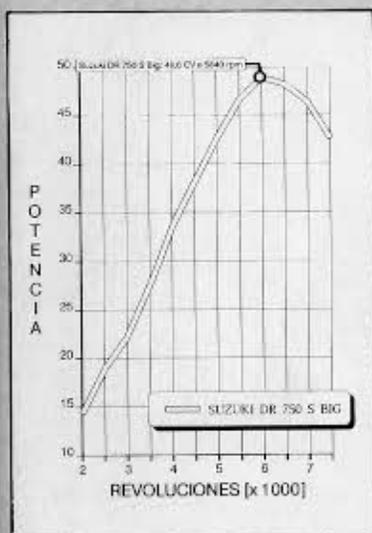
● Al hacer las fotos con la moto desmontada descubrimos que el carenado delantero y los originales depósitos de gasolina no es fácil que se te caigan por el camino, pero tampoco es recomendable que intentes desmontarlo por tu cuenta, y menos en medio del campo y con escasa herramienta; menos mal, que las operaciones normales de mantenimiento son algo más sencillas, que si no...

● Con gran placer pude comprobar durante el rodaje, es decir, sin pasar de 120 km/h., que en el parcial del cuentakilómetros, que había puesto a cero en la gasolinera, aparecían los 450 km. sin tener que poner la llave de gasolina en la posición de reserva. Luego, rodando bastante más rápido, la reserva entraba en funcionamiento a los 400 km. De todas maneras, esta moto debe ser de las que más autonomía tiene de serie.

● Llama la atención en seguida la posición tan cómoda de conducir la DR BIG. Tanto los reposapiés, como el manillar o el asiento, contribuyen a que el piloto y su posible pasajero vayan como auténticos señores; si a esto le añadimos la facilidad para colocar maletas laterales o cualquier otro tipo de carga, comprenderéis el porqué le damos una nota tan alta en turismo a esta máquina.

● Es muy posible que la seguridad que da esta moto rodando rápido, así como la comodidad de marcha se deban, en parte, al diseño de los nuevos neumáticos, que al tener una banda de rodadura central son mucho más adecuados para el asfalto que los tipo trail clásicos.

● En seguida se nota el poco calor que desprende el enorme motor de la BIG. Quizá nos tengan acostumbrados otras motos en freímos las piernas cada vez que paramos en un semáforo durante el verano y seguramente el SACS funcionará muy bien, el caso es que el motor permanece muy frío incluso después de haberlo castigado un poquito.



Prestaciones	
Suzuki DR 750 BIG	
<b>Aceleración</b>	
400 m.	13,63
1.000 m.	27,97
<b>Velocidad máxima</b>	
Solo tumbado	166
Solo sentado	161
Dos personas	158
<b>Error velocímetro</b>	
Indicada/efectiva	120/113
	140/132
	160/158
	170/166
<b>Consumos</b>	
Mínimo	5,57
Medio	7,78
Máximo (autopista)	8,53
Ciudad	7,56
C. Deportiva	8,56
Off-Road	8,30
Capacidad depósito(s)	29,5
Autonomía media (res. incluida)	373



A la vista de la gráfica de potencia, se aprecia una curva limpia de inflexiones y de forma muy panzuda, lo que revela que nos encontramos ante un motor elástico que empuja desde casi el ralentí. Pese

a su gran cilindrada se encuentra en ligera desventaja si comparamos sus resultados con los de la reciente BMW GS 80. Pero, comparando con la Honda Transalp, el valor de potencia máxima de la Big es mucho más interesante, pues la Suzuki sólo cede ante esta 600 bicilíndrica 1,2 CV. Hablando de par, algo en lo que es toda una especialista la Big, se intervienen los papeles. Su motor monocilíndrico

alcanza un máximo de 6,1 kgm. a 5.070 r.p.m., la Hoda se queda en 5,47 kgm. a 5.580 r.p.m. La conclusión es que nos encontramos ante un motor de muy brillante rendimiento; tanto, que aunque su configuración no parezca muy lógica es capaz de ofrecer un rendimiento a tono con el de rivales bicilíndricos de menor cilindrada, pero rivales directos en la elección de una trail a fin de cuentas.

## Al detalle

- **El antirrobo** de origen no es de lo más práctico, ya que no se cierra con la misma llave de contacto y además tiene un acceso complicado dentro del carenado delantero.
- **Los retrovisores** son perfectos para una moto de este tipo, pues tienen tamaño suficiente y permiten ver por detrás sin necesidad de apartar el cuerpo.
- **El caballete lateral** deja la moto muy vertical y a veces parece que se va a caer, pero a nosotros no se nos llegó a vencer nunca.
- **La bocina** es, como en casi todas las motos, escasa para carretera y autopista, pero suficiente en ciudad.
- **Cómodo** y amplio es el asiento, permitiendo llevar a otra persona con holgura, además ha bajado de altura respecto a la DR 600.
- **El equipo de herramientas** es suficiente, pero como suele ser normal, la calidad de éstas deja bastante que desear. Lo que sí merece la pena mencionar es la bolsa que las envuelve, que es acolchada para evitar ruidos.
- **Para realizar las labores de mantenimiento** normales no hay ningún problema, pero el comple-

jo depósito-carenado es bastante «complejo» de desmontar.

- **El filtro de aire** es de papel, con lo cual podemos augurar una larga vida al motor, pero por otro lado nos obligará a ponerlo nuevo cada vez y con cuidado que no se moje. Un punto negativo de este elemento es el desmontaje, pues para poder realizarlo es preciso desmontar el depósito del lado izquierdo.
- **El carenado** me parece de una gran efectividad aerodinámica, pero no le vendría mal un poco más de tamaño al parabrisas que prácticamente no cubre nada.
- **La llave de gasolina** es muy cómoda, pero no tanto los tapones de los depósitos de combustible, que además de ser dos, son los clásicos de rosca de las motos de campo.
- **Los instrumentos** son los justos, pero con un diseño anticuado, además el latiguillo de freno delantero molesta para la lectura de todo el cuadro.
- **Los mandos eléctricos** adolecen del mismo defecto que los instrumentos, son bastante anticuados, aunque, eso sí, el funcionamiento es correcto. El mando de gas es extraordinariamente

suave gracias a los «slingshot» y el resto de las palancas y pedales son correctos para una moto de este tipo. Sólo podemos poner pegas al starter, que se encuentra un poco difícil de encontrar, oculto tras el depósito de gasolina.

- **Los reposapiés** son bastante grandes y se encuentran anclados al chasis mediante silent-blocs de goma para evitar vibraciones en los pies.
- **El motor** va protegido en su parte inferior por una placa de plástico, que aunque durante la prueba no se rompió, no nos acabamos de fiar de su total eficacia.
- **El faro delantero** es un halógeno cuadrado de pequeño tamaño, pero de gran eficacia, alumbrando bien a los laterales y al frente; para regular la altura se acciona sobre un tornillo de estrella que se encuentra en la parte trasera, dentro del carenado.
- **El portaequipajes** es de aluminio de fundición y de tamaño suficiente para llevar un bulto grande o fijar maletas. De este elemento salen dos prácticas asas que nos permiten agarrar la moto cómodamente.

la gran estabilidad, nos vemos obligados a pagar el precio de tantas comodidades. La verdad es que rodando por una pista rápida y no demasiado bacheada, aun con las ruedas de origen, se puede disfrutar de la conducción e incluso ir deprisa aprovechándose de la buena distribución de pesos y del potente motor, haciendo largos derrapados sin el más mínimo peligro; pero si queremos parar de golpe necesitaremos más metros que en una moto ligera.

Creo que el campo no es el terreno ideal de la 750 de Suzuki, pero eso no quita que podamos rodar por caminos con seguridad y co-

## Télex de la prueba

**Ciudad.** Muy manejable es la 750 BIG a pesar de su aspecto de mastodonte. Se calleja bien con ella y entre los coches no hay problemas, pues los espejos pasan por encima de los retrovisores de los demás. Cuatro centímetros menos de altura de asiento y la buena distribución de pesos se dejan notar, pero, con todo, no llega a ser tan manejable como la DR 600.

**Carretera.** La carretera es lo favorito de la 750, ya sea rápida o lenta, lisa o bacheada, la moto que probamos se encuentra como pez en el agua. Con ella podremos ir muy rápido, cómodos y seguros en cualquier circunstancia y, cuanto más lejos, mejor.

**Autopista.** Para la marcha que se puede llevar en autopista la Suzuki BIG se queda algo corta, pero a su ritmo nos llevará muy lejos. En general se comporta bien con viento fuerte, principal problema en autopista, sólo puede que tengas problemas en ese sentido cuando la aguja del velocímetro se acerque a los 180 km/h.

**Off Road.** Como moto polivalente que es, la DR 750 se desenvuelve bien sobre cualquier terreno, incluso sobre pistas rápidas le podemos dar un sobresaliente, pero no os aconsejo que intentéis hacer más de lo que puede, pues son casi 200 kg. lo que puede pesar esta moto con el depósito lleno de gasolina.

modidad; lo que no es recomendable con esta moto es el abandonar estos caminos para rodar por senderos o campo a través. Si lo que quieres es esto, es mejor que pienses en la 600 y sacrifiques el total confort sobre la carretera.

Resumiendo, nos encontramos frente a una de las mejores motos de turismo (en el pleno sentido de la palabra) de la actualidad, muy cómoda y estable sobre cualquier carretera y que nos permitirá llegar hasta donde no hay asfalto, incluso cargado y con pasajero; lo que no podremos es exigir más de esto, que ya es bastante. □

Agustín FERNANDEZ  
Fotos: Emilio JIMENEZ