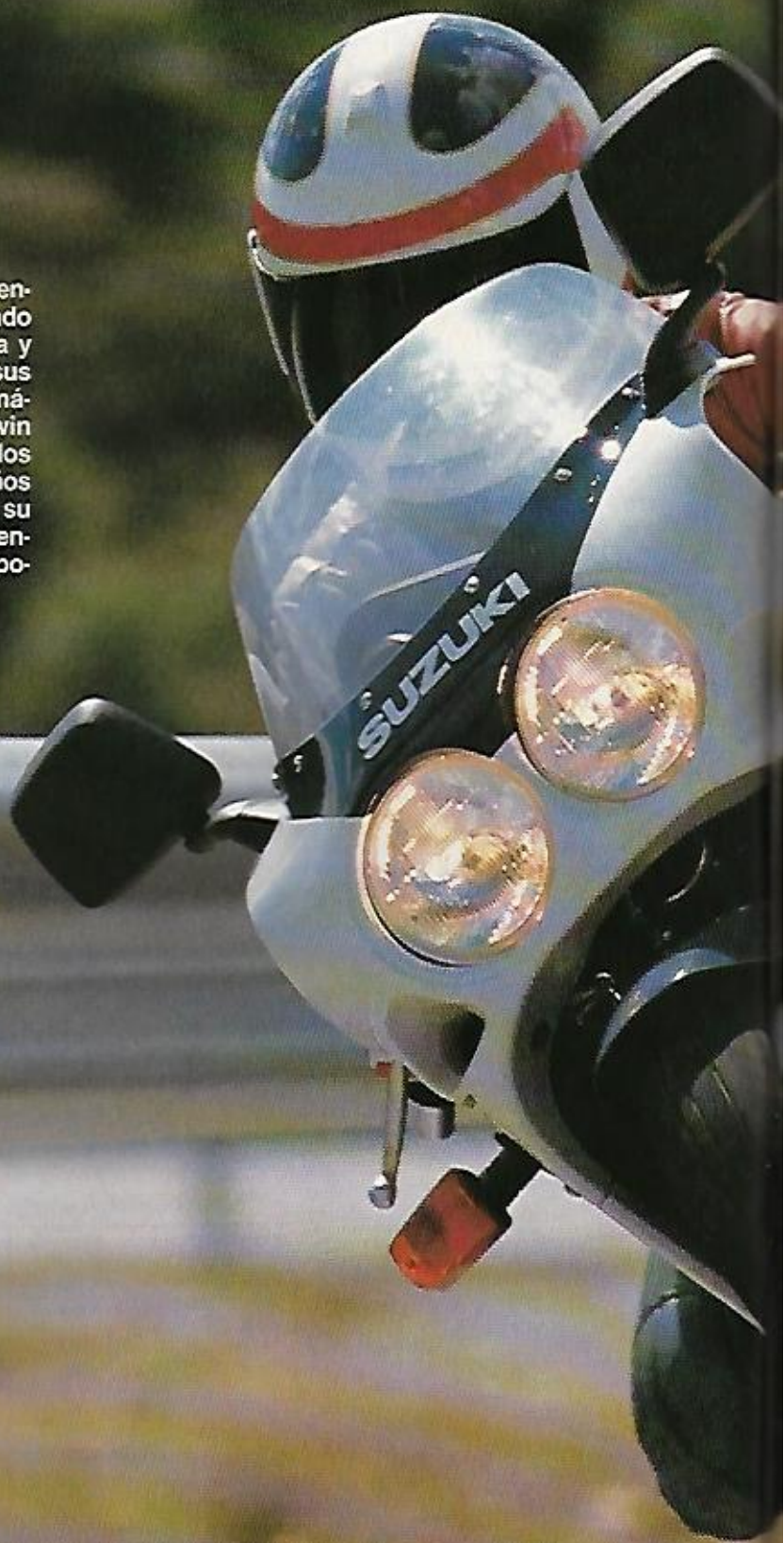


**Suzuki GSXR 750**

**Prueba a fondo**

# Cerca de las estrellas

Fiel réplica de la moto vencedora del mundial de Resistencia del pasado año, deportiva sin concesiones en estado puro, la GSXR 750, sin cambios desde 1985, evoluciona y cambia totalmente. En una demostración práctica de sus nuevas posibilidades, Yoshimura la tocó con su varita mágica el pasado mes de marzo y en manos de Kevin Schwantz, la GSXR 750 convirtió en realidad uno de los más grandes sueños de Suzuki: vencer después de 20 años de infructuosos intentos las 200 Millas de Daytona. En su versión de serie no llegará tan lejos, pero por buenas sensaciones y emociones racing en carretera abierta tampoco te encontrarás muy lejos de las estrellas.





[motoclasics80.com](http://motoclasics80.com)

  
motoclasics

[info@motoclasics80.com](mailto:info@motoclasics80.com)



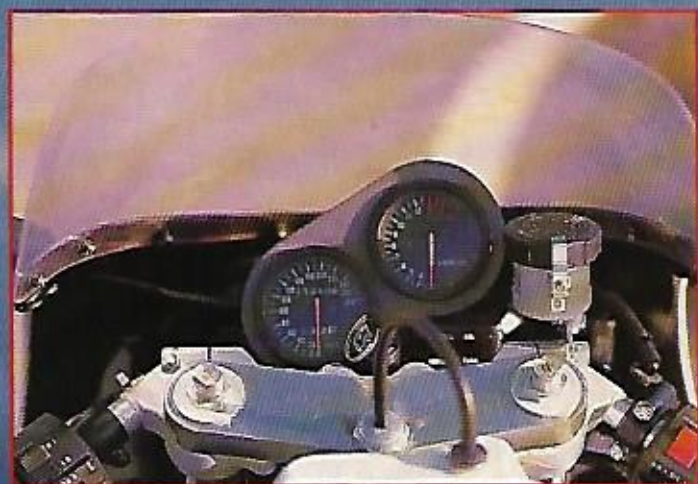
[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



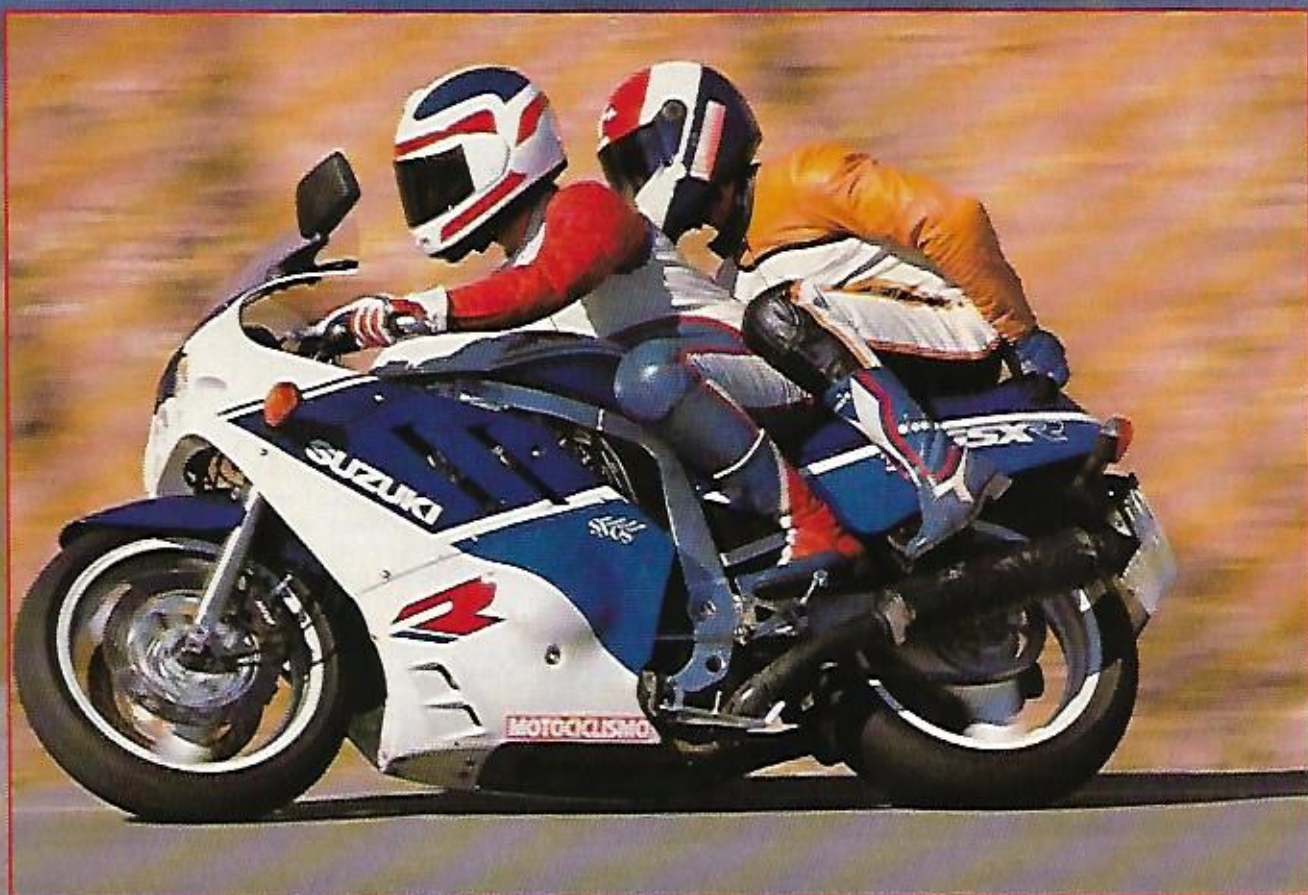
*motos clasicas*



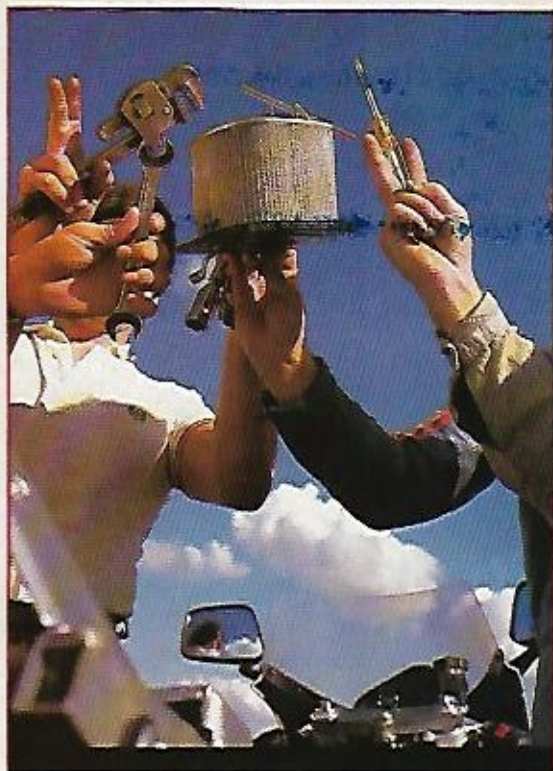
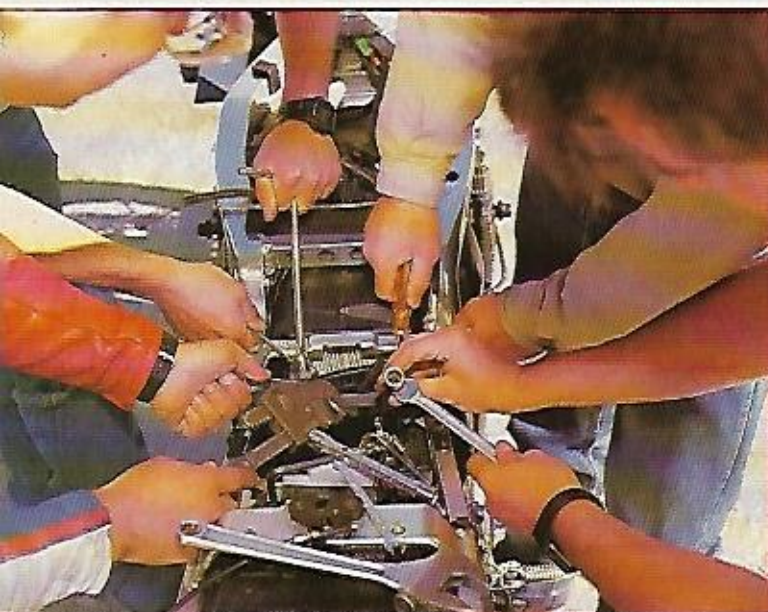
[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



El placer superracing de la GSXR se puede seguir disfrutando en compañía. El nuevo chasis, amba izquierda, un 70% más rígido que el anterior, es la mejor pieza de la nueva Suzuki. Dentro del cockpit destaca el depósito separado de la bomba de freno. Estéticamente el nuevo diseño es muy acertado. La nueva GSXR es más pequeña, baja, compacta y homogénea que antes, influyendo decisivamente en su mejor postura de conducción el nuevo depósito.



Después de una «delicada» y larga «intervención», nuestros cirujanos consiguieron llegar hasta el inaccesible filtro del aire. Antes tuvieron que desmontar asiento, co-lín, asa para el pasajero, batería, caja soporte de batería, ligar una arteria, pinzar una vena y desconectar por unos instantes la unidad electrónica de encendido. La alegría final con el cartucho-trofeo de papel en las manos estaba más que justificada. Suzuki ha puesto verdaderamente muy difícil el trasplante de filtro, pero después de media hora de quirófano lo conseguimos.



**E**N 1985 Suzuki cambiaba el mundo lanzando la GSXR 750. Nadie hasta entonces se había atrevido a ir tan lejos apurando los conceptos *racing-réplica* y *sport* en una cuatro tiempos de calle. Suzuki definía a su GSXR como Hypersport, pasaba olímpicamente de compromisos turísticos y con su chasis de aluminio y motor de exclusiva refrigeración mixta aire-a-ceite SACS ponía al alcance de todos los públicos la primera réplica ambiciosa y sería de una moto oficial de Resistencia.

Nadie intentaba entrar en su terreno directamente. Las otras 750 de su misma generación Honda VFR, Yamaha FZ y posteriormente Kawasaki GPX, se esforzaban en convencer a un sector de público teóricamente más amplio con un carácter deportivo más «light» combinado con una mayor polivalencia. De los excesos deportivos huían decididamente, y así los que querían vivirlos por puro placer tenían que seguir pensando necesariamente en una GSXR.

Hoy lo tendrán que seguir haciendo porque después de ganar con Moineau-Le Bihan el Campeonato del Mundo de Resistencia en el '87 Suzuki decidía dar por finalizado el trienio GSXR 85-86-87 y llevar a la serie con la mayor fidelidad posible la réplica de la moto vencedora. De esta forma Suzuki sigue jugándose todo a una sola carta exclusivamente «racing» en la clase de las 750. La jugada, comercialmente, puede que sea arriesgada, pero la carta es un «as», Suzuki pisa firme en un terreno que conoce muy bien que prácticamente le pertenece en propiedad y donde no va a encontrar nin-

gún directo rival... al menos mientras la Yamaha FZR 750 de chasis Deltabox no sea homologada por Yamaha España para poder ser utilizada en carretera y mientras la Honda RC 30 siga siendo una moto elitista, exclusiva, fabricada en serie limitada y distribuida con cuentagotas (sin olvidar que cuesta medio millón largo más que la Suzuki).

Suzuki un año más no tendrá que arrepentirse de no ofrecer una 750 civilizada y turística pero, ¿tantos quemados hay dispuestos a seguir comprando estrictas y poco o nada versátiles deportivas como para justificar su fabricación en gran serie? Suzuki también se lo ha preguntado este año y por ello, sin dejar de mirar a las carreras, ha templado un poco el carácter de la nueva GSXR, su única 750, en un intento de que pueda llegar también a los que no están perdidos y completamente «achicharrados». El nuevo motor, más potente pero mucho más dócil y progresivo, una postura de conducción severamente racing, pero más natural que antes, un asiento que sigue admitiendo pasajero, una agilidad muy superior gracias a las ruedas de 17" y hasta un sonido de escape más educado, sirven para flexibilizar y aplacar con acierto excesivos ardores racing anteriores. Hoy la GSXR es más «racing», pero también mejor moto de carretera que antes.

## Todo nuevo

Para mejorar a la excelente GSXR se podían haber hecho algunas pequeñas modificaciones, pero los ingenieros de Suzuki han preferido cortar por lo sano y dise-

ñar una moto completamente nueva. Todo lo comprendido entre rueda delantera y rueda trasera (ambas inclusive) ha cambiado radicalmente. El nombre GSXR se mantiene como reconocimiento a un prestigio muy bien ganado, y una vez finalizada la obra el precio sólo sube (en nuestro mercado) 63.000 pesetas con respecto al del modelo anterior y el aumento está ampliamente compensado.

Al menos, bajo mi punto de vista y para empezar, estaría dispuesto a pagar esa diferencia sólo por librarme del criminalmente duro puño de acelerador de la GSXR/85 a 87, por no enterarme del molesto bache de potencia que presentaba su motor entre 6.000 y 7.000 r.p.m., por una más razonable postura de conducción, por una dirección más rápida que la que se conseguía con rueda de 18" y, sobre todo, por olvidarme para siempre con un chasis más rígido, de bailes, imprecisiones y cabeceos a alta velocidad en carretera o autopista (comportamiento mejorado en la última versión '87 con una más adecuada elección de neumáticos). De todas formas, conformarse con resolver todos los puntos de la lista anterior sería conformarse con muy poco cuando la GSXR 88 va mucho más lejos.

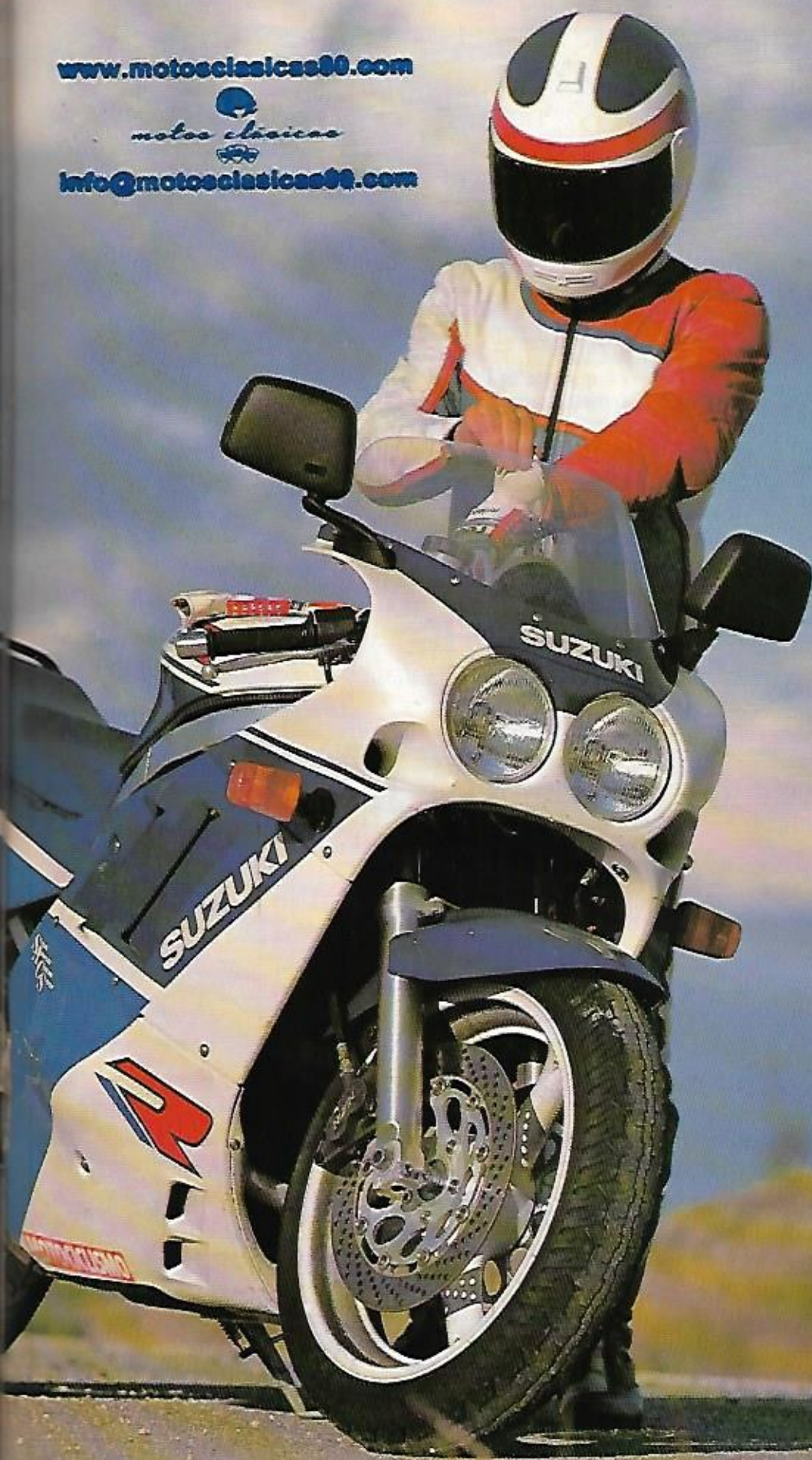
Para empezar, Suzuki ha trabajado muy a fondo en el motor. Igual por fuera, completamente distinto por dentro. Ahora y además de con una nueva culata con cámaras de combustión TSCC rediseñada para válvulas tan grandes como las que se utilizan en la GSXR 1100, nos encontramos con un radical cambio en la carrera que se reduce de 48,7 mm. a sólo 44,7 mm. y con pis-



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



tones que para mantener la misma cilindrada crecen 3 mm. en diámetro sin por ello aumentar peso. Con segmentos más delgados, con su nueva carrera super corta y con un cigüeñal reforzado, pero también más ligero, el nuevo motor más que subir frenéticamente de vueltas entra en auténtica ebullición a 13.000 r.p.m. y gira muy libre de inercias.

En admisión y escape las modificaciones también ha sido profundas y tienen mucho que ver con tan agresivo carácter. La anterior batería de carburadores racing de 29 mm. con compuerta plana y duros muelles de retorno desaparece, siendo sustituida por cuatro Mikuni a depresión «slingshot» de 36 mm. y ligeras compuertas semiplanas de fibra que sólo precisan débiles muelles de retorno. Con los «slingshot» se logra mantener la misma instantaneidad de respuesta que antes se eliminan turbulencias y se favorece el flujo de la mezcla, según Suzuki. Además, todo esto viene acompañado de lo mejor... un maravilloso, suave y blando tacto en el puño del acelerador.

Los conductos de admisión reciben mayor inclinación y las dos tomas practicadas en la parte frontal del carenado dirigen aire fresco hacia los carburadores y el filtro de aire, de papel y que se ha desplazado hacia una posición mucho más baja permitiendo la utilización de un depósito de gasolina más plano y recogido. El voluminoso *cuatro-en-uno* ha sido eliminado montándose un cuatro en dos, que, según declara Suzuki, mejora el flujo de los gases de escape y que se muestra mucho menos escandaloso. El inconveniente del nuevo escape es que pesa más y que en marcha roza por el suelo con relativa facilidad.

### Más potencia

Según declara Suzuki España en la publicidad de su nueva GSXR, la potencia del nuevo motor es de 108 CV. (100 CV. en la versión anterior). Según nuestro banco Bosch y comprobando potencia al embrague, esta diferencia entre ambos modelos se cumple casi exactamente. De 93,2 CV. a 10.100 r.p.m. hemos pasado a 100,1 CV. a 10.600 r.p.m. y éste es el mejor valor registrado hasta la fecha por una 750 (superior en 1,1 CV. a la potencia de la RC 30). De todas formas y por mayores pérdidas en transmisión (debido al mal estado de una cadena con casi 10.000 km.) la potencia a la rueda quedaba reducida casi al mismo nivel que en la última GSXR 750/87 probada en nuestro banco, 86,5 CV., frente a los 84,6 CV. de antes.

Lo más importante en cualquier caso no era el valor absoluto de

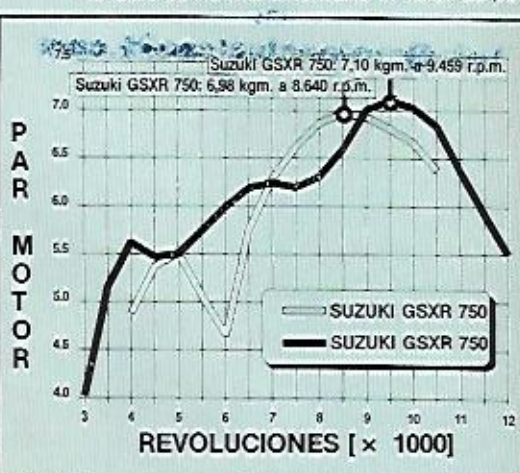
potencia registrado, sino la nueva y mucho más favorable forma de manifestarse. Antes de que la aguja del cuentavuelts se mueva por encima del mínimo indicado de 3.000 r.p.m. la respuesta ya es limpia y consistente y lo sigue siendo de forma lineal y constante hasta alcanzar la raya roja situada en 13.000 r.p.m. El anterior y molesto vacío de potencia a medio régimen ha desaparecido. Sólo hay una suave inflexión en la curva de potencia, entre 7.000 y 8.000 r.p.m. El nuevo motor, más elástico y mucho más agradable pensando en una utilización en carretera, podría haber sido montado perfectamente en una moto de personalidad más turística, aunque lo que más le gusta y cuando se empieza a disfrutar de verdad de todo su carácter es en el auténtico frenesí de la zona alta del cuentavuelts, entre 9.000 y 13.000 r.p.m., que es cuando de verdad te empiezas a sentir sobre una 750 verdaderamente rápida. Su forma de estirar entrando en zona roja y superando las 14.000 r.p.m. sin cortar encendido (el corte se produce a 14.500 r.p.m.) es algo realmente impresionante y que viene acompañado de un zumbido de escape sobrecogedor.

El cambio de seis velocidades que hay que utilizar tanto como en una 600 deportiva (GPX o CBR) tiene un recorrido especialmente corto y muy preciso, pero el tacto en el pedal es un poco duro. El buen comportamiento ofrecido por el nuevo motor, perfectamente reflejado en sus curvas de potencia y par comparadas con las del 87, no iba a ser a lo largo de esta prueba un valor constante. Como comentamos más ampliamente en el recuadro «En punto muerto» los cambios de temperatura o de altitud afectaban demasiado exageradamente a su carburación y rendimiento. En nuestro banco esto se ponía de manifiesto. Al subir la temperatura la gráfica de la curva de potencia mostraba irregulares picos entre 10.000 y 13.000 r.p.m. en forma de afilados dientes de sierra. En carretera esto se tradu-

## BANCO de POTENCIA MOTOCICLISMO



El resultado final que ha realizado Suzuki en la mejora de su deportiva de 750 c.c. se puede calificar como de sobresaliente. No sólo se ha incrementado el valor de po-



### Prestaciones

#### Suzuki GSXR 750/88

|                                               |                                                                             |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <b>Aceleración</b>                            |                                                                             |
| 400 m.                                        | 11,63                                                                       |
| 1.000 m.                                      | 22,54                                                                       |
| <b>Velocidad máxima</b>                       |                                                                             |
| Solo tumbado                                  | 238                                                                         |
| Solo sentado                                  | 234                                                                         |
| Dos personas                                  | 216                                                                         |
| <b>Velocidad máx. efectiva en cada marcha</b> |                                                                             |
|                                               | (a 13.000 r.p.m.)                                                           |
|                                               | 1.ª/98; 2.ª/133;<br>3.ª/164; 4.ª/187<br>5.ª/216; 6.ª/238<br>(12.500 r.p.m.) |
| <b>Error velocímetro</b>                      |                                                                             |
| Velocidad indicada/efectiva                   | 120/113; 160/149<br>180/168; 200/188;<br>220/206; 240/226                   |
| <b>Consumos</b>                               |                                                                             |
| Mínimo                                        | 7,2                                                                         |
| Medio                                         | 10,1                                                                        |
| Máximo (autopista)                            | 13,5                                                                        |
| Ciudad                                        | 8,6                                                                         |
| C. Deportiva                                  | 10,9                                                                        |
| Capacidad depósito/res                        | 21/3                                                                        |
| Autonomía media (res, incluida)               | 207                                                                         |

### Ficha técnica

#### Suzuki GSXR 750/88

|                            |                                                                                                                                         |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Motor                      | Cuatro tiempos, cuatro cilindros en línea, transversal, refrigeración SACS (aire-aceite).                                               |
| Distribución               | Doble árbol de levas en culata, cuatro válvulas por cilindro, reglaje por pastillas calibradas, mando por cadena con tensor automático. |
| Diámetro x cámara          | 73 x 44,7 mm.                                                                                                                           |
| Cilindrada                 | 748 c.c.                                                                                                                                |
| Compresión                 | 10,9:1                                                                                                                                  |
| Carburadores               | 4 Mikuni 36 mm. a depresión, compuerta plana.                                                                                           |
| Encendido                  | Electrónico transistorizado.                                                                                                            |
| Batería                    | 12 V/14 A.                                                                                                                              |
| Cambio                     | 6 velocidades.                                                                                                                          |
| Embrague                   | Multidisco en baño de aceite, mando por cable.                                                                                          |
| Trans. secundaria          | Cadena de retenes (relación final 45/15).                                                                                               |
| Chasis                     | Doble cuna, tubos de aluminio, sección rectangular. Ángulo de pipa: 24,9°. Avance: 99 mm.                                               |
| Suspensión del. Recorrido  | Horquilla Showa. 120 mm.                                                                                                                |
| Reglajes                   | Precarga muelle, retención y compresión hidráulico.                                                                                     |
| Suspensión tras. Recorrido | Full Floater Monoamortiguador Showa. 136 mm.                                                                                            |
| Reglajes                   | Precarga muelle, retención hidráulico.                                                                                                  |
| Rueda delantera. Llantá    | Aleación de aluminio, tres radios huecos 3,50 x 17"                                                                                     |
| Neumático                  | 120-70 V 17. Michelin A 59 X Radial.                                                                                                    |
| Rueda trasera. Llantá      | Aleación de aluminio, tres radios huecos 4,50 x 17"                                                                                     |
| Neumático                  | 160-60 V 17. Michelin M 59 X Radial.                                                                                                    |
| Freno delantero. Diámetro  | Doble disco. 310 mm.                                                                                                                    |
| Pinzas                     | Cuatro pistones.                                                                                                                        |
| Freno trasero. Diámetro    | Disco. 240 mm.                                                                                                                          |
| Pinza                      | Doble pistón opuesto.                                                                                                                   |
| Longitud total             | 2.060 mm.                                                                                                                               |
| Anchura máxima             | 770 mm.                                                                                                                                 |
| Altura asiento             | 785 mm.                                                                                                                                 |
| Dist. entre ejes           | 1.410 mm.                                                                                                                               |
| Peso en vacío (declarado)  | 185 kg.                                                                                                                                 |
| Peso lleno                 | 223 kg.                                                                                                                                 |
| Reparto de peso            | 49,77% delante, 50,23% detrás.                                                                                                          |
| Instrumentación            | Velocímetro, cuentavuelts, testigos punto muerto, luz larga, intermitentes y presión aceite.                                            |
| Proclo                     | 1.558.000 ptas. (IVA incl.)                                                                                                             |

### De mil en mil

#### SUZUKI GSXR 750/88

| Revoluciones | Potencia (CV.) | Par motor (kg.m.) | Potencia (CV.) | Par motor (kg.m.) |
|--------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|
| 2.000        | —              | —                 | —              | —                 |
| 3.000        | 16,8           | 4,02              | —              | —                 |
| 4.000        | 31,0           | 5,62              | 27,2           | 4,88              |
| 5.000        | 38,4           | 5,50              | 38,5           | 5,51              |
| 6.000        | 50,1           | 5,99              | 39,1           | 4,66              |
| 7.000        | 60,9           | 6,25              | 61,4           | 6,29              |
| 8.000        | 70,5           | 6,31              | 76,7           | 6,87              |
| 9.000        | 88,0           | 7,01              | 87,1           | 6,93              |
| 10.000       | 96,1           | 7,03              | 93,1           | 6,67              |
| 11.000       | 97,7           | 6,37              | —              | —                 |
| 12.000       | 92,2           | 5,51              | —              | —                 |

tencia máxima al embrague en casi siete caballos respecto al modelo precedente, sino que además se ha mejorado la respuesta del motor en todos los regímenes y en especial se ha eliminado el acusado vacío de potencia que presentaba la GSX 750 R a 6.000 revoluciones y que marcaba el inicio de un fuerte tirón —a partir de ese vacío ascendía el motor con una pendiente de 20 CV/1.000 r.p.m.— hacia el régimen de potencia máxima. Como consecuencia, el propulsor de la nueva GSXR 750 se muestra mucho más noble y progresivo.

Por otra parte, en el nuevo modelo se ha ganado en zona de utilización. Antes en la GSXR 750 R necesitábamos patinar el embrague para contar con tracción sobre los rodillos del banco sólo a partir de 4.000 vueltas, dándose por finalizado el registro cuando actuaba el corte de encendido a las 10.500 revoluciones.

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

|                                                                              | SUZUKI GSXR 750/88 | SUZUKI GSXR 750/87 |
|------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)                                | 86,5 CV.           | 84,6 CV.           |
| Potencia máxima al embrague                                                  | 100,1 CV.          | 93,2 CV.           |
| Régimen de potencia máxima                                                   | 10.580 r.p.m.      | 10.060 r.p.m.      |
| Par motor máximo a la rueda                                                  | 6,25 kgm.          | 6,44 kgm.          |
| Par motor máximo al embrague                                                 | 7,10 kgm.          | 6,98 kgm.          |
| Régimen de par motor máximo                                                  | 9.459 r.p.m.       | 8.640 r.p.m.       |
| Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima                    | 15,8 m/s.          | 16,3 m/s.          |
| Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima | 13,5%              | 10,2%              |
| Relación peso/potencia (rueda)                                               | 2,58 kg/CV.        | 2,27 kg/CV.        |
| Potencia específica (rueda)                                                  | 115,6 CV/l.        | 112,9 CV/l.        |
| Temperatura ambiente                                                         | 19,0° C            | 27,0° C            |
| Presión atmosférica                                                          | 930,0 mb.          | 932,0 mb.          |

## En punto muerto

● El acceso al filtro del aire, para comprobar su estado o para cambiarlo si es necesario, es todo un reto. Para poder llegar a tener en la mano el cartucho de papel filtrante, que se convierte en un verdadero trofeo, tienes que realizar y por este orden las siguientes operaciones: desmontar asiento (sus dos partes), asa del pasajero, conjunto placas laterales-colín, batería, caja soporte de batería, placa soporte de unidad de encendido, unidad de encendido y finalmente tapa de la caja del filtro. Para todo ello se necesitan: llaves planas y de allen, destornilladores... bisturi, sutura, paciencia y tiempo libre para «bricolar». Con habilidad y dedos ágiles la intervención, si no hay complicaciones, dura 30 o 35 minutos hasta volver a dejar las cosas como estaban.

● La GSXR de esta prueba, recién revisada en Suzuki en Gijón, estaba muy rodada después de haber servido como enlace en la pasada Vuelta Ciclista a España. En su cuentakilómetros tenía al empezar nuestra prueba 8.300 km. La GSXR no es muy confortable en largos viajes, y no parece ser la más indicada para elegirla para hacer «etapas» sin descanso, pero

entre la numerosa lista de abandonos de la Vuelta «no encontramos a su piloto», lo que ya es toda una buena garantía de que su confort no es tan malo como se puede imaginar a primera vista. El puño de acelerador más blando, el depósito más bajo con el que ahora no quedas encajado y el tacto del nuevo motor mucho más progresivo convierten a esta GSXR en una Hypersport mucho más apta y agradable para viajar.

● El paso de los kilómetros resulta en esta moto evidente en dos puntos, los dos escapes. Su sonido es más discreto, bonito y agradable, pero poco más aportan con relación al voluminoso *cuatro-en-uno* de gran calidad (en termite) de la GSXR anterior. Ahora rozan con gran facilidad (lado derecho), en curvas con badenes o viajando con pasajero. Su terminación exterior en negro es de muy baja calidad y se deteriora muy pronto. Finalmente, aun de nuevos, con toscas soldaduras en los silenciadores, contrastan negativamente por su barato aspecto con el resto de la moto.

● Los problemas de carburación nos han perseguido constantemente a lo largo de esta prueba. Mientras el motor no sube dema-

siado de temperatura va perfecto, pero en esta época del año esto sólo sucede al amanecer, de noche o en días fríos y lluviosos, que afortunadamente para la GSXR no han faltado a pesar de estar en julio. Al aumentar la temperatura exterior y la del motor, en viaje largo o por «mano dura», la carburación se desajustaba considerablemente y la discreta inflexión de potencia existente entre 7.000 y 8.000 r.p.m. se acentuaba. Pero lo más grave sucedía «arriba». Justo donde el motor de carrera super corta de la GSXR tenía que ser más brillante. Entre 10.000 y 13.000 r.p.m. se «dormía», perdía potencia de forma ostensible (comprobado en banco y al realizar pruebas de aceleración y velocidad máxima) y daba tirones de forma siempre irregular y caprichosa.

● Todos los motores Suzuki probados últimamente, refrigeración por aire o mixta «SACS», de 400 a 1.100 c.c., acusaban subidas de temperatura en su carburación más que otros motores de similar cilindrada refrigerados por agua, pero de forma siempre muy discreta. Ninguno de forma tan evidente como el nuevo GSXR 750. Suzuki ha tratado de resolver el

problema enviando directamente aire fresco (tomas frontales en el carenado) a los carburadores y al filtro, de papel muy fino (pero situado en posición mucho más baja y agobiada que antes) ampliando la capacidad y el flujo de las líneas de circulación de aceite que se dirigen a la culata en un 20%, haciendo crecer el radiador un 50% y tratando de favorecer también la evacuación de calor con el guardabarros trasero pegado a la rueda tipo Honda, pero al menos en nuestra moto de pruebas todo esto parecía resultar insuficiente. Quizás deberían además haberse aislado los carburadores de los cilindros en lo posible con placas separadoras, como se hace en las GSXR que corren en Superbikes o sin ir más lejos, como en la Yamaha FJ 1200.

● En la instrumentación de la GSXR, como en la de todas las demás Suzuki con refrigeración mixta SACS, falta un termómetro de temperatura de aceite, pero esta es una «concesión» que Suzuki no parece estar dispuesta a hacer, como tampoco la inclusión de un contacto de seguridad en la maneta del embrague que impida intentos de puesta en marcha por error con una velocidad engranada.

## Frente a frente

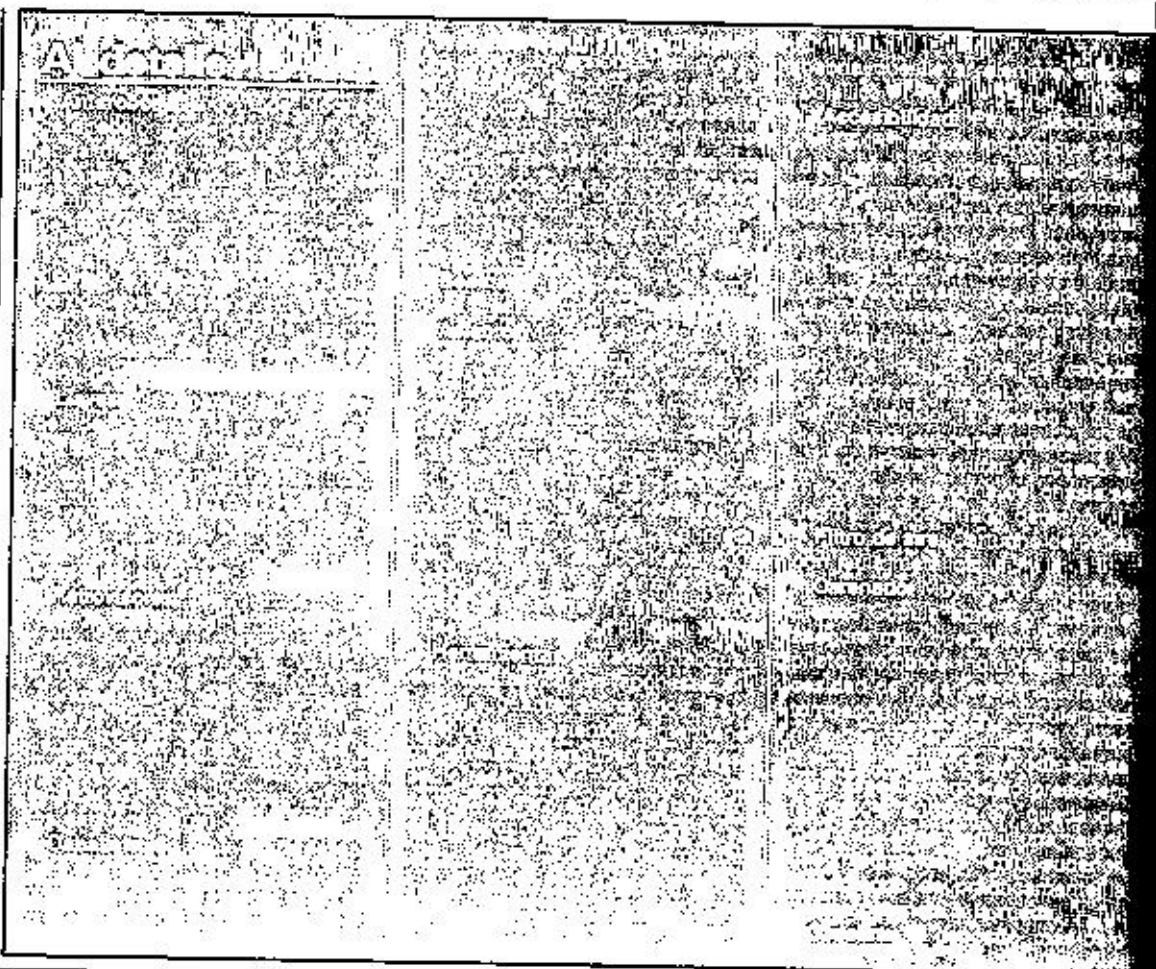
| Modelo             | Cilindrada<br>Diám. x carrera | Potencia<br>Embr. CV/kp.m. | Velocidad<br>Máx. km/h. | Accl.<br>400 m. | Accl.<br>1.000 m. | Consumo<br>Min/Med/Máx. | Peso<br>vacío/lleno | Capacidad<br>depósito | Precio    | Prueba N.º<br>MOTOCICLISMO |
|--------------------|-------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------|-------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------|-----------|----------------------------|
| Suzuki GSXR 750/88 | 748 (73 x 44,7)               | 100/110/580                | 238                     | 11,6            | 22,5              | 7,2/10,1/13,5           | 195/223             | 21                    | 1.558.000 | 1.030/1.064                |
| Honda RC 30        | 748 (70 x 48,5)               | 96/111/270                 | 245                     | 11,9            | 22,2              | 5,8/8,5/11,6            | 185/208             | 18                    | 2.100.000 | 1.029/1.058                |
| Kawasaki GPX 750   | 748 (68 x 51,1)               | 99/110/350                 | 237                     | 11,5            | 22,4              | 6,5/8,3/11,4            | 190/228             | 21                    | 1.398.000 | 996/991/996                |
| Yamaha FZ 750/87   | 748 (68 x 51,6)               | 99/29/500                  | 238                     | 11,5            | 22,1              | 5,6/8,1/10,7            | 216/259             | 21                    | 1.514.000 | 996/1.007                  |
| Suzuki GSXR 750/87 | 749 (70 x 48,7)               | 94/310/250                 | 253                     | 11,4            | 22,1              | 6,2/9,1/11,8            | 185/211             | 21                    | 1.495.000 | 996                        |
| Honda VFR 750 FET  | 748 (70 x 48,6)               | 98/210/250                 | 236                     | 11,6            | 22,6              | 5,7/8,4/12,0            | 218/252             | 20                    | 1.520.000 | 955/957/996                |

## Suzuki GSXR 750

clá en «tirones» y en una clara dificultad para alcanzar un régimen de giro superior a 11.500 r.p.m. en cualquier marcha.

Paradójicamente y aun en el mes de julio, este motor tarda bastantes minutos en coger temperatura necesitando utilizar siempre durante algunos segundos el starter. Sus feos ruidos mecánicos llegan claramente a tus oídos al revolucionarlo en parado, pero desaparecen muy pronto en marcha. Las vibraciones se siguen sintiendo en los reposapiés, manillar y se transmiten también a través del depósito a velocidades de cruce de 160-170 km/h., pero su frecuencia no molesta al piloto ni a un posible pasajero.

Otro factor que nos hablaba de sus problemas de carburación era el consumo, exagerado, muy al nivel de las «mit» más sedientas. En autopista llegábamos a un valor máximo de casi 14 litros, lo que nos dejaba con una mísera autonomía de menos de 150 kilómetros. El consumo medio subía hasta los diez litros y el mínimo en conducción superturística no bajaba de 7. A pesar de todo hemos conocido a propietarios de otras Suzuki GSXR que no padecen nuestros problemas de carburación, por lo que de momento no nos preocuparemos



cambiar de posición el filtro de aire y más ancho que en la versión anterior, permite una mayor movilidad al piloto y una mejor postura de conducción. En utilización deportiva o conducción rápida en carretera y debido a los elevados consumos registrados la autonomía a pesar de sus 21 litros de capacidad es muy escasa, alrededor de 150 km. El tapón de llenado es de muy buena calidad y estanco, y hay un lugar previsto en el carenado para practicar una sencilla boca necesaria para acceder al sistema de repostaje rápido. No hay indicadores de nivel, la reserva de paso es a depresión con acción de reserva manual.

**Instrumentación:** Reducida a la mínima e imprescindible experiencia. Los dos relojes, cuentakilómetros central con raya roja a 115.000 y velocímetro, con óptima y apretada escala hasta 280 km/h, de no muy clara lectura son muy pequeños y de poco despreciable, por lo que con su esquemático soporte metálico, recubiertos de «form» racing, han sido anclados a la tija de dirección (gracias a ella). De esta forma se ha podido diseñar una parte frontal del carenado más compacta que en la GSXR 750 anterior y más próxima a la pila de dirección. También se

incluye un pequeño núcleo de plástico con cuatro testigos luminosos para presión de aceite, temperatura, punto muerto y luz de freno.

**Commutadores:** Sin grandes cambios, pero funcionales y prácticos. Menos: Un peculiar de las empujaduras para manos de cambios, no son regulables. En el embrague de accionamiento por cable, hay un práctico tensor «cable» de «carreca» que se puede ajustar con facilidad en marcha. El depósito de líquido de frenos se ha separado de la bomba, instalándolo en una mejor y plana posición sobre la tija superior. En caso de caída se abaratan además costes.

**Manillar:** Duraluminio, con contrapesos antivibradores en sus extremos.

**Puño de acelerador:** Una maravilla al compararlo con la GSXR anterior. Ahora es deliciosamente blando y suave gracias a los nuevos carburadores a depresión «slingshot» utilizados.

**Embrague:** En la unidad de pruebas retemblaba ligeramente en el momento de iniciar la marcha, pero su accionamiento es muy blando y resiste ejemplarmente, sin perder nunca tacto los mayo-

res golpes que se le ocurren al piloto en los cambios.

**Nivel de aceite:** Muy cómodo en el carenado. Tapón de llenado muy accesible.

**Repostaje:** Buen acceso, superconveniente y de alta calidad. Se logra el equilibrio con el tanque pasado al está, anclando los apoyos de los brazos de la tija, evitando por tanto molestias y vibraciones.

**Acción para el pasajero:** Se anticipa en el «kill» control. Para embretarse se empuja y volver con poca frecuencia.

**Paro:** Para ver bien de noche, en curva son impresionables los faros y el «kill» halógeno y superpotentes como los de esta categoría.

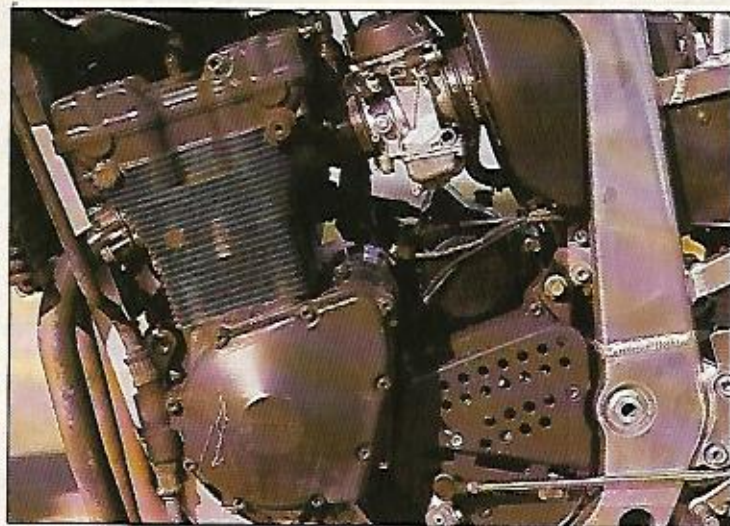
**Equipajes:** El carenado abriga y el chasis permiten una fácil ubicación de cosas sobre depósito. No tienen que ser necesariamente de grandes, pero sí de muy reducida capacidad para no dificultar excesivamente la conducción. Viajando solo el equipaje se lleva mejor sobre el asiento, pero debes quitar antes el colín. Luego no encontrarás ningún lugar lógicamente previsto para poder anclar los pulpos. Pensando en maletas y en viajar con mucha impedimenta es mejor pensar directamente en otra moto.

demasiado por ello y los imputaremos a nuestra moto de pruebas, aunque dejando el caso en observación hasta ver cómo evoluciona.

## Mejor que nunca

Rodeando a un motor más potente, Suzuki ha construido una mejor GSXR. Nada se ha salvado de la reforma, la lista es interminable, chasis, basculante, frenos, suspensiones, llantas, neumáticos, pero deberíamos empezar por lo primero que llama tu atención. Un nuevo y precioso diseño. En fotos en parado la nueva GSXR es muy fotogénica, en fotos de acción su atractivo es irresistible. El carenado más perfilado y compacto y con cúpula un poco más baja ha reducido su superficie frontal un 5,7 por ciento, mientras que su «efecto suelo» para pegar las ruedas a alta velocidad al asfalto se ha incrementado en un 36 por ciento. Ofreciendo en la práctica muy similar protección al piloto que antes, nuestras pruebas de velocidad con pistola de radar demostraban su ventaja aerodinámica.

Con sólo 1,9 CV. más de potencia a la rueda nuestra GSXR/88 volaba hasta 238 km/h., mientras que la GSXR/87 nunca pudo pasar en nuestras pruebas de 233 km/h. A esta velocidad la estabilidad en



Las diferencias en motor con respecto a la GSXR '87 se encuentran dentro (carrera mucho más corta) y fuera (batería de carburadores a depresión Mikuni «slingshot» de compuerta semiplana). El nuevo motor con 7 CV, de ganancia es mucho más progresivo y muy sensible en su carburación a cambios de temperatura. Las dos tomas de aire (foto de la derecha) que vienen de la parte frontal del carenado tratan de paliar este problema. La del lado izquierdo envía aire fresco a los carburadores, la del derecho lo distribuye a través de cuatro orificios practicados en el travesaño central del chasis a la zona de respiración del filtro del aire.

recta es pluscuamperfecta y la sensación es la de rodar por lo menos 20 o 30 km/h. más despacio. La GSXR no consigue situarse en el primer puesto en el ranking de las 750 más rápidas, la RC 30 le cierra el paso con sus 245 km/h. (mejor aerodinámica), pero pasa a compartir el segundo lugar con la Yamaha FZ 750 Génesis/87. Con reservas... porque si sus fallos de carburación desaparecen a la altura del mar y puede alcanzar en sexta las 13.000 r.p.m. (en nuestras pruebas sólo llegáramos a 12.500 r.p.m.) la GSXR debería llegar sin problemas a superar los 240 km/h. y por la misma razón sus tiempos en aceleración sobre 400 y 1.000 metros deberían recortarse, aunque no será nunca nada fácil igualar a los de la más ligera GSXR anterior (con mejor relación peso-potencia).

La postura de conducción sigue siendo muy exigentemente deportiva, pero ahora por la nueva posición del depósito y del asiento (20 mm. más bajo) no te encuentras tan «encajado», y disfrutas de una movilidad en curvas muy superior. La longitud y duración de los viajes que se pueden hacer con una GSXR seguirá dependiendo en cualquier caso del espíritu más o menos deportivo de su piloto. Si viajas tranquilo y despacio el cansancio se presenta casi inmediatamente en manos y espalda y la GSXR resulta insoportable. Viajando de forma más deportiva y al estar sentado en la mejor postura que se ha inventado para poder ir deprisa en una moto, el cansancio se retrasa mucho más tiempo aunque al final te puede pasar su factura. Por ejemplo, después de un viaje Barcelona-Madrid, dolor de cervicales y sensación de manos dormidas durante casi dos días.

El chasis, réplica exacta de los utilizados en el mundial de resistencia del pasado año, es, según Suzuki, un 70 por ciento más resistente a la torsión que el anterior. Los tubos son evidentemente mucho más gruesos destacando la masiva pipa de dirección y las dos

grandes secciones laterales de fundición que se unen a los tubos laterales e inferiores de extrusión. La geometría de dirección es decididamente más rápida. El ángulo de dirección pasa de 26° a 24,8° y el avance de 107 mm. a 99 mm. La distancia entre ejes se ha reducido también de 1.430 mm. a 1.410 mm. Las ruedas de 18" desaparecen

siendo sustituidas por llantas ultra anchas de 17" (3,5 delante, 4,5 detrás) sobre las que sientan como guantes los neumáticos de perfil bajo Michelin Radial, calidad extra por lo tanto de serie.

Con más potencia en el motor y más rápida geometría de dirección la estabilidad dependerá de la rigidez del chasis y de las suspensiones.

## Télex de la prueba

**Ciudad:** La postura de conducción de la GSXR, aun siendo decididamente de carreras, resulta ahora menos sacrificada gracias al nuevo chasis que permite un depósito de gasolina situado más bajo. Su agilidad sube muchos puntos con las ruedas de 17", cuenta con suficiente ángulo de giro, con un motor de respuesta suave y progresiva y el sonido de escape es mucho más educado. Pero de esto a poder considerarla como superbike práctica y adecuada para el tráfico urbano todavía dista un abismo. Además, está claro que en su diseño esta posible utilización no se ha tenido en cuenta para nada. Bastante asombroso resulta ya que semejante arma de circuito pueda circular libre y legalmente por la calle con matrícula, llevándote al trabajo cada mañana si quieres, como para encima exigirle que sea confortable.

**Carretera:** Para disfrutar en una «moderada y razonable» conducción turística hay otras muchas y buenas motos para elegir. La GSXR sirve para viajar con un confort aceptable, pero debe ser siempre enfocada con espíritu muy deportivo. Por encima de las cualidades de su motor o frenos, a muy alto nivel, en esta Suzuki destaca una estabilidad sensacional en recta o en curva y una gran facilidad para adaptarse a cualquier tipo de trazado que elijamos. Todos le gustan, aunque con muy especial predilección por las carreteras rápidas y con buen piso.

**Autopista:** Muy buena protección de carenado, excelentes neumáticos Michelin radial y una monolítica rigidez de chasis dan total confianza como para poder aprovechar y apurar sin la más mínima inquietud de cansancio todas las posibilidades que permite su motor. Los antiguos problemas de estabilidad a alta velocidad de las GSXR ya no existen y por su extraordinaria rigidez la sensación es que el nuevo chasis todavía podría admitir una considerable dosis extra de caballos. El consumo a cruceros elevados se dispara hasta cifras preocupantes y la autonomía es muy limitada. Este es el único pretexto que puedes encontrar para suavizar un poco un ritmo de marcha que de otra forma en autopista podría llegar a ser infernal.

**Sport:** Deportiva en estado puro con mínimas concesiones para un uso diario la GSXR demuestra su agresividad, su mejor carácter y todo su temperamento en una conducción deportiva en carretera, donde muy difícilmente se puede averiguar dónde están sus límites. En circuito se pondrán, sin embargo, rápidamente en evidencia al rozar con cierta facilidad en el suelo el carenado y los nuevos escapes. La nueva GSXR es 12 kg. más pesada que antes, pero con geometría de dirección más rápida, rueda frontal de 17" y neumáticos radiales es mucho más precisa y se siente en todo momento muy ligera, ágil y fácil de pilotar.

Sobre lo primero, Suzuki se ha ocupado de que no quede ninguna duda. De todas las motos de calle probadas hasta la fecha sólo la Bimota SB 5, Honda RC 30 y Kawasaki ZX-10 son capaces de transmitir la sensación de bloque de hormigón armado que se corresponde con la nueva GSXR. De las suspensiones se ha ocupado Showa. Delante con una tremenda horquilla con barras de 43 mm., tijas supergruesas, puente de unión entre botellas «por si acaso» y 120 mm. de recorrido. Todos los reglajes que se te ocurran son posibles. La precarga de los muelles puede ser ajustada (en el extremo superior de las barras) con una llave plana de 14 y en una escala de 15 mm. La compresión (en 16 puntos) y la extensión o rebote del hidráulico (en 12 puntos). Nosotros ajustamos compresión y extensión en el quinto «click», con 7 mm. de precarga, encontrando un buen compromiso para todo, aunque con respuestas algo secas y bruscas en uniones de asfalto y baches. De todas formas, pequeños cambios en estos reglajes se advierten inmediatamente en la conducción.

El amortiguador trasero no está al mismo nivel de calidad que la horquilla, pero forma parte de un buen conjunto en el que destacan nuevas bieletas de la suspensión Full Floater rediseñada (136 mm. de recorrido) y un basculante más grueso y un 50 por ciento más rígido que el anterior. No hace falta insistir en que como todo lo «metálico» en esta Suzuki, con excepción de la pata de cabra, es de aluminio. Con bastante difícil acceso, la retención de hidráulico del amortiguador puede ser ajustada en 4 puntos (siempre elegimos el 3 o el 4) y con más dificultad todavía, a base de tuerca y contratuercas se puede regular la precarga del muelle. Un mando a distancia como ha utilizado otras veces Suzuki para esta finalidad sería muy bien recibido. Con la suspensión trasera sucede lo mismo que con la delantera. Es fácil llegar a seleccionar un tarado adecuado para buen asfal-

## Suzuki GSXR 750

to y para trazados rápidos, pero luego no te gustará demasiado si hace baches.

Completando el panorama de nuevas soluciones introducidas en la GSXR destaca el poderoso freno delantero. Antes la GSXR frenaba muy muy bien, ahora frena muchísimo mejor todavía con pinzas Nissin de última generación, con cuatro pistones y pastillas metálicas mordiendo dos soberbios discos «flotantes de verdad» de 310 mm. El tacto en la maneta es sólido y sin más juego del necesario, basta con un solo dedo para dosificar la frenada a tu gusto en cualquier situación, con dos dedos la deceleración llega a ser tan emocionante como la aceleración. Después de abusar en conducción deportiva la maneta baja un poco, pero la capacidad de frenado se mantiene intacta y la GSXR puede aprovecharla siempre íntegramente, con demasiado hundimiento frontal, pero sin llegar a serpentear ni a perder nunca la línea recta. En el freno trasero no hay cambios, se mantiene el mismo disco flotante con pinza de doble pistón de la versión anterior.

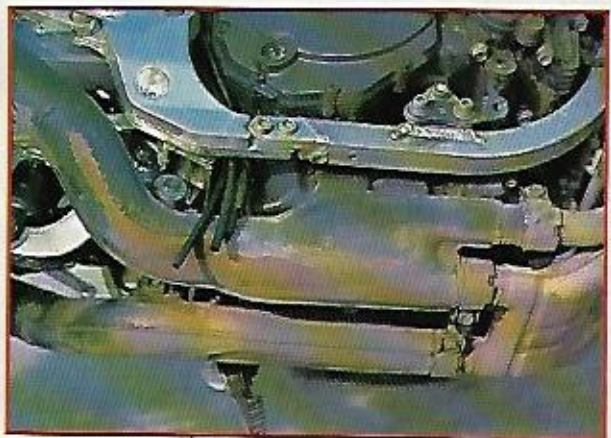
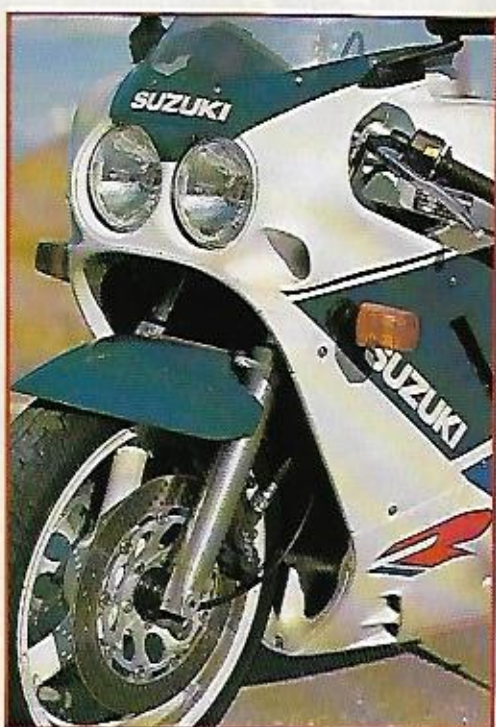
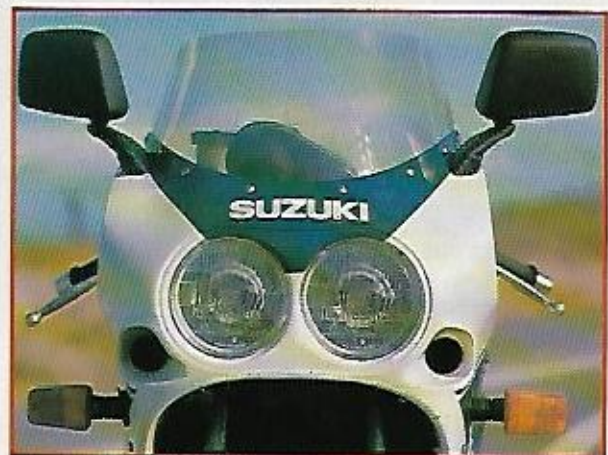
### Racing

Con un chasis completamente libre de vicios y flexiones, sumado a un motor de buen par y muy amplia banda de potencia utilizable sin brusquedades, la conducción en carretera de la GSXR resulta fácil y muy fluida. Con sus ruedas de 17" y más rápida geometría de dirección ya no exige tanta concentración ni esfuerzo físico en zonas de curvas enlazadas como la versión anterior.

En curvas rápidas simplemente no hay color, la GSXR/88 no sólo es más fiable y segura que cualquier otra GSXR anterior, con un aplomo excepcional sube a la altura de las mejores, RC 30, ZX-10, CBR 1000... La única diferencia se puede encontrar en una amortiguación que aun siendo bastante tolerante deberá estar siempre ajustada en el punto adecuado para cada tipo de asfalto.

La nueva GSXR se siente muy corta y compacta, tal y como en realidad es, y, sobre todo, más ligera que antes, lo que no es. En realidad, es 12 kg. más pesada, pero mientras no la subas a una báscula o la tumbes en el suelo y trates de levantarla nunca te darás cuenta de esa diferencia.

En carretera o en curvas rápidas de autopista la GSXR siempre sigue la línea que hayas elegido y no le importa que en su camino aparezcan baches, parches, uniones de asfalto o badenes, siempre cumple tus órdenes, puede que moviéndose un poco de suspensio-



*Arriba, cúpula de carenado muy envolvente, y tomas de aire que se dirigen a carburadores y filtro. El doble faro asegura muy buena iluminación en curva. Debajo, un conjunto ejemplar, horquilla regulable en todos los sentidos, llanta tipo Marvic de 3,50 de garganta y 17", neumático Michelin radial de serie y pinzas Nissin de cuatro pistones sobre discos auténticamente flotantes de 310 mm. En el apartado escape hay que lamentar la pérdida del cuatro-en-uno, sobre todo porque ahora el cuatro-en-dos roza demasiado.*

nes, pero sin alterar nunca en lo más mínimo unas limpias trayectorias de tiralíneas. Pilotando en una posición bastante avanzada y sintiéndote sentado casi encima de la rueda delantera, la GSXR te transmite siempre una gran confianza sobre lo que puede suceder. Si en un momento determinado, dentro de una curva, decides interrumpir y modificar una trazada o simplemente si te has colado y dudas un instante, la GSXR siempre te ayuda demostrando aceptar de muy buen grado cualquier improvisación. De esta forma su gran efectividad no queda reducida sólo a carreteras conocidas.

En cualquier situación, los neumáticos Michelin que monta de origen ayudan siempre muy claramente. Su agarre llega a ser «preocupante» invitándote a inclinaciones que, desde el muy bajo asiento de la GSXR, impresionan mucho más de lo habitual, haciéndote «en-coger» instintivamente las rodillas

debido a la proximidad del asfalto. Tan buena adherencia sólo se pierde cuando el escape por el lado derecho o la pata de cabra por el izquierdo empiezan a echar chispas. Esto te obliga siempre a tarar la suspensión un poco más dura de lo que te gustaría o a pilotar descolgándote agresivamente que es como mejor se pilota la GSXR como cualquier otra deportiva.

La GSXR no ha nacido en un buen año, ha sido muy inoportuna al coincidir con la RC 30. Hoy nos ha impresionado, sobre todo por su estabilidad. Si no hubiésemos probado antes la Honda... nos habría vuelto locos.

Habrás visto que hemos evitado de momento comparaciones entre una y otra, no hemos querido ser «malos» ni sobre todo injustos, reservándolo para el gran momento, que llegará pronto, de su enfrentamiento directo. Aunque la verdad es que son dos motos bien distintas. La RC 30 representa la sofisti-

cación y exclusividad y hay que pagar por ello; la GSXR es más «gran serie», se nota en su terminación, pero también está más al alcance de cualquiera que pueda disponer de millón y medio. Si nos fijamos en lo que se encuentra más directamente alrededor de la GSXR, en el mundo de las VFR, FZ y GPX y desde la opción superdeportiva que defiende, veremos que no sólo la GSXR anterior ha sido batida, sino que sigue sin haber hoy un rival que pueda estar a su altura. Hay otras 750 igual o casi tan rápidas, las hay más sensibles, más cómodas, más aptas para viajar o para la ciudad, pero nadie ha conseguido todavía fabricar, al precio de la GSXR y con tan generosa aportación de medios superbike tan especializada (no es una 750 para todo el mundo) racing, estable y divertida como la nueva GSXR.

Augusto MORENO DE CARLOS  
Fotos: Emilio JIMENEZ