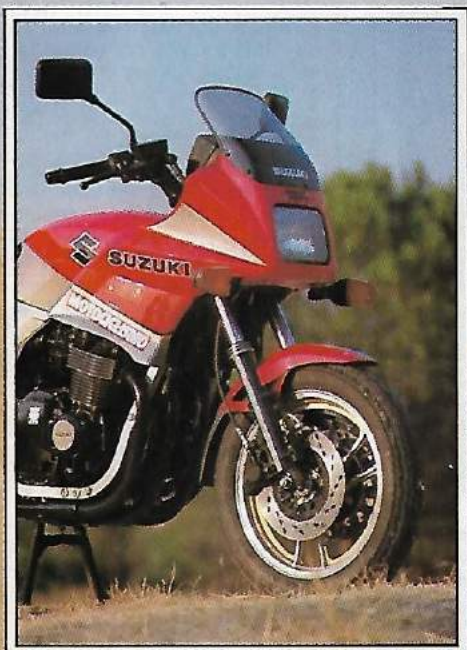


Suzuki GSX 550 ES

Prueba a fondo

¡Más madera!

¡Es la guerra!. El fuego de la categoría de las ligeras y deportivas «pesos medios» se aviva con esta Suzuki GSX 550, que viene a competir con la Yamaha XJ 600 y con la Kawasaki GPZ 550. Su llegada y la rápida difusión que sin duda va a tener, puede servir para despertar a Honda-Montesa a la hora de hacer sus pedidos a Japón para el próximo año.



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

SOLO falta una Honda de media cilindrada para poder plantear la batalla final de esta clase en nuestras carreteras.

Algo impensable hace unos años, pero ya casi una realidad. De momento, los aficionados a las motos supermanejables, deportivas, con potencia más que suficiente para divertirse en curvas o viajar, y amigos sobre todo de las que están claramente por debajo del millón, pueden hacer una buena jugada a tres bandas. Buscar una de las ya prácticamente agotadas «Kawa» GPZ 550, reservar una Yamaha XJ 600 o apuntarse a la recién llegada Suzuki GSX 550. ¡Más madera!, una Honda VF 500 F2 y tendremos, no la guerra, pero sí el gran combate de los pesos medios.

La GSX 550 de nuestra prueba, con 54,9 CV a la rueda, capaz de parar el reloj en los 400 metros en 12"9 y con manejabilidad total y personalidad muy deportiva, está preparada para ese momento, y cuenta con la ventaja de ser ya una seria alternativa de compra a pe-



sar de su precio, 785.000 pesetas matriculada.

Un precio que, sin embargo, hasta puede parecer relativamente barato, porque siendo prácticamente la mitad del de una Honda VF 1000 R o una Yamaha FJ 1100, nos permite acceder también a una refinada, sofisticada y exquisita japonesa.

Una moto que puede saciar todas las apetencias que se conformen con su razonable potencia, notable aceleración y velocidad punta. Lejos, eso sí, de velocidades cósmicas por encima de los 230 Km/h o de potencias para romper asfalto de más de 100 CV, la Suzuki GSX 550, sin llegar a 200 Km/h, puede hacerte pasar ratos inolvidables por cualquier carretera, especialmente si hay curvas. Si no ruedas en compañía de «malas amistades», con últimas versiones de 750 ó 1100 c.c., que te puedan dejar clavado al abrir gas con ganas en un tramo recto, pensarás que todo el placer de pilotar una moto se puede encontrar perfectamente en una 550 como ésta, sobre todo

si lo buscas bajo un punto de vista que tenga un ligero matiz deportivo.

Pero la GSX 550, como ocurre con todas las motos japonesas que nos llegan, es terriblemente cara, por culpa, en gran medida, de los aranceles que debe pagar en aduana. Motos de media cilindrada como ésta tenían que ser baratas como ocurre en Europa. En Alemania, la versión EF de esta Suzuki, con carenado integral, cuesta 7.999, —DM, al cambio unas 460.000 pesetas matriculada. ¿Cuando tendremos precios como estos?: Auuuuuuu, decía el viejo Hermanos Lobo, y lo podrá seguir diciendo durante mucho tiempo todavía. Pero vayamos a lo positivo, pasando por el ar de su precio; ahora por lo menos hay apetecibles motos japonesas.

Antes, salvo algún turista quemado o algún residente en paraísos fiscales, no era fácil

que alguien te diese una «fundida» espantosa jugando a ser Mamola sobre una RG 500; ahora, vigila tu retrovisor porque con este pequeño bólido es muy fácil que más de uno caiga en la provocación y en la irresistible tentación de hacerlo.

Después del acuerdo Puch-Suzuki, tres son los modelos que se han importado: GSX 550, GSX 750 y Katana 1100. Las tres, en comparación con sus rivales de Honda y Yamaha, aunque por poca diferencia, cuentan con los precios más favorables y entre ellos la GSX 550 ES, la más asequible y con características que pueden entusiasmar fácilmente, puede ser pieza clave en la rápida introducción de la nueva marca.

Ultimo modelo

La Suzuki GSX 550 ES que se ha empezado a comercializar

en nuestro país a finales de verano y a pesar de la aparición en Europa de la versión EF equipada con carenado integral, se puede considerar como un último modelo o versión 84 de la 550 ES que vio la luz en 1983. Cambios en decoración, nueva gama de colores y mejora en pequeños detalles que habían sido muy criticados, como la llave de gasolina que quedaba oculta por una pequeña e incómoda trampilla, han servido para que Suzuki siga ofertando conjuntamente los modelos ES y EF. La EF de la que publicamos una toma de contacto realizada en Alemania el pasado mes de junio sólo se diferencia de estas nuevas ES en su carenado integral.

A finales de julio y después de la presentación en España de la nueva gama nos era entregada la única moto de pruebas que en aquel momento estaba disponible. Después de haber pasado por muchas manos, aquella Suzuki azul y blanca ha-



www.motosclasicas80.com


motos clasicas


info@motosclasicas80.com

Suzuki GSX 550 ES



Nueva frenada a disco con algo de potencia de freno por la combinación con el sistema ABS dual en tránsito. Detrás, freno disco con frenada eléctrica. Los tubos deportivos del escape son de aluminio redonda.



Olivera deportiva y agresiva, instrumentos de calidad y alfileres de tubo de sección rectangular. La llave indicadora de gasolina y bloqueo de dirección en el conchuto.



bía cumplido con creces la misión para la que había sido destinada y estaba necesitada de una urgente revisión. Con golpes, bollos, raspaduras, un triste aspecto, un consumo desahogado de 11 litros a los 100 Km, y para colmo una rueda traseña a la que no había forma de alinear, posiblemente por tener el eje doblado, aconsejaban su devolución inmediata lo que hacíamos al día siguiente. Probar una moto que sin pisar derecho se movía como un flan, que gastaba como un demonio y que en una palabra, no se correspondía con lo que debía ser una moto en condiciones de prueba, no iba a conducir más que a conclusiones poco ajustadas a la realidad.

Pasados dos meses avisaban que la GSX 550 ES estaba nuevamente a nuestra disposición. Esperaba encontrar otra vez nuestra vieja amiga azul y blanca versión 83 pero esta vez Puch-Suzuki por medio de Ferrero-Carrero de Madrid, actuaba de forma más lógica y razonable pasados ya los primeros momentos de apuro y agobio al contar con una moto única para demasiados probadores ansiosos. Esta vez la GSX 550 ES no era un «saco de golpes». Me esperaba recién salida del lavado a presión, limpia y reluciente. Con 1890 Km, rodada, con aceite nuevo, neumáticos prácticamente a estrenar y hasta con la presión correcta. Además se trataba de la última versión ES, la misma que está en las tiendas.

A los pocos días de retirarla y en la puerta de Ferrero-Carrero coincidía con Paco Martín, el probador de Antena 3, que llegaba en una flamante Suzuki GSX 550 ES, azul y blanca. ¡Mi vieja conocida!. Pero no venía a quejarse, su moto parecía estar en perfectas condiciones, y parecía satisfecho. Posiblemente tanto como nosotros, después de 2000 intensos kilómetros de pruebas en los que tratamos de mano dura a la GSX en los tramos de conducción deportiva, pruebas de aceleración, velocidad punta y banco de rodillos, sólo teníamos que registrar dos incidencias negativas: Un mando de ráfagas que no funcionaba y un consumo algo exagerado de aceite. El primero de fácil solución, el segundo nos inquietó más, pues quemó 600 c.c., en los primeros 1.000 Km escasos. Aunque para establecer un consumo de aceite más real conviene esperar a que el motor supere los 4000 Km y sobre todo tener en cuenta que en un uso

normal posiblemente no se le exija tanto como hicimos nosotros.

La BMW K 100 gastaba aceite alarmantemente durante los primeros 2500 Km y luego sin embargo empezó a estabilizar el gasto hasta llegar a límites muy razonables. A la GSX 550 le daremos una oportunidad también en este sentido.

A medio camino

Por la cilindrada de su motor, 572 c.c., y a pesar de la denominación del modelo, la GSX 550 está a medio camino entre rigurosas 500 como la Honda VF 500 F2 de 498 c.c., y estrictas 600 como la Yamaha XJ 600 de 598 c.c. Cuando Suzuki lanzó este modelo competía con la Honda CBX 550 F2 también de cuatro cilindros en línea y con la pionera en esta clase de motos deportivas, la Kawasaki GPZ 550, y se apuntó un buen tanto. Con su motor de carrera corta, y amigo de altos regímenes con moderada velocidad lineal de pistón 16,86 m/s a 10.000 r.p.m., y con su culata de 16 válvulas tipo TSCC, siglas que indican el exclusivo tipo de cámaras de combustión utilizadas, sus prestaciones no pudieron ser igualadas por sus dos rivales.

Hoy la situación ha cambiado para Suzuki. Honda ha encontrado en su nueva generación de motores en «V» refrigerados por agua una buena solución para sacar potencia casi inimaginable de una 500 cuatro tiempos de calle. Pudiéndose permitir una compresión de 11:1, girando a 11.500 r.p.m., la VF 500 con sus 70 CV declarados a la salida del cambio dispone de un motor puntiagudo, pero muy rápido, válido dentro de su categoría. Yamaha buscó otro camino y sin refrigeración líquida que hubiese simplificado la búsqueda y el mantenimiento de potencia en un motor de media cilindrada, derivó del cuatro cilindros XJ 550 un compacto y estrecho 600, muy simple, con dos válvulas por cilindro, buen par y capaz de dar a la rueda, como medimos en nuestro Banco de Potencia Bosch de rodillos, 73,5 CV a 10.150 r.p.m., y sin comprometer para nada el resultado perseguido de lograr una 600 más potente que las 550, pero que no comprometiese manejabilidad ni ligereza.

Dirigida al mismo cliente que la GSX 550 ES, la aparición de la Yamaha XJ 600 pone punto final al «status» mantenido por la Suzuki de ser la japonesa más

potente dentro de la clase de los «pesos medios». Pero su motor tetracilíndrico todavía tiene suficiente carácter para, exigiendo más de su piloto, poder mantenerse cerca del tope de la categoría, aunque cediendo claramente en valores de potencia y par frente a la Yamaha de mayor cilindrada, que es la que domina en el banco de rodillos.

La GSX de líneas angulosas y muy deportivas resulta a primera vista corta, compacta, «gorda» y bajita, pero con una falsa sensación de pesadez debida en parte al ancho depósito y asiento y sobre todo al semicarenado, que cuenta con dos prolongaciones laterales que ocultan parte de los cilindros exteriores.

La distancia entre ejes es prácticamente igual que en una XJ 600, 1420 mm., contra los 1430 mm. de la Yamaha, pero es más corta que la GPZ, 1445 mm.

Esta distancia entre ejes reducida la hace muy ágil y fácil de colocar en ángulos cerrados, pero es la rueda de 16" frontal la que influye decisivamente en la primera sensación que recibes al pilotar esta Suzuki. En una 750 como la Honda CBX o VF, incluso en su hermana la GSX 750 la rueda de 16" les da una sensibilidad de dirección muy acusada. En una 550, de 215 Kgr colocados muy bajos, la rueda de 16" la convierte en pura seda entre las manos, pero tan sensible que el tacto de enorme ligereza frontal te desconcierta inicialmente.

Al entrar en el primer ángulo cerrado con decisión, la rueda delantera parece pisar sobre algodones y para no tener que corregir tu trazada te sobra la mayor parte del esfuerzo que has aplicado. El tacto en curvas de radio medio tomadas en 2.ª o 3.ª, vuelve a poner de manifiesto que la parte delantera de la GSX requiere una conducción ajena a brusquedades.

El centro de gravedad está situado muy bajo y la GSX se puede balancear y cambiar de trayectoria con mínimo esfuerzo. El motor, completamente de color negro, incluidos los carburadores, únicamente sobresale del chasis por su parte izquierda donde se halla anclado, en el extremo del cigüeñal, el voluminoso alternador. Todavía las GSX de Suzuki no lo incorporan tras los cilindros. Pero la tapa, rebajada en su parte inferior, no toca nunca el asfalto en curvas en carretera. Sólo lo hará si tu tumbada ya no tiene solución de continuidad. El equilibrado de este cuatro cilindros

en línea ha sido cuidado al máximo y son pocas las vibraciones que comunica en marcha, aunque no es perfecto. En parado, al ralentí hay un ligero temblor en el depósito. Apurando marchas cortas, las vibraciones, al pasar de 7000 r.p.m., llegan más claramente al manillar y reposapiés, pero no son exageradas ni molestas. Peor es el ruido que en fuerte retención o al girar alto de vueltas produce el pequeño carenado. Hace de caja de resonancia amplificando los ruidos mecánicos del motor y además retiembla, cruje y chirría.

El escape tiene un sonido muy leve y los ruidos mecánicos o del carenado te llegan más claramente que el producido en aceleración por los dos cortos silenciosos. Este carenado, por otro lado tampoco protege excesivamente cuando ruedas en carretera, el viento te golpea en los hombros y cuello y con su pantalla ahumada muy estrecha y baja se necesita un buen aplanamiento, con la nariz en la llave de contacto, para cubrirse con ella. Para evitar ruidos probé a quitar las dos prolongaciones laterales del carenado, pero de esta forma aún retemblaba más. Las volví a poner y al final me olvidé del molesto ruido de carrocería.

Con unas cotas de 60 x 50,6 mm este GSX de 16 válvulas, bastante comprimido, 10:1, alimentado por dos carburadores Mikuni de doble cuerpo y con relación de cambio cerrada tiene unas respuestas muy agradables, con suavidad y delicada tracción a bajas vueltas, sin dar nunca tirones al abrir o cortar gases, y puede entusiasmar a los más exigentes cuando subes por encima de 7000 r.p.m., y suena el «despertador» para el genio que lleva dentro. En ese momento se desencadena y tira con energía y rabia encontrándose la mejor respuesta entre 8.000 r.p.m. y 9.500 r.p.m. Gracias a un cambio de corto recorrido, muy preciso, y muy cerrado, esta GSX es capaz de contentar a dos pilotos tan dispares como el que gusta de la más cansada e intensa conducción deportiva y el que exige mucho menos y prefiere bajos consumos y buenas medias a velocidad punta o aceleración bruta. En ciudad, para rodar rápido y perder hasta a los más hábiles «mensajeros», basta con ir cambiando a 6.000 r.p.m. A este régimen, el motor es extremadamente silencioso, no tiene gran potencia, pero puedes ir cambiando hasta 5.ª, sin necesidad de subir más arriba

NAVA para tus viajes.

Nueva moda pronta para ti!

Monos divisibles en cuero TEAM NAVA 84.



ELEGANCIA
DISTINCION
SEGURIDAD

HEPCO,

la moto-maleta

seleccionada por la revista MOTORRAD, como la Nº 1 en calidad.

Viste sobre tu piel la seguridad de un mono de cuero TEAM NAVA.

Nuevas soluciones técnicas se han ideado para darte más seguridad y mejor confort, con un estilo moderno y de moda.

Los grandes corredores de Gran Premio los utilizan. Elige tu también la seguridad TEAM NAVA!

Una exclusiva de:



Cia.
Internacional de Promociones, s.a.

Avda. Meridiana, 354, 7ª planta - Tel. (93) 312 00 61 (4 líneas) - 08027 Barcelona

para tener siempre buen tacto en el puño.

La recuperación no es su fuerte, pero en 6.ª a partir de 3.000 r.p.m., es capaz de acelerar limpiamente, si giras suavemente el puño del gas, sin ahogos ni vacíos.

Si lo haces con rapidez llegarás a su tope y te sentirás decepcionado porque la aguja del cuentavueeltas se quedará casi clavada en las 3.000. Pero con 572 c.c., y pensando en buena potencia arriba tampoco se pueden pedir milagros. Aunque en esta moto puedes estar cerca de lograrlos con dos simples condiciones, tener una mano derecha y un pie izquierdo muy ágiles y dispuestos a trabajar. Esto no puede ser un reproche, el cambio es tan cerrado que entre 2.ª, 3.ª, 4.ª y 5.ª no pierdes ni 500 r.p.m., al subir, ni hay retención brusca al reducir. Siempre puedes encontrar la marcha más adecuada para estar siempre listo para acelerar con fuerza y sin que haya titubeos en la respuesta. El perfecto cambio sólo tiene un defecto, una primera que rasca desagradablemente al introducirla en parado sin que haya forma de evitarlo aunque tenses el embrague o hagas rodar ligeramente la moto antes de introducirla. En marcha el sincronizado es bueno aunque la 1.ª no te hace falta en prácticamente ninguna curva.

La sexta queda algo separada de la 5.ª y en tramos de curvas muy abiertas o en conducción deportiva el motor puede quedar dormido y sin buena tracción. Pero esta sexta bien desmultiplicada ha permitido que esta GSX 550 haya marcado un consumo sorprendente en la prueba a 120 Km/h, 3,97 litros, todo un record hasta el momento en su categoría.

Consumo a elegir

Si la GSX es capaz de gastar casi dos litros menos que la Yamaha XJ 600 a 120 Km/h, manteniendo la sexta siempre en autopista o carretera Nacional, y pudiendo además reemprender a esta velocidad a 6000 r.p.m., para adelantar vehículos más lentos sin tener que reducir a 5.ª, también es capaz de asustarte si la utilizas de verdad para lo que en realidad ha nacido. Para conducción deportiva. El consumo a 120 Km/h lo medimos en un recorrido fijo de 60 Km., siempre con poco tráfico, y que utiliza un 60% aproximadamente de autopista y un 40% de carretera Redia de trazado amplio. Siempre llenamos

el depósito en el mismo surtidor antes de salir y sobre todo siempre rellenamos en una misma gasolinera y mismo surtidor al finalizar. En estas condiciones la GSX ha gastado 3,97 y la Yamaha 600 se fue a 5,66. En el itinerario para comprobar el consumo en conducción deportiva hacemos igual aunque el recorrido es más largo, 142 km, en los que se encuentra de todo menos autopista (largas rectas, curvas y zonas muy lentas). El consumo a 150 Km/h se mide siempre a continuación del deportivo y en un recorrido que cubre 67 Km de carreteras muy solitarias en días laborables con curvas muy amplias, pocos desniveles, y manteniendo esta velocidad como crucero en la marcha más larga sin apurar nunca el motor en 3.ª, 4.ª ni en marchas inferiores para adelantamientos.

Finalmente, el consumo en ciudad contempla la media en el tráfico urbano con salidas por carreteras de circunvalación de Madrid como la M-30 y recorridos diarios por la Autopista de La Coruña hasta las Rozas, con mucho tráfico en horas punta y con una y dos personas. La media reúne los valores de estos cuatro consumos, pero también el de otros medidos en salidas menos controladas para hacer fotos, para pruebas en autopista, en carreteras secundarias con mal firme y durante las mediciones de velocidad máxima. El consumo que está «marcado» por la prueba de 400 metros o por el Banco de rodillos lo eliminamos. En los 2000 Km que aproximadamente dura cada prueba, con cada moto, procuramos obtener el mayor número de datos posibles y siempre buscando las mismas condiciones.

El tope de esta prueba en cuanto a consumo lo marcaba la GSX en el recorrido más variado de conducción deportiva. Rodando a un ritmo que trataba de aprovechar lo mejor de su motor, pero sin pisar nunca su raya roja a 10.500 r.p.m., la GSX se bebió 9,17 litros. Este sería el consumo máximo, inferior al conseguido en autopista manteniendo un fácil crucero de 170 Km/h reales, de 8,13 litros. A 150 Km/h gastó 7,10, cifra idéntica a la Yamaha 600 y en ciudad, 7,31. En nuestro cuadro comparativo podéis ver lo que supone frente a las dos rivales que le esperan XJ 600 y GPZ 550. Pero como conclusión se puede fácilmente deducir que esta GSX, capaz de gastar como una ahorrativa Yamaha 250 a 120

Km/h, te deja elegir y por lo menos podrás gastar menos cuando tu cartera esté más necesitada.

Con una capacidad de depósito algo limitada, 18 litros, que incluyen 3,5 de reserva, la autonomía para su consumo de 7,58, media de toda la prueba, es de 237 Km (agotando la reserva). Si tu conducción es más exigente tendrás que visitar un surtidor prácticamente cada 180 Km. A 120 Km/h sin embargo y rodando el mayor tiempo posible en sexta puedes ir de Madrid a Alicante de un tirón, aunque estoy seguro que no resistirías tanto tiempo con esta moto y a esa velocidad, (da sensación de parado).

La nueva llave de paso de gasolina incluida en la tapa lateral izquierda funciona por depresión y en el cuadro hay un indicador de nivel de una precisión casi perfecta.

En su ambiente

La GSX admite una conducción tranquila en marchas largas, más por su relación de cambio que por la elasticidad de su motor, pero esta conducción será necesariamente sosa y carente de nervio si no buscamos los caballos donde están, a partir de 7.000 r.p.m. En 3ª esta 550 cuando gira a 10.000 r.p.m. en llano te lleva hasta 140 Km/h, al mismo régimen en cuarta se rozan los 170 Km/h de cronómetro, que se convierten en 185 Km/h cuando aplanado sobre el depósito metes quinta, la mantienes hasta 10.000 r.p.m., para con un ligero toque de embrague poner una sexta que estropea el panorama y te hace retroceder hasta 9000 vueltas que se mantienen ya con muy poca ganancia aun en condiciones favorables. La sexta ahorra consumo, pero debería estar un poco más cerca de la 5ª. Como pasaba con la Yamaha XJ 600, romper la barrera de los 200 Km/h no es fácil. La GSX necesita bastante más lanzamiento. De 0 a 180 Km/h la Yamaha tardaba 19,9 segundos, la GSX invierte 23,3. En un primer intento para medir la velocidad máxima quedó claro que nuestra GSX necesitaba mucho más lanzamiento que la Yamaha para poder cubrir el kilómetro a tope de vueltas en sexta. En llano y como promedio de dos pasadas, esta GSX se quedó en 196,15, ligeramente superior a la Kawa GPZ, pero por debajo de los 200 reales que esperaba. Probé varias veces más, con «premedi-

tación y alevosía», esperando un día sin viento, que al final encontré pero sólo en cuesta abajo y con un lanzamiento feroz en 5ª esta GSX era capaz de aguantar el desarrollo final en sexta y llegar a rozar las 10.000 r.p.m., marcando 210 Km/h que se correspondían con 202 Km/h reales. Lejos quedaba la optimista cifra de su velocímetro que tiene escala hasta 240 Km/h.

Pero el resultado tampoco es decepcionante si tenemos en cuenta que esta velocidad conseguida de 196 Km/h se alcanza con cierta facilidad y que mantener un crucero rápido de 170 Km/h resulta todavía más sencillo y razonable sin aparentes esfuerzos mecánicos. En conducción deportiva y después de castigar duramente el motor en marchas cortas y en tramos de curvas la respuesta a medio régimen quedaba afectada con el motor muy caliente acentuándose un bache de potencia entre 6000 y 8000 r.p.m., que también se sentía en frío pero de forma mucho menos acusada. La GSX dispone de un radiador de aceite que parece suficiente por su tamaño, pero esta pérdida de potencia se acusa demasiado sobre todo cuando ruedas con pasajero. Los 400 metros esta vez no los pudimos medir en el Jarama, totalmente ocupado por demostraciones de los nuevos Ibiza de Seat, y tuvimos que trasladarnos a una recta en carretera abierta que tenía un nivel diferente al sentido inverso de la recta del Jarama donde medimos todas las motos. Nuestro tiempo debe ser tomado por lo tanto sin el carácter de comparación realmente directa. La GSX fue cronometrada en 12"9, en esta distancia y en 25"8 en los 1000 metros. Unos tiempos que no sorprendían después de haber comprobado su potencia en el banco y a pesar de que el embrague es perfecto para hacer buenas salidas y su cambio de carreras.

Pero en una moto de estas características es en los tramos de curvas de montaña donde de verdad disfrutas. Mucho más que comprobando velocidad máxima que a fin de cuentas es un dato de relativa importancia. El chasis de la GSX pintado de color aluminio, doble cuna, con sección rectangular en todo lo que se ve, incluido basculante, pero con tubo redondo en su parte superior es completamente «racing» y demuestra ser rígido. La postura es perfecta para todo tipo de conducción y

USA lo mejor de U.S.A.

BEL-RAY
Nº 1 oil



BEL-RAY EXP MC-14 es un lubricante 20 W 50 especialmente formulado para las necesidades de los motores 4T actuales, incluso con cambio o embrague integrado, tanto para uso turismo como de competición.

BEL-RAY EXP MC-14 contiene un detergente anticorrosión que combate el alquitran y evita la formación de depósitos, barras, etc.

BEL-RAY EXP MC-14 está elaborado con las mejores bases sintéticas consiguiendo una película lubricante de alta resistencia, cuyas propiedades antidesgaste protegen y prolongan la vida del motor indefinidamente, siendo necesario sólo un cambio de aceite cada 10.000 km.



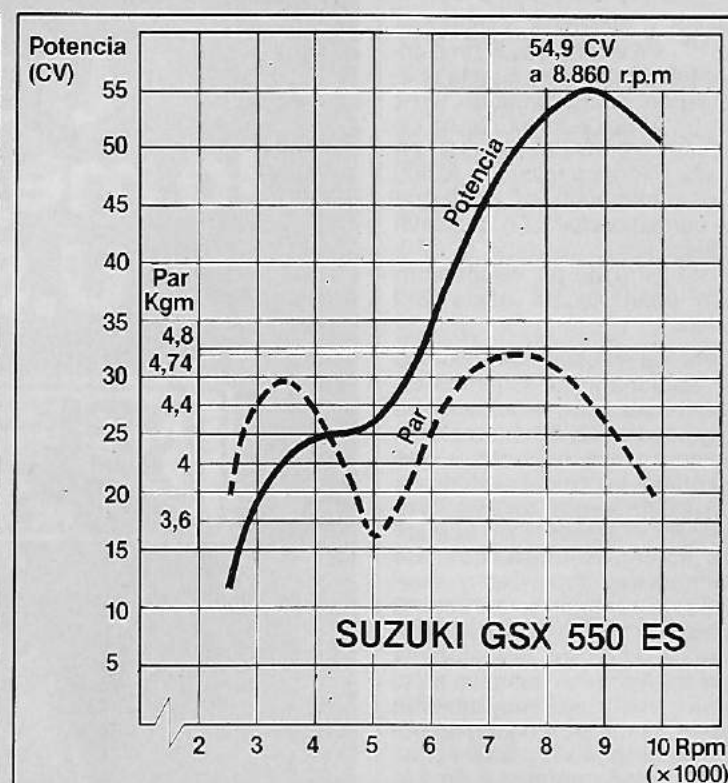
ALTA FIABILIDAD MECANICA

Suzuki GSX 550 ES

sólo se puede criticar en una moto tan baja que el asiento tenga, sin necesidad, demasiada espuma. La suspensión cuenta con una horquilla frontal con muelle y aceite y sin reglajes exteriores, con barras de 37 mm, equipada con «antidive» de accionamiento hidráulico. En la parte trasera encontramos el clásico «Full-Floater» de Suzuki, con monoamortiguador regulable únicamente en precarga del muelle.

Con el amortiguador en la 2.ª posición de muelle, para 65 Kgr de peso, en ángulos cerrados la parte delantera se siente demasiado ligera y sensible. La cubierta Dunlop 100-90 delantera, de origen japoneses puede ser inmediatamente acusada de esta inicial falta de seguridad en virajes, pero al menos en seco no lo es. Pasando a la 4.ª posición del muelle trasero, lo que puedes hacer en marcha por medio de un pequeño pomo situado bajo el asiento, cerca de los carburadores, las suspensiones quedan más equilibradas y la GSX se siente con más peso frontal y sus reacciones inspiran mucha más confianza. El tacto de las suspensiones aun en este caso es siempre muy confortable, pero apurando en curvas se sienten siempre un poco blandas y algo faltas de retención de hidráulico. Pero con el amortiguador en la 4.ª posición, 2.2 Kg en la rueda delantera y 2,6 en la trasera, se tiene excelentemente en buen asfalto con un comportamiento neutro y muy predecible en sus reacciones. Si el asfalto no es perfecto y hay badenes, la horquilla delantera manifiesta un suave balanceo, pero de poca intensidad, menor que en la Yamaha XS 600. Suspensiones duras serían una buena receta, pero tan como viene y si desplazas peso al interior de la curva el movimiento frontal tiende claramente a disminuir. A la gran mayoría sorprende y hasta puede resultar chocante ver cómo algunos se descuelgan en curvas en carretera normal y corriente para tratar de ir rápido, pero en las últimas Superbikes o en motos de chasis modernos y más ligeras, con rueda delantera de 16" o 18", es la conducción que mejor les va. En la Suzuki no es una excepción y haciéndolo puedes aumentar la velocidad en curva, con menos inclinación y sobre todos con mejor comportamiento en curvas semi-rápidas de 130-140 Km/h.

El freno delantero de esta GSX comparte como en la 750 su circuito hidráulico con el an-



Banco de potencia

La «extraña» curva de par os revela el buen comportamiento del motor para utilización mixta ciudad-carretera; hasta las 4.500 vueltas observamos un primer pico de par con máximo de 4,63 Kg/m a 3.400 r.p.m., que permite una buena utilización urbana. El mínimo próximo a las 5.000 revoluciones indica el inicio de la estirada para el uso deportivo de los 54,9 CV por carretera.

tidive, lo que perjudica la capacidad de frenado.

Este deja sentir muy ligeramente su efecto al final del recorrido de la horquilla en fuertes frenadas. Un comportamiento igual se podría conseguir con adecuada cantidad o tipo de aceite y una cuidadosa elección de muelles. Pero en la 550 el doble disco de 260 mm., el mismo equipo que utiliza la 750, funciona bastante mejor. El tacto en la maneta nunca es bueno, resulta esponjoso, pero aunque su dosificación requiere una previa adaptación a base de fuerza sobre la maneta, la potencia llega a ser suficiente. La calidad de las pastillas puede no ser la adecuada y parece que algunas GSX 750 han conseguido mejores resultados sin «condensar» el antidive con latiguillos especiales y otra calidad de ferodos. En esta GSX, con el paso de los kilómetros, la frenada que empezó siendo mala fue a mejor, aunque manifestando cierto «fading» al abusar. El freno trasero en cambio, tiene un tacto potente, sin esponjosidades, y puedes controlar perfectamente la frenada hasta el límite de bloqueo. En general, esta 550 frena mejor

que la 750, y tiene un comportamiento perfecto en apuradas, sin ningún tipo de torsiones ni sacudidas a pesar de sus amortiguaciones de buen compromiso entre lo deportivo y turístico. Frenado dentro de la curva no hay ninguna tendencia negativa de levantamiento con sus estrechos neumáticos. En curvas de tope, de autopista o carretera despejada, a 180-190 Km/h y con buen piso y neumáticos nuevos, la GSX no se mueve nada mientras no encuentre en su camino un cambio de asfalto imprevisto o un bache, pero en esas condiciones y aplanado sobre su ancho depósito con una talla de 1,70 te encuentras un poco justo, y encogido y no es postura que puedas mantener mucho tiempo.

En inclinaciones tan exageradas como quieras y mientras te fies del Dunlop japonés trasero 110-90 x 18, montado sobre una estrecha llanta de 2,15 x 18, la misma garganta fue la delantera, no conseguirás que nada roze por los suelos. Sólo con el amortiguador trasero muy blando podrías rozar las puntas del caballete, pero te costará. En los tramos entre curva y curva y en los cambios de inclina-

ción, la GSX demuestra una cierta superioridad con su rueda de 16" y su bajo centro de gravedad sobre la Yamaha XJ 600, más alta y con rueda de 18". Pero mientras en la Yamaha no hay prácticamente período de adaptación, en la GSX su extremada sensibilidad te exigirá cierta concentración, sobre todo para llegar a «comprender», en el momento de entrar en un ángulo, a su rueda delantera, lo mismo que en curvas rápidas tendrás que acostumbrarte a preferir siempre una 5.ª muy alta de vueltas, que una sexta que da sensación de rueda libre y te deja con poco tacto en el puño.

Atractiva

Por sus colores, línea muy agresiva, precioso chasis motor en negro, y buena terminación en general, la GSX 550 ES se vende sola en cualquier escaparate. Con la excepción de unos conmutadores sobre el manillar de diseño triste y anticuado y un manillar que no es regulable, la GSX tiene prácticamente todos los detalles que se pueden exigir, aunque también algunas lagunas inexplicables. Por ejemplo, en su cuadro de instrumentos (de superbike mucho más cara), tiene prácticamente de todo: indicador de velocidad engranada, algo práctico y que es más que un mero capricho en una moto con una relación tan cerrada y sobre todo utilizada, indicador de gasolina muy fiable y luz de aviso de caballete lateral extendido. Pero posiblemente confiando en una información tan completa sobre las relaciones de cambio le falta un dispositivo de seguridad que impida la puesta en marcha sin apretar el embrague cuando el motor no está en punto muerto y sobre todo (y se puede exigir porque lo monta la GSX 750) un indicador de temperatura de aceite que daría una información muy valiosa en un motor de sus características. El semicarenado que no protege prácticamente nada y que además produce desagradables ruidos es de todas formas el punto destacable a revisar.

Con pasajero, el confort es realmente bueno, por asiento y postura contando con un amplio asidero sobre el colín, pero los resopapiés traseros vibran desagradablemente cuando apuras el motor por encima de 8000 r.p.m., en sexta o en marchas cortas. El colín trasero es practicable retirando el asiento muy fácilmente, pero el

VELOCIDAD MAXIMA					Km/h
	160	170	180	190	200
Suzuki GSX 550 ES					196
Yamaha XJ 600					201
Kawasaki 550 GPZ					194

POTENCIA A LA RUEDA					CV/r.p.m.
	40	50	60	70	80
Suzuki GSX 550 ES					54,9/8.900
Yamaha XJ 600					73,5/10.150
Kawasaki 550 GPZ					62/10.000(1)

ACELERACION (1.000 m.)					Segundos
	23	24	25	26	27
Suzuki GSX 550 ES					25,8
Yamaha XJ 600					25,0
Kawasaki 550 GPZ					25,1

AUTONOMIA MEDIA					Km.
	220	240	260	280	300
Suzuki GSX 550 ES					237
Yamaha XJ 600					256
Kawasaki 550 GPZ					282

ACELERACION (400 m.)					Segundos
	11,5	12	12,5	13	13,5
Suzuki GSX 550 ES					12,9(2)
Yamaha XJ 600					12,4
Kawasaki 550 GPZ					13,1

PRECIO (P.V.P.)					Pesetas
	600	650	700	750	800
Suzuki GSX 550 ES					785.000
Yamaha XJ 600					798.000
Kawasaki 550 GPZ					757.000

PESO					Kg
	200	205	210	215	220
Suzuki GSX 550 ES					215
Yamaha XJ 600					211
Kawasaki 550 GPZ					213

ERROR VELOCIMETRO							Km/h
	80	120	140	160	180	200	
Suzuki GSX 550 ES	80	114	134	155	176	195	
Yamaha XJ 600	77	115	132	150	170	184	
Kawasaki 550 GPZ	80	121	140	—	—	—	

CONSUMO						Litros 100 Km.
	120 km/h.	150 km/h.	Ciudad	C. Deport.	Media	
Suzuki GSX 550 ES	3,97	7,10	7,31	9,17	7,58	
Yamaha XJ 600	5,66	7,10	6,86	8,95	7,41	
Kawasaki 550 GPZ	6,10	7,70	6,80	7,08	6,56	

CONDICIONES ECONOMICAS						
	Contado	Entrada	12 m.	24 m.	36 m.	48 m.
Suzuki GSX 550 ES	785.000	157.000	61.400	34.900	26.250	—
Yamaha XJ 600	798.000	98.000	64.176	34.947	25.306	21.676
Kawasaki 550 GPZ	757.000	18.000	72.068	39.699	29.382	24.153

(1) CV salida cambio.
(2) Media en carretera.

Ficha técnica Suzuki GSX 550 ES

Motor: 4 cilindros en línea, 4 tiempos, refrigeración por aire.
Distribución: Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro.
Diámetro x carrera: 60 x 50,6 mm.
Cilindrada: 572 c.c.
Compresión: 10:1.
Carburadores: 2 Mikuni doble cuerpo.
Encendido: Electrónico, sin platinos.
Batería: 12 V-14A.
Cambio: 6 velocidades.
Transmisión primaria: Engranajes helicoidales.
Embrague: En baño de aceite, 16 discos.
Transmisión secundaria: cadena de retenes.
Chasis: Doble cuna, sección de tubos rectangular y redonda.
Suspensión delantera: Hidráulica. Showa.

Barras de 37 mm. Anti-dive. Recorrido 150 mm. Sin reglajes exteriores.
Suspensión trasera: Full-Floater. Amortiguador Showa. Reglaje de muelle en precarga. 117 mm recorrido.
Rueda delantera: 100-90 H 16 llanta 2,15 x 16".
Rueda trasera: 110-90 H 18 llanta 2,15 x 18".
Freno delantero: Doble disco, 260 mm.
Freno trasero: Disco, 270 mm.
Altura asiento: 780 mm.
Capacidad depósito/reserva: 18/3,5 l.
Peso (lleno): 215 Kgr.
Colores: Rojo y gris/azul y blanco.
Instrumentación: Nivel de gasolina, Cuenta Km., parcial. Testigos: Intermitentes, cabeletero lateral extendido, luz larga, punto muerto, marcha engranada, presión aceite, bloque o dirección central.

reducido espacio libre está totalmente ocupado por el juego de herramientas y una cadena antirrobo de cortesía. El tacto del embrague es blando y el puño del gas tiene un recorrido bastante corto. El mando del starter se encuentra sobre el manillar y siempre la GSX resulta fría y laboriosa de calentar, algo que desde luego no ocurrirá con su piloto.

Y es que esta GSX tiene, sin ser la más potente de su clase, el motor de tacto más deportivo que en este momento se pueda encontrar, el mejor cam-

bio junto con el de la Kawa GPZ, la mayor agilidad en curva y manejabilidad no compartida con nadie (aun no siendo la más ligera por su rueda de 16"), un aceptable compromiso de suspensiones y frenos y un chasis rígido para una conducción radical y deportiva que quiera aprovechar todas sus posibilidades. La GSX 550 ES hace posible que ahora más que nunca, te puedas romper la cabeza al elegir una moto de media cilindrada. □

A. MORENO DE CARLOS
Fotos: A.M.C./C. Boet