

Suzuki GSX 600 F

Prueba a fondo

Incansable

Después de haber participado en nuestra supercomparativa del pasado mes de enero frente a sus dos directos rivales, Honda CBR y Kawasaki GPX, la GSX 600 F de Suzuki vuelve de nuevo a nuestras páginas en una prueba individual «a fondo», como habíamos prometido, para poder comprobar algunos datos que quedaron pendientes: consumo, velocidad máxima y banco de potencia. La GSX, con la que hemos viajado esta vez aún más largo y tendido, nos confirma y demuestra nuevamente en esta segunda prueba cómo, junto a su personalidad y carácter sport, se alinean muy buenas cualidades como turismo que la convierten en la ruta más incansable, confortable y de más largo alcance de su clase.





ANTES de pasar a demostrar el porque de afirmación tan rotunda sobre las facultades ruterías de la GSX, tendremos que empezar por definir: cuál es su clase. Creo que todos la conocemos como la de las deportivas de cilindrada y peso medio, y creo que todos estaremos de acuerdo en que es una de las más importantes y de mayor peso específico dentro del amplio espectro de la moto de carretera.

Las 600 de fábula

Antes de la llegada oficial de los japoneses pudimos contar hasta con siete marcas: Benelli, Guzzi, Laverda, Morini, Sanglas, Ducati y BMW; que se peleaban con sus 500 por ser las mejores «peso medio». Un buen día, sin embargo, se abrió la puerta de la clase de aprendices de superbikes y entró con paso firme y seguro un alumno muy atildado, de tez amarilla, que no se entendía con nadie, hablaba en japonés y parecía venir de otro mundo...

Cuando los demás aún contaban y sumaban sus ventas con los dedos, a pesar de haber repetido curso muchas veces, «Yamaha San», que así se llamaba el recién llegado, hacía tiempo que ya lo hacía con calculadora, y para impresionar a la clase, nada más llegar tocaba un extraño diapason que llevaba como amuleto para hacer aparecer como por arte de magia una impresionante XJ 650 tetracilíndrica... todos quedaron boquiabiertos.

Como alumno aventajado, el japonés pasaba rápidamente al primer pupitre: los bulliciosos italianos y los tímidos españoles empezaban a sentarse en las filas de más atrás, cerca de la puerta, y pronto, alguno se desfilaba fuera de la clase, casi sin que le vieran y sin que apenas se notase su ausencia... El alemán, un tipo fuerte, listo y metódico, seguía haciendo sus deberes sin inmutarse, como si no hubiese pasado nada. ¡Pero vaya que sí había pasado...!

Al segundo toque de diapason aparecía la XJ 600, más ligera, más rápida, más efectiva, pero muy pronto a «Yamaha San» se le iban a terminar sus privilegios de mago y niño prodigio. A su lado se sentaban tres viejos conocidos que hablaban su mismo idioma. Ser el más listo de la clase iba a ser, a partir de ese momento, algo mucho más difícil, y el nivel pronto subía y subía, hasta que de la clase de aprendices de superbikes empezaban a salir promociones de auténticas graduadas superbikes, de cilindrada media, de peso medio, pero con prestaciones «super»... Y el cuento no ha acabado. En la clase de las «pesos medio» aun se siguen impartiendo lecciones y algunas cosas no han cambiado.

El alemán, como siempre, sigue

muy atareado y a lo suyo; se le ha visto romperse los codos delante de extraños dibujos de una culata de cuatro válvulas para su fiel boxer y todavía se recuerda el día en que invitó a todos a rubia cerveza de Baviera y a «frankfurts» para celebrar, con sus «kamraden» del piso superior, los de la clase de las «mil», el lanzamiento del proyecto «K». Algunos italianos siguen en las últimas filas y no dejan nunca de armar bronca... sobre todo cada vez que suben de visita, con sus impresionantes juguetes nuevos, sus simpáticos amigos de la clase de las 125. ¿Y los japoneses?

El del diapason se ha quedado profundamente dormido, como una boa, en la pesada digestión de las grandes ventas de su XJ 600, mientras tanto, los otros tres, procurando no despertarle, se han dedicado a hacer juegos de guerra... a diseñar cohetes. El más fuerte, Honda San, el «Número Uno» como le gusta que le llamen, alcanzó poca altura en su primer intento con la VF 500 de motor V4. Luego se picó y cargó tanta pólvora en su segundo intento con la CBR 600 de motor cuatro en línea refrigerado por agua, que la puso en órbita, aunque hay quien opina que si llegó a estar por las nubes fue también porque se pasó con el precio.

Kawasaki San, que dice que tiene un padre muy rico que fabrica barcos, trenes, helicópteros y no sé cuantas cosas más, se quedó con todo el mundo cuando encendió la mecha de su GPZ 600, y muy pronto se organizaron colas y hasta importaciones paralelas para poder conseguir una. No satisfecho con esto, y ya puestos, consiguió una segunda fase de combustión en el motor, comprimiendo y aligerando, perfeccionando después el «fuselaje» para volar con la GPZ «evolución», bautizada como GPX, tan alto y tan rápido como la CBR.

Suzuki San, mientras tanto, parecía muy distraído y, poco atento en clase, no hacía más que hablar a todo el mundo de lo guapas, modernas y excitantes que eran sus hermanas mayores, «las R», pero lo único que enseñaba era una GSX 550 entradita en años, regordeta, conservadora, muy casta, que se sonrojaba al hablarle de prestaciones y que por más colores vistosos que se pudiese encima, seguía vestida a la antigua. Como todo esto no lo podía cambiar ni Pitangüy, decidía concentrarse un poco más en el trabajo, para poder llegar a jugar con las mismas armas que sus «amigos»...

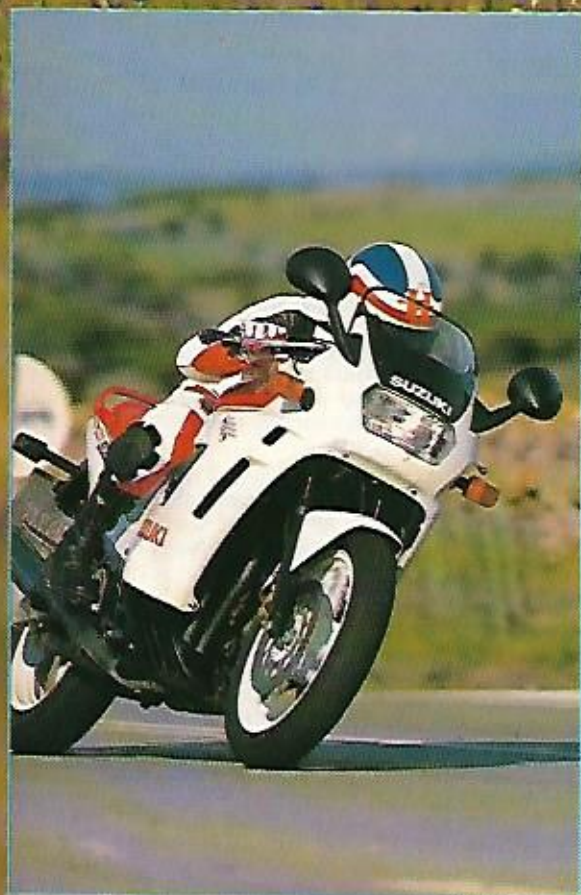
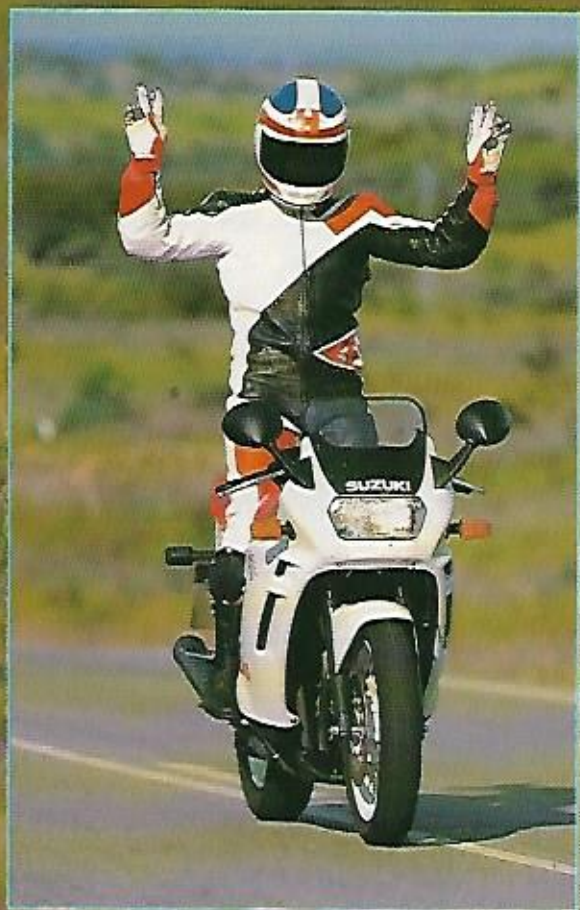
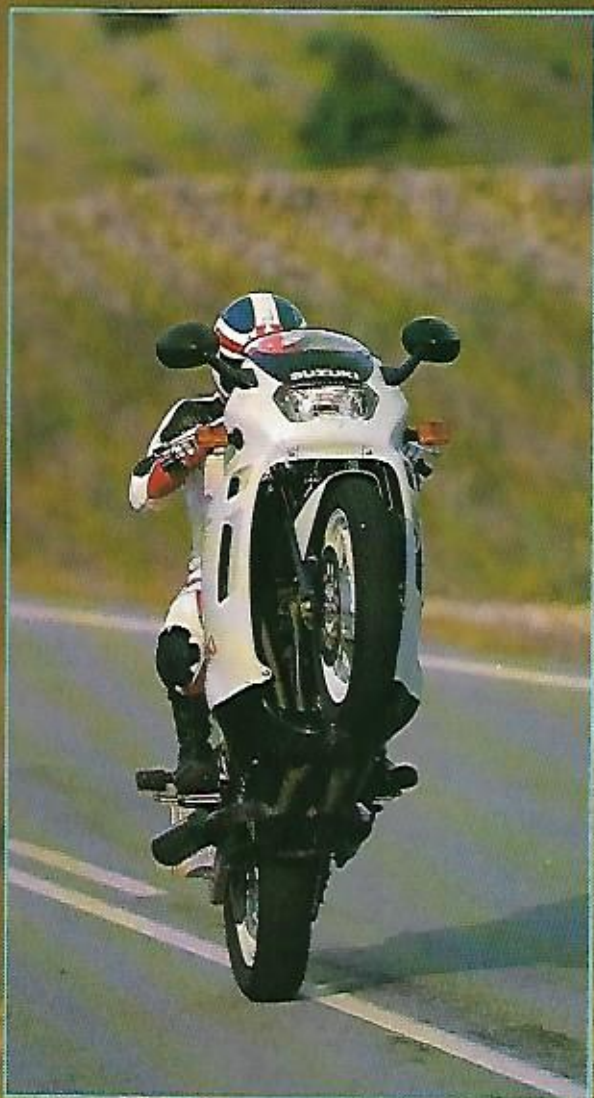
El resultado era, finalmente, la GSX 600 F con la que Suzuki San no tenía que dar muchas explicaciones a nadie para hacer comprender que se trataba de una moto, un cohete, completamente nuevo. ¿Sería capaz de alcanzar la misma altura y éxito que los de sus compañeros de clase? Suzuki aseguraba que sí, y tomaba todo tipo de precauciones para no fallar; observaba y tomaba apuntes de lo que hacían los demás: presenta-



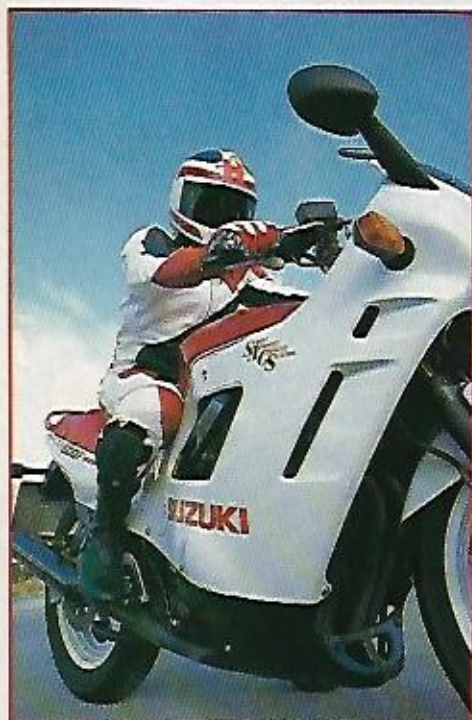
www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Incansable y confortable rutera en la GSX 600; muy buena especialista en «wheelies» por cierto, tampoco falta temperamento deportivo. Dar con ella un paseo triunfal como el ya histórico de Kevin Schwantz en Suzuka parece en cualquier caso algo bastante más difícil de conseguir porque como supersport, sobre la GSX planea la terrible sombra de la Honda CBR.



La estética puede ser discutible; el que es las más cómoda, la de mejor carenado y la más apta para viajes largos de su clase, es indiscutible. La operación de desmontar su carrocería sellada es bastante laboriosa y deja al descubierto una terminación bastante simple y sencilla, y el formidable propulsor, directa réplica del utilizado en la GSXR 750 del 87.



ción, equipamiento, comportamiento, coordenadas de vuelo... También elucubraba y se preguntaba porqué el del diapason seguía durmiendo tan tranquilo, a pierna suelta, con todo el ruido y el escándalo que se estaba organizando fuera.

Aprendiendo de unos y de otros, Suzuki había ido perfilando la idea de su GSX 600. De la CBR tomaba el «look», la idea de una carrocería sellada tipo aero, dos llantas de «17» y, además, chasis, estabilidad, potencia de motor y de frenos como referencias a batir, o por lo menos tratar de igualar. De las GPZ y GPX, posición de conducción, manejabilidad y el pequeño detalle que le parecía simpático

del asiento dividido en dos partes. De la XJ 600 intentaba tomar el secreto somnífero que permitía a Yamaha San seguir durmiendo tan ricamente en los laureles: Su precio, por debajo del fatídico millón, pero no lo conseguía, decidiéndose a cambio por su confort de marcha, blando tacto de suspensiones, aceptable buen trato para pasajero, cúpula suficientemente alta de carenado y buen carácter rutero. Combinando inteligentemente todas estas ideas básicas en su laboratorio de Hamamatsu y aplicando en la fabricación tecnología propia, nació la GSX 600, presentada por primera vez una tormentosa mañana de septiembre de 1987 en el circuito de Ryuyo.

Ingeniería genética

Producto de laboratorio, auténtica obra de ingeniería genética, en la GSX de línea un poco híbrida, fría e impersonal, y demasiado sencilla terminación, se advierte rápidamente la influencia de la CBR, pero dentro de su blanca y roja cápsula exterior (que puede ser también blanca y azul) se encuentra un formidable motor cuatro en línea, con culata de 16 válvulas, alternador detrás de los cilindros y refrigeración SACS por aire-aceite que se puede decir que tiene todos los cromosomas y el ADN comunes en las últimas especies de Suzuki, esto es, la herencia genética

de las excitantes «hermanas R».

La GSX deja de esta forma de ser una tímida 550 de veterano motor para convertirse en una ambiciosa 600 deportiva. Su motor es moderno y estructuralmente idéntico al de la GSXR 750 del año pasado, con las únicas diferencias de un nuevo bloque de cilindros, culata, encendido y batería de carburadores de diferente diámetro y a depresión, en lugar de con compuestas planas. La carrera se mantiene igual, 48,7 mm; el diámetro se reduce a 62,6 mm., para poder apurar la cilindrada hasta 599 c.c. La compresión sube de 10,6:1 en la 750 hasta 11,3:1. El cambio sigue siendo el de la 750, seis relaciones por lo tanto, pero con un distinto escalonamiento y una primera velocidad más corta.

El sistema SACS de engrase/refrigeración con doble bomba, sprays a presión bajo la cúpula de los pistones, amplia circulación alrededor de las cámaras de combustión y con radiador gigante de aceite, permite aligerar considerablemente partes externas (necesarias en sistemas de refrigeración por agua) y partes internas móviles, como cigüeñal, bielas, pistones. En la 750 esto se traducía en un régimen de giro de potencia máxima de 10.500 r.p.m. En la GSX 600 ésta se encuentra ahora a casi 12.000 r.p.m., y el corte de encendido de seguridad se sitúa en las 13.000 r.p.m.! A pesar de esto y con su carrera bastante corta, la velocidad lineal máxima del pistón se mantiene en unos, hoy razonables, 19,1 m/s.

Asuntos pendientes

Después de la prueba comparativa de las tres 600, CBR, GPX y GSX, que publicamos en enero pasado (MOTOCICLISMO N° 1.040) y que realizamos con nuestros colegas de «Motorrad» en el circuito de Calafat (en seco) y en carretera (en mojado, bajo un fuerte temporal de lluvia y viento), nos quedaron algunos asuntos pendientes. De las dos novedades, GPX y GSX, no pudimos ofrecer datos de velocidad máxima en posición tumbado, errores de velocímetro, potencia en nuestro banco (publicamos curvas de potencia y par de «Motorrad»), consumos, ni desarrollos de cambio.

También nos quedamos con las ganas de rodar con ellas en seco y en plan de viaje largo por las carreteras habituales de nuestras pruebas a fondo.

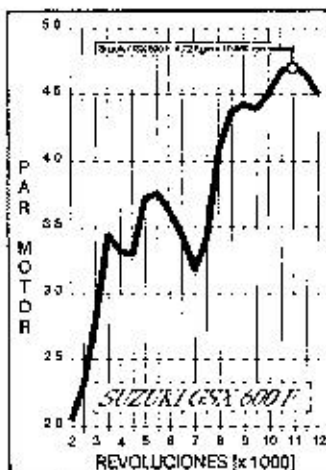
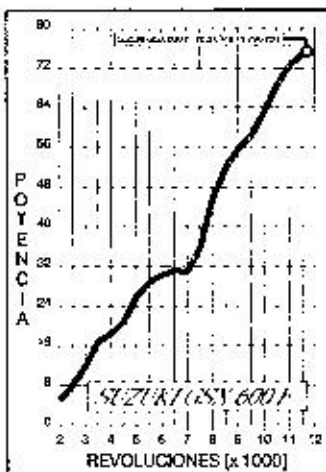
Sometida a unos intensos 25.000 km., hoy ya hemos podido saberlo todo acerca de la Kawa GPX. Lo que faltaba de la GSX también queda resuelto ahora y podemos empezar a verlo inmediatamente en el banco de rodillos.

En nuestra prueba de enero y en el banco de Motorrad, el motor de la GSX rendía al embrague 83 CV. (uno más que la Honda CBR y tres más que la Kawa GPX). De acuerdo con la diferencia (-5 por ciento),



Sin duda, una de las características que más nos llamó la atención de la Suzuki GSX 600 en su visita por el Banco de Potencia fue su amplia zona de utilización, ya que fue capaz de vencer en cuarta velocidad y desde 2.300 revoluciones la inercia de los rodillos sin ningún titubeo y alcanzar, por otra parte, un régimen de revoluciones superior a las 13.000 vueltas sin que decayera apreciablemente la potencia de su motor.

Sin embargo, no podemos darle el calificativo de «elástico» por un acusado bache de potencia centrado en las 7.000 revoluciones que rompe lo que sería una escalada progresiva de caballos hasta alcanzar las 11.790 revoluciones correspondientes al régimen de potencia máxima.



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

	Suzuki GSX 600 F
Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	62,2 CV
Potencia máxima al embrague	75,3 CV
Régimen de potencia máxima	11.790 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	4,02 kgm
Par motor máximo al embrague	4,72 kgm
Régimen de par motor máximo	10.960 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	19,1 m/s
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	19,1%
Relación peso/potencia (rueda)	3,64 kg/CV
Potencia específica (rueda)	105,5 CV/l
Temperatura ambiente	17,0° C
Presión atmosférica	926,0 mb.

comprobada entre nuestro banco y el de «Motorrad» con la CBR 600 y la GPX 600, esperábamos una potencia para la GSX de alrededor de 79 CV, que nos permitiese, como en enero, seguir considerándola como la 600 más potente del mercado, (Suzuki declara para este motor 86 CV, al cigüeñal). La potencia verificada con nuestra GSX de pruebas, bien rodada pero no perfectamente carburada para la altura de Madrid, ha sido sin embargo de 75,3 CV, al embrague.

Esto significa, comparando con anteriores datos de nuestro banco, que la GSX pasa a ser la menos potente de las tres, pero por una insignificante diferencia en contra de 0,4 CV, con respecto a la Kawa GPX y de sólo 2,6 CV, frente a la Honda CBR. Las tornas se han cambiado pero, en cualquier caso

Ficha técnica

Suzuki GSX 600 F

Motor	Cuatro cilindros en línea, refrigerado por aceite (SACS)
Distribución	Doble árbol, cuatro válvulas por cilindro, mando cadena
Diámetro x carrera	62,5 x 48,7 mm.
Cilindrada	599 c.c.
Potencia (fábrica)	86 CV a 11.000 r.p.m.
Par máximo (fábrica)	No declarado
Compresión	11,3:1
Carburadores	4 Mikuni B31 31 SS
Encendido	Electrónico CDI
Cambio	6 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Trans. Secundaria	Cadena
Chasis	Acero. Sección rectangular y redonda. Tipo perimetral con doble cuna inferior. Ángulo direct.: 24,6° Avance 88 mm
Suspensión delantera	Horquilla telescópica
Recorrido	130 mm
Barras	41 mm.
Regulejes	—
Antidive	—
Suspensión trasera	New Full Floater
Recorrido	135 mm
Regulejes	Precarga muelle
Rueda delantera	2,50 x 17"
Llanta	Dunlop K 655 F, 110-80 V17
Rueda trasera	3,30 x 17"
Llanta	Dunlop K 655, 140-80 V17
Freno delantero	Doble disco
Diámetro	203 mm
Pinzas	Cuatro pistones
Freno trasero	Disco
Diámetro	250 mm
Pinzas	Doble pistón opuesto
Longitud total (mm.)	2.110 mm
Anchura máxima (mm.)	703 mm
Altura asiento (mm.)	793 mm
Dist. entre ejes	1.430 mm
Peso sin vacío (kg.)	196 kg
Peso lleno (kg.)	214,5 kg
Reparto de peso	—
Instrumentación	Indicador de nivel gasolina, Testigos para punto muerto, luz larga, pres. aceite
Capacidad dep. reserva	50/4 litros

Prestaciones

Suzuki GSX 600 F

Aceleración	
400 m.	12,48
1.000 m.	23,78
Velocidad máxima	
Sólo tumbado	217
Sólo sentado	209
Dos personas	191
Velocidad max. efectiva en cada marcha	(a 12.500 r.p.m.)
	1ª/81; 2ª/109
	3ª/142; 4ª/167
	5ª/191; 6ª/217
	(11.500 r.p.m.)
Error velocímetro	
Velocidad indicada/efectiva	120/114; 140/127; 160/148
	180/170; 200/175; 220/199
Consumos	
Mínimo	4,0
Medio	8,2
Máximo (autopista)	10,7
Ciudad	6,1
C. Deportiva	9,1
Capacidad depósitos	20/4
Autonomía media (res. incluida)	244

De mil en mil

Suzuki GSX 600 F

Revoluciones	Potencia (CV.)	Par motor (kg.m.)
2.000	—	—
3.000	11,9	2,81
4.000	18,3	3,32
5.000	26,0	3,72
6.000	30,3	3,62
7.000	30,9	3,18
8.000	45,7	4,10
9.000	55,7	4,23
10.000	62,9	4,51
11.000	72,4	4,72
12.000	75,4	4,50

Frente a frente

Modelo	Cilindrada Cálcm. x cart.	Potencia Emb. CV./R.P.M.	Velocidad Máx. km/h.	Aceleración 400 m.	Aceleración 1.000 m.	Consumo Min/Med/Máx.	Peso vaciolleno	Capacidad depósito	Freio	Prueba n.º MOTOCICLISMO
Suzuki GSX 600 F	599 (62,5 x 48,7)	75,3/11.790	217	12,48	23,78	8,2/10,7	195/214,5	20	1.109.000	1.640
Honda CBR 600 F	539 (53 x 43)	77,8/10.500	225	11,84	23,79	3,8/5,1/7	132/200,5	15,5	1.219.000	1.639
Kawasaki GPX 600 R	592 (60 x 52,4)	75,7/11.620	221	11,34	23,65	4,5/6,9/10,4	188/207	18	1.153.300	1.640
Yamaha XJ 600	599 (58,5 x 56,7)	65,3/9.950	223	12,60	25,02	5,8/7,4/8,8	194/211	19	930.000	513

PURASANGRE



KVAS S. UN LUBRICANTE PURASANGRE PARA TU MOTOCICLETA DE 2 TIEMPOS.

La moderna tecnología KVAS ha formulado un aceite sintético apto para todo motor de 2 T. Desde el sencillo ciclomotor a mezcla hasta la más ruidosa deportiva con engrase separado. Su película lubricante de alta resistencia permite apurar a fondo el motor sin miedo al gripaje y su gran viscosidad reduce el consumo de aceite en los motores con bomba de engrase.

Tubo dosificador 195 cc.
Nuevo Kmario reducido.



LUBRICANTES

KVAS
TECNOLOGIA EUROPEA PARA LA MOTO

IMPORTADOR-DISTRIBUIDOR

Atacón S.A.

(y esto es más importante para el análisis) la enorme igualdad (no más de tres CV. de diferencia) observada entre estos tres motores en MOTOCICLISMO o en «Motorrad», se mantiene, hasta el punto que, por ejemplo, teniendo en cuenta pérdidas de transmisión, nos encontramos con una coincidencia absolutamente sin precedentes, «a la décima de CV.» entre las potencias a la rueda de la GPX y de la GSX (63,2 CV. para las dos).

Start

El parecido entre estos motores sin embargo no es tan exacto como puedan sugerir estas cifras, como ya comentamos ampliamente en su prueba comparativa. Sus curvas de potencia, que es lo que verdaderamente los define, se trazan de forma diferente y finalmente cuando sumas al frío análisis del banco las calientes prestaciones de la carretera, llegas también a conclusiones bien distintas y definitivas. Para llegar a ellas podemos pulsar, como primera medida,

gas vas y vuelves en definitiva del trabajo si quieres y sin necesitar pasar nunca de 7.000 r.p.m. De esta forma el consumo se mantiene bajo mínimos, en 6,1 litros.

La GSX no es tan sumamente ágil como una GPX, pero bate en este terreno a la CBR de dirección algo más lenta. Para poder estar al nivel del ágil y nervioso ratón GPX en ciudad, esta GSX necesitaría un tacto de dirección a baja velocidad más preciso, una ligeramente menor distancia del asiento al suelo y, sobre todo, menos peso. Con 214,5 Kg. la GSX pesa 14 Kg. más que la CBR y 7,5 Kg. más que la Kawa, y esto se nota. La primera sensación antes de empezar la prueba ¡Oh sorpresa!, nos encontramos con una fenomenal pareja de Michelin Radiales en medidas originales, es decir, 110-80-17 delante, y 140-80-17 detrás. Como los

neumáticos antes de empezar la prueba ¡Oh sorpresa!, nos encontramos con una fenomenal pareja de Michelin Radiales en medidas originales, es decir, 110-80-17 delante, y 140-80-17 detrás. Como los



El indicador de nivel de gasolina, bastante pesimista, tiene un diámetro desproporcionado, dándosele la misma importancia que a velocímetro y cuentavuelvas. La dotación de «chivatos» es la mínima necesaria. Falta un indicador de temperatura de aceite. El llenado del cárter se realiza después de retirar con una llave de allen esta pequeña tapa situada en el lateral derecho del carenado.

el botón de arranque de la GSX.

El sonido del motor, aunque muy silenciado de escape con el cuatro en dos utilizado, recuerda al de la R 750, y también al acelerar fuerte en vacío y por su ruidosidad mecánica al que se produciría al agitar un cajón metálico lleno de tuercas y tornillos. De la parte frontal del carenado y cuadro de relojes también llegan algunos crujidos. Como esto no te gusta demasiado, te pones rápidamente en movimiento. Primera: un ligero «clack», muy progresivo tacto del embrague, de suave accionamiento por cable, y en marcha... Al hacerlo sientes muy pocas vibraciones en manillar y reposapiés y el feo ruido inicial, que estaba amplificado por la parte inferior del carenado, prácticamente desaparece.

El recorrido del cambio es muy corto y preciso, pero cuando cambias con el motor muy alto de vueltas sientes que es mejor acompañar bien el pedal durante todo el recorrido del selector. Moviéndote por ciudad, el motor de la GSX es capaz de salir limpiamente y sin túbidos desde muy abajo en cualquier marcha, tanto que soporta, por ejemplo, sin protestar, el abrir gas a tope en 4.ª desde un ralenti de 1.000 r.p.m. Con una punta de

de origen eran, como comprobamos en Calafat, unos Dunlop japoneses K-655 «del montón», rápida llamada a Gijón a Avella para ver si han decidido echar la casa por la ventana. Confirmamos que no, que como ya habíamos probado los Dunlop, nos han montado estos Michelin para que podamos disfrutar y probar la GSX sin complejos y porque piensan que es una combinación que interesa a los actuales o futuros propietarios de esta 600. Estamos totalmente de acuerdo y hecha la aclaración, seguimos adelante.

La dirección de la GSX se siente «rara», imprecisa a baja velocidad en ciudad, pero esto no lo recordábamos de su prueba de enero en Calafat, donde también rodábamos por ciudad o por pueblos de Tarragona. Al contrario, la rueda de 17" nos gustaba más que en esta GSX que en la CBR. Quizás porque prácticamente a igualdad de ángulo de pipa (24,6° en la GSX, 25° en la CBR), en la Suzuki hay algunos milímetros menos de avance (98 mm. en la GSX, 104 mm. en la CBR) y se siente un poco más ágil y rápida.

Como después de comprobar el apriete de dirección no encontramos nada fuera de lo normal, deci-

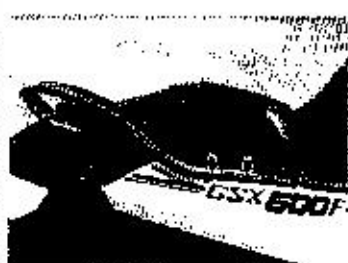


Penetra en lo más profundo

BEL-RAY, primera marca mundial de lubricantes sintéticos, llega a lo más profundo de tu máquina, con la gama mejor desarrollada del mercado.

Exige BEL-RAY a tu proveedor habitual. Ella se lo merece...

En envases de 1.000 c.c. y 100 c.c. (el BEL-RAY de bolsillo). Único para engrase convencional o separado.



Asiento en dos niveles y en dos piezas como en la Kawa GPX, pero mucho más cómodo para el pasajero, también gracias a la suspensión trasera; el asa está muy bien situado y dimensionado.

En la suspensión delantera, confort al máximo, pero excesivo hundimiento. Con los dos discos de 290 mm. y pirlas de cuatro pistones se podrían detener tras o cuatro GSX lanzadas a un mismo tiempo.



dimos apuntarle el impreciso andar a baja velocidad en ciudad de la GSX al Michelin frontal. Para que no se diluya el comentario sobre los neumáticos con lo que venga después, comentaremos ya y sobre la marcha, cómo van estos radiales en la GSX. Al margen de lo ya comentado en ciudad... ¡Sensación! Su agarre es sólo comparable al del Aradit rápido en seco y... en mojado. Por su carcasa radial disimulan, sin transmitir al piloto, pequeñas irregularidades del asfalto, y sientes perfectamente en curvas cómo además de cumplir con su trabajo básico de pegarse al suelo, estos neumáticos contribuyen a mejorar la estabilidad de la GSX (antes no tan inmutable en curvas rápidas por lo que recordábamos de su primera prueba).

¿Y la dirección? Nada; ligera pero sin pasarse, rápida, sensible, lo justo y aplomada y segura en los «super fast». Una sola observación final. En recta o curvas amplias, casi a cualquier velocidad, si insinúas una leve sacudida de dirección con este neumático bastante triangulado y con la horquilla blanda de la GSX, sentirás flotar claramente la dirección; en cuanto dejes de hacerlo se detendrá. Sin provocarlo voluntariamente, estas suaves oscilaciones y con este neumático se presentan también pero no hay que preocuparse por ello, te acostumbras y nunca van a más sin pasar de una leve flotación.

Nueva era

La GSX ha tenido la suerte, o la desgracia, de ser la primera moto probada después de la RC 30, y la recordaré siempre por ello y por lo mucho que me costó librarme de ciertos buenos hábitos adquiridos con la Honda. Después de pasar más de una semana con un RC 30 te vuelves insosteniblemente exigente... aunque la verdad es que también puedes acabar con «agujetas» y en este caso la GSX 600 viene muy bien para aliviarte con su postura de conducción muy có-

moda, con la espalda bastante erguida, ¡qué maravilla!, y con los brazos descansando sin cargar peso en los semimanillares, situados por encima de la tija. Los reposapiés quedan un poco altos.

El asiento en dos piezas y dos niveles tiene poca espuma y es algo duro delante, pero permite un decente confort para el pasajero, que dispone de un asa enorme y lógicamente situada. En este sentido supera de largo a la Kawa GPX, aunque no alcanza el mismo confort que una Yamaha XJ 600. El tacto de suspensiones, mullido, blando y poco retenido de hidráulico, no perjudica un intachable comportamiento en plan deportivo y garantiza que los kilómetros pasarán sin enterarte, vayas por donde vayas, incluidos los peores tramos bacheados. Por ejemplo, donde con la GPX de los 25.000 km., tenías que apretar muy fuerte el manillar y... los dientes, con la GSX pasas a la velocidad que se te ocurra sin sobresaltos, sin perder al pasajero, confiando la dirección a dos dedos de cada mano si quieres y sin que nunca te propine una sacudida violenta.

Para carretera en plan rutero, el tarado de la horquilla (superdimensionada, con barras de 41 mm.), duramente criticado en la prueba de Calafat, es formidable. Sólo hay un problema, se hunde exageradamente a tope de sus 130 mm. de recorrido en frenadas deportivas y es responsable del claro serpenteo de dirección que en esas situaciones se presenta (no hay reglajes exteriores). Detrás, el monoamortiguador y bieletas del nuevo Gull Glotter utilizado ofrece casi tan buen confort como la horquilla. Sólo es regulable en precarga de muelle, pero con un peso de 75 Kg. no necesitas modificar nada. La absorción de baches o rizados pequeños o profundos es perfecta y viajando rápido y sobre buen piso, aunque la GSX se siente un poco suelta, no se llega a ver comprometida para nada una estabilidad intachable (con Michelin radial).

Para comprobar las cualidades ruterías de la GSX salí de Madrid un sábado por la mañana a las

once; pensaba como fuera, pero al final y en vista de lo que me estaba divirtiendo no tuve ganas de hacerlo, cubriendo todo el largo itinerario previsto de un tirón y volviendo «a merendar» a casa a las ocho. En esta jornada «laboral» completa de nueve horas, sin más paradas que el respiro de los repostajes, devoraba alrededor de 850 km. El promedio no era muy brillante, pero el recorrido escogido no daba para mucho más; era una paliza muy seria. Para empezar, lo más fácil, Madrid-Aranjuez-Tembles. Hasta aquí, por autovía a estrenar y por carretera «Redia», el chasis de la GSX, pesado y formado por una compleja estructura de tubos de acero de sección rectangular al estilo Dymond (CBR), pero incluyendo además una sólida estructura inferior doble cuna y un «cinturón» de refuerzo central, demuestra una rigidez a prueba de bombas. En rápidos curvones y semi-curvas de 217 km/h. reales (11.500 r.p.m. en sexta) la seguridad, aplomo y confianza que transmite la GSX, a pesar de una sutil flotabilidad frontal, es formidable.

Prestaciones

Junto con los consumos y el banco, era el segundo tema pendiente. Habíamos comprobado aceleración y velocidad en lugares distintos a los habituales en la comparativa de enero frente a la CBR y GPX, por esto repetíamos todos los ensayos con la Suzuki en nuestra recta de pruebas para poder tener datos directamente comparables con los de todas las demás motos probadas. En aceleración y respecto a los resultados anteriores, muy pocos cambios. Con 12'46 en 400 metros, la GSX cede, por su más desfavorable relación peso potencia, y a pesar de contar con un embrague muy resistente que hace fácil la arrancada, alrededor de medio segundo ante la CBR y la GPX. En los 1.000 metros sigue por detrás, pero con 23'78 frente a los 23'19 de la CBR y los 23'65 de la GPX, se puede decir que no pierde su rebufo.

La velocidad máxima de la GSX en posición tumbado no había sido comprobada. Teniendo exactamente la misma potencia a la rueda que la Kawa GPX, esperábamos ver encenderse en la pistola radar por lo menos los 220, pero nos quedábamos en 217, es decir, cuatro km/h. menos que la Kawa y nueve km/h. por debajo de la Honda CBR. La buena protección de la cúpula del carenado no tiene una favorable contrapartida aerodinámica; una sexta marcha demasiado desmultiplicada tampoco le acompaña. De todas formas esto tampoco es una tragedia para esta Suzuki de personalidad más turística que sus rivales, sobre todo cuando se pueden superar con facilidad los 200 km/h. en autopista y mantener cómodos cruceros de 170/180 km/h. En el apartado consumos, la

GSX mantiene la misma tónica que la Kawa y la Honda. Por autonomía se impone con gran claridad a la CBR gracias a su depósito, puede que poco afortunado en su «diseñado» diseño, pero de 20 litros de capacidad.

Carácter

Marcando un ritmo de crucero de 170 km/h. reales (180 km/h de marcador) la aguja del cuentavueeltas señala 9.000 r.p.m. No hay vibraciones y no tiones que agacharte apenas para librarte del viento; la cúpula del carenado es, bajo el práctico punto de vista de protección al piloto, un 50 por ciento más efectiva que la de una GPX y CBR. El cansancio en este tipo de trazados tarda mucho en presentarse, tanto como en una Yamaha XJ 600. Ahora, si llueve, cuenta con que el carenado «nuevo» de la Suzuki de pobre terminación y grandes y feas aberturas laterales por las que en verano saldrá hacia tus rodillas una buena ola de calor; no protege piernas ni manos.

En adelantamientos tienes que jugar bastante con el cambio, entre 4.ª y 6.ª, porque el motor GSX tiene un fuerte carácter deportivo y sólo empuja con energía por encima de 8.000 r.p.m. Por debajo de este régimen puede ofrecer su peor cara. Veamos: Hasta 6.000 r.p.m. en ciudad o carreteras y si te exigen suaves y progresivas aceleraciones, no te defrauda, te sorprende favorablemente. Si por el contrario giras el puño del acelerador con decisión, no puedes encontrar motivo de lleno en un profundo bache (auténtica sima) de potencia que existe entre 6.000 y 8.000 r.p.m. El motor casi «retrocede» a este régimen, se queda «pensando qué hacer» y sólo reaccionará si reduces dos marchas.

En el banco esto se ve con toda claridad; a 6.000 r.p.m. la potencia al embrague es 30,3 CV. a 7.000 r.p.m. 30,9 CV. y a 7.500 r.p.m. 35,9. Por fin a 8.000 viene el tirón (45,7 CV.) y una escalada que ya no cesa... hasta 11.000 r.p.m. En ese punto y antes de llegar al régimen de potencia máxima (11.800 r.p.m.) algo extraño sucede, la potencia cae inesperada y casi violentamente en una fracción de segundo. Después se recupera instantáneamente para entre 11.000 y 13.000 estirar limpia y furiosamente y sin perder apenas un átomo de potencia llegando en plenitud de fuerza al corte de encendido (13.000 r.p.m.). ¿Carburación? ¿Encendido? El motor probado en Calafat también padecía el primer vacío de potencia a 7.000 r.p.m., pero de forma menos acusada y nunca el extraño segundo «corte» a 11.000 revoluciones por minuto.

Sólo por el primer motivo y comparando con los motores de las GPX y CBR, el de la GSX resulta penalizado. Los de sus dos rivales también tienen un punto en el que se disparan, pero en la Kawa la respuesta es mucho más elástica, plana, progresiva y lineal, y en la

CBR si caes en su agujero de potencia, a 6.000 r.p.m., puedes salir con mucha más facilidad y su conducción a la larga no exige tanta concentración con el cuentavueeltas como en el caso de la GSX.

Mil curvas

Después de abandonar la N-IV (Madrid-Andalucía), seguí hacia Mora, Orgaz y Sonseca (Toledo). Empezaban curvas y asfalto en malas condiciones como prolegómeno y calentamiento del antológico tramo de mil curvas (hecho en otras pruebas a fondo) que vendría después: Navahermosa-Portillo de Gijara, y del fin de fiesta con otras mil curvas de todo tipo que iba a encontrar pasando por Guadalupe, Collado del Hospital, El Puente del Arzobispo, Oropesa, Candeleda, Arenas, San Martín, Brunete... El año pasado había hecho un recorrido casi igual, en muchos tramos digno de una trail, con la Yamaha FZR 1.000. Lo soporté como pude aunque casi teniendo que guardar cama después; con la GSX 600, lo disfrute en todo instante y lo repetiría mañana.

Acostumbrándose a la respuesta de su motor, el tan criticado vacío de potencia llega a pasar casi desapercibido a base de jugar con el cambio. El mal estado del asfalto lo ves, pero no lo padece, y sólo te preocupas de trazar y de adivinar como será la siguiente curva. Si quieres ir rápido no hay problema, nada rota por el suelo en profundas inclinaciones y además de en los buenos neumáticos y suspensiones que lo absorben todo, puedes confiar también en un muy efectivo conjunto de frenos. No son los de oro puro de la RC 30, pero pasan la prueba con nota muy alta. La verdad es que cuando la prueba de Calafat criticamos muy duramente el doble disco delantero de la GSX. Con su enorme diámetro para lo visto hasta hoy en una 600 (290 mm. nada menos) y con sus pinzas de cuatro pistones, resultaba incomprensible la forma en que bajaba la maneta y perdía tacto después de sólo media docena de vueltas al circuito. En carretera abierta no fue castigado entonces seriamente; en esta prueba sí y... el problema del circuito no existe. La maneta con recorrido un poco largo del que no se libra, permite una dosificación perfecta de la buena y muy contundentemente potencia de frenado disponible. Bajando a tumba abierta un puerto de montaña sientes un poco de fading, pero no tanto como en Calafat y se recupera rápidamente.

El freno trasero, poco utilizado muchas veces, es una ayuda casi imprescindible en carreteras de montaña para sacar todo el partido posible a esta GSX. Hay que hacerlo trabajar para compensar el hundimiento frontal y porque, «rara avis», se puede frenar muy bien con él. Sin ser flotante, con 250 mm. y pinza de doble pistón opuesto con tirante de reacción al basculante (rectangular y pintado de

color aluminio, pero de acero) tiene potencia y muy poca tendencia a bloquear.

¿La mejor de la clase?

Como deportiva, la GSX no lo puede ser. La Honda CBR es toda vía un punto más estable, más ligera, se comporta mucho mejor en frenadas y tiene amortiguaciones más pensadas para este propósito. Además hay un «terrible» argumento en su contra, por prestaciones de motor, velocidad y aceleración. La Suzuki cede un terreno precioso en Calafat llegamos a la conclusión de que la mejor deportiva 600 era la Honda CBR, y hoy lo seguimos manteniendo claramente aun considerando el punto de vista de la conducción en carretera abierta. En estas condiciones la GPX, más rápida que la GSX, puede sin embargo verse en situación muy comprometida. Es más ágil y maneja bien que la Suzuki, pero tiene que seleccionar asfaltos de calidad para poder rendir a tope. En caso contrario su estabilidad se puede ver comprometida por la brusca suspensión trasera y por los efectos que puede generar en su ya de por sí algo nerviosa e inquieta rueda delantera de 16". La GSX en este sentido lo admito todo sin ver se nunca condicionada por el MOPU.

Como turismo, el haber seleccionado un poco de aquí y otro poco de allí con acierto, lleva a Suzuki casi, casi, a lo más alto de su clase. Con la única excepción del confort para el pasajero, la GSX podría batir a la Yamaha XJ 600 que hoy, a pesar de todo, la vemos como su más directa rival en este sentido, pero la diferencia en precio a favor de la Yamaha es muy importante, 171.000 pesetas, y la decisión tendrá que ser muy meditada. Entrando en juego prestaciones, posibilidades deportivas, estabilidad, confort de suspensiones y diseño más o menos atractivo pero «de hoy», la Suzuki puede hacer inclinar claramente la balanza a su favor.

Pensando en viajar en serio y de verdad, no sólo en salidas cortas y fulgurantes de fin de semana, la Honda CBR, por carenado y posición de conducción, y la Kawa GPX también por carenado y además por suspensión trasera y óptimo confort de pasajero, tienen que ceder ante la incansable GSX en la que se encuentra un buen resumen de virtudes de las dos. Ahora bien, dentro de esta consideración de moto ruta, y costando 50.000 pesetas menos que la Kawa GPX y 110.000 menos que la Honda CBR, aún falta por saber si su línea discutible y su muy justa y sencilla terminación, esto es indiscutible, permiten cautivar a una gran mayoría. Sólo entonces se podrá llegar a decir que la Suzuki GSX 600 es la primera de la clase.

A. Moreno de CARLOS
(con la colaboración de José M.ª TORRES ACERO)

Fotos: Emilio JIMÉNEZ