

*Novedades
1989*



Suzuki GSX 750 F

¿Lobo con piel de cordero?

Con la aparición de esta nueva «F» en el mercado de las 750 c.c. Suzuki cierra finalmente el círculo de una de las categorías más relevantes y técnicamente más desarrolladas de esta década: las «superbikes» de la era moderna, cuyo origen en el reglamento de la FIM, restringiendo a la cilindrada de 750 c.c. las motos de cuatro tiempos de carreras derivadas de serie, ha desencadenado una guerra abierta entre fabricantes por disputarse, en lo deportivo primero y en su variante «turística» (pero igualmente deportiva) después, el mercado mundial. Ahora, la GSX 750 F permite por fin un enfrentamiento a armas iguales entre los «cuatro grandes».

¿Iguales?

¿No será esta «F» con el corazón de una «R» un lobo con piel de cordero?



www.motosclasicas80.com



motos clasicas



info@motosclasicas80.com



Suzuki: GSX 750 F

SUZUKI lanzaba a finales del pasado año toda una nueva generación GSX-R. Cambió de chasis y motor para ofertar una nueva 750 superdeportiva de chasis de aluminio y motor refrigerado por aceite en sustitución de la lejana GSX-R de 1975, junto con una 600 c.c. que seguía la corriente de moda: aspecto deportivo, carenado integral y... chasis de acero «perimetral» que quedaba escondido bajo esa nueva piel. El éxito de esta categoría, gracias a su ligereza, manejabilidad, estabilidad y, sobre todo, prestaciones de una 750, ha sido uno de los grandes hallazgos de la industria de la moto en esta década.

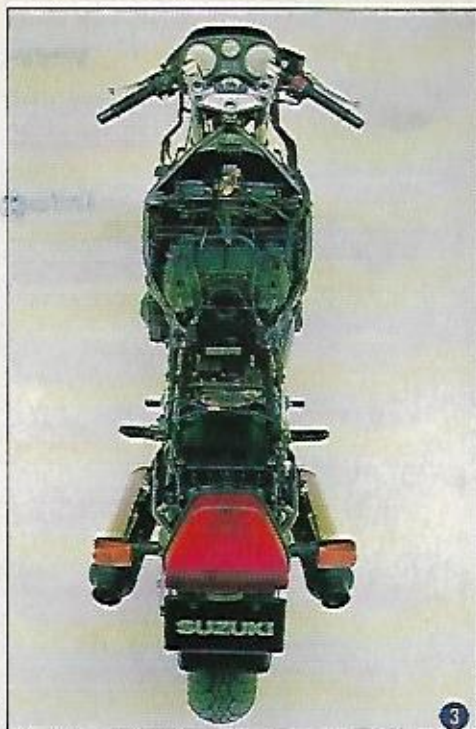
Pero «la categoría» por excelencia sigue siendo la más agresiva de 750 c.c. Al principio, las tendencias deportivas sin rozar el aspecto puramente de competición marcaron la pauta (Honda VFR, Yamaha FZ, Kawasaki GPX-R); sólo Suzuki se había quedado claramente desconectada de este sector con su «vieja» GSX 750 F de motor refrigerado por aire, y en cambio optó desde el principio por la variante superdeportiva que significó una revolución en el sector: la GSX-R 750 con motor de cuatro válvulas refrigerado por aceite.

Ha hecho falta una segunda generación, más refinada y menos salvaje, pero igualmente restringida y superdeportiva como es la GSX-R 750 versión '88, para que Suzuki se decidiera finalmente a lanzar al mercado la versión «apta para todos», derivada de aquella, al menos mecánicamente.

Mientras Honda, Yamaha y Kawasaki planteaban las versiones «R» a partir de las ya existentes «F», Suzuki ha actuado al revés, y con ello, quizá (las pruebas que se realicen cuando la moto esté en el mercado lo confirmarán o desmentirán) tenga una buena ventaja frente a los demás. Ese «lobo con piel de cordero» del titular puede que sea cierto si el chasis y suspensiones de esta versión «civilizada» son capaces de sustituir el esqueleto racing de la versión «R» nacida hace ahora exactamente un año en Hamamatsu.

Motor: herencia «R»

Es innegable que si por algo resulta especialmente atractiva



esta nueva GSX 750 F es por su motor. Si ya resultó sorprendente (aunque luego ofreció menos de lo esperado) en la GSX-R, no lo será menos en una versión de «calle». Aunque aparentemente se trate del mismo propulsor, se han introducido importantes variaciones encaminadas esencialmente a modificar la entrega de potencia para adaptarla a un uso en el que la disponibilidad del mayor par posible y de una buena respuesta a bajo y medio régimen resulta vital.

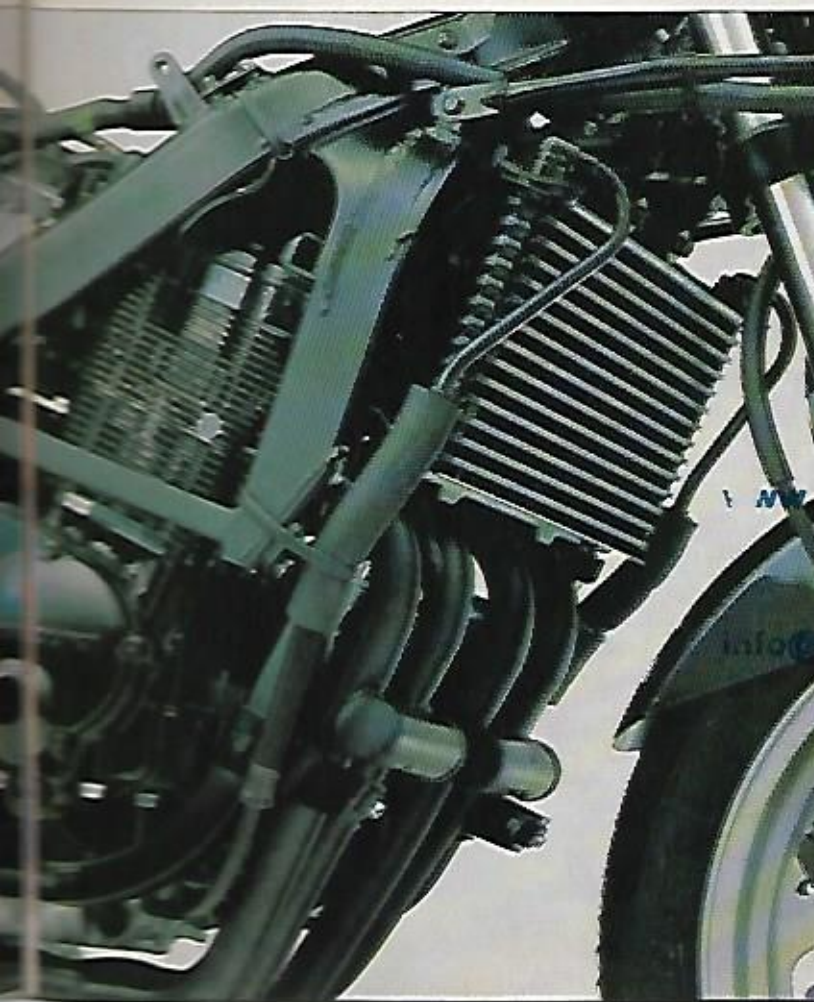
El nuevo propulsor creado para el '88 es un tetracilíndrico con culatas de cuatro válvulas y nuevas cámaras TSCC, con refrigeración mixta aire/aceite, montando un radiador de aluminio de gran capacidad en los dos tirantes frontales del chasis. La cilindrada permanece invariable (748 c.c.) así como sus medidas (73 x 44,7 mm.) y el tamaño de las válvulas (28,3 mm. admisión y 25 mm. escape). Han variado los árboles de levas, con distinto perfil (más turístico) y se ha trabajado aún más en conseguir eliminar peso de bielas y pistones, al

tiempo que se ha hecho más rígido el cigüeñal. Los pistones son de diseño racing, con falda recortada y taladros para reducir aún más el peso, mientras que los aros son ultrafinos y ligeros para reducir en lo posible el rozamiento y evitar su flotación a altas r.p.m. disminuyendo las posibilidades de fugas por holgura.

Para conseguir más respuesta a bajo régimen, junto al cambio de perfil de los árboles de levas, Suzuki ha «inventado» un sistema de control de los gases de escape que ha bautizado con el nombre de Power-Up System. No es ni más ni menos que una respuesta al sistema más complejo y técnicamente más elegante patentado por Yamaha con el nombre de Exup. Si en esta última los gases de escape son controlados mediante una válvula de accionamiento eléctrico situada en la unión con la cámara común de expansión, bajo el motor, en el caso de Suzuki todo es más simple, más... casero.

Se trata de unir los tubos 1-3 y 2-4 poco después de su sali-





da, mediante cámaras cilíndricas. Cada una de ellas está dividida en dos, comunicadas entre sí a través de un agujero de precisa medida. Estas cámaras igualan las presiones en los tubos de escape, incrementando la eficacia volumétrica. Sin este nuevo sistema, la presión positiva en cada tubo podría llegar, a altos regímenes, a entorpecer y detener el escape de los gases de los cilindros provocando la pobre admisión de gases frescos. Como el escape contiguo tiene presión negativa, el sistema de cámaras lo que hace es trasladar la presión positiva de un tubo al adyacente, minimizando la presión positiva cuando se va «pasado de vueltas».

Según Suzuki, tanto el diámetro del agujero con el que se conecta la cámara al tubo, como el mismo taladro entre las dos partes de una cámara pueden ofrecer infinitas combinaciones con igual número de efectos en el comportamiento del motor, la mayor parte de las veces, resultando en una pérdida de potencia, por lo que encontrar la combinación ideal ha sido el gran éxito de los ingenieros de Suzuki en la puesta a punto de este sistema de escape, que redondea su efecto con el uso de dos silenciosos de gran volumen.

La garantía en par y respuesta a medio y bajo régimen

www.motosclasicas80.com

motos clásicas
info@motosclasicas80.com

Chasis perimetral derivado del GSX-600 de acero, ruedas de 17", discos flotantes y sistema de escape Power-Up (abajo) que une mediante cámaras cilíndricas los tubos de escape para equilibrar las presiones. Mejor rendimiento a bajo y medio régimen es lo que se ha perseguido en esta nueva versión del motor GSX 750.

parecer ser, dada la importancia que a todo ello se ha dado, uno de los puntos fundamentales de la nueva Suzy GSX 750 F.

La potencia declarada oficialmente es de 106 CV. a 10.500 r.p.m., y un par de 7,5 kgm. a 11.000 r.p.m. Como referencia, la GSX-R 750 '88 ofrecía 112 CV. a 11.000 r.p.m. y el mismo par al mismo número de r.p.m. ¿Dónde está la ganancia? En la curva de potencia, tratando de tapar esos huecos que manifestó la GSX-R y que fueron centro de las críticas cuando la moto se probó a fondo.

Invariables permanecen también los carburadores, los célebres Slingshot de compuerta de resina, de 36 mm., lo mismo que el embrague accionado por cable, encendido computarizado y admisión directa (DAIS) que también vimos en la versión «R» de hace un año.

Chasis: a imagen de la 600

Cuando se habló de esta moto en Colonia, esperaba ver el chasis de aluminio de la GSX-R. Pero lógicamente éste no hubiera permitido colocar encima una carrocería como la que Suzuki ha creado para esta moto. Con la misma concepción que el de la GSX 600 F, el chasis es un doble cuna perimetral en acero de sección rectangular, pero con una robusta triangulación superior que enlaza mediante un tirante horizontal, los tubos descendientes por delante del motor a la altura de los escapes, casi con el eje del basculante. La doble cuna, más delgada, es desmontable. El basculante, totalmente recto, es de acero de sección rectangular. La suspensión posterior Full-Floater con amortiguador a gas de de-

La GSX 750 F es, en cuanto a estética, la hermana mayor de la popular GSX 600 F. Grandes salidas laterales de aire permiten evacuar, lejos del piloto, el aire caliente del motor.



El depósito separado permite cuatro posibilidades de reglaje en hidráulico y múltiples de muelle. La horquilla delantera lleva barras de 41 mm. de diámetro y es ajustable exteriormente en hidráulico (130 mm. de recorrido).

En cuanto a las ruedas, am-

bas son de 177", con nuevo diseño de tres radios, montando neumáticos Metzeler de medidas 100/80-17 delante y 150-70-17 detrás.

La frenada, menos agresiva que en la «R», está compuesta por dos discos flotantes delante de 290 mm. con pinza de

cuatro pistones y pastillas metálicas. Detrás, el disco es de 250 mm. de diámetro con pinza de doble pistón.

Aerodinámicamente, la GSX-F es una copia de la GSX 600, con carenado integral y grandes aberturas laterales para evacuar el aire caliente

del motor. A nivel de mandos, al igual que en la hermana menor, los semimanillares van montados «turísticamente» por encima de las tijas y los mandos son de la última generación, con leva de freno graduable en distancia al manillar. El mando del estarter ha pasado finalmente al manillar izquierdo.

A la espera del gran match

GSX-F, VFR, FZ, GPX... Japón ha puesto sobre la tierra cuatro eficaces y bellas enemigas. Todas ellas tienen sus derivados de «carreras», matriculables (otro «gran combate») y, por lo tanto, son motos de sangre caliente. La oferta en el '89, para los que quieren disponer de una super-sport tal como se entiende en estos tiempos, está completa y el aliciente de ver cómo se comporta la nueva GSX-F de auténtico corazón de carreras es algo que avivará aún más el interés por este sector del mercado. ¡Se abren las apuestas!

Claudio BOET

www.motosclasicas80.com

motos clásicas
80

info@motosclasicas80.com