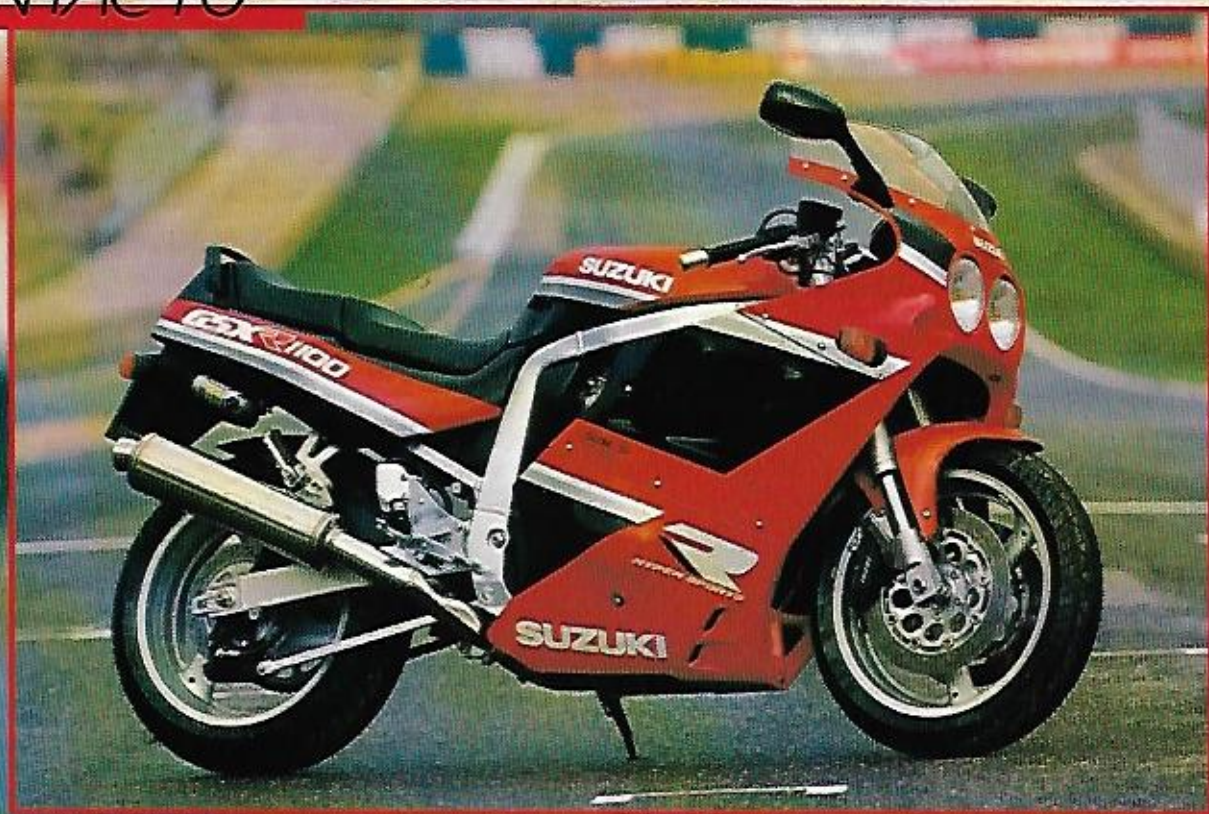




SUZUKI GSX-R 1100/90

FAST GUN

Arma rápida, explosivo cohete que se debe pilotar con la cabeza bien fría. Así era desde un principio y así sigue siendo un año más la terrible GSX-R 1100, muy revisada y mejorada por Suzuki en su tercera edición para 1990. No hay cambios en el apartado motor. Después de la saludable inyección de cilindrada y potencia recibida en el '89 y con sus montañas de par y 143 CV. disponibles no hacía ninguna falta, pero sí en el apartado chasis y suspensiones, como se esperaba, para mejorar su comportamiento y estabilidad.

SE ha cumplido exactamente un año desde que en diciembre de 1989 Suzuki reunió a la prensa en el circuito de Jerez para presentar dos nuevos modelos, GSX-R 1100 y GSX 750 F.

El segundo, «la F», asequible, inteligente y apetecible cóctel, conseguido a base de combinar GSX 600 F con GSX-R 750, ha alcanzado en este tiempo un gran éxito en nuestro mercado y se mantiene para el año 1990 sin

ningún cambio de importancia.

El primero, presentado en aquella ocasión como gran estrella y como prestigioso tope de gama, no ha brillado sin embargo demasiado, pasando entre nosotros de forma casi totalmente inadvertida, sin pena ni gloria.

Con stock en almacén y en concesionarios de la anterior GSX-R 1100/88 (básicamente igual a las primeras ediciones 86,

86 y 87), Suzuki España se preocupó, antes que nada, de liquidarlas, bajándolas drásticamente de precio, de 1.780.000 a 1.514.000, y sólo al final decidió importar, con cuentagotas, vendiéndolas a 1.578.000 pesetas, algunas unidades de la R 1100/89.

Mientras tanto, en Francia la R 1100/89 ha disfrutado de un «boom» sensacional, convirtiéndose, ante el asombro de propios y extraños, en la segunda moto

más vendida en el país vecino. Sólo del scooter Peugeot SC 80 se matricularon más unidades. ¿Pero cómo es posible? ¿Tan buena era esa R 1100 que prácticamente nos hemos perdido? Hace un año nos impresionó de verdad en el circuito de Jerez, también en el de Calafat, pero luego en su prueba en carretera y autopista no quedamos muy satisfechos con su amortiguación ni estabilidad.

www.motosclasicas80.com

motos clasicas

Info@motosclasicas80.com





El nuevo neumático radial trasero en medida superancha 180-55 y la horquilla invertida han mejorado el comportamiento y posibilidades en circuito de la nueva R-1100, pero el objetivo principal perseguido con estas y con otras modificaciones (más distancia entre ejes) es convertirla en una mejor deportiva de carretera.

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com





La postura de conducción es totalmente como en la R-750. La única diferencia se encuentra en sus semimanillares, por encima del plano de la tija, una pequeña concesión al confort.

La GSX-R 1100/89 se presentó el año pasado como una moto totalmente nueva y desde luego era mucho más que una remodelación o perfeccionamiento de versiones anteriores. De las primeras R-1100 del '85 al '88 sólo quedaba el nombre y un inconfundible aire de familia. Aunque con algunas diferencias, chasis, suspensiones, frenos y ruedas de 17" vinieron directamente de la GSX-R 750/88 y hasta la idea del escape 4 en 2, aunque realizado en exclusiva para la 1100 en acero inoxidable, era común.

El motor, por su parte, subía de cilindrada, de 1.052 c.c. a 1.127 c.c. ganando en el proceso un 10 por ciento de potencia, de 130 CV. a 143 CV., al mismo régimen de 9.500 r.p.m. En su curva de par se apreciaba también el «doping» pasando de un máximo de 10,3 mkg. a 8.500 r.p.m. a unos monumentales 11,9 mkg. a 7.250 r.p.m. El resultado, como ya comentamos en su prueba, era una bomba siempre lista para estallar al más mínimo giro del puño del acelerador. Ningún motor probado hasta entonces, y ninguno probado después (Yamaha EXUP de 145 CV. incluida) era capaz de ofrecer un golpe de gas tan instantáneo, seco, bestial y contundente... toda una coza de mulo en el mentón, que te obligaba a agarrarte como un desesperado al manillar para no salir disparado hacia atrás.

Su feroz capacidad de acelerar además de imponer respeto, era un fenómeno independiente de la marcha que tuvieras engranada. En primera o segunda, podía reflejarse en vistosas levantadas

de rueda delantera, pero también, y advertíamos de ello, brusquedades con el puño-detonador del gas podían pagarse, a la salida de curvas rápidas por ejemplo de quinta a 170/180 km/h., con imprevistas, largas y emotivas derrapadas. No he probado la indómita Honda 500 de Lawson ni la terrible Suzuki de Schwantz; tal

vez me faltan referencias para saber lo que es abrasarse de verdad en un infierno de potencia, pero con el motor de la R 1100/89 ya salías bastante chamuscado el año pasado y por qué no, también podías llegar a sentirte como un héroe.

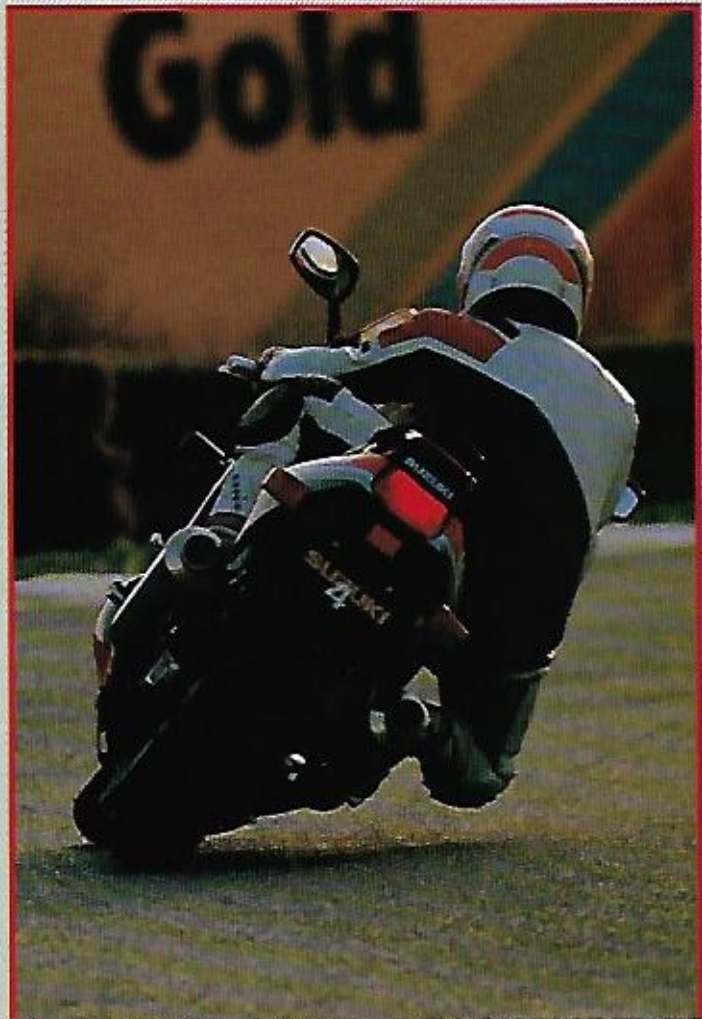
En parte porque ni el cambio de chasis (con geometría muy ra-

dical, 24,5° de ángulo de pipa y 99 mm. de avance para una distancia entre ejes de 1.440 mm.) ni el de suspensiones, ni la inclusión de un amortiguador de dirección daban todos los buenos resultados apetecidos. En circuito, en Jerez o en Calafat, la R 1100, aunque con cierta blandura de suspensiones se desenvolvía muy bien y demostraba estar en su mejor ambiente, pero en nuestra prueba comparativa de las «Mil 89» en marzo pasado encontramos claros problemas de estabilidad en carretera y autopista, justo y precisamente donde Suzuki la había intentado hacer mejor y más competitiva frente a sus rivales. Aunque era netamente más ágil y manejable con sus ruedas de 17" que con las anteriores de 18" ni su horquilla delantera de nuevo tipo con cartucho interior, ni su amortiguador de dirección trabajaban como debían, y al final además de imprecisiones de dirección a baja velocidad padecíamos molestos bailes a alta velocidad.

Después de demostrar varias veces la horquilla (que apenas respondía a los reglajes exteriores de hidráulico) y de revisar y cambiar el aceite al amortiguador de dirección, aquella GSX-R de nuestra prueba funcionó más o menos como es debido, pero siempre nos quedó la duda sobre cómo irían todas las demás. Como ya hemos dicho que sólo se importó este año en cuantagotas y como no la hemos vuelto a probar no lo pudimos averiguar, pero el caso se puede dar por cerrado y positivamente para Suzuki si tenemos en cuenta que muy mal no podían ir cuando se han alcanzado tan espectaculares cifras de venta en Francia (limitada a 100 CV.). De todas formas la historia continúa y si hicieron falta cuatro años para cambiar a la primera R-1100 ahora sólo han hecho falta 12 meses para modificar a la segunda versión y allí estábamos nuevamente en el circuito de Jerez dispuestos a probarla.

REFINAMIENTOS

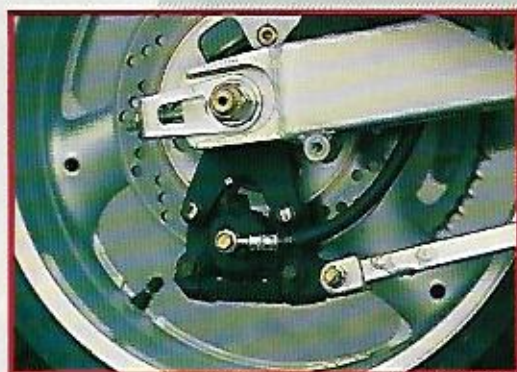
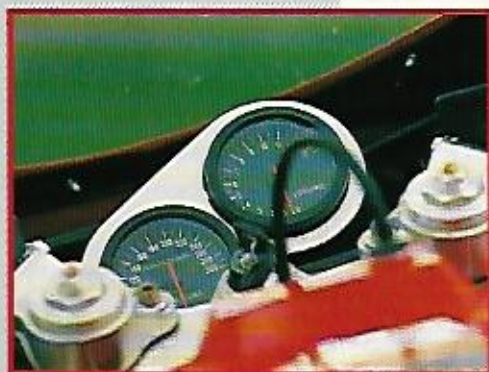
El motor, y es su mejor carta de presentación, no ha cambiado nada. Suzuki considera, y no le falta razón, que está en el tope de su categoría y que con su formidable par y potencia es idóneo para una conducción deportiva en carretera abierta y para garantizar una velocidad máxima del orden de 265 km/h. capaz de satisfacer a una gran mayoría. Siendo la carretera el objetivo prioritario (el circuito empieza a quedar como anécdota y viejo recuerdo para las mil, completamente desplazadas por las 750), no se ha considerado por ejemplo oportuna la vuelta al escape





Ficha técnica

Motor: Cuatro cilindros en línea. Refrigeración SACS por aire y aceite. Cuatro tiempos. Cuatro válvulas por cilindro.
Diámetroxcarrera: 78,0x59,0 mm.
Cilindrada: 1.127 c.c.
Compresión: 10,0:1.
Carburadores: Mikuni Slingshot BST 36.
Encendido: Electrónico.
Cambio: Cinco velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Transmisión secundaria: Cadena.
Chasis: Doble cuna continua en aluminio. Ángulo de dirección 24,9. Avance 99 mm.
Suspensión delantera: Horquilla invertida telescópica. Reglajes en precarga de muelle y en compresión (8 clicks) y extensión (10 clicks) de hidráulico. Recorrido 120 mm.
Suspensión trasera: Full Floater. Amortiguación «piggy back». Ajuste en 7 posiciones de precarga de muelle y en 19 de compresión o extensión de hidráulico. Recorrido 158 mm.
Rueda delantera: Llanta 3,50x17". Michelin Radial A 59, 130/60-17.
Rueda trasera: Llanta 5,50x17". Michelin Radial M 59, 180/55-17.
Freno delantero: Doble disco 310 mm. Pinzas cuatro pistones.
Freno trasero: Disco. Pinza doble pistón opuesto.
Longitud total: 2.080 mm.
Anchura máxima: 755 mm.
Altura asiento: 810 mm.
Distancia entre ejes: 1.465 mm.
Peso en vacío: 219 kg.



La bestia al desnudo. Su motor sigue siendo la misma bomba de 143 CV., pero ahora más aprovechable gracias a las importantes mejoras introducidas por Suzuki en suspensión, con horquilla invertida y amortiguador de calidad regulables en todos los sentidos. No hay cambio en frenos ni instrumentación, pero sí en la llanta trasera ahora de 5,50x17.

4 en 1 como se ha hecho en la R 750/90. El doble silenciador permite con su mayor volumen mejorar par y respuesta a bajas vueltas.

El año pasado y después de rodar en Jerez con la GSX 750 F sufrías un auténtico shock al pasar a la R-1100. Este año el punto de referencia era bien distinto y la comparación inmediata la

hacíamos con la fenomenal R-750/90. Tan espectacularmente brillante, limpio, lineal y consistente es su motor que la R-1100 impresionaba bastante menos esta vez. Su motor sigue siendo una bestia que hay que domar y tratar con mano suave, sin abusar de marchas cortas y «dejándolo correr» en marchas largas para que no acabe contigo, pero ni tiene el «finísimo» y «racing»

tacto de la nueva 750 de carrera larga ni puede ser tan bien aprovechado en Jerez, al menos por un simple mortal, con neumáticos de calle y con suspensiones (sobre todo la trasera) claramente pensadas para carretera. Contando con un nivel similar de pilotaje cualquier pique entre R-750 y R-1100 se saldaba siempre en Jerez con ventaja para la primera. No salimos a la autopista de

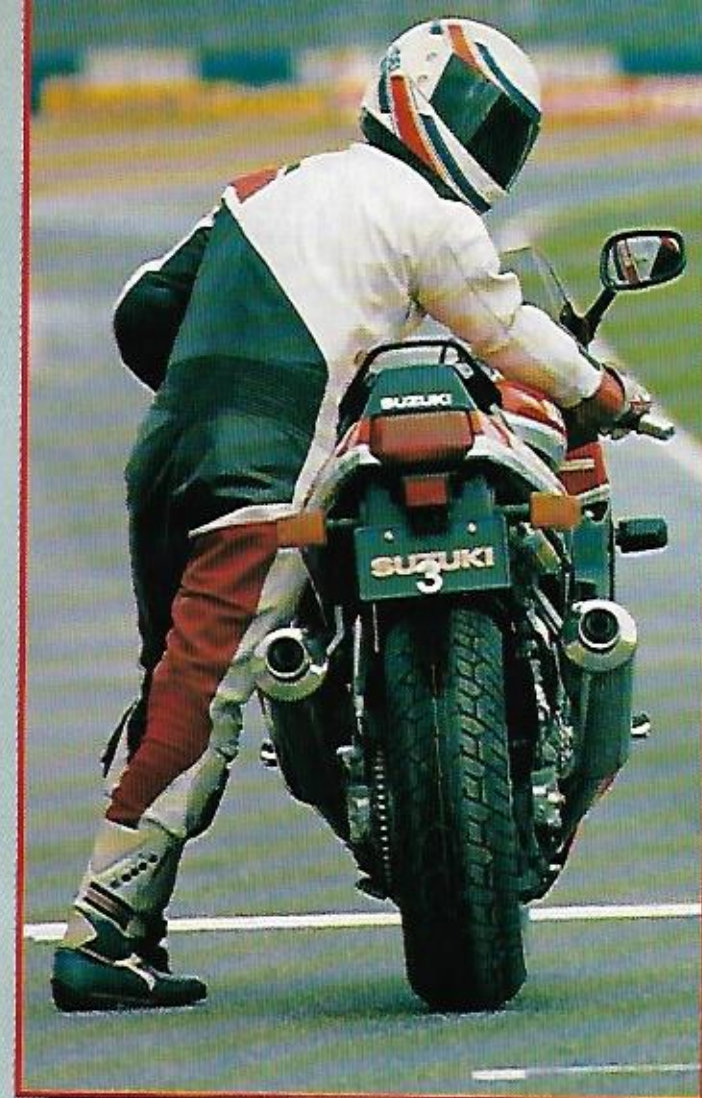
Cádiz, ni a la carretera de Arcos, pero pensando en ello creo que no hubiera estado nada dispuesto a cambiar la 1100 por la 750. No sólo por una cuestión de motor, por su asombrosa capacidad de recuperación o por su elasticidad infinita. Al lado de la GSXR 750, la 1100 hasta resulta cómoda y confortable, aunque para el papel supersport, más que hipersport, que ya tiene asignado aún

debería serlo todavía un poco más. Parecen casi iguales pero la 1100 es notablemente más pesada (219 kg. en vacío frente a 193 kg.), es más torpe en maniobras a baja velocidad (acusa «muchacha goma» con el nuevo neumático frontal 130-60, antes 120-70) pero cuenta con semimanillares situados por encima de la tija que permiten una posición de conducción más descansada. Con contrapesos en sus extremos y fijaciones elásticas son además muy pocas las vibraciones que llegan a tus manos. El pasajero con buen asiento y sobre todo gracias a reposapiés bastante bajos viajará además sorprendentemente cómodo.

Sin cambios en su motor, aunque algo no especificado por Suzuki ha debido suceder con el encendido y/o carburación para que la respuesta sea ahora evidentemente más suave y controlable, la R-1100 del 90 incorpora lo que Suzuki llama «refinamientos» en su chasis, pensados para mejorar su comportamiento en carretera y para poder aprovechar mejor sus 143 CV. Como tal podemos considerar un leve ajuste en el ángulo de inclinación de la pipa de dirección que pasa de 24,5° a 24,9°, manteniéndose el avance de 99 mm., y también un incremento de 25 mm., en la distancia entre ejes, ahora de 1.465 mm. Si sólo hubiera cambiado esto es evidente que habría que hilar muy, muy fino para apreciarlo, y más durante una sola sesión de 15 vueltas al circuito de Jerez, que era por el mal tiempo a lo que se quedaba reducida esta toma de contacto, pero Suzuki ha ido bastante más lejos y lo anterior forma parte de una solución global que comprende horquilla invertida, nuevo amortiguador en el full-floater y nuevos neumáticos radiales.

PUNTOS CLAVE

La horquilla invertida de la nueva 1100 es aparentemente idéntica a la Showa utilizada en la R-750, pero está fabricada por Kayaba. Debido a diferencias de tijas entre una moto y otra tienen también distintos diámetros en sus botellas (tomeadas de 2 mm. menos en la 1100) aunque comparten barras de 41 mm. Las posibilidades de reglaje en la 1100 no son exactamente las mismas que en la 750 (12 clics en compresión o extensión de hidráulico) pero con sus 8 posiciones para extensión y 10 para compresión se puede afinar mucho. Los muelles pueden ser ajustados en precarga (15 mm.). Para el circuito de Jerez Suzuki puso a punto las horquillas de las R-1100 en la posición 4 de extensión, en la 6



En la línea de salida de una nueva temporada, la GSX-R 1100/90 se muestra más homogénea y equilibrada que nunca y seguirá representando junto con la Yamaha EXUP la opción más radicalmente deportiva en la clase media.

de compresión y con 2,5 mm. de precarga de muelle. El tacto era un poco blando especialmente en el bache que sigue a la chicane o en frenadas, pero podría resultar perfecto para carretera (con un piloto de 70 kg.). El amortiguador trasero con depósito de gas separado, aunque muy parecido al Showa de la 750, es también Kayaba y cuenta con nada menos que 19 puntos para ajuste del hidráulico en extensión o en compresión además de con 7 posiciones de precarga del muelle. En Jerez rodábamos, también con tacto un poco blando para mi gusto, con el muelle en el punto 5 de dureza, con el hidráulico en el punto 17 de extensión (el 19 es el más duro) y con la compresión en el clic número 3. El recorrido de la suspensión trasera ha pasado en esta nueva versión de los 140 mm. anteriores a 158 mm. Delante se mantiene en 120 mm.

Pensando exclusivamente en Jerez el tacto de suspensiones y el perfecto equilibrio delante-detrás de la 750 no se alcanzaba con la R-1100, con más proble-

mas al frenar, simplemente llegabas más rápido y agobiado al ángulo y al acelerar, más claro hundimiento. Comparando con el año pasado y pensando sobre todo como ha hecho Suzuki en la carretera y no tanto en el circuito parece muy claro, sin embargo, aunque habrá naturalmente que probarlo, que se ha mejorado muy considerablemente. La superior rigidez debida a la horquilla invertida representará también sin duda, una importante ganancia extra al hablar de estabilidad. El amortiguador de dirección, que hoy equipa también la 750, sigue en su sitio y no hay nada que objetar, funcionaba correctamente y es siempre una garantía cuando se presenta, por un bache o por «perder los papeles» pasándose con el gas en este 1100, algún aligeramiento o sacudida imprevista en la rueda delantera.

Para evitar los problemas de adherencia que se podían presentar al pilotar con vehemencia la R-1100 «full power» del año pasado, los neumáticos son ahora delante y detrás más anchos y de

perfil más bajo. Fiel a los Michelin Radial A59/M 59 como equipo de serie la 1100/90 monta un 130-90 delante (antes 120-70) sobre la misma llanta 3,50x17" y un tremendo 180-55 detrás (antes 160-60) sobre nueva llanta de G.P. 5,50x17", antes (4,50x17"). Con los nuevos radiales ya hemos comentado que se pierde algo de agilidad a baja velocidad, pero aún sacrificaría todavía más, a cambio de la superior tranquilidad que transmiten cuando se trata de abrir gas a moto inclinada. De todas formas por muy anchos que sean siempre «se acaban» y la R 1100 aunque va como sobre un rail, siempre está dispuesta a refrescarte la memoria, si la provocas, con electrizantes derrapadas.

En el apartado frenos no hay cambios, aunque conviene recordar que los discos de esta 1100 son los que ahora se han montado en la nueva R 750. En esta última la frenada es potente y bien dosificable, en la 1100 sometidos a un mayor esfuerzo, por superior peso y capacidad de aceleración, el tacto era claramente menos predecible porque la maneta tiende a bajar y a «esponjarse» un poco en caliente. Frenaba siempre todo lo que necesitabas, y sólo con dos dedos, pero en los últimos milímetros de recorrido y no en los primeros.

Exteriormente la R-1100 cambia menos que la R 750. Ya lo hizo muy profundamente el año pasado. El carenado recibe eso sí una cúpula mejor terminada y una nueva decoración. No cambian los colores, pero sí su distribución y el nombre de Suzuki como en la 7,5 vuelve a ocupar un lugar preferente sobre el depósito. La instrumentación se mantiene igual, diseño racing con la única concesión rutera de un chivato indicador de reserva. En resumen lo mejor de la R-1100, su motor no ha cambiado, la diferencia más importante es que ahora chasis, suspensiones y neumáticos están a su altura. Como siempre después de una toma de contacto en circuito con una moto nacida para la carretera, hay que tener ciertas reservas, la probaremos a fondo, pero creo que esta vez no habrá sorpresas. Me parece que hizo muy bien Suzuki España en pasar 1989 liquidando sus viejas R-1100/88 y olvidándose casi totalmente de la R-1100/89. No sé si fue por suerte o por buen criterio, pero lo cierto es que la mejor R «mayúscula» todavía estaba por venir. Si la estabas esperando, aquí la tienes, y esta vez, aunque nuestro mercado de las mil sea todavía pequeño... que no se olviden de ella.

Augusto Moreno de Carlos
Fotos: Claudio Boet