

Suzuki GSX 750 R

toma de contacto

El nuevo Spitfire



Una de las buenas cosas que tiene la actual avalancha de nuevos modelos japoneses es la tensión constante a la que nos somete a las revistas. Apenas hemos conseguido una noticia, alguna imagen o en el mejor de los casos una prueba realizada casi siempre en países alejados de nuestra área de influencia para dar la primicia, cuando la cuenta atrás empieza de nuevo para otro modelo, tan atractivo o más que el anterior, más sofisticado, más impresionante, más... todo. En los últimos tres años los sistemas de radar de todas las revistas del mundo han estado funcionando a tope, mucho antes de que

rusos y americanos hicieran lo mismo con sus «Persing» y «novedades» similares.

Ahora, cuando el seguimiento de las VF, CBX, XJ, FJ, RD y K ha cesado, aparece un nuevo objetivo en el horizonte, poco identificado, al que hay que dar caza con la mayor rapidez posible. Se llama GSX-R, proviene de Suzuki y por una de esas extrañas razones que nunca llegaremos a comprender han sido los australianos en su frío y helado país quienes la han captado primero en Europa. Estas son las primeras impresiones de una moto que estará en el '86 en pocas, muy pocas tiendas españolas.

www.motosclasicas80.com


motos clasicas

info@motosclasicas80.com



CUANDO los responsables de Suzuki dieron luz verde al departamento técnico encabezado por el jefe de ingenieros, Etsuo Yokouchi, para que desarrollara un nuevo concepto de moto super-deportiva, impusieron sin embargo, antes de que el plano definitivo fuera diseñado sobre una de sus mesas de dibujo una serie de condicionantes que convirtieron

aquel proyecto no precisamente en un camino de rosas. El concepto a desarrollar era el que se bautizó con el nombre de Hiper-sports, lo cual significa un más allá bastante complejo de lo que hasta ahora se había entendido por super-sport, un nuevo concepto situado en una escala superior.

La base debía ser una moto deportiva, pero las condiciones

muy especiales: entre otras muchas cosas, la moto debía ser, de entrada, un 20% más ligera que el más directo modelo rival de la competencia. Tomando como media la cifra de 220 Kg., ello quería decir que había que rebajar no menos de 44 kg.

Pero ello no fue considerado suficiente. El jefe de motores, Yasunobu Fujii, recibió a su vez una orden que probablemente

no le dejaría dormir durante algún tiempo: el propulsor, en su fase final, debería desarrollar nada más y nada menos que 100 CV, es decir, una potencia de 133 CV/litro, algo que ni siquiera muchas de las motos de resistencia habían conseguido jamás.

Tras las primeras discusiones sobre el tipo más adecuado de motor, en las que se estudiaron

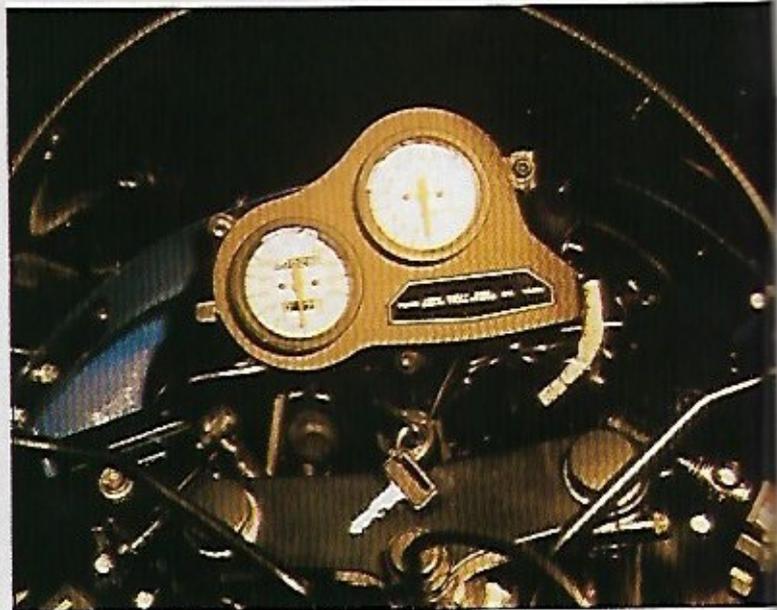
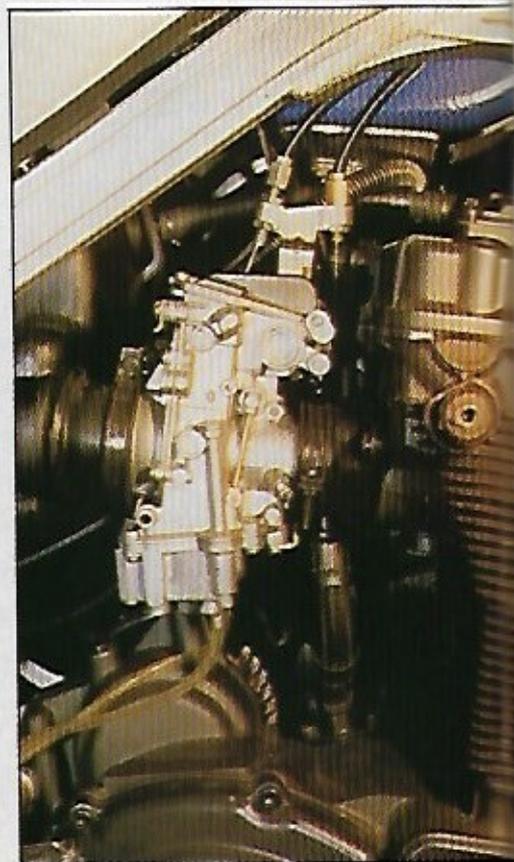


www.motoclasicas80.com


moto clásicas


info@motoclasicas80.com

El motor de la Suzuki adopta la refrigeración por aceite de la culata, lleva carburadores Mikuni smoothbore de 29 mm. y un chasis enteramente de aluminio compuesto por tubos y secciones realizadas por extrusión. El cuentavueltas empieza a marcar a partir de 3.000 r.p.m.

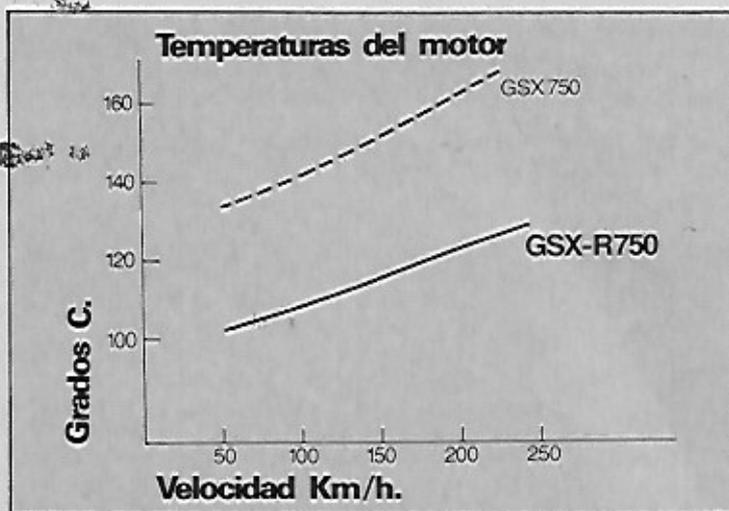


todas las opciones posibles incluida la de un V-4, se decidió que debía ser un tetracilíndrico en línea refrigerado por aire aunque con refrigeración adicional de las culatas por aceite.

Y es aquí donde retrocedemos en la historia, al motor de doce cilindros en «V» de Rolls Royce, el célebre *Merlin* que hizo famoso a uno de los más prestigiosos y efectivos cazas de la II Guerra Mundial, el *Supermarine Spitfire*. Los técnicos de Suzuki encontraron en el sistema de refrigeración de la amplia gama de motores Merlin V-12 que equiparía además del Spitfire a los Hurricane y a los rápidos Mustang americanos (aunque el motor fue construido por Packard), el camino correcto para causar al «enemigo» un golpe lo suficientemente duro como para que constituyera una auténtica sorpresa.

Ello hacía posible, por otra parte, satisfacer las demandas del «guión»: un motor de altas prestaciones, con técnica simple y sin la carga de un sistema de refrigeración por agua que gravara el peso de todo el conjunto de una forma excesiva para los planes establecidos. Sería un motor superligero gracias al sistema de refrigeración de Rolls-Royce. Para ello fue instalada una segunda bomba Eaton en el cárter que admite una capacidad de 5,5 litros, bombeando el aceite hasta la culata con un caudal de hasta 20 litros/minuto.

El aceite recorre la parte superior de las cámaras de combustión, absorbe el calor y regresa al cárter a través de unos conductos exteriores por delante de los cilindros. Para que el aceite del cárter no resultase excesivamente caliente para el resto de la misión lubricante, una segunda bomba lo recicla y enfría a través de un enorme radiador situado frontalmente. Acerca de la efectividad de este sistema los datos facilitados por Suzuki no dejan lugar a duda alguna: mientras en una GSX 750 refrigerada por aire, una prueba a velocidad constante de 200 Km/h. dio como resultado una elevación de la temperatura del aceite a 160 grados, en la nueva GSX 750 R, bajo las mismas condiciones, el aceite no subió de 120 grados. Es, evidentemente, una indudable garantía de una larga vida para el aceite del motor al mismo tiempo que supone una ma-



yor permisividad para mantener elevados regímenes.

Gracias a este logro térmico, el motor pudo ser rebajado de material en muchos de sus puntos para poder ahorrar un peso muy importante sin por ello mermar la resistencia del mismo. Así, por ejemplo, gracias al sistema de lubricación del interior de los pistones por inyección directa de aceite, éstos pueden ser un 11% más ligeros que los de una GSX 750 ES. Siempre comparándolo con el mismo modelo, las bielas, diseñadas según el esquema dado por un ordenador, son un 25% más ligeras, el cigüeñal de cinco apoyos, pesa un 19% menos, y los cilindros, que exteriormente tienen unas diminutas aletas de refrigeración son también ligeros y han podido ser situados más bajos, gracias a haberse acortado la carrera, pasando de 53 mm. a 48,7 mm. en esta versión «R».

Pero lo más importante del nuevo propulsor es quizá el haberse logrado superar la resistencia del anterior modelo. Si en la GSX la fatídica «alarma roja» de los 20 m/s de la velocidad lineal del pistón se alcanzaba a 11.300 r.p.m., el nuevo GSX-R tiene el límite 1.000 r.p.m. más arriba y sin que —según los técnicos japoneses— «explote» acto seguido. Suzuki asegura incluso que al final de la ya concluida etapa de desarrollo, este motor aguantó perfectamente 30 horas sin problemas mecánicos o térmicos girando a 12.300 r.p.m. en el banco de pruebas.

Para Suzuki, este último test fue la confirmación de la efectividad del nuevo concepto, un motor que no se distingue únicamente por el nuevo sistema

de refrigeración. Las válvulas (4 por cilindro) que abren el paso de la mezcla sobre los grandes pistones de 70 mm.) han crecido a 26 mm. y 24 mm. las de admisión y escape respectivamente. Las cámaras de combustión TSCC son más compactas y más planas utilizándose bujías de 10 mm., mientras que el volumen (bajo el depósito) de la cámara de aire fresco para la aspiración de los carburadores (4 Mikuni smoothbore de 29 mm.) aumentó a 8 litros, limitando al máximo el ruido de la admisión.

Otra importante diferencia con respecto a su antecesora: el escape. Realizado en material ligero, el conjunto «cuatro-en-uno» ha conseguido ahorrar un 39% de peso con respecto al «cuatro-en-dos» de la GSX actual. Pero no fueron únicamente los técnicos de la mecánica quienes hicieron todo el trabajo, especialmente el de ahorro sustancioso y «obligado» de peso. El chasis es también una historia que merece un detallado estudio.

Este está compuesto por una sección de tubos de aluminio y otra del mismo material extrusionado. Pero para mantener el mismo aspecto exterior como si se tratase de una sola fabricación en tubo de sección rectangular, las zonas de extrusión han sido diseñadas copiando el aspecto del resto de la parte de tubo. Así, para evitarse problemas y complicaciones de doblado, el conjunto de la pipa de dirección toma también la forma de los tubos que convergen en ella. Sólo una parte del chasis (lo que son tramos rectos) son tubos rectangulares de aluminio, el resto es de material hueco (de aluminio) aunque imi-

tando al aspecto de los tubos (toda la zona que une los tubos superiores con los inferiores y soporta el basculante y la triangulación posterior soporte del asiento y la cola de la moto).

La horquilla delantera ha sido dotada de unas robustas barras de 40 mm. y un sistema automático de antihundimiento que endurece la suspensión a medida que bajan las barras dentro de las botellas. A pesar de que la moto, cuyo peso en seco es de 176 Kg., apenas debía llegar a los 200 Kg. con todos los llenos hechos, se montó un par de grandes discos de 300 mm. delante y dos grandes pinzas con cuatro pistones. El freno posterior lo compone un disco de menores dimensiones (225 mm.) y una pinza flotante de dos pistones enfrentados, con un robusto tirante de reacción.

Tal como mostraron las primeras impresiones por una autopista cercana a Viena, la Suzuki se halla bien equipada en cuestión de frenos. Buena dosificación, potencia impresionante y no desfallece de atrás a pesar de su reducido tamaño.

Acerca de las cualidades de la horquilla telescópica, poco puede decirse por ahora puesto que la moto que nos fue prestada por el importador austriaco sólo la pudimos probar con temperatura ambiental prácticamente de cero grados, lo cual endureció considerablemente la horquilla desfigurando sus auténticas cualidades.

Sin embargo la GSX-R demostró un comportamiento ejemplar en línea recta. Pequeños cambios de trayectoria eran corregidos por la estable horquilla delantera y por la rueda de 18" ya que Suzuki, yendo a contracorriente de los demás fabricantes, montaba dicho diámetro por una cuestión fundamental en las carreras de resistencia, el rápido y fácil cambio de la rueda puesto que los grandes discos y la pequeña llanta apenas dejaban espacio para trabajar.

La dirección resultaba mucho menos nerviosa que con la rueda de 16", aunque la facilidad por entrar en las curvas lentas y las de pequeño radio es menor. Sobre las cualidades de los grandes neumáticos Bridgestone (110 delante, 140 detrás) con perfil en «V», el tiempo helado y la carretera en ciertos puntos en las mismas condiciones, no eran propicios para in-

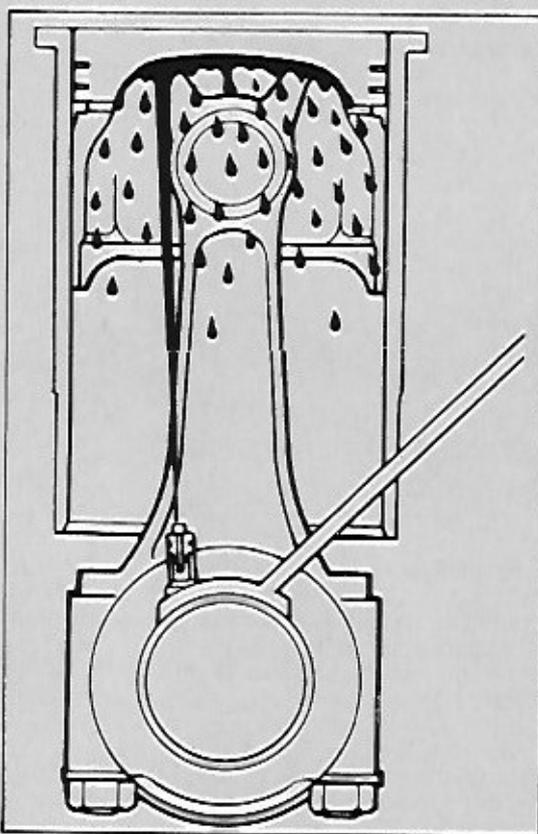
Suzuki GSX 750 R

tentar exprimirlos con seguridad.

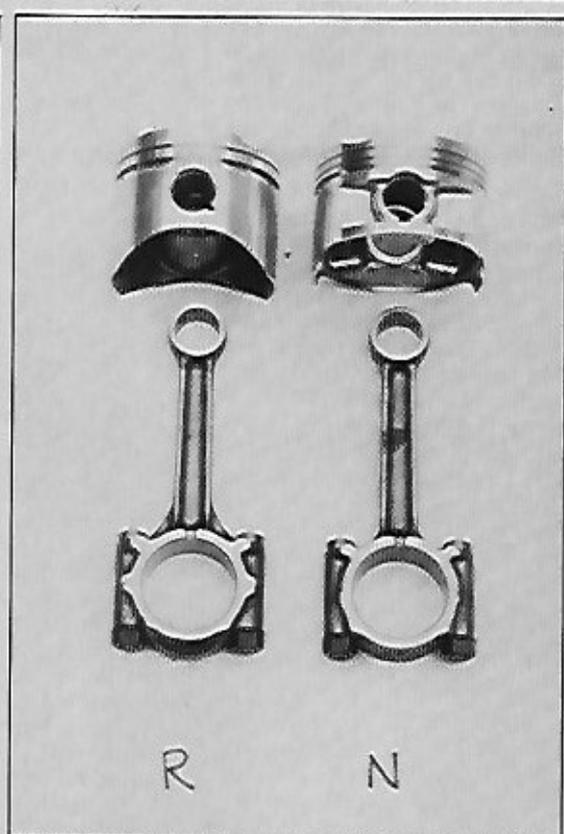
La posición sobre la moto es puramente deportiva, de carreras. El pequeño pero suficientemente mullido asiento resulta realmente bajo (75 mm.), aunque para el pasajero se trata únicamente de un asiento de emergencia. Ambos pies alcanzan sin problemas el suelo, haciendo fácil las maniobras en parado, casi un juego de niños.

En este modelo pre-serie, ambos semimanillares tocaban, en la posición de giro máxima, con el carenado, quedando las manos casi pilladas. Pero la posición, a pesar del alto depósito es cómoda, con el manillar alejado y bajo pero confortable gracias al asiento bajo. Una colocación del piloto típica de una moto de resistencia. Con las piernas bien acopladas a los laterales del depósito, la sensación de seguridad y confort es total.

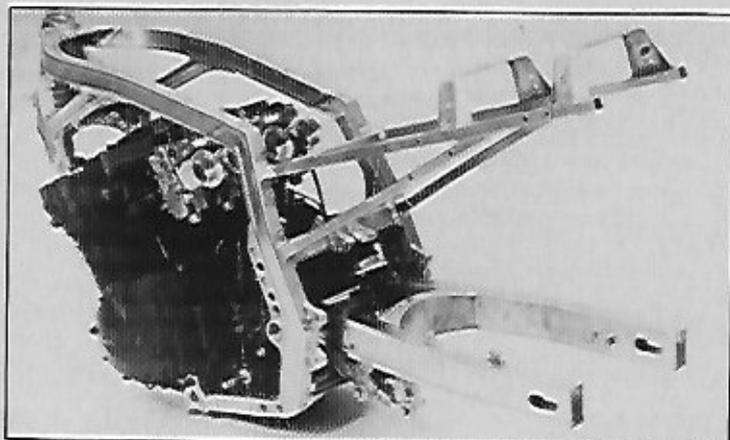
Parece sin embargo que los técnicos de Suzuki no han profundizado excesivamente en el perfeccionamiento total de la aerodinámica. La protección del viento no es la ideal. La cúpula



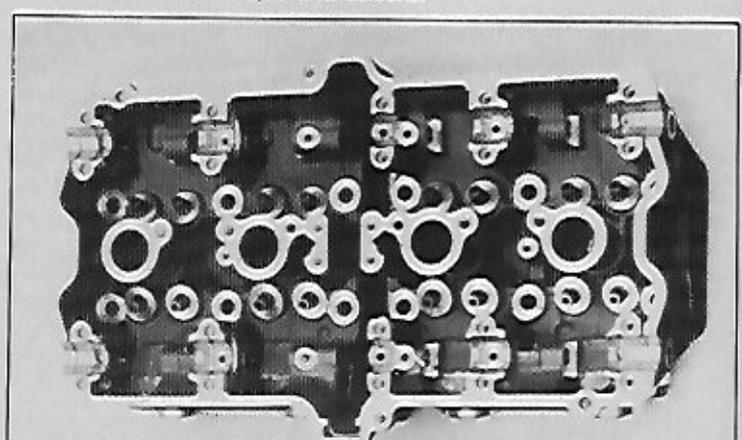
Así funciona el inyectado de aceite al interior del pistón.



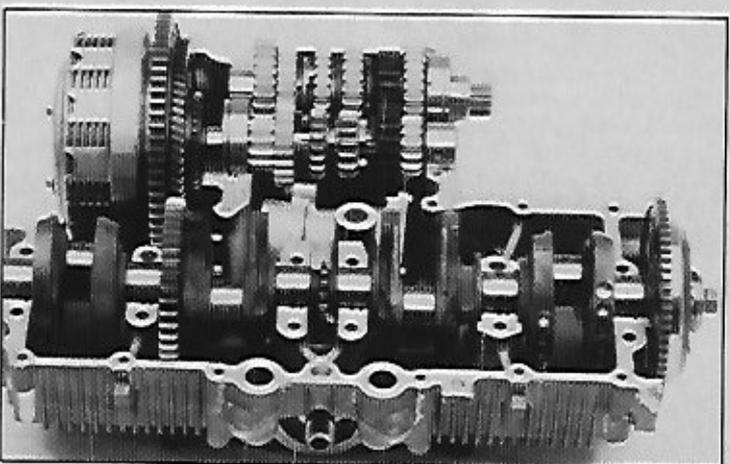
Las bielas y pistones de la versión racing a la izquierda y la de calle a la derecha.



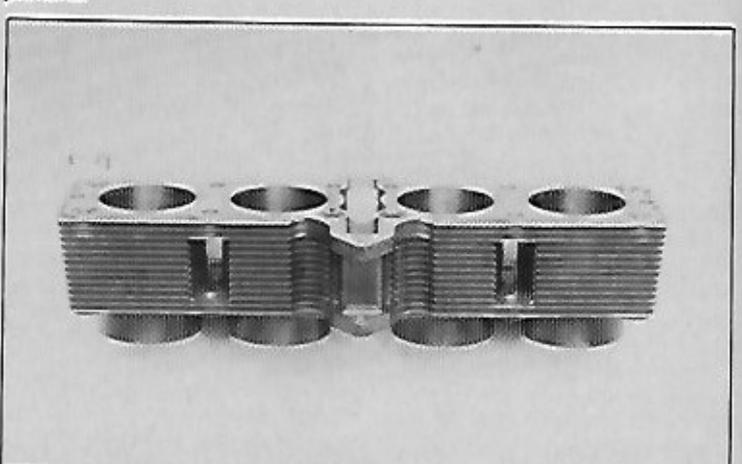
Vista general del chasis completo con el robusto basculante de aluminio.



El motor abierto por la mitad mostrando el cambio, embrague y transmisión primaria.



Interior de la parte superior de culata por donde se hace circular el aceite.



Cilindros, más bajos que los de la GSX y aletas de mínimas dimensiones.

es demasiado baja dejando la parte superior del cuerpo del piloto expuesta al aire. Sólo cuando te aplanas en el depósito y metes el casco dentro de la cúpula, piloto y moto quedan perfectamente acoplados y el aire fluye entonces limpiamente por encima del piloto, con tanta facilidad como los 240 Km/h. que la fábrica asegura se consiguen con la GSX-R.

Hablemos del motor y sus cualidades; como era de esperar de un propulsor de las características apuntadas, este nuevo tetracilíndrico es todo lo opuesto a un tranquilo motor turístico para pilotos perezosos. No sin razón empieza el cuentavueltas a marcar a partir de 3.000 r.p.m., puesto que hasta 5.000 r.p.m. no puede empezarse a pensar en sus altísimas prestaciones.

Pero el motor gira redondo y sin problemas, respondiendo sin protestar gas a fondo desde 3.500 r.p.m., aunque llega hasta 5.000 r.p.m. sin mayores «sorpresas». Sólo entonces el motor GSX-R entra de verdad en acción. Responde con espontaneidad al acelerador y con fuerza y al llegar a 8.000 r.p.m. se produce un nuevo tirón. A pesar de que a este régimen, en recta, significan 175 Km/h., el motor sigue empujando. Y lo que impresiona entonces es la ausencia total de vibraciones (el motor va montado en la parte delantera sobre silent-blocks), sólo al quitar gas se percibe un ligero cosquilleo en los estribos de aluminio.

Pero la GSX-R es en todos sus detalles una moto extremadamente cuidada y también silenciosa. Escapes y admisión se hallan perfectamente «enmudecidos», el «cuatro-en-uno» con salida por la parte derecha de la moto deja un buen, pero jamás molesto, aullido.

Sólo la GSX-R se convierte en un auténtico bramido cuando se le coloca el kit que el siempre imprescindible Pops Yoshimura ha preparado para esta moto. Con este kit, cuyo precio ha sido fijado en Inglaterra en 1.260.000 Ptas. (aproximadamente lo mismo que el kit HRC para la VF 750 F con distribución por cascada de piñones, la «Spencer réplica»), y que vende David Dixon, esta Hyper Sports produce nada menos que 137 CV. Como para quitar el «Hypo...»!

H.F.

Otras impresiones

«**MOTOR CYCLE WEEKLY**» (G.B.).— John Nutting, director del prestigioso periódico semanal británico asistió a la presentación en Japón de la GSX-R en la pista de Ryoyo en la costa del Pacífico. Estas son algunas de sus impresiones acerca de esta nueva «fantasía» como él llama a la Suzuki: «*Suzuki ha construido una 750 deportiva de altas prestaciones no más pesada que una 400 c.c. Parece como si los técnicos de la marca hubiesen cogido una 400 tetracilíndrica, la hubiesen subido a 750 c.c. y luego aplicado un "tratamiento de carreras" completo.*»

«*Si estás buscando lo último en "réplicas" de carreras, la GSX 750 R ofrece lo mejor y más nuevo en esta materia. La moto está virtualmente preparada para correr y todo lo que haría falta para ser más que competitiva sería un par de neumáticos racing y un mejor amortiguador posterior, con mayor volumen de gas o un depósito separado.*»

Ficha técnica

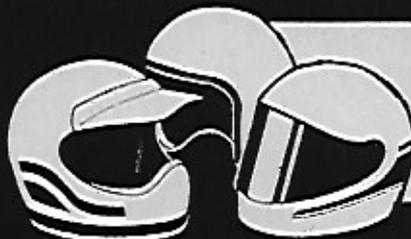
MOTOR: Tetracilíndrico en línea, cuatro tiempos, cuatro válvulas por cilindro, culatas TSCC refrigeradas por aceite. Diámetro por carrera 70 x 48,7 mm.; Compresión 9,8:1; Potencia máxima 100 CV a 11.000 r.p.m.; Par máximo 6,8 mkg. a 10.000 r.p.m.; Cuatro carburadores Mikuni 29 mm. smoothbore. Embrague multidisco en baño de aceite, accionamiento hidráulico. Cambio seis velocidades.

CHASIS: Doble cuna de aluminio, horquilla telescópica con sistema PDF antihundimiento. Diámetro barras 41 mm. Suspensión posterior Full-Floater. Frenos: doble disco delantero 300 mm. O, detrás simple disco 265 mm. O. Neumáticos: delante 110/80 V 18, 140/70 V 18 detrás.

DIMENSIONES: Distancia entre ejes: 1.436 mm. Longitud máxima: 2.130 mm. Anchura: 620 mm. Altura asiento: 754 mm. Peso en vacío: 176 Kg.

BOUTIQUE MOTOR

LA TIENDA ESPECIALIZADA EN EQUIPAMIENTO PARA EL MOTORISTA



CASCOS. Todas las marcas y modelos **INTERFONO Gratis** al comprar un par de cascos

Oferta limitada



MONOS DE CUERO DESDE 29.000



BARBOURS desde 4.990
Gratis un bote de impermeabilizante al comprar tu BARBOUR térmico.
MOTOTECNICA: 9.500
GARIBALDI: 9.800
ENTRE OTROS

CARENADOS TODOS LOS MODELOS DEL MERCADO EN STOCK

CAZADORAS DE CUERO REFORZADAS DESDE 13.650



BATERIAS 12 V. 12 Amp. 20%



OFERTA LIMITADA A LOS PRÓXIMOS 15 DÍAS ¡APRESURATE!

ISAAC PERAL, 8 TEL. 449 51 37 28015 MADRID

ABIERTO SABADOS TARDE

MONCLOA