

Suzuki GSX-R 750

La deportiva que **rompió esquemas**



www.motoclasicas80.com

moto clásicas

Info@motoclasicas80.com



Hay pocas motos que claramente hayan marcado un antes y un después. Si la madre de las deportivas modernas es la Yamaha R1 de 1998 –y antes que ella, la Honda CBR900RR de 1992–, mucho le deben las deportivas actuales a la Suzuki GSX-R de 1985.

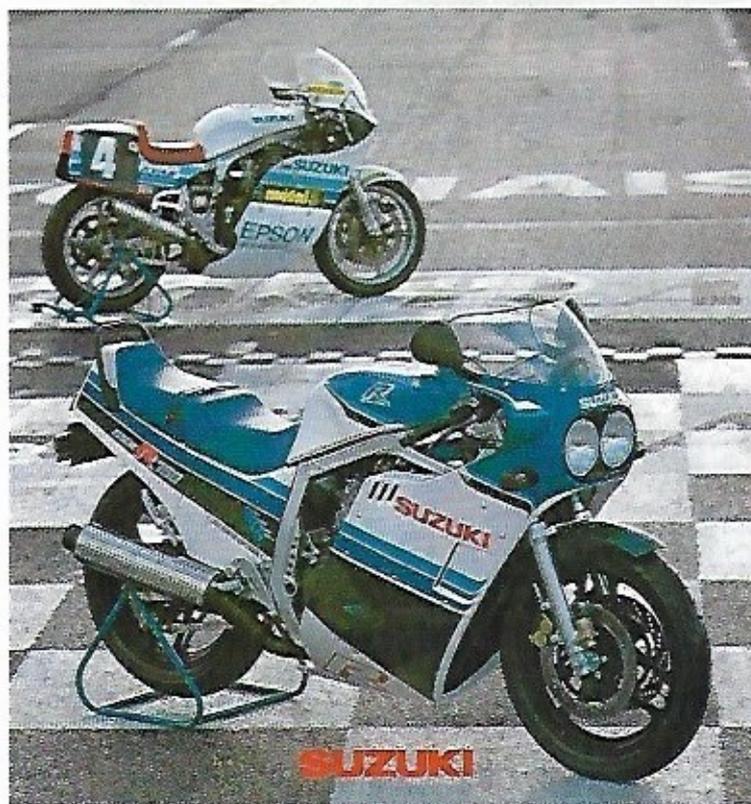
www.motoesclasicas80.com


motos clásicas

info@motoesclasicas80.com



La GSX-R 750 fue una moto rompedora, mucho más radical que cualquier deportiva fabricada hasta la fecha



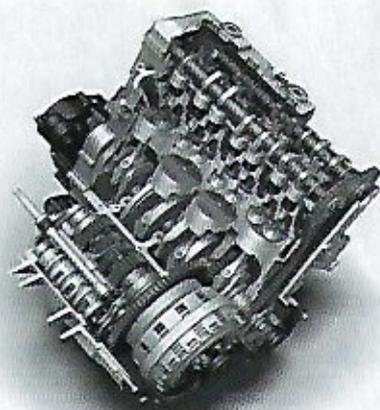
Jordi Aymami

Fotos: **Archivo**

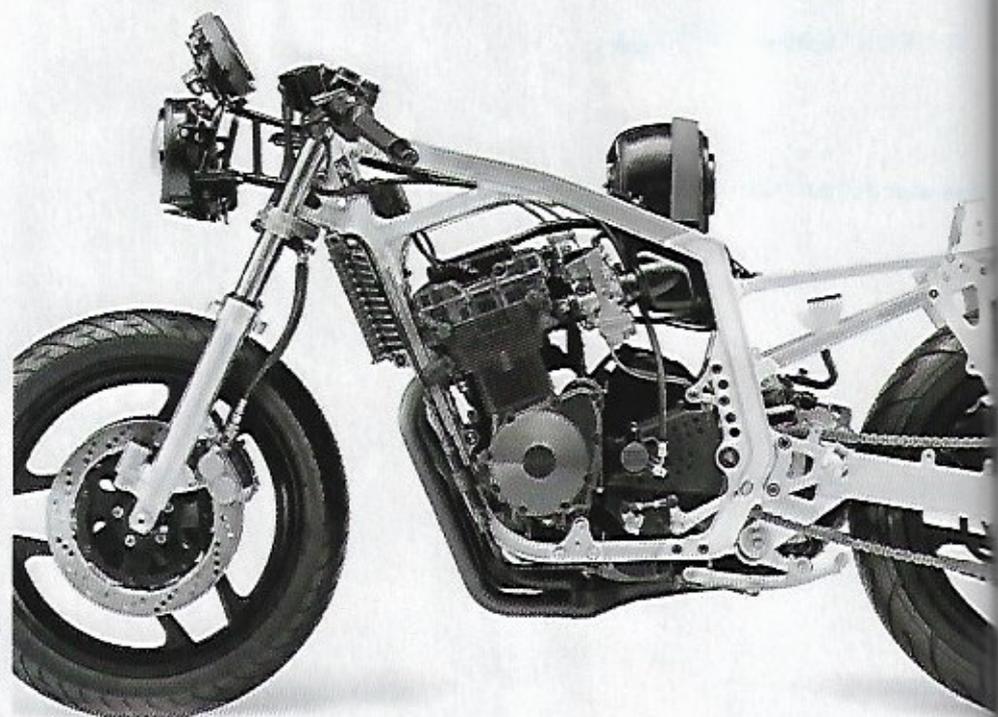
En una época donde las deportivas japonesas eran más bien grandes pesadas, la llegada de la Suzuki GSX-R 750 en el Salón de Colonia de 1984 fue un verdadero impacto, una moto que llegó a los concesionarios en marzo de 1985. Aquello no albergaba dudas: se trataba de una auténtica moto diseñada para competir (y ganar) en diferentes campeonatos, desde la entonces popular resistencia hasta el prestigioso AMA norteamericano.

Además de su impresionante estética, basada en la GS 1000 R del Mundial de Resistencia, con un envolvente carenado integral y el doble faro delantero muy Endurance, la Gixxer mostraba un vistoso y ligero chasis perimetral en tubo rectangular de aluminio, como el basculante, que usaba un monoamortiguador con sistema progresivo Full Floater, algo novedoso en deportivas de serie, mientras que delante empleaba una horquilla de 39 mm con un sistema antihundimiento mecánico, una tecnología que entonces utilizaban las 500 de GP.

El motor utilizado era un tetracilíndrico en línea de refrigeración aire-aceite, un sistema que Suzuki llamó SACS (Suzuki Advanced Cooling System) y fue obra del ingeniero Estuo Yokouchi, que se inspiró en motores de aviación. Este motor de 16V se alimentaba por cuatro carburadores Mikuni VM-29-SS de compuerta plana para proporcionar 105 CV, una potencia muy elevada hace 35 años. Otro dato que destacaba era el peso: se declaraban solamente 179 kg en vacío, cuando las deportivas de entonces solían pasar holgadamente de 200 kg. Hay que te-



El motor con refrigeración mixta aire-aceite (SACS) empleaba una tecnología de motores de aviación y entregaba 105 CV



ner en cuenta que la GSX 750 existente hasta la fecha pesaba casi 35 kg más que la GSX-R 750. Aunque el asiento tenía dos mullidas plazas (no había moto que no las tuviera), los cerrados semimanillares no daban margen al error: aquello era una deportiva de verdad.

ÉXITO Y EVOLUCIÓN

No hemos comentado que la Suzie montaba ruedas de 18" tanto delante como detrás, cuando algunas deportivas de la competencia, como la Yamaha FZ 750 y la Honda VFR 750, usaban llanta delantera de 16". En 1986, la GSX-R recibió un basculante 5 mm más largo, para intentar aplacar su nerviosismo. Ese mismo año apareció, exclusivamente para EE.UU., una edición limitada, ideada para ganar en el campeonato AMA. Montaba embrague en seco, suspensiones de mayor calidad, frenos delanteros con pinzas de cuatro pistones, antilive electrónico, amortiguador de dirección, distintos semimanillares y asiento monoplaça. Solo se fabricaron 199 unidades. Con esta moto, el equipo Suzuki Yoshimura logró grandes

éxitos en Estados Unidos, especialmente a manos de Kevin Schwantz.

La versión de 1987 trajo una horquilla de mayor diámetro (41 frente a 39 mm) y un nuevo amortiguador trasero, que tenía tendencia a calentarse. Pero al año siguiente una nueva versión (¡una cada año!) llegó con un nuevo chasis más rígido, nuevas geometrías y, por fin, llantas de 17" y neumáticos radiales. También llegó un motor de carrera corta y 112 CV, con carburadores de guillotina (Slingshot).

1990 vio la que se considera mejor versión de la Gixxer: se volvió al motor de carrera larga, con nuevos carburadores y 115 CV. Nuevas geometrías y distancia entre ejes, nuevo amortiguador de dirección, horquilla invertida, llanta trasera de 5,5" (ideal para un neumático de 180, pero no cabía en el basculante: montaba un 160). Una versión muy equilibrada, tanto de motor como de parte ciclo.

La última SACS llegó en 1991 sin pena ni gloria. La distancia entre ejes creció algo más, así como el peso, que llegó a los 206 kg, y se ganó en estabilidad, pero se perdió en agilidad, uno de los puntos fuertes de la GSX-R.

Motor: Tetracilíndrico en línea, refrigeración aire-aceite SACS, DOHC 16V
Cilindrada: 749,6 c.c.
Medidas: 70,0 x 48,7 mm (x4)
Potencia: 105 CV a 10.500 rpm
Compresión: 9,8:1
Par: 7,3 kgm a 8.750 rpm
Alimentación: Cuatro carburadores Mikuni VM-29-55
Cambio: 6 velocidades
Embrague: Multidisco en baño de aceite
Chasis: Doble cuna en aluminio tubular de sección rectangular
Basculante: En aluminio de sección rectangular
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica de 39 mm con sistema antidive
Suspensión trasera: Sistema progresivo New Full Floater, con monoamortiguador regulable
Ruedas: 110/80x18 y 140/70x18
Depósito: 19 l
Peso: 179 kg en seco

La última samurái

Las 750 tuvieron especial relevancia a partir de 1988, cuando se inició el Campeonato Mundial de Superbike (que limitaba las tetracilíndricas a 750 c.c.) y mantuvo esta limitación hasta 2003. En este amplio período de tiempo, todas las marcas japonesas disponían de sendas 750 de producción, tanto en series limitadas como base para homologar las motos de competición como de largas producciones, para aprovechar el tirón de las carreras para vender más motos: aquello de gana el domingo, vende el lunes. Sin embargo, y a partir de 2003 –con el cambio de reglamentación en SBK–, la mayoría de fábricas apostaron por las 1000 (y de hecho y en cuanto a deportivas de serie, Honda ya lo había hecho desde 1992 con su CBR900RR y Yamaha con la R1 en 1998), dejando de producir sus 750 tetracilíndricas. Tan solo Suzuki siguió desarrollando su GSX-R 750 conjuntamente con la 600 y la 1000. Suzuki evolucionó su 750 hasta 2011 y, a partir de entonces, tan solo recibieron pequeñas actualizaciones. La caída de ventas de las hiperdeportivas, especialmente tras la crisis económica iniciada en 2008, y el hecho de ser una cilindrada descolgada de las competiciones deportivas, hizo que dejase de importarse a Europa en 2017, aunque en EE.UU. se ha seguido vendiendo hasta este mismo 2019.

