



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

## Suzuki GSX 750 R

Prueba a fondo

# ¡Esto es increíble!

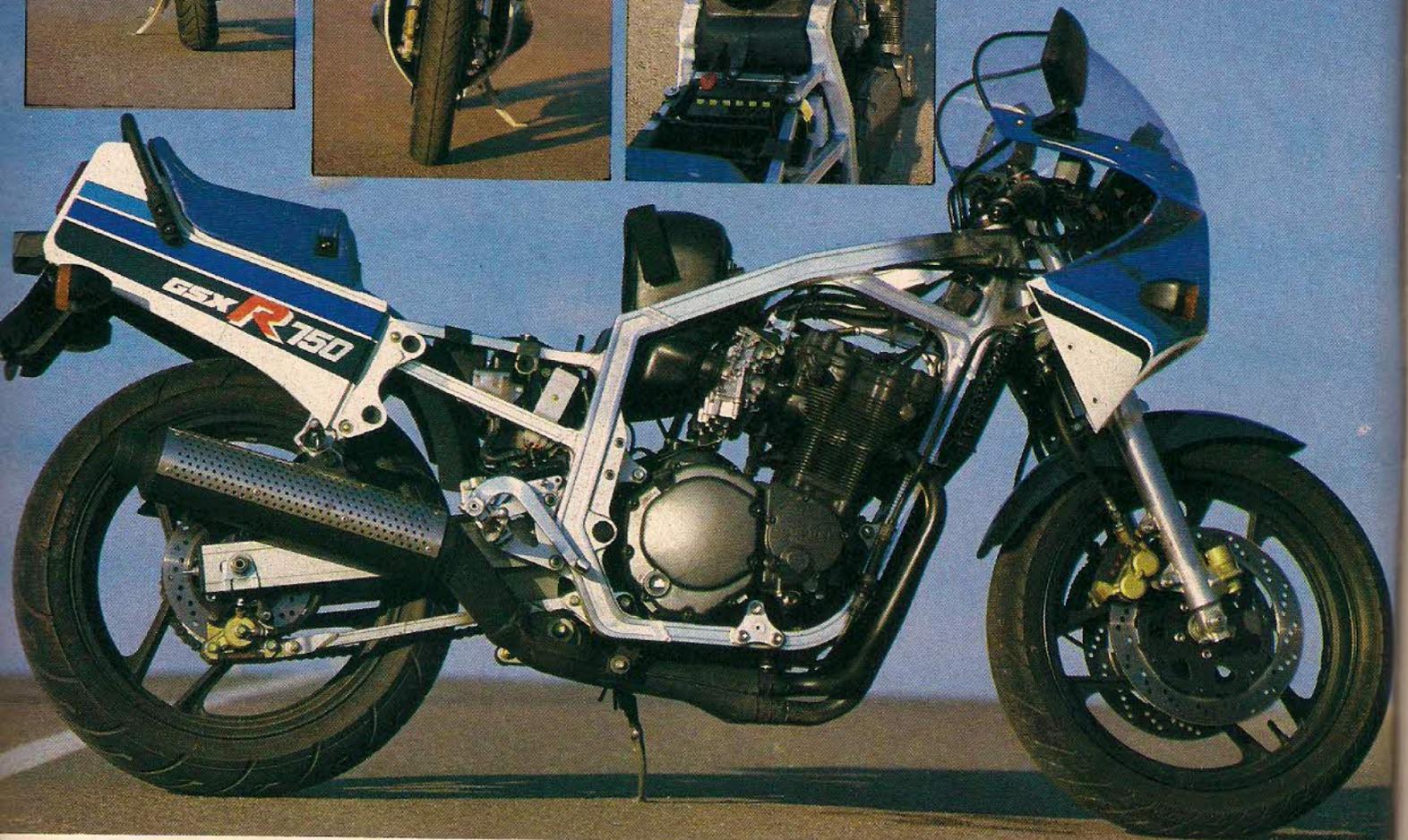
Cada vez con más frecuencia los japoneses hacen motos de calle que sirven para hacer carreras, no es una sorpresa. Sin embargo, algunas veces los ingenieros «se calientan» un poco más, van todavía más lejos y acaban haciendo auténticas motos de carreras, que además sirven para la carretera. Este es el caso de la nueva generación «Hyper Sports» lanzada por Suzuki y en la que se incluye como modelo estrella la GSX R 750 de nuestra prueba. Una furiosa deportiva de 86,2 CV. a la rueda, tan sólo 176 Kg. de peso y que se distingue de cualquiera de sus rivales por su exclusivo chasis de aluminio y por su fantástico conjunto de frenos. Si la pruebas a fondo, o simplemente si tienes la oportunidad de verla y estudiarla un poco en parado, estamos seguros que acabarás tan entusiasmado como nosotros. Realmente... ¡Esto es increíble!



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clásicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



**H**ACE sólo un mes nuestra «prueba a fondo» de la Yamaha FZ 750 empezaba con dos líneas claras y contundentes: «La FZ 750 es con mucho la más rápida, potente, enérgica y deportiva 750 que nunca hemos probado»... Era verdad, ¡hasta este momento!

La llegada de las Suzuki GSX R 750 obliga de entrada a matizar aquella afirmación. La GSX R 750 no sólo ha conseguido con su carenado integral deslizarse a través del viento hasta alcanzar los 233 km/h., batiendo por 2 km/h. a la Yamaha, sino que también ha sido capaz de empujar con más fuerza en el «banco de rodillos» para enseñarnos su potencia máxima a la rueda de 86,2 CV., frente a los 84,5 de la FZ.

Estas son diferencias «sutiles» que obligan a matizar nuestra afirmación sobre la FZ, pero las hay más radicales. La Suzuki es una moto con más raza deportiva, más puramente de competición, y más rabiosa y enérgica en sus respuestas, aunque esto la lleva a ser también más comprometida.

¿FZ o GSX R? Esta es la cuestión, y esta es la pregunta que ha sonado insistentemente en mis oídos los días que me duró la prueba. Las dos se presentan con fuerte personalidad deportiva, las dos ya han tenido tiempo de demostrarlo en carreras. La FZ en las 24 Horas de Montjuïc, 2.ª clasificada, la GSX R en las Series que domina a placer con Juan Garriga. El precio es prácticamente idéntico, las prestaciones puras también...

La respuesta parece muy difícil y comprometida, pero si ya dispones de 1.400.000 pesetas que puede ser lo verdaderamente difícil, no creo que a pesar de todo encuentres muchos problemas en poder decidir cuál es la 750 deportiva que te conviene.

La FZ dio buenas y claras respuestas a nuestras exigencias, la GSX R «Hyper Sports», todavía más libre de compromisos que la Yamaha, te va a hablar más claramente de carreras.

Sus concesiones a los que buscan una moto de tacto deportivo, pero «dentro de un orden», son mínimas, prácticamente se limitan al asiento dos plazas y a los reposapiés traseros. Con un solo golpe de vista queda claro que la GSX R no trata de engañar a nadie: es una directa «réplica» de las motos oficiales de resistencia, capaz de enloquecer a algunos por su chasis de aluminio, carenado integral, frenos

y explosivo motor, pero también de eliminar rápidamente a otros pretendientes por su postura de conducción, dudoso confort e incluso por su línea tan poco «civilizada».

Si alguna vez se te ha pasado por la cabeza la idea de que para poder andar rápido por carretera con motos «gordas» hay que dejarse de historias de motos de mucho más de 200 kilos y has pensado en lo que podría ocurrir con una moto verdaderamente ligera, de pura competición, con 100 CV. y equipada con faro y piloto sólo «para cumplir» y pasar desapercibido, sigue adelante con esta prueba, porque es la de tu moto.

Puede ser una locura y puede que «aparatos» como éste se vean más lógicos con un número puesto que con una matrícula o subidos en un remolque viajando de circuito en circuito que rodando por carreteras abiertas, pero aunque se puedan plantear algunos problemas de conciencia y aunque todo su potencial de conducción pueda ser exprimido sólo en pequeñas dosis en vías públicas, difícilmente podrás encontrar un placer similar en el uso deportivo de una moto de calle, si aceptamos que la GSX R 750 realmente lo es.

Para que te hagas una idea y siempre contando con un equipamiento de serie, hasta las más deportivas motos de «cuatro tiempos» probadas hasta la fecha: Kawasaki GPZ 600 R y Yamaha FZ 750 parece, si te subes en ellas después de rodar unas horas con esta Suzuki, cómodas y confortables turismos, por su tacto de suspensiones, por su peso, y por su postura, a pesar de contar también con motores de brillante rendimiento y buenos chasis.

El mejor punto de partida para empezar a comprender lo que es la GSX R se encuentra en su peso; sus 176 kg. en vacío, que se convierten en 201 kg. con su depósito de 19 litros lleno, con los 5 litros de aceite en el cárter y otros líquidos, suponen 16 kilos menos que la pequeña GPZ 600 R de Kawasaki, 29 kg. menos que la Yamaha FZ 750 y 36 kg. menos que la anterior Suzuki GSX 750 ES. Si llevamos la comparación a cilindradas todavía menores aún es más espectacular y nos encontramos con que la GSX R pesa un kilo menos en vacío que la Yamaha RD 500 LC, la dos tiempos, «Lawson o Roberts Réplica»; y que con todos los llenos hechos, aventaja en 5 kg. a la pequeña Honda VF 500 FII. en 10 kg. a la Yamaha XJ y

en 14 a la supermanejable Suzuki GSX 550 ES.

## Dieta de aluminio

El único alimento que reciben los robots de soldadura de la fábrica Suzuki de Hamamatsu para la elaboración del chasis de la GSX R 750 se compone de una rigurosa dieta de perfiles de aluminio extrusionados y piezas fundidas en aluminio. El acero tratado, aunque puede llegar a ser igual de rígido, «engorda» y su consumo sólo sigue siendo «autorizado» en los departamentos de motores y «tornillería», en espera este último de recibir más presupuesto para degustar el más fino titanio. A la hora de hacer una moto directamente derivada de sus prototipos de resistencia, Suzuki podía haber elegido el camino más fácil y barato que implicaba eludir sobre todo, y como siempre, el problema del peso, pero teniendo en cuenta, ante la cerrada competencia de los otros tres grandes, que no bastaba ofrecer un buen motor, un buen chasis, ni siquiera unos óptimos frenos para distinguirse notablemente de los demás, se hacía necesario dar el gran paso y entrar de lleno en la delicada carrera de materiales livianos y costosos que hasta la fecha por unos y otros se habían venido eludiendo y reservando exclusivamente para las motos de competición.

El responsable del desarrollo de los nuevos modelos de la saga «Hyper Sports» de Suzuki, que incluye básicamente la GSX 750 R y la RG 500 de motor dos tiempos, ha sido Etsuo Yokouchi, un nombre para recordar por motoristas de todo el mundo que siempre han luchado por conseguir un menor peso para sus supermotos de calle. De todas formas, el tiempo dirá si en Suzuki también se le considera como un héroe por su valiente decisión de luchar contra el peso manteniendo además un precio competitivo frente a sus rivales a pesar de haberse alterado los costes.

El chasis de la GSX 750 R es, junto con el motor, una obra maestra. Su estructura se compone de 26 piezas de sección rectangular en aluminio, pero no todo es simple tubo cuadrado. La pipa de dirección, íntegramente, y las dos partes traseras donde se une al basculante, han sido elaboradas por fundición (en aleación ligera de aluminio). De esta forma, estando fundidos con el tubo de dirección todos los perfiles que salen de la pipa, se han simplificado enormemente la soldadura en el sitio más complejo y se ha dotado al bastidor de una rigidez máxima en los puntos clave.

El nuevo chasis, un doble cuna continuo, de soldaduras exquisitas en las uniones de las piezas de fundición con los perfiles de aluminio, pesa la mitad que el anterior de la

GSX ES, 8,1 kg. contra 16. El coste de fabricación lógicamente se ha elevado a pesar de la simplificación que supone la utilización de piezas de fundición, y según Suzuki resulta dos veces y media más caro que el de acero de la GSX 750 ES. El basculante, de enorme sección rectangular, por supuesto en aluminio, es 600 gr. más ligero que el de la GSX, de menor sección, y se ha conseguido también un importante ahorro de peso simplificando el sistema de amortiguación trasera. Se le sigue denominando Full Floater, pero la verdad es que con el amortiguador anclado rigidamente al chasis en su parte superior y con una sola bieleta inferior, hay pocos puntos en común con el anterior sistema de largos brazos de palanca superiores. De esta forma se ha conseguido eliminar unos buenos 4 kg. más.

El conjunto chasis, basculante y amortiguación trasera ha sido por lo tanto resuelto aplicando las más avanzadas técnicas con caros materiales y costosos procedimientos de fabricación. Sólo pensando en una posible caída con esta moto que afecte al chasis se puede «sacar punta» de este asunto y encontrar «peros» entre tanta virtud. La verdad es que viendo el chasis de cerca y comprobando que las partes de fundición en la pipa de dirección y en los anclajes del basculante son huecas, con sólo tres caras, uno se queda totalmente impresionado y no hace falta una báscula para certificar las cifras que da Suzuki.

Es evidente que después de luchar contra el peso de esta manera no se podía recargar innecesariamente la moto descuidando la fabricación de otros elementos. De esta manera toda la carrocería, con excepción del depósito de aluminio, es de fino plástico inyectado, y cualquier otra pieza parece que haya sido montada sólo después de pasar el severo control de una báscula. De esta manera encontramos un sorprendente y esquemático cuadro de relojes de esferas blancas y aspecto ciento por ciento de carreras montado sobre algo todavía más ligero que el aluminio, pura goma espuma prensada. Debajo de la cúpula del carenado los cables de la instalación eléctrica quedan muy a la vista, pero no se ha querido montar ninguna carcasa para ocultarlos para ahorrar sin duda algunos gramos.

Únicamente 6 compactos chivatos incluidos en el «tablero» de goma espuma suponen una gran concesión al uso civilizado, porque con excepción del testigo de presión de aceite, «sobran» todos los demás para carreras, es decir, intermitentes, luz larga, punto muerto y cabelle lateral entendido. Los reposapiés de piloto y pasajero son de aluminio y hasta la «pata de cabra» está fundida en aleación ligera. El cabelle central por supuesto ha desaparecido.

◀ **La GSX 750 R representa en todos los sentidos un atrevido paso adelante en motos deportivas. Es pura competición llevada a la carretera. Comportamiento racing, postura de carreras y cuatro armas fundamentales: Motor compacto, potente, sencillo y de respuesta muy enérgica, refrigerado por aire-aceite. Chasis íntegramente elaborado en aluminio, estable y rígido. Frenos, el mejor conjunto que se encuentra hoy en una moto «de calle», y finalmente, su gran ventaja, resumen del trabajo efectuado en chasis y motor, sólo 176 kg. en vacío. En este sentido la GSX es totalmente insuperable incluso para motos de menor cilindrada denominadas «pesos medios».**

Antes de pasar al motor y escape, que también han soportado una rigurosa dieta para conseguir muchos caballos con pocos kilos, un último detalle: el bloqueo de dirección central en la llave de contacto habitual de todas las motos japonesas, por razones de peso, ha desaparecido; en su lugar, un minúsculo y simple pestillo ha sido colocado en la tija inferior de la dirección para cumplir esta función.

## Refrigerado por aire y aceite

Aunque hoy son ellos los «copiados», por lo menos en motocicletas, relojes y electrónica, es difícil que nos quitemos de la cabeza el tópico de que los japoneses lo copian todo, lo fotografían todo y aprovechan cualquier buena idea de los demás para sus propósitos. De todas formas y a pesar de que en su evolución tecnológica propia no paran de darnos sorpresas, algunas veces se dejan llevar por la vieja tentación de estudiar y copiar lo que hicieron antes los demás.

Este es el caso, confesado sin ningún tipo de rubor, por Yasuhobu Fujii, el responsable del departamento de motores de Suzuki, que tuvo el acierto de recordar que el avión de caza más rápido de hélice de la Segunda Guerra Mundial, el Mustang americano, utilizaba un motor refrigerado por aceite. Esto le iba a dar pie para crear el sistema SACS (Suzuki Advanced Cooling System) que iba a ser utilizado en la 750 más rápida de serie que nunca antes se haya fabricado. El sistema consiste básicamente en dotar al aceite del motor de una doble función, la de lubricar normalmente y la de mantener y reducir lo máximo posible la temperatura de funcionamiento.

No se trata de un sistema de refrigeración «exterior» que haga fluir el aceite por conductos o cámaras que rodeen cilindros y culata, al estilo de un circuito de refrigeración líquida convencional. Se trata de un sistema de refrigeración «interior» que se tiene que ver complementado en cierta medida por una refrigeración clásica por aire. Es más exacto decir que el motor Suzuki GSX R tiene refrigeración mixta aire-aceite, aunque un simple vistazo a las minúsculas dimensiones de las aletas de refrigeración del bloque de cilindros, cárter o culata, nos indica que el aire juega aquí un papel mucho menor. El enorme radiador de aceite formado por once elementos, en lugar de los 4 ó 5 habituales, revela el fundamental papel que va a desempeñar.

El sistema SACS funciona mediante dos bombas de aceite situadas en el cárter; una se ocupa de la lubricación el motor propiamente dicha, pero distinguiéndose además por ser responsable del lanza-

miento de «sprays» de aceite pulverizado bajo la cúpula de los pistones; la segunda bomba fuerza la circulación del aceite a través de dos grandes conductos situados detrás del bloque de cilindros que se insertan en la tapa de balancines (fabricada en magnesio), donde el aceite es vaporizado a través de ocho conductos sobre el lado externo de las cámaras de combustión para absorber el calor desprendido en las mismas.

El sistema de «sprays» de enfriamiento dirigidos bajo los pistones ya era utilizado en la GSX 750 ES, y cuenta con una regulación automática que corta el paso de aceite por los surtidores encargados de lanzarlos cuando la presión es de 2 kg./cm.<sup>2</sup> o menos para evitar un excesivo enfriamiento y consecuentemente una incompleta combustión. El aceite de lubricación forzado por la primera bomba se dirige, después de hacer su recorrido, al radiador, construido en aluminio y capaz de disipar 8.000 calorías/hora, contra las 2.000 de un radiador de tamaño convencional. Después de ser enfriado es recogido por la segunda bomba que empieza el ciclo de refrigeración interior propiamente dicho.

El sistema SACS permite, según Suzuki, mantener la temperatura del aceite muchos grados por debajo de los valores habituales en motores dotados con refrigeración por aire. En condiciones normales el aceite se mantiene en 100°, en lugar de 120°, y en condiciones extremas su temperatura llega a ser de sólo 120° en lugar de los 165° de un motor de aire. En la GSX esto, de todas formas, no se puede comprobar porque el termómetro de aceite, que monta de serie la ES, ha desaparecido, quizás por la gran confianza de Suzuki en su nuevo sistema.

Una menor temperatura del aceite y una viscosidad constante representan una gran ventaja, en longevidad del motor y en posibilidades de rendimiento. Numerosas piezas pueden ser aligeradas para conseguir un régimen de giro más elevado sin riesgo de roturas. Con el SACS se ha conseguido además poder renunciar a la doble pared en cilindros y culata, al circuito de agua, manguitos, termostato, bomba, etc., lo que representa, además de un menor peso, una mayor simplicidad mecánica.

El motor GSX 750 R tiene poco en común con el GSX ES que ya conocemos. Las cotas de sus cilindros han pasado de 67 x 53 mm. a 70 x 48,7. Con más diámetro y menos carrera, se han conseguido dos importantes ventajas: más amplias dimensiones de las válvulas (que se traduce en mejor respiración del motor) y menor velocidad lineal del pistón, con una mayor facilidad para girar alto de vueltas. La culata, como indica la «X» de GSX es de cuatro válvulas por cilindro, con do-

ble árbol de levas y cadena de distribución central.

Sigue fiel en sus cámaras de combustión al sistema TSCC (Twin Swirl Combustion Chamber), es decir, Cámara de Combustión de Doble Turbulencia. Las válvulas, tanto de admisión como de escape, son mayores que en la GSX ES, 26 mm. en admisión contra 25 mm. y 24 mm. en escape, contra los 21 mm. anteriores.

La búsqueda de potencia ha sido importante, consiguiendo Suzuki 100 CV. a la salida del cigüeñal, pero el reducir dimensiones y peso ha sido igualmente trascendental. Contando con la ventaja de la menor temperatura de funcionamiento se han aligerado pistones, bielas, cigüeñal, se han reducido dimensiones de cojinetes de cigüeñal y sobre todo el bloque de cilindros, que es notablemente más compacto y un kilogramo más ligero. El alternador se ha situado tras los cilindros. La caja de filtro, al estilo de la Yamaha FZ, se ha dimensionado exageradamente (8 litros de capacidad) y se ha situado anclado bajo el depósito de gasolina. Los conductos de admisión rectilíneos han sido igualmente rediseñados y se incorporan una batería de cuatro carburadores Mikuni de «guillotina» con bomba de aceleración, consiguiéndose una inmediata y sensible respuesta al acelerador. El ingeniero Fujii se fijó en el sistema de refrigeración de un avión de caza muy rápido y desde luego con el resultado conseguido con este motor, compacto, ligero y potente y encajado en un chasis de sólo 8 kilos, si en lugar de haberle puesto 2 ruedas le hubiese puesto alas, estaríamos ante todo un nuevo avión de combate. En cierta medida lo es por su posibilidad de vuelos rasos en carretera a más de 230 km/h.

## Hyper Sports

La palabra «hyper», que viene del griego, «exceso o superioridad», puede ser aplicada perfectamente, con toda propiedad, a la GSX R 750 de Suzuki, que va más allá de lo que hasta ahora entendíamos por motos deportivas. Su silueta es inconfundible, siguiendo fielmente la línea de las motos oficiales de resistencia y su postura también.

Al levantarla de la pata de cabra por primera vez, te quedas absolutamente maravillado, sobre todo si el depósito de 19 litros, que se encuentra situado un poco alto, no está lleno. Todas las «historias» que se pueden contar sobre ahorro de peso, en la GSX R en motor y chasis son evidentemente verdad.

Esta GSX, en parado y a pesar de su bajo manillar, se maneja en el garaje como una ligera «trail». La puedes inclinar hasta el suelo y levantarla con facilidad. Una gimnasia que difícilmente se puede hacer

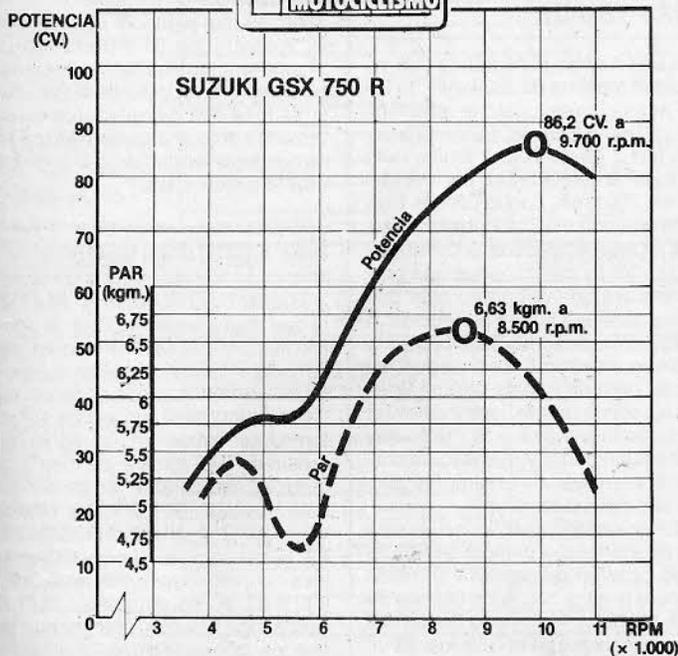
con cualquier otra 750 que pase de 200 kilos.

La posición es rigurosamente de carreras y exige un cierto tiempo de adaptación si no sueles moverte por circuitos y vienes de motos normales de carretera. De todas formas, las posición del manillar, el bajísimo asiento bien mullido, los reposapiés altos y bastante retrasados y la forma del depósito que queda firmemente encajado en tu estómago, te hacen ver claramente que estás situado en la mejor posición posible para dedicarte a dar gas sin contemplaciones.

Lo más destacado de la postura de la GSX es que te encuentras totalmente integrado en la moto, algo que no ocurre nunca en otras deportivas con la única excepción de la Kawa GPZ 600 R o las Bimota. Para algunos, esta posición de conducción será un handicap, pero lo mismo que para golpear una bola de golf con un buen «swing» hace falta una correcta postura de pies, manos y cuerpo, para andar rápido en moto en circuito también. Si tenemos en cuenta además que se trata de una moto de «resistencia», comprenderemos mejor que la exigente posición de conducción de la GSX no lo es tanto, sólo requiere adaptación. Después, todo empieza a ir de maravilla rodando en carretera.

Sólo hay un inconveniente, y es el tacto muy duro del puño del gas, similar al de una Le Mans. Según me dijeron en Suzuki, esto es así por los carburadores de guillotina utilizados y hasta en las motos de carreras ocurre lo mismo. Me cuesta mucho creerlo y tendría que ver la mano derecha de Moineau como una maza para poder entenderlo de alguna manera. En Misano, hace un mes, pude probar dos Suzuki GSX R, y tenían el puño del gas todavía más duro que el de la moto de pruebas. Este es un punto que se debería corregir porque fatiga claramente cuando se llevan sólo unos cuantos kilómetros.

La puesta en marcha en frío exige, incluso en el mes de agosto, el uso del mando del starter durante unos buenos 15 ó 20 segundos. Al ralenti la aguja del cuentavueltas, que como en los de carreras empieza a partir de 3.000 r.p.m., no se mueve. El ruido que llega a través del escape es muy moderado al principio, los ruidos mecánicos que resuenan dentro del carenado se perciben más claramente. El depósito tiembla ligeramente y hay algunas vibraciones. Cuando quitas el starter y das unos acelerones y por fin despega la aguja del cuentavueltas de las 3.000 r.p.m., el cuatro en uno deja escapar un zumbido impresionante. Este escape, que no ha sido construido con «cualquier» chapa ni con aluminio, sino con un material especial y muy ligero denominado Thermete, es una ventaja para conseguir buenas prestacio-



La Suzuki GSX 750 R registraba en nuestro banco el valor máximo de potencia entre todas las tres «cuartos de litro» de nuestro mercado, a tan sólo 1,7 CV. de la Yamaha FZ 750. La nota más destacable de este motor es un desagradable vacío en medios en torno a las 6.000 r.p.m. A dicho régimen se limitan dos zonas de utilización claramente diferenciadas: por debajo de las 6.000 vueltas es un motor muy tranquilo con buena potencia en bajos; superando ese régimen la GSX R se enfurece mostrándonos sus 86,2 CV. a las 9.700 r.p.m.

nes sin ruido excesivo, sólo el justo para producirte un especial placer en aceleración en marchas cortas.

Durante la prueba en el «banco de rodillos» el 4 en 1 de la GSX 750 R ha sido además, de momento, el único escape probado hasta la fecha que en retención después de haber subido el motor a tope de vueltas no ha producido explosiones en su interior de ningún tipo, y eso que la carburación de esta moto de pruebas podía no ser perfecta para la altura de Madrid.

El motor de esta Suzuki, contra lo que se podía esperar de una moto tan deportiva, tiene buen tacto abajo y es elástico. Los primeros pasos con la R son fáciles, el embrague es hidráulico y muy suave, el cambio tiene una gran precisión y un recorrido de palanca muy corto. Las seis marchas pueden ir entrando respondiendo siempre muy bien el motor en aceleraciones suaves entre 4.000 y 6.000 r.p.m., pero esta Suzuki no está hecha para ir despacio. Al girar más el acelerador empiezas a sentirte prácticamente como sobre una 1.100, teniendo que padecer únicamente un claro bache de potencia entre 5.000 y 6.000 r.p.m. El nuevo motor GSX empuja arriba

con una rabia y una energía que no había sentido antes, ni siquiera en la FZ. Aunque la potencia es muy similar, el tacto de este motor, aun con su modesto bache abajo, resulta siempre una fiera, algo más brusco pero todavía más excitante si cabe en drásticas aceleraciones.

Nuestra GSX, impecable y totalmente nueva, nos era entregada en Barcelona por Enrique Nadal con neumáticos en perfectas condiciones y con un breve rodaje de 600 kilómetros. Después de pasar la primera revisión a los 1.000 km., con cambio de aceite en el taller Suzuki de Madrid, SS, y con 1.200 km. en el marcador, la llevábamos al banco. Las condiciones eran pues por kilometraje, las mismas de la Yamaha FZ. La GSX en 4.ª velocidad movía los rodillos del banco de una forma escalofriante hasta llegar a 194 km/h., produciéndose el corte de encendido al llegar la aguja del cuentavueltas a 11.500 r.p.m. Sin embargo, la potencia máxima de 86,2 CV. se obtenía a 9.700 r.p.m. En pruebas realizadas en Alemania por Motorrad y midiendo la potencia en el cigüeñal, la Yamaha FZ 750 y la Suzuki GSX 750 R ofrecieron exactamente la misma potencia, 101 CV. a 11.000 r.p.m. En otra prueba con

motos distintas, sin embargo, la Yamaha FZ rindió 102 CV. a 11.500 r.p.m., contra 99 CV. a 10.500 r.p.m. de la Suzuki.

En nuestra prueba la diferencia de potencia a la rueda ha sido mínima, 1,7 CV. a favor de la Suzuki, pero sin llegar a rendir su mejor potencia en su teórico régimen máximo de 11.000 r.p.m., sino en las 9.700 r.p.m. Con la Yamaha FZ sin embargo, obtuvimos su mejor potencia a la rueda de 84,5 CV. a 10.700 r.p.m.

Las diferencias en par máximo también han sido escasas, porque si bien la Suzuki alcanza el mejor valor con 6,63 kg. a 8.500 r.p.m., su curva de par es ligeramente más desfavorable que la de la Yamaha FZ, que alcanza su valor máximo de 6,5 kg. a 8.000 r.p.m.

En cualquier caso las prestaciones en el banco de las dos deportivas 750 del momento son óptimas, pudiendo encontrar su principal ventaja y la Suzuki en la relación peso-potencia a igualdad de piloto. Si estos datos de potencia de todas formas te dejan frío y quieres más para correr en «Prototipos», Suzuki ofrece un «Kit» desarrollado por Yoshimura, que ha sido probado en banco durante largas horas y que rinde 133 CV.

## Las puedes utilizar en carretera

A pesar de lo que te pueda indicar su aspecto «tan de carreras», esta Suzuki GSX 750 R ha pasado todas las homologaciones necesarias para poder ser «incluso» utilizada en carreteras abiertas al público.

La impresión de todas formas puede ser muy fuerte para más de uno si te ven salir de una curva en Galapagar totalmente descolgado, con mono de cuero, y sobre una moto que les parece sin duda haber visto en la «tele» en el último Gran Premio de Silverstone.

Antes de llegar a coger confianza sobre la GSX R pasará, sin embargo, algún tiempo. El primer día la sorpresa se encuentra en el peso. La formidable sensación de moto ultraligera tiende a desaparecer en marcha. La dirección se siente algo rígida y pesada a baja velocidad y hace falta cierto esfuerzo sobre el manillar o un apoyo muy decidido sobre los neumáticos para inscribirla bien en curvas lentas. A pesar de que Suzuki fue primera en el uso de ruedas delanteras de 16", la GSX R utiliza una rueda frontal de 18" y trasera de igual medida, según ellos porque es la preferida por pilotos de resistencia, en parte por su menor desgaste.

La GSX en curvas lentas desde luego no tiene la facilidad de una FZ de prácticamente 30 kilos más de peso, pero con rueda de 16". Esta sorprendente reacción de la GSX R, una moto por otro lado muy corta (su distancia entre ejes, 1.435

mm., es prácticamente la de motos de 500 c.c. de Gran Premio), se puede subsanar después de un cierto periodo de adaptación con inclinaciones decididas en el momento de entrar en el ángulo, pero en este caso interviene la segunda sorpresa inicial de la GSX, un comportamiento siniestro de los neumáticos Bridgestone Esedra que monta de origen y que mientras no se calientan mucho decididamente son nefastos. El delantero patina a la entrada de la curva y el trasero en aceleración, a la salida. Si el asfalto es bueno y rugoso y los neumáticos están muy calientes, estos problemas desaparecen pero siempre se vuelven a manifestar en cuanto la calidad del asfalto no es la ideal, no aguantando sobre todo el trasero las posibilidades de tiro del motor.

Las teorías sobre el deslizamiento y la conducción de la escuela americana pueden tratar de ponerse con la GSX R con facilidad, sobre todo en ciudad donde no llegan a calentarse las gomas, y donde siempre es necesario tener muy buen tacto en el puño del gas para no andar derrapando si quieres moverte con cierta soltura y rapidez.

Con el manillar bajo, el alto depósito encajado en el estómago y encogido de piernas, al principio y a pesar del duro puño del acelerador, dar gas en línea recta es lo único que haces con facilidad. Luego, sin embargo, esta postura te empieza a agradar cada vez más y en curvas te sientes muy seguro colgándote hacia el interior sintiendo el depósito en los antebrazos y siempre con buen apoyo en los reposapiés para poder cambiar rápidamente el cuerpo de lado sin ningún esfuerzo. En carreteras de buen piso la horquilla delantera de barras de 41 mm. y la suspensión trasera tiene un buen tarado sin necesitar tocar ni modificar nada para poder rodar deprisa. Su reglaje es más bien duro y de respuesta algo brusca y seca en baches, especialmente la suspensión delantera. Se puede ablandar con un práctico sistema de reglaje en precarga de muelle accionado mediante un simple tornillo (único reglaje del que también dispone el amortiguador trasero) pero esto compromete el buen comportamiento de la GSX R en trazados bastante rápidos y sobre buen asfalto, que es donde mejor se desenvuelve. El sistema antihundimiento frontal, que no utiliza el circuito del freno, es regulable en cuatro posiciones y en las posiciones 3.ª y 4.ª deja sentir su efecto muy desfavorablemente. Las frenadas están en el lado más positivo y mejor de la Suzuki.

En el freno delantero hay dos discos de 300 mm. de diámetro, una medida poco habitual en motos de calle y con pinzas de doble pistón paralelo y opuesto, es decir, 8 pequeños pistones para empujar las pastillas. En ninguna otra moto de

serie es encuentra de momento una frenada tan efectiva. Sólo la Kawa GPZ 600 R, equipada curiosamente con pinzas de simple pistón, tiene una frenada que recuerda a la de esta Suzuki, pero su dosificación sin llegar al bloqueo es siempre más difícil que en la GSX. En el freno trasero el disco es de muy pequeño diámetro, al estilo de muchas motos de circuito, con sólo 225 mm. y pinza de doble pistón opuesto. En resumen, diez pistones en los frenos, todo un lujo y una garantía.

El delantero permite todo tipo de abusos en carretera, y siempre con buen tacto; el trasero es una simple ayuda para el delantero por lo que no es fácil llegar a una situación de «fading» intenso, a la que puede ser propicio, posiblemente por la calidad de las pastillas, si se abusa intensamente de él.

Con su poco peso, que es una verdad absoluta, se nota más o menos en las manos, totalmente compenetrado con su posición de conducción, con buenos frenos y un motor enérgico y rebosante de potencia, la GSX R puede llegar a tener una efectividad «preocupante» en carretera con límites muy lejanos. Durante las pruebas que hicimos en Misano sin problemas de neumáticos, con Phatom Sport-Comp y Radiales, la GSX se movía y bailaba algo en la curva más rápida y me gustó menos que la FZ. En aquella ocasión sólo pude rodar con ella unos pocos minutos. Hoy, después de más de 1.500 kilómetros y tres días seguidos sin bajarme prácticamente de su asiento, he llegado a comprenderla mejor y pienso que puede estar por lo menos en un plano de total igualdad con la FZ en cualquier terreno. En la Suzuki tal como viene de serie, hay además mejores suspensiones para rodar muy rápido en buenas carreteras y absorbitamente nada roza con el suelo por mucho que inclines.

Siempre lo encontrarás en trazados de curvas enlazadas semirrápidas. Sin poder probar la GSX en el Jarama, que hubiera sido lo ideal dadas sus características, me la llevé a la subida de Los Molinos, un trazado bien conocido de la Sierra de Madrid y de curvas bastante abiertas de 3.ª y 4.ª donde con poco tráfico a primeras horas de la mañana puedes divertirte de verdad. En una ocasión de subidas y bajadas continuas, la R, sin curvas lentas de 2.ª o 1.ª, demostraba encontrarse en su mejor ambiente. Se olvida de su algo lenta y rápida dirección y su reducido peso le da una manejabilidad en estas curvas enlazadas y unas posibilidades de apurar frenada que están por encima de la media de otras 750 deportivas y a la altura de las más efectivas 600 ó 500. La diferencia con estas últimas está, sin embargo, en el motor; la GSX acelera con una rabia y con un tacto inmediato que no se encuentra ni en las 1000 ó 1100

conocidas. En esta rueda empujan 86 CV. con mal genio que hay que aprender a dominar, sobre todo si los neumáticos no acompañan.

Aunque es en los trazados semirrápidos donde mejor se encuentra, porque en ellos no se llega a manifestar nunca el aligeramiento que padece su parte frontal a alta velocidad, incluso en estas condiciones se defiende bien la GSX R si te amoldas a sus exigencias. En primer lugar, mono de cuero. La GSX en recta a 200 km/h. reales, con una chaqueta de barbour y a pesar de la amplia cúpula de su carenado que cubre fácilmente los hombros, se movía de forma muy exagerada en cuanto asomabas la nariz. Con mono de cuero, sin extrañas turbulencias, a 260 km/h., el tope de su velocímetro, que sólo puedes alcanzar en condiciones favorables de viento y pendiente, y que son unos muy serios 239 km/h. de cronómetro, la GSX inspiraba tanta confianza que podías soltar tranquilamente la mano izquierda del manillar para apretar los pulsadores del cronómetro que había instalado en la tija de dirección.

En segundo lugar la GSX R pide buenas carreteras con pocos baches y ondulaciones. Si ruedas por estas carreteras, que todavía existen, en la entrada de curvas rápidas de 180 km/h. la GSX es siempre precisa y noble exigiéndote únicamente que salgas de su asiento, aunque no exageradamente. A la salida de la curva si hay brusquedad o apoyo en el manillar al recuperar la postura sobre el asiento habrá movimiento de péndulo en la dirección. Con rueda de 18" los movimientos que se producen en estos casos son, sin embargo, controlables sin ponerte en demasiados problemas y abriendo más gas o si bajas la velocidad cesan inmediatamente. Si pruebas a sacudir la dirección a 160 km/h. en línea recta te das cuenta que la GSX no tiene, desde luego, tendencia a los bailoteos.

Únicamente hay que tener en cuenta que a alta velocidad se vuelve bastante sensible al mal piso o los posibles malos modos de su piloto.

Ante una manejabilidad que no es su fuerte a baja velocidad, donde hace falta una conducción bastante decidida, hay que destacar esta notable sensibilidad, en cambio, a alta velocidad. Un comportamiento general que exige, en resumen, más del piloto, pero que puede llegar a dar buenos y eficaces resultados.

Estos, sin embargo, son difícilmente alcanzables en carreteras secundarias. El cansancio se deja sentir en seguida en cuanto se suceden los baches y el trazado empieza a ser muy revirado y te exige continuas frenadas. Con una FZ en este tipo de carreteras, con una Honda CBX ó VF, puede ser muy fácil dejar atrás al esforzado piloto de

la Suzuki, que por la posición del manillar y el tacto de las suspensiones tratará siempre de eludir estos trazados.

## Más rápida

La Suzuki ha conseguido una velocidad máxima de 233 km/h. en llano que la sitúan como la más rápida 750 del momento. Su ventaja sobre la FZ es de sólo 2 km/h., pero el rodar a velocidades por encima de los 200 km/h. con la GSX es más fácil que con la FZ por postura y sobre todo por un carenado integral muy eficaz y que no exige una postura exagerada del piloto para darle siempre una buena protección. A estas velocidades prohibidas la GSX se muestra firme y segura en recta, pero en curvas ultrarrápidas de autopista no hay forma de evitar algunos movimientos frontales que aconsejan cortar y que sólo se limitan si permaneces totalmente dentro del carenado.

Los neumáticos influyen en este comportamiento, pero no hemos tenido ocasión de probarla en estas circunstancias con unos buenos Pirelli, Michelin, Metzeler o Dunlop. La sexta velocidad de la GSX resulta un poco larga y hace falta un buen lanzamiento para pasar de los 220 km/h. y sólo en sentido favorable alcanza en esta marcha las 11.000 r.p.m. midiendo sus 233 km/h. a 10.500 r.p.m.

La conducción de la GSX en algunos casos y en determinadas curvas se verá perjudicada por el vacío de potencia que se manifiesta entre 5.000 y 6.000 r.p.m. Es necesario mantener siempre un régimen superior para no padecerla al abrir gas en medio de una curva, y esto obliga muchas veces a tomarlas en una marcha más corta. Sobre todo en curvas de 3.ª se plantea siempre el mismo problema si quieres hacer una conducción deportiva. Sólo un toque de embrague para subir de vueltas a la salida del viraje te permitirá ir en busca del siguiente con el motor en buen tiro por encima de las 7.000 r.p.m. Si reduces a segunda, la pérdida de tiempo es notable en el momento del giro, aunque la salida sea mucho más brillante. Posiblemente una mejor carburación podría paliar en parte este problema, pero tampoco se puede olvidar que existe demasiado salto entre 2.ª y 3.ª. Un desarrollo final más corto que dejase una tercera más utilizable sería también bien recibido aunque se sacrificase algo de velocidad punta.

En 2.ª, a 11.000 r.p.m., la GSX R llega a 120 km/h. reales, su tercera llega a 160 km/h., mientras que en cuarta puedes estirar hasta 187 km/h. y en 5.ª hasta 204 km/h. En los 400 metros la GSX, con el handicap de un neumático trasero que siempre patinaba en la arrancada, y en prueba realizada fuera del Jarama,

cerrado por vacaciones, no ha sido capaz de batir a la FZ con sus 11'62 (cronometrados también en carretera) pero sí ha conseguido bajar de los 12", marcando un mejor tiempo de 11'81. En los 1.000 metros, sin embargo, las diferencias también mínimas han jugado a su favor con 22"9 contra los 23"1 de la FZ. La prueba «racing» no ha sido posible, pero como en el caso de la GPZ 600 D, es más que probable que en un trazado como el Jarama ofrezca todavía mejor rendimiento que en carretera o autopista.

## Sin compromisos

Hablar de consumos en una moto que está totalmente libre de compromisos y que sólo ha sido concebida para permitirse rodar rápida y deportivamente, puede no tener mucho sentido, pero no deja de ser interesante fijarse en un consumo medio de 8,89 litros a los cien kilómetros, equiparable al de motos más polivalentes como las Honda VF y CBX 750, o la Suzuki GSX 750 ES. El consumo mínimo a 120 km/h. ha sido incluso menor que en la FZ y el máximo en autopista, 10,71 litros, a tope rigurosa, entró dentro de una lógica que se puede aceptar en una moto de estas características que en conducción, sin embargo, no ha pasado nunca de 10 litros.

El único compromiso que acepta la Suzuki es el disponer de una segunda plaza utilizable, que nunca será cómoda para el pasajero pero que encontrará incluso un buen asidero sobre el colín. Este sacrificio perjudica estéticamente la parte trasera de la GSX R, a la que se podía haber dotado de un colín más amplio y estilizado, pero es una concesión mínima para un posible uso esporádico en dúo lo que resulta ser siempre a la larga una ventaja. Ahorra bien, largos viajes allí sentado ya no los haría; con el piloto en una posición más baja recibiendo directamente todo el aire en la cara, con las piernas totalmente flexionadas y con suspensiones duras, hay que ser un paquete muy sufrido para poder aguantarlos. En el lado favorable y para viaje, hay que elogiar la ausencia de vibraciones por encima de 5.000 r.p.m.

No creo que nadie se pueda equivocar al comprar una GSX 750 R. Es la más deportiva «cuatro tiempos» que se ha fabricado hasta la fecha en Japón y de ninguna manera lo puede ocultar; es la más rápida y la más ligera 750 que se puede comprar, pero también es más exigente que las otras 750 deportivas y se encuentra mucho más cerca del circuito de la carretera. Posiblemente no serán mayoría, pero a muchos les bastará con esto para decidirse inmediatamente por ella. □

Augusto M. DE CARLOS  
Fotos: Emilio JIMENEZ

*motos clásicas*

Info@motosclasicas80.com

	VELOCIDAD MAXIMA					Km/h
	190	200	210	220	230	
SUZUKI GSX 750 R						233
YAMAHA FZ 750						231
HONDA CBX 750						214
SUZUKI GSX 750 ES						210
HONDA VF 750						207

	POTENCIA					CV/r.p.m.
	70	75	80	85	90	
SUZUKI GSX 750 R						86,2/9.700
YAMAHA FZ 750						84,5/10.730
HONDA CBX 750						82,6/9.750
SUZUKI GSX 750 ES						83,7/8.200
HONDA VF 750						77,5/10.500

	ACELERACION (1.000 m.)					SEGUNDOS
	21	22	23	24	25	
SUZUKI GSX 750 R						22,9
YAMAHA FZ 750						23,1
HONDA CBX 750						23,7
SUZUKI GSX 750 ES						24
HONDA VF 750						24,1

	AUTONOMIA MEDIA (CON RESERVA)					Km.
	220	240	260	280	300	
SUZUKI GSX 750 R						214
YAMAHA FZ 750						293
HONDA CBX 750						258
SUZUKI GSX 750 ES						225
HONDA VF 750						225

	ACELERACION (400 m.)					SEGUNDOS
	11	11,5	12	12,5	13	
SUZUKI GSX 750 R						11,81
YAMAHA FZ 750						11,62
HONDA CBX 750						12,24
SUZUKI GSX 750 ES						12,28
HONDA VF 750						12,60

	PESO (ORDEN DE MARCHA)					Kg.
	210	220	230	240	250	
SUZUKI GSX 750 R						201
YAMAHA FZ 750						230
HONDA CBX 750						241
SUZUKI GSX 750 ES						237
HONDA VF 750						249

	CONSUMO					l/100 Km.
	120 Km/h.	150 Km/h.	Ciudad	C. Depor.	C. Medio	
SUZUKI GSX 750 R	5,68	8,45	8,10	9,73	8,89	
YAMAHA FZ 750	6,00	6,84	7,72	8,74	7,49	
HONDA CBX 750	6,33	8,10	7,37	8,84	8,51	
SUZUKI GSX 750 ES	6,47	8,20	7,50	8,57	8,35	
HONDA VF 750	5,60	8,36	8,08	9,68	8,66	

	ERROR VELOCIMETRO						Km/h.
	80	120	140	160	180	200	
SUZUKI GSX 750 R	75	110	128	153	169	187	
YAMAHA FZ 750	76	113	135	149	173	187	
HONDA CBX 750	76	115	130	151	172	194	
SUZUKI GSX 750 ES	77	116	133	152	171	190	
HONDA VF 750	74	114	130	151	170	189	

	Aceleración/Recuperación en 6. <sup>a</sup>				segundos
	0-100 km/h.	0-140 km/h.	0-160 km/h.	60-140 (en 6. <sup>a</sup> )	
SUZUKI GSX 750 R	3,9	6,5	8,5	13,2	
YAMAHA FZ 750	3,8	6,5	8,9	10,8	
HONDA CBX 750	4,6	8,2	9,8	14,8	
SUZUKI GSX 750 ES	4,2	—	10,3	12,8	
HONDA VF 750	4,6	—	9,9	13,0	

	Precio					Km/h.
	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	
SUZUKI GSX 750 R						1.395.000
YAMAHA FZ 750						1.363.000
HONDA CBX 750						1.099.000
SUZUKI GSX 750 ES						1.050.875
HONDA VF 750						1.060.000