

su óptica bifaro plana
dejó de emplearse con
este modelo. Para muchos
es el más atractivo





La llamaban Gixxer

SUZUKI GSX-R 750 1990

El modelo más famoso de la firma de Hamamatsu cambió la historia de la motocicleta deportiva para siempre desde su presentación en el Salón de la moto de Colonia de 1984. Esta unidad pertenece a la segunda generación (1988-1991) y sirvió de base para crear la moto que debutó en el entonces recién creado Campeonato del Mundo de Superbikes.

POR JESSE MACH II FOTOS JAVIER FUENTES

Nuestra protagonista pertenece a la segunda evolución GSX-R, una moto que ya demostró su fiabilidad desde el principio en carreras de larga duración, y valga como ejemplo que en 1988 ganó el mundial de Resistencia con el laureado equipo francés SERT.

Respecto a la primera generación el rediseño de la carrocería fue total, con formas redondeadas y más angulosas, pero confiando aún en un revisado bloque de cuatro cilindros en línea refrigerado por aire-aceite, el bautizado como sistema SACS (Suzuki Advanced Cooling System) para ahorrar peso (195 kg en vacío) y conseguir 112 CV a 11.000 rpm. Este motor recibió un manguito de aceite de mayor diámetro

y un 20% de aumento en el flujo de refrigerante, mejorando la eficiencia de la refrigeración en un 48%.

SEÑAS DE IDENTIDAD

Junto al característico e inconfundible bifaro delantero se introdujeron dos tomas de aire que Suzuki denominó S4CI (Suzuki Condensed Air Intake) para mejorar la admisión. Además se equipó con llantas de 17 pulgadas, se le dotó de menor distancia entre ejes, chasis de aluminio perimetral reforzado de nueva factura, basculante más rígido y pinzas de freno Nissin de cuatro pistones. En 1989 se lanzó la versión RR, con colín monoplaça y algunas mejoras técnicas obligatorias →

para poder ser homologada y así participar sin problemas en el Mundial de Superbikes.

MÁS MEJORAS

En 1990 llegó la horquilla invertida de 41 mm de diámetro, tan de moda a principios de los '90, y se volvió a la configuración de motor de carrera larga heredada de la versión RR. Otras modificaciones incluían un sistema de escape en acero inoxidable 4-2-1, carburadores Mikuni de 38 mm Slingshot (de tiro directo), válvulas pequeñas, bielas nuevas, pistones más ligeros, bomba de aceite de gran capacidad con un radiador de aceite más grande y amortiguador de dirección en el lateral izquierdo (algo que era "lo más"

en aquella época). La potencia de la penúltima Suzuki GSX-R 750 de aceite llegó hasta los 115 CV a 11.000 rpm (aunque la línea roja seguía con el tope en las 13.000), mientras que el peso se había reducido hasta 193 kg. Llama la atención el uso de "engordados" discos de freno delanteros ranurados, en contraste con el ventilado trasero. Los "agujeros" en los discos son algo normal en todas las motos de la actualidad para disminuir la temperatura de funcionamiento ya que evacúan mejor el calor, pero en aquel momento los ingenieros de Suzuki pensaron que era mejor así, modificando este elemento de seguridad respecto a todas las versiones anteriores (algo que volvió a cambiar

**ESTA GENERACIÓN SE BENEFICIÓ DE
PEQUEÑAS MEJORAS TÉCNICAS.
SU MOTOR ERA CAPAZ DE OFRECER
115 CV A 11.000 RPM**



SUZUKI GS1000R: LA ABUELA

La GSX-R750 fue la versión de calle de la GS1000R (1979-84), conocida internamente como XR69, pero con 250 cc menos. Fue ganadora del Mundial de Resistencia en 1983 y bicampeona del Campeonato del Mundo TT-F1 (1980 y 1981) con pilotos de la talla de Roger Marshall, Graeme Crosby o Mick Grant a sus mandos. También participó en diversos campeonatos nacionales mostrando por dónde iban a ir los tiros en lo que a las Superbikes modernas se trataba.

Amortiguador trasero
Öhlins y escape
Yoshimura. Accesorios
de lujo para un modelo
de leyenda



FICHA TÉCNICA

SUZUKI GSX-R 750 '90

Motor	749 cc. Cuatro tiempos. 4 cilindros en línea. Refrigeración SACS por aire/aceite. 16v
Potencia	115 CV a 11.000 rpm
Par	-
Limitable	-
Nº Marchas	6
Vel. máxima	-
Chasis	Doble cuna continua en aluminio. Ángulo de dirección: 25,7. Avance: 100 mm
Suspensión delantera	Telescópica invertida, muelles helicoidales, precarga regulable, amortiguación por aceite.
Suspensión trasera	Tipo articulado, muelles helicoidales, amortiguación por aceite/gas, regulable en precarga, amortiguador regulable en extensión y compresión.
Freno delantero	Doble disco macizo de 310 mm. Pinzas cuatro pistones
Freno trasero	Monodisco macizo Pinza doble pistón opuesto
Neumático delantero	130/60 ZR 17
Neumático trasero	170/60 ZR 17
Distancia entre ejes	1.415 mm
Altura asiento	795 mm
Peso declarado	193 kg
Capacidad depósito	21 litros
Consumo	8-10 l/100 km
PVP 1990	7.400 €

CLASIFICACIÓN SUZUKI GSX-R 750 '90

Diseño	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Comportamiento	★★★★★
Suspensiones	★★★★★
Frenos	★★★★★
Consumo	★★★★★
Precio	★★★★★

La aerodinámica de la Gixxer mezcla líneas onduladas con otras rectas absolutas. Su estilismo no pasa de moda.



Los discos delanteros son macizos y ranurados, una tendencia que continuaría hasta la generación de 1994.



Aunque no lo parezca, la alimentación por carburadores Mikuni fue una de las mejoras del momento.



El cuadro de instrumentos es de lo más purista, heredero directo de los modelos de competición de entonces.

otra vez en la GSX-R de 1994). Por su parte el chasis se cambió y se usaron algunas de las mejoras del de la GSX-R 1100 de 1989. La inclinación se estableció en 25,5° y la distancia entre ejes en 1.410 mm. La anchura de la llanta trasera aumentó hasta los 140 mm (antes era de 110 mm) aunque el tamaño del neumático seguía siendo el mismo.

ACCESORIOS DE LUJO

Es importante destacar lo mimada que se encuentra esta unidad ya que, además del colín monoplaza oficial que servía para ocultar el asiento del pasajero, cuenta con un silencioso Yoshimura 4-2-1 (en lugar del doble escape de generaciones anteriores), amortiguador trasero Öhlins y latiguillos de freno metálicos. Su propietario, mecánico de profesión, la cuida y la mantiene como la leyenda que es.

Los colores en los que se pudo ver la GSX-R 750 de 1990 fueron azul-blanco y rojo-blanco, siendo la primera combinación la preferida por los puristas de la marca de Hamamatsu.

Si quieres adquirir una hoy día, no debería resultar muy difícil. Además

su precio de mercado no hace justicia a un modelo tan legendario y que tan buenos resultados ha dado y da a sus dueños. Una pequeña búsqueda por la red y verás que hay algunas unidades que no deberían superar los 2.000 €, y aún así, es mucho precio hoy día.

SUS RIVALES



HONDA VFR 750 R (RC30)

Lo ganó todo y en casi todos los circuitos del mundo. Fue la reina de las competiciones de velocidad de cuatro tiempos a finales de los '80 y principios de los '90, una de las mejores Honda de competición de la historia. Una moto cara con kits oficiales HRC que la hacían aún más inalcanzable. Sus credenciales, Dos mundiales de SBK, tres de F1-TT y otros dos de resistencia para abrir boca.



KAWASAKI ZXR 750 RR

La otra gran nipona lanzó su modelo Superbike en 1989 como sustituta de la GPX. Popularmente conocida como la "Telefónica" en nuestro país por la similitud de su decoración tricolor con los de la empresa de comunicaciones de aquella época, terminó adjudicándose el Mundial de SBK en 1993, además de ser la gran dominadora de la Resistencia en los '90 al ganar cinco mundiales (del 91 al 94, y 1996).