



Dennis Noyes



Miguel Herranz

*Prueba Racing: probamos la Suzuki  
GSX R 750 Gamma Motors de Juan Garriga*

**LA SUZUKI**

**INVENCIBLE**



Juan Garriga, el "come cocos" de las *Motociclismo Series*, les tiene desesperados a todos en Fórmula 1 "siluetas". Durante la temporada 1985 Juan llevó la Suzuki de Gamma Motors a la parilla 18 veces y ganó 18 veces, adjudicándose los títulos de "Siluetas" y de "Prototipos" con la misma moto y ganando semana tras semana a la flor y nata de los pilotos que llevan las Yamaha de las escuderías "semi-oficiales" de Folch Endurance, Competición Linares y Talleres Cortés.

Y a pesar de una inscripción brillante en Gandía, con nombres como (en orden alfabético) los de Boronat, Cano, Cortés, Cots, Echaide, González de Nicolás, Morante, Saura, Pérez Rubio, etc., el "come cocos" y su Suzuki Gamma Motors volvieron a hacer otro doblete. Y ya van 20 victorias seguidas. Y para la carrera del Jarama del 16 de marzo, segundo round de las Series, "la espe-

un instante. A la primera oportunidad cargaron la moto, subieron al furgón y vinieron pitando a Madrid para la prueba. Desafortunadamente hacía un frío terrible y tuve que poner las cadenas para bajar desde Miraflores de la Sierra. En el Jarama no había ni nieve ni hielo, pero cuando arrancamos a las 9:30 de la mañana la temperatura era de 0 grados y algunos tramos estaban sucios de arena y

ción sin posibilidad de comprobación, porque fuimos directamente al banco para ver las cifras concretas. Así esta prueba tiene dos facetas: opinión, después de una mañana en el Jarama, y cifras absolutas después de una larga sesión de medio día en nuestro habitual banco Tecner de la Cátedra de Motores Térmicos. Las conclusiones son interesantes y, para mí, totalmente

todo el conjunto han buscado ligereza, pero sin sacrificar rigidez. Tal vez la expresión más elocuente de la filosofía de la Suzuki GSX R 750 es su par de cuadro de instrumentos de velocímetro y cuentavueltas (y con la cuentavueltas siempre en primer plano) montado sobre un bloque de goma espuma.

El depósito es de aluminio y con un tubito de respiradero como en las motos de competición.

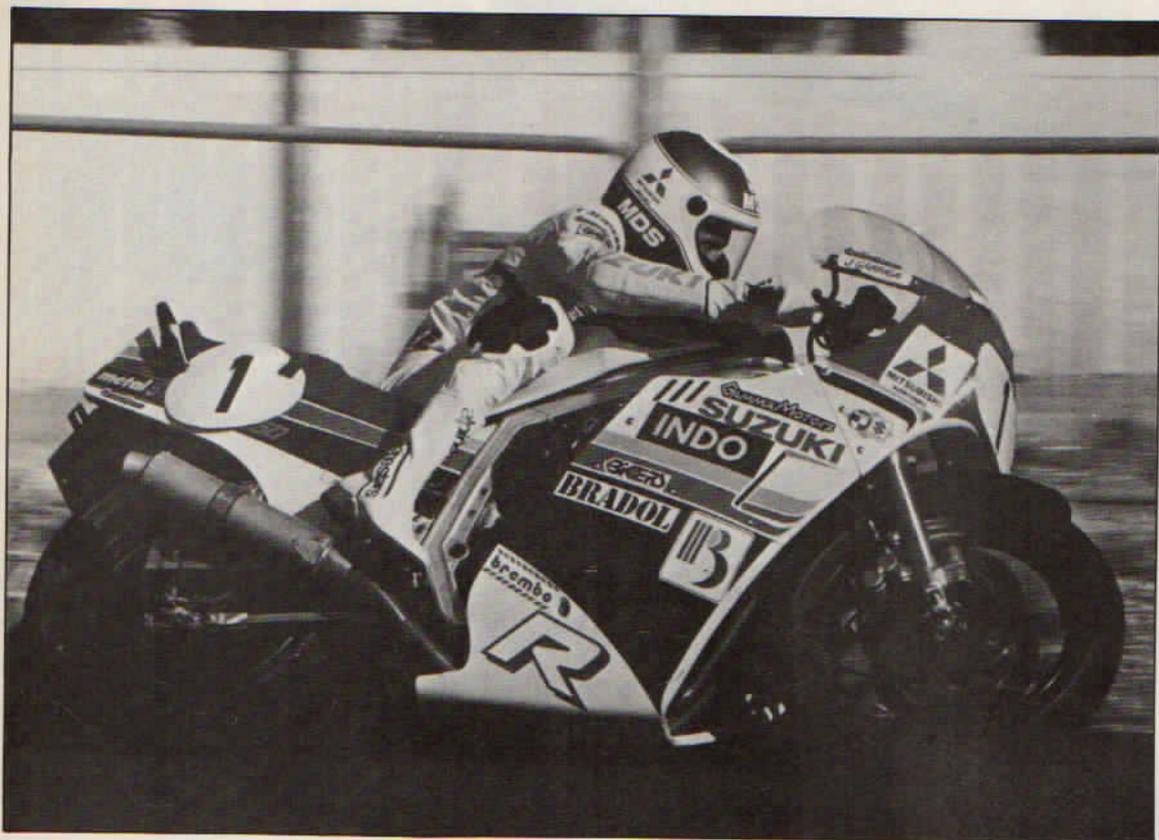
Desde los mandos te ves sobre una moto de Fórmula 1... cúpula baja, cuentavueltas blanco, y la posición es de Gran Premio con estriberas altas y retrasadas, semi-manillares que facilitan y hasta obligan a una conducción agresiva.

Los discos delanteros de 300 mm. y con pinzas de cuatro pistones opuestos tienen el aspecto y hasta el tacto de un juego de Brembo serie oro, mientras el disco trasero es de diámetro reducido (220 mm.) como en las motos de F-1 de resistencia y con excelente tacto que te permite usarlo sin miedo de rebotes para aprovechar el "efecto quilla" en las apuradas de frenada.

El motor, estrecho y ligero en comparación con versiones anteriores, es un clásico tetracilíndrico transversal, doble árbol de levas en culata y con cuatro válvulas por cilindro, con distribución mandada por cadena.

La refrigeración por combinación de aceite y aire es la gran novedad y la sopa de letras "SACS" (Suzuki Advanced Cooling System) es un invento de los hombres de marketing para llamar la atención sobre su sistema de refrigeración mixta.

En un principio tenía mis dudas sobre las ventajas del sistema SACS, pero una larga charla con Enrique Nadal con manual de despiece en la mano me hizo ver la luz. Al aumentar la capacidad de aceite y al utilizar un enorme radiador de aceite con 11 elementos, Suzuki ha conseguido reducir la temperatura de aceite y mantener alta la viscosidad. Las bielas, cojinetes y pistones son muy ligeros, tanto que parecen hasta



ranza blanca" será la Bimota DB-1 con motor opcional que será llevada por Carlos Morante. Yamaha no ha tirado la toalla, pero empiezan a sentirse impotentes, y empiezan a pensar en la resistencia.

Habiendo probado en el número anterior la Yamaha FZ 750 de Folch (llevada por Echaide en Gandía) tenía muchas ganas de comparar impresiones en circuito y cifras en el banco de pruebas de la Escuela Superior de Ingenieros Industriales, la Suzuki de Juan con las de la Yamaha Folch del número anterior, y Ricardo Fargas y Félix Ferrer, tan enamorados de la competición en 1986 como cuando les conocí por primera vez en 1970 (me vendieron una Ducati 24 Horas que sorprendió a mucha gente en el campeonato Junior), no dudaron ni

polvo como consecuencia de un rally de coches celebrado la semana anterior.

Desde luego no eran condiciones ideales para probar una explosiva Fórmula 1 "Siluetas", pero rodando con precaución y aprovechando el buen agarre de los Michelin Hi-comp, pude formarme una impresión bastante completa de la moto, suficientemente completa como para compararla directamente con la Yamaha FZ 750.

Cuando acabé mi última tanda de pruebas con la GSX R 750, le dije a Félix Ferrer, "creo que tenéis aquí unos 5 o 10 CV menos que la Yamaha de Folch, pero vuestra moto es una pura sangre, una moto de carreras, mientras la Yamaha FZ es una superdeportiva de calle".

Y no era una simple especula-

lógicas. Pero primero vamos a echar una rápida ojeada sobre la moto antes de hacerla andar en circuito y en banco. (Si te aburren detalles técnicos o si ya conoces la Suzuki a fondo y sólo quieres saber como anda y cuantos caballos rinde, puedes saltar a la sección que empieza con el título "En circuito").

## UNA FORMULA 1 MATRICULADA

Con la Suzuki GSX R 750, la tercera marca japonesa, "la guerra de CV" acabó y empezó "la guerra de peso/potencia". La Suzuki con sus 100 CV de catálogo sólo pesa 176 kilogramos en seco. El bastidor es de aluminio... no de acero pintado color de aluminio... hasta la pata de cabra es de aluminio. En

frágiles cuando los tienes en la mano, pero el motor Yoshimura con preparación de 133 CV no requiere sustitución de ningún componente vital, una prueba definitiva de la eficacia del sistema de lubricación.

La inspiración para el sistema SACS viene, según los técnicos de Suzuki, del motor Rolls Royce "Merlin" V-12, propulsor del avión Mustang P-51 de las Fuerzas Aéreas de EE.UU. durante la Segunda Guerra Mundial... un sistema a prueba de guerra!

El motor tiene relación de compresión de 10,6:1 y carburadores 29 de guillotina, cuya respuesta es algo más instantánea que los de depresión.

Las cotas de diámetro x carrera dejan muy claro que se trata de una moto hecha para altos regímenes. Con carrera de tan sólo 48,7 mm. (diámetro de 70 mm.), la velocidad lineal de pistón (promedio) no alcanza los 20 metros/segundo hasta que el motor está girando a 12.500 r.p.m. Así, la versión de serie con potencia máxima de 100 CV (de catálogo) a 10.500 r.p.m. sólo alcanza un régimen de velocidad lineal de pistón (promedio) de 17 metros/segundo. Puesto que los ingenieros siguen considerando la cifra de los 20 metros/segundo como una línea roja para motores convencionales, se ve que a pesar de que la potencia máxima llega sobre las 10.500 r.p.m., el motor está lejos de sus límites teóricos. Y aunque no tiene sentido pasar el motor de 11.000 r.p.m., el propulsor sube de vueltas con tanta alegría que es fácil pasarla de vueltas sin darte cuenta. Por eso lleva corte de encendido a las 11.500 r.p.m. o a los 18,7 metros/segundo de velocidad lineal de pistón.

El cambio es de seis marchas de relación cerrada y con un accionamiento ejemplar. Te invita a cambiar sin embrague durante aceleraciones, recurriendo al embrague con mando hidráulico sólo para quitar marchas.

Las ruedas son de 18 delante y atrás, en contra a las nuevas modas, y meterla en curva re-

quiere más fuerza que hacer lo mismo con la FZ, pero un vicio importante es una tendencia de cabecear cuando vas a alta velocidad y en curvas rápidas, aunque al parecer esta tendencia viene en gran parte de los duros neumáticos Bridgestone de origen, ya que la moto de Garriga, que calza Michelin Hicomp es mucho más noble en línea recta y en curvas.

Las suspensiones, sofisticadas, ofrecen grandes posibilidades de reglaje y, después de rodar con la impecable GSX R 750 de Garriga, me inclino a creer que algo de los meneos y reacciones extrañas de nuestra moto de prueba (*Solo Moto 30*, número 32), venían de reglajes de suspensión que no eran correctas para mi peso y estilo de conducción.

La horquilla tiene anti-dive de cuatro posiciones y permite reglajes de hidráulico y rebote, mientras atrás tenemos el ya clásico y siempre eficaz sistema Suzuki "Full Floater", regulable en hidráulico y tensión de muelle.

## EN CIRCUITO

La temperatura había subido ya a unos 2 grados cuando por fin salí a la pista con la Suzuki, llevando guantes gruesos y verdugo contra el aire frío que venía refrigerado desde Guadarrama. Desde la Rampa de Pegaso podía ver las nieves de la sierra. Fargas y Ferrer temblaban de frío en boxes, pero para mí, bajar de Miraflores al Jarama es como pegar un viaje al sur. El frío es relativo, y con sol y cielos azules, y una potente Suzuki azul entre manos jera una mañana espléndida!

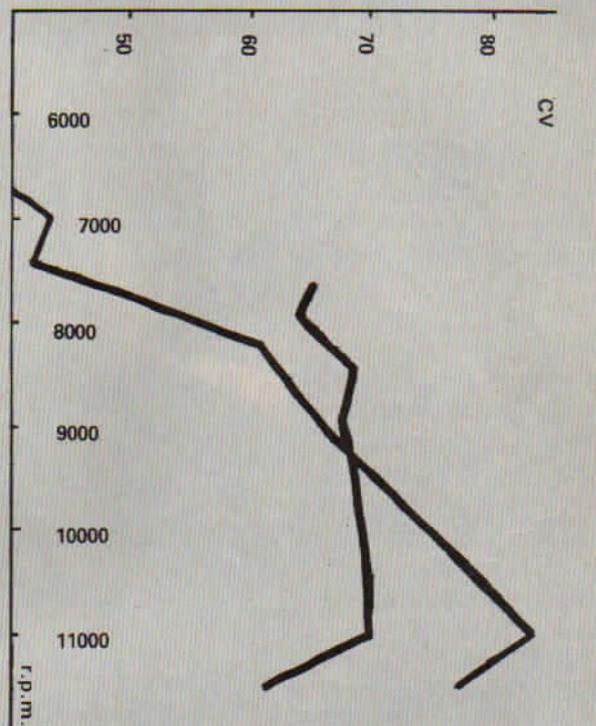
La Suzuki es una moto de gran precisión y requiere finura de pilotaje. Yo he notado que cuando subes en la moto de alguien ocurre algo extraño... como si la moto estuviera asustada o enfadada. Como si te subes en el caballo medio salvaje que sólo conoce a un sólo jinete. Será mi imaginación, pero la Suzuki me dió esta impresión. Así intenté acoplarme a ella como hace Garriga, pecho pegado casi siempre al depósito, siempre agachado.

## SUZUKI GSX R 750 GAMMA MOTORS

|   |   |
|---|---|
| <b>Tipo motor:</b>  | Tetracilindrico transversal, refrigerado por aceite y aire, cuatro válvulas por cilindro. Dos árboles de levas mandados por cadena. |
| <b>Diámetro x carrera:</b>  | 70 x 48,7 mm. Cubicaje: 749 cc.   |
| <b>Relación de compresión:</b>  | 10,6:1  |
| <b>Potencia máxima declarada:</b>   | 100 CV a 10.500 r.p.m.<br>(CV. DIN en eje del cigüeñal)   |
| <b>Potencia medida en rueda:</b>  | 83,3 CV a 11.000 r.p.m.   |
| <b>Promedio de velocidad lineal de pistón a régimen de potencia máxima:</b> | 17,86 metros/segundo a 11.000   |
| <b>Promedio de velocidad lineal de pistón a régimen máximo (línea roja)</b> | 18,67 metros/segundo a 11.500   |

### LABORATORIO DE MOTORES TERMICOS E.T.S. INGENIEROS INDUSTRIALES

Fecha: 8. 2. 1986  
Modelo Motocicleta: Suzuki-GSX-750  
Cilindrada: 750 cm<sup>3</sup>.  
Núm. cilindros: 4  
Ciclo: 4 T.  
Marcha utilizada: 6  
Presión: 697 mmHg  
Temperatura: 30 C.



| n (r.p.m.) | N (CV)  | Nc (CV) |
|------------|---------|---------|
| 11.500     | 70,9    | 76,9    |
| 11.000     | 76,8    | 83,3    |
| 10.500     | 73,4    | 79,7    |
| 10.000     | 69,1    | 74,9    |
| 9.500      | 65,4    | 70,9    |
| 9.000      | 60,8    | 66,0    |
| 8.500      | 58,1    | 63,0    |
| 8.000      | 53,8    | 59,0    |
| 7.500      | 39,1    | 42,8    |
| 7.000      | 39,2    | 43,0    |
| 6.000      | 32,6    | 35,8    |
| 5.000      | 31,9    | 35,0    |
| n (r.p.m.) | M (mkg) |         |
| 11.500     | 4,4     |         |
| 11.000     | 5,0     |         |
| 10.500     | 5,0     |         |
| 10.000     | 4,9     |         |
| 9.500      | 4,9     |         |
| 9.000      | 4,8     |         |
| 8.500      | 4,9     |         |
| 8.000      | 4,8     |         |
| 7.500      | 3,7     |         |
| 7.000      | 4,0     |         |
| 6.000      | 3,9     |         |



carenado tiene una desventaja aerodinámica.

Durante las primeras vueltas iba buscando el límite inferior de la gama de potencia y lo encontré en las 8.000 r.p.m. Desde 7.000 la moto no quería aceptar gas a fondo. Se ahogaba sobre las 7.500, recuperando su redondez a las 8.000 r.p.m., pero entre las 8.000 y 11.500 r.p.m. (régimen del corte del encendido) la moto acelera limpiamente y sin ningún tirón violento. La aceleración es progresiva y predecible.

Cuando empezaba a rodar un poco más deprisa, atacando la Rampa de Pegaso en cuarta gas a fondo al final, me di cuenta que la Suzuki realmente tiene menos Cv que la Yamaha, cosa que va a sorprender a muchos, pero que es así y además demostrable en las cifras de banco que vienen en la segunda parte de esta prueba.

La FZ 750 sube la rampa con una furia impresionante y casi levanta rueda en el cambio de rasante, acusando una ligereza de dirección y algún que otro cabeceo. La Suzuki también llega ligera de tren delantero, pero para conseguir una velocidad óptima en la recta entre Rampa y la Ciega con la Suzuki tienes que tomar la Rampa con muchas ganas y sin cortar. Con la Yamaha pude cortar un poco y volver a darle y contar con los caballos para devolverme la velocidad que había perdido a causa de "problemas de muñeca derecha".

Lo que pasa con la Suzuki es que te olvidas de ella. Te olvidas de todo salvo el circuito. La Suzuki es una moto de carreras vestida de moto de carreras... una Fórmula 1 con matrícula y velocímetro.

La posición de conducción es ideal. Te permite acoplarte perfectamente y el depósito tiene una forma ideal para ayudarte a colgarte y volver a colocarte en el centro de la máquina, pero la Suzuki no quiere saber nada de movimientos violentos... y esto siempre ha sido un pecado mío. Cuando me meto de lleno en una carrera soy demasiado bruto, y en perspectiva ya tengo que reconocer que una bue-

Garriga es de los pocos pilotos de Fórmula 1 que aprovecha la aerodinámica de su moto. Por la larga recta de Gandía ví como el 90% de los corredores pasaron con la cabeza y hasta los hombros sobresaliendo por encima de la cúpula. Garriga lleva la 750 c.c. como Nieto lleva la 80 c.c., y por la misma razón: hay que aprovechar cada caballo.

Yo aprendí durante pruebas de velocidad máxima con célula fotoeléctrica en el circuito de Hockenheim, hace algunos años, que la diferencia entre pasar por la recta con los codos y rodillas pegados al depósito y con la barbilla rebotando sobre él puede ser muy importante. Con una Guzzi Le Mans 1.000 preparada por el importador alemán, la diferencia entre ir semi-agachado e ir "a lo Nieto" era de 7 km/h. He visto a varios pilotos de primera fila de las Series pasar por la recta de Gandía "semi-agachados", regalándole a Garriga unos preciosos metros en velocidad máxima que después son imposibles de recuperar debido a la ligereza de la Suzuki y a sus excelentes frenos.

Pero aún acoplándote perfectamente a una Yamaha FZ 750 o Yamaha FJ 1.100, no

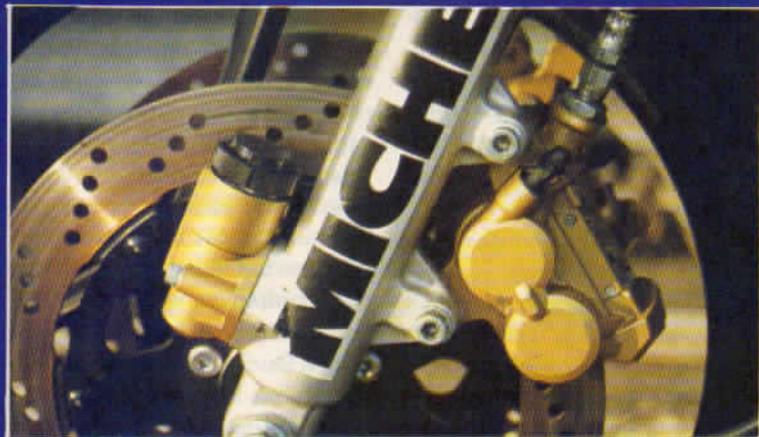


vas a poder igualar la penetración aerodinámica de la Suzuki, cuyo carenado viene de las motos oficiales de resistencia, mientras la Yamaha con semi-

*Ricardo Fargas y Félix Ferrer, toda una institución en el motociclismo español. Tantos años con Ducati y ahora una nueva etapa, con Suzuki, y con una racha de victorias impresionantes.*

na parte de los cabeceos de algunas de mis antiguas motos (sobre todo la Laverda 500 Montjuic) eran por mi culpa. Y también varias de mis más aparatosas caídas, ocurrieron por-

*La Suzuki gana sus carreras más por su poco peso y sus excelentes frenos que por potencia. Los frenos son de cuatro pistones y el sistema anti-dive parece que funciona... cosa nueva en las japonesas que hasta ahora han montado sistemas de anti-dive "decorativos".*



que abrí gas de golpe y con rabia con la moto inclinada. La moto de Garriga no tolera tonterías, y su comportamiento en circuito es un reflejo directo de las buenas o malas maneras

*En el banco de pruebas vimos que "sólo" hay 83,3 CV en la rueda trasera, 8 CV menos que la Yamaha de Folch, pero con una gama de potencia muy plana y sobre todo con una ventaja en relación peso/potencia.*

de quien va encima. Sólo he visto a Garriga en un apuro de verdad una vez con esta moto, y esto fue en Gandía, justo después de la meta, en la pequeña curva bacheada de izquierdas antes de la segunda parte de la recta de meta. Allí le ví dominar un cabeceo realmente alarmante. Lo dominó, pero porque es Garriga. Y porque la Suzuki pesa poco y es dominable. A Nani González de Nicolás, su moto le hizo un cabeceo semejante pero con la más pesada y menos obediente Yamaha FJ 1.100 ¡y salió por las orejas! ¡Qué placer! Entre 8.000 y 11.000 tienes una gama perfecta para una moto de carreras. Con tres mil vueltas de poten-

cia perfectamente dosificable y con un excelente cambio de seis marchas y de precisión ejemplar (simplemente el mejor cambio japonés que he probado en la vida) siempre tienes en el puño los caballos que hacen falta, sin tirones bestiales, sin ahogos.

Y cuando llegan las frenadas puedes sonreír. Si la moto de calle pesa 176 kilogramos en seco, es de suponer que sin espejos, estríberas de pasajero, pata de cabra y con unos seis o siete litros a bordo... lo justo para hacer una manga corta de 15 vueltas, la Suzuki GSX R 750 pesará alrededor de los 175/180 kilogramos, más un piloto de 60 kilogramos. Si com-



*Muy cuidada la aerodinámica de la GSX R 750.*

paramos con la FZ 750 veremos que la ventaja de Suzuki estará siempre al orden de unos 30 kilogramos, y en el mundo de las carreras nadie puede sacrificar 30 kilogramos sin una impor-

## Potencia corregida según DIN 7020

| Régimen de giro<br>(según cuentavueltas<br>de la moto de prueba) | Yamaha FZ 750<br>Folch Endurance  | Suzuki GSX R 750<br>Gamma Motors |
|--|---|----------------------------------|
| 11.500 r.p.m.  | (fuera de régimen)  | 76,9 CV                          |
| 11.000 r.p.m.  | 84,0 CV   | 83,3 CV                          |
| 10.500 r.p.m.  | 90,6 CV   | 79,7 CV                          |
| (10.300 r.p.m.)  | (91,6 CV)   | ----                             |
| 10.000 r.p.m.  | 84,0 CV   | 74,9 CV                          |
| 9.500 r.p.m.   | 77 CV   | 70,9 CV                          |
| 9.000 r.p.m.   | 75 CV   | 66,0 CV                          |
| 8.500 r.p.m.   | (el banco no pudo<br>con el par motor<br>de la FZ a menos de<br>9.000 r.p.m.) | 63,0 CV                          |

tante ventaja en potencia... y aún con más CV... pero dejémoslos los caballos para más tarde.

En las frenadas la Suzuki es una delicia, sin rebotes, sin meones, y con un tacto excelente tanto en los dos discos delanteros como en el pequeño disco trasero de 220 mm. Garriga me

Gamma Motors, están empezando a acortar distancias sobre los rezagados del pelotón de Yamaha que persiguen a Garriga y la "Suzi" azul.

Echamos rápidamente una ojeada a la segunda y más rápida manga de Gandía, calculando el promedio por vuelta de las 15 vueltas.

### Resultados Siluetas Gandia segunda manga

| Piloto                                   | Moto   | Tiempo   | Crono-promedio |
|--|--------|----------|----------------|
| 1. Juan Garriga                          | Suzuki | 21,23,16 | 1,25,5         |
| 2. Eduardo Cots                          | Yamaha | 21,28,09 | 1,25,9         |
| 3. Toni Boronat                          | Yamaha | 21,41,87 | 1,26,8         |
| 4. Juan Cano                             | Yamaha | 21,46,66 | 1,27,1         |
| 5. Miguel A. Cortés                      | Yamaha | 21,47,97 | 1,27,2         |
| 6. Ralf Saura<br>(con caída y remontada) | Yamaha | 22,00,36 | 1,28,0         |
| 7. J. Antonio Montero                    | Yamaha | 22,06,01 | 1,28,4         |
| 8. Mariano Urdin                         | Suzuki | 22,07,83 | 1,28,5         |
| 9. José R. Bolart                        | Suzuki | 22,10,01 | 1,28,7         |
| 10. Juan Moreno                          | Suzuki | 22,38,22 | 1,30,5         |

dijo en Gandía que recuperar 20 metros en la frenada de final de la recta larga era facilísimo... y ahora empiezo a entender más a fondo esta interminable racha de victorias de Garriga.

La Suzuki es tan eficaz en circuito que casi corre sola, y ahora los hombres de Suzuki del segundo pelotón (Mariano Urdin, José R. Bolart y Juan Moreno) cuyas Suzuki todavía no van tan finas de carburación y suspensiones como la de

Así la diferencia entre los tiempos de Garriga y los del primero de las Suzuki de segundo pelotón es de exactamente 3 segundos. Y mientras Mariano Urdin es un ex-campeón de la Copa Guzzi y puntero de las Series durante varios años, Garriga es un primera fila del Mundial. Así me parece bastante lógico que Juan Garriga con una GSX R 750 perfectamente a punto y con la experiencia de un año de triunfos muy seguidos podría rodar tres

segundos más deprisa que Mariano con "la Suzuki de los periodistas" prestada por Suzuki Avelló mientras él espera la llegada de su flamante GSX R 1.100.

La ventaja de la Suzuki sobre la Yamaha está en su relación peso/potencia, su aerodinámica, su frenada y su aceleración (y frenada y aceleración están directamente relacionadas con peso/potencia).

## FRENADA Y ACCELERACION

Pasas por la meta del Jarama en quinta a unas 11.000 r.p.m., llegando a meter la sexta justo después. El salto de quinta a sexta es corto, y llegas sobre final de recta a unas 11.200 u 11.300 r.p.m. cuando te metes en la zona de "cuenta atrás"... 300 metros, 200 metros, ¡Alarma! ¡Alerta roja! ¡Anclas!

Cuando ví a Juan Echaide frenar sobre los 150 metros durante la prueba anterior de la FZ 750, su moto rebotaba bastante y daba ansiedad verle entrar al límite y rebotando. Pero sin ser Juan Echaide pude frenar casi, casi donde frenaba Juan y llegué a la curva bien. Bueno, bien. Con los ojos bien grandes y sin respirar, pero bien.

Aquí está parte de la ventaja de la Suzuki. Sus frenos son mejores de por sí, y encima tienen unos 30 kilogramos menos para detener.

Otro sitio donde notas la ventaja de la Suzuki es en la aceleración en la salida de Bugatti. En segunda y tercera la Suzuki probablemente tiene una ventaja sobre la Yamaha, mientras la ventaja teórica de la Yamaha en marchas largas queda un poco mermada por la desventaja en penetración aerodinámica.

Frenada impecable, gama de potencia utilizable y sin ningún tirón fuerte... siempre progresiva... entre 8.000 y 11.500 r.p.m., posición perfecta para competición, excelente penetración aerodinámica, buena estabilidad siempre que el piloto no haga movimientos bruscos... éstas son algunas de las razones de las veinte victorias seguidas de Juan Garriga... y Juan Garriga es otro.

Félix Ferrer sabe mejor que nadie que las carreras no se ganan con caballos, sino con motos completas. ¿Te acuerdas de la victoria de Mallol y Tejado con la Ducati 900 del equipo de Fargas en Montjuic? Las japonesas de entonces jugaron con ventaja en CV... al orden de 25 CV... pero la Ducati ganó. Ahora vamos a hablar en serio de caballos.

## 83,3 CV EN LA RUEDA A 11.000 r.p.m.

Fuimos directamente del circuito al banco para poner a prueba mi teoría de los 5 o 10 CV menos, y el banco de pruebas Tecner de la Cátedra de Motores Térmicos me dió la razón. Era imposible exceder los 11.500 r.p.m. debido al corte de encendido, pero justo en las 11.500 r.p.m. pudimos medir los 76,9 CV, un "bajón" de 6,4 CV sobre la potencia máxima de 83,3 CV que aparecen a las 11.000 r.p.m.

La cifra de potencia máxima le pareció importarle poco a Félix Ferrer, pero la curva enseñó una gama de potencia "de carreras" con inestabilidad entre 7.000 y 7.500 r.p.m. con comienzo de tirón entre 7.500 y 8.000 r.p.m. pero con un aumento progresivo de potencia dosificable, sin saltos violentos, desde 8.000 r.p.m. has-

REVISTA MENSUAL DE WINDSURFING

# SURF

a vela

TODO  
SOBRE EL MUNDO  
DEL  
WINDSURF

ta el techo de las 11.000 r.p.m., y con una "rampa" de disminución de potencia suave que permite al piloto llegar sobre las 11.500 r.p.m. sin grandes pérdidas de potencia si alguna secuencia de curvas le obliga a estirar más una marcha para no cambiar con la moto inclinada. La Yamaha dió 91,6 CV a 10.300 r.p.m., pero con un tirón algo más violento entre 9.500 r.p.m. y 10.000 r.p.m. No pudimos medir la curva completa de la Yamaha porque su "exceso" de par a menos de 9.000 r.p.m. era más allá de la capacidad del banco y los Tecner van a modificar el banco para permitir medir potencias de hasta 120 Cv en la rueda. Así, sólo os puedo ofrecer comparaciones entre la Suzuki y la Yamaha entre 9.000 r.p.m. y 11.500 r.p.m. (ver recuadro). Como ya hemos dicho en el número anterior, es imposible decir con exactitud la potencia real DIN en el eje del cigüeñal a base de las cifras reales medidas en rueda. Si suponemos una pérdida conservadora de tan sólo 20% entre eje del cigüeñal y rueda veremos que Suzuki de Gamma Motors tendría unos 105 Cv (5 más que la cifra declarada de la moto de serie con escapes de serie y silencioso de calle). La Yamaha de Folch Endurance tendría unos 114 Cv, 9 más que los declarados por Yamaha en la versión equipada con silenciosos. Y, Olvidándonos de nuevo de la cifra teórica de potencia en el cigüeñal y basándonos exclusivamente en potencia medida en la rueda trasera, vemos que la ventaja relación peso/potencia está con la Suzuki (con un peso en seco de 172 kg. y 83,3 CV) que tiene un CV para empujar cada 2,06 kilogramos mientras la más potente Yamaha (201 kilogramos en seco,

91,6 CV) tiene un CV para empujar cada 2,2 Kg. La cifra de peso en seco es con depósito vacío y sin intermitentes, faro, caballete, pata de cabra, estribas de pasajero, etc.)

La preparación de la Suzuki consiste en lo más básico posible. Ferrer me dice que ¡ni han cambiado reglajes de carburación!

*"Yo toda la vida siempre he resistido la tentación de hacer inventos. Con las Ducati sabía hasta donde podría ir, tocando esto, cambiando aquello, jugando con el avance, cambiando las campanas de los carburadores, pero con la Suzuki ganamos la primera carrera en el 85 con la moto de estricta serie, sin tocar nada. Vi que Suzuki había hecho bien su trabajo y el mío era de mantenerla a punto y atender las exigencias de Garriga. Aquí hemos trabajado más en suspensiones que con el motor. Llevamos atrás un amortiguador White Power perfectamente tarado para el peso de Juan... tanto es así que no le permite llevar a nadie de pasajero nunca en los boxes.*

*"Para la segunda carrera de 1985 montamos un escape cuatro en uno de Roca, el importador francés, pero él me dijo que para los circuitos cortos no tendríamos ni que hacer el más mínimo reglaje de carbura-*

*ción. Y es verdad. Incluso llevamos puesto el filtro de serie. Todavía no hemos visto las culatas de esta moto. Me limito a hacer reglajes de juego de válvulas, repasar cada tornillo, cada cable y cada hilo, y la limpio lentamente, la mejor manera de hacer una inspección visual de la moto entera.*

*"Y lo que es más, te digo que aún si fuera una Ducati, motos que no tienen secretos para nosotros, la dejaría en paz, sin trucarla, sin hacer inventos, porque mientras vas ganando, y mientras el piloto tiene margen, hay que dejar las cosas como están, tal como el fabricante las ha dejado, y cuidar los detalles".*

Le iba a preguntar que moto teme más, como posible rival, como moto capaz de romper la racha de Garriga y Suzuki... pero, ¿porqué hacer preguntas tontas? Bastaba observar a Ferrer y Fargas al lado de la pista de Gandía cada vez que pasaba la Bimota de Morante. Ellos saben que el nombre del juego es "peso/potencia", y que con los reglamentos de las Series, Yamaha no puede conseguir más CV ni perder más kilogramos, pero con motores más potentes, que Bimota tiene homologados, tal vez la peor amenaza podría venir de Moto Acción... una Bimota de 150 kilogramos y 75 CV en la rueda

tendría 2 KG/CV... igual que Suzuki.

## CONCLUSION

Por el momento Fargas, Ferrer y Garriga parecen tener las cosas bajo control. Cuando sube al "Piloto del año" en la moto con la mejor relación peso/potencia, tienes en manos una combinación ideal... tanto que Javier Herrero nos ha dicho que "tal vez tendríamos que haber metido a Garriga en una lista de notoriedad".

Pero los hombres de Yamaha tampoco piensan tirar la toalla. Folch estará trabajando con el piloto, dejando a Boronat acumular más horas de vuelo para acostumbrarse a la moto después de su fichaje de último momento para sustituir a Juan Echaide, "secuestrado" por J. para llevar una moto menos puntera que la que hubiera llevado para Folch Endurance.

En competición Linares, sin embargo, saben que pueden mejorar la moto, ya que recibieron de Yamaha Semsu una ex-Folch, aquella que reventó en las Seis horas de Castellón poco antes de la carrera y no tuvieron tiempo de trabajar a gusto con ella antes de Gandía. Cots está muy bien acoplado a la moto y podría aprovechar un par de caballos más.

Y mientras tanto Fargas y Ferrer no perderán de vista a la Bimota DB-1... aún si rueda fuera de los primeros 10... porque saben de lo que sería capaz Carlos Morante con 75 Cv en la rueda trasera, y saben además que el circuito de Gandía no favorecía en absoluto a la Bimota, pero que Jarama, Calafat y Jerez sí.

Pero por el momento, la racha continúa y el binomio Garriga-Suzuki sigue siendo invencible. ¿Hasta cuando?

### Preparación para "Series" de la Suzuki GSX R 750 Gamma Motors

**Frenos:** Suzuki doble pistón (cuatro pistones por pinza) con pastillas Brembo.

**Neumáticos:** Michelin Hi-Comp. la trasera de sección sorprendentemente estrecha.

**Escape:** Roca (Francia) cuatro-en-uno.

**Amortiguador trasero:** White Power.

**Suspensión delantera:** anti-dive en posición máxima, y posición más dura de muelle.

EN MADRID:

Exposición:

C/ Duque de Sesto, 26 Tf. 275.22.35

**FERRERO  
CARRERO**

ES:



ES:



**FERRERO  
CARRERO**  
EN MADRID:

Recambios:

C/ Duque de Sesto, 38 Tf. 276.85.54