



Suzuki GSX 1100 F

Prueba a fondo

Con dos caras

Turística y deportiva a un mismo tiempo, la Suzuki GSX 1100 F es una moderna y completa superbike, con doble personalidad, carácter abierto funcional y polivalente, capaz de presentar dos caras bien distintas y que intenta ofrecer el mejor equilibrio posible entre prestaciones, confort y utilidad.

SUZUKI define su GSX 1100 F como «Una turismo confortable y versátil con prestaciones de «racebike», que puede ser utilizada con fines deportivos.» Este planteamiento de partida, la posibilidad de poder disfrutar a voluntad, en una sola superbike, de dos programas de actividades diferentes, es realmente sugestivo. La GSX 1100 F no pretende situarse a medio camino, como compromiso entre las sport y las gran turismo, «sencillamente» quiere ser las dos cosas al mismo tiempo. El proyecto es ambicioso, aunque la idea no sea totalmente original, puesto que viene

a coincidir con lo que ha estado defendiendo con notable éxito Yamaha con sus FJ 1100 primero, y FJ 1200 después.

Sería y formal

En su línea y decoración, Suzuki ha huido expresamente de los excesos cromáticos de la familia «R» y hasta ha moderado al máximo su afición por incluir todo tipo de siglas vistosas, únicamente se ha permitido la concesión del logotipo SPS, «Suzuki Power Shield» en los

laterales del carenado para recordarnos su ya famosa cúpula de altura variable.

El color que estás viendo en la moto de pruebas, granate metalizado, no se comercializará en nuestro país. La GSX 1100 F que se pondrá a la venta a partir de «ya mismo» estarás disponible en color azul oscuro metalizado y en blanco nacarado combinado con gris metalizado.

La GSX 1100 F puede presentar, como hemos dicho, dos caras y su transformación es algo real en cuestión de segundos. Con las ma-

letas opcionales y pantalla de carenado en posición alta parece una superturística dispuesta a atravesar el mundo. Con cúpula regulada al mínimo y libre de maletas y soportes tiene el aire deportivo de una FJ o RX. Buscar el parecido con la «R» 1100 es mucho más difícil. Lo hay, pero sólo y exclusivamente en el motor, y este se encuentra casi totalmente oculto bajo el carenado integral que cierra sobre el depósito como en la Honda CBR. En cada uno de sus laterales se han practicado cinco ranuras de ventilación, más una en cada placa lateral. Con la ayuda de



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

estas doce ventanas se pueden extraer calorías del compartimento motor, manteniendo al piloto y pasajero, incluso en ciudad, casi totalmente aislados del calor, una buena ventaja.

El mecanismo del SPS compuesto por un pequeño motor eléctrico y una silenciosa y muy ligera transmisión por bolas de nylon, se ha situado en el interior de la parte alta del carenado. En el lado izquierdo del manillar, de forma muy prominente y dificultando en parte la accesibilidad al mando de ráfagas, se sitúa el pulsador «Up-Down» con el que podremos regular a discreción

la altura de la cúpula. De color ligeramente ahumado, la pantalla del carenado tiene una altura mínima de 14 cm. y una escala graduada de referencia que marca otras cuatro posiciones para unas alturas de 18, 20, 24 o 26 cms. En cualquier caso, es posible seleccionar a voluntad alturas intermedias.

Al margen del «lujo» del SPS, la GSX 1100 cuenta con un equipamiento bastante básico y presenta algunas lagunas. No hay llave de paso de gasolina, tienes que fiarte exclusivamente de un indicador que afortunadamente es muy pesimista. faltan (igual que en las R

750 y 1100) un indicador de temperatura de aceite, algo poco comprensible cuando precisamente el motor está refrigerado por aceite. El velocímetro es exageradamente optimista. Como otras Suzuki, la GSX 1100 F, aunque cuenta con interruptor de seguridad en la «pata de cabra», sigue arrancando con una marcha metida y sin apretar el embrague.

Con maletas

Pensando en una utilización turística, Suzuki ofrece como opción

maletas y soportes especialmente diseñados por Krauser para esta GSX en la que por otra parte no hay ningún lugar practicable para llevar ningún objeto, grande o pequeño. El asiento se desmonta con facilidad (no es abatible) y deja acceso libre a un minúsculo lugar en el interior del colín totalmente ocupado por un pequeño paquete de herramientas (de buena calidad). La instalación de las maletas no está muy bien resuelta.

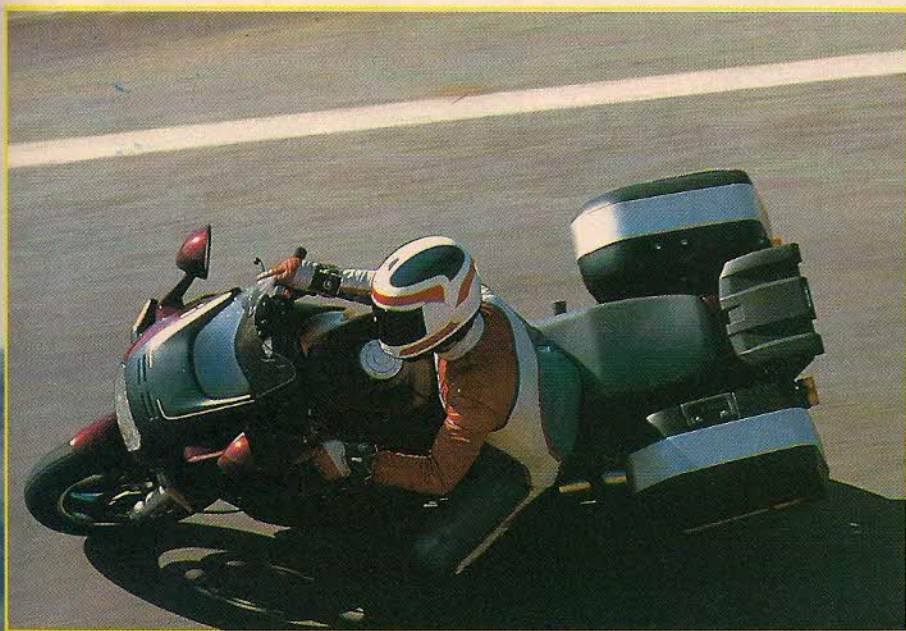
Para montar su soporte, que incluye un aparatoso portabultos central de tres kg. de carga máxima recomendada, hay que hacer

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com





Las dos caras de la Suzuki GSX 1100 F. Con pasajero, maletas, confort y en plan de cruce de placer, o tomándose las cosas más deportivamente. En este último caso no conseguirás rozar con las enormes maletas, pero falta distancia libre al suelo (caballete), las suspensiones son totalmente inadecuadas, aunque hay soluciones.

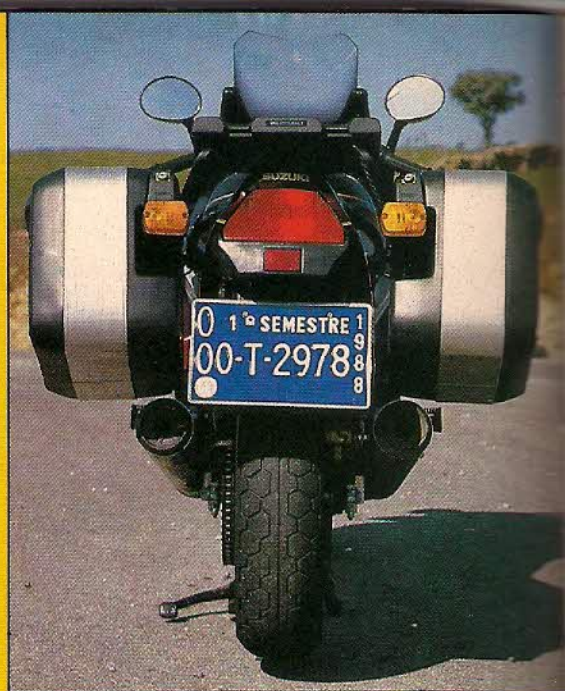


Suzuki GSX 1100 F

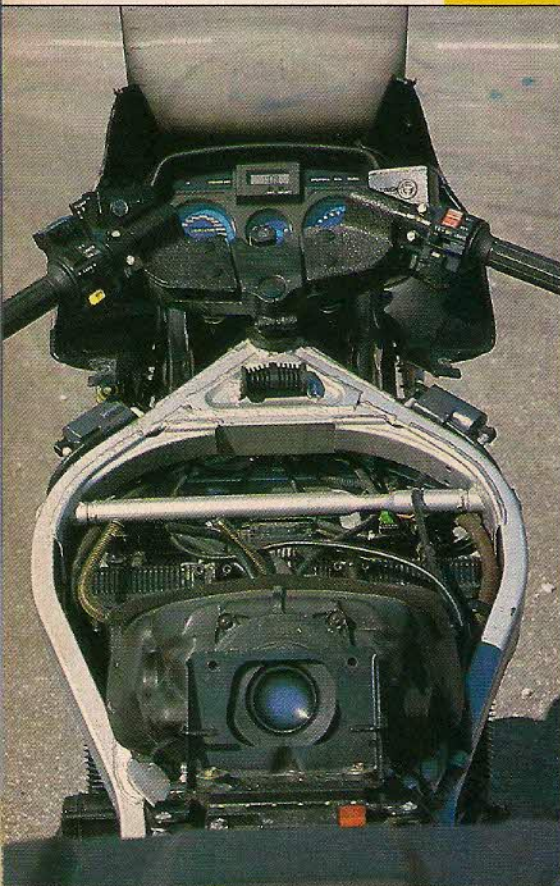
dos taladros laterales de 12 mm. al colín, luego una vez instalado, el soporte no queda «integrado» de forma discreta en los laterales de la moto, sino superpuesto, demasiado a la vista, perjudicando la estética y limitando casi totalmente el acceso a las dos asas previstas, como puntos de agarre para el pasajero. Colocar después las maletas, de 10 kg de carga, y en las que cabe un casco integral, es operación simple y muy rápida.

A pesar de que Krauser ha trabajado en colaboración con Suzuki y en túnel de viento para su diseño, en su interior encontramos unas recomendaciones de uso que aconsejan no pasar con ellas de 130 km/h. Nos parecía muy poco y las hemos probado muy por encima de esta velocidad llegando incluso a medir con la pistola de radar 229 km/h. sin encontrar ningún problema de estabilidad en línea recta. En curva las maletas actúan como alerones «desestabilizadores», pero sólo a muy alta velocidad, por encima de 200 km/h. en autopista, y este ritmo no parece que deba ser el habitual para viajar cargado de equipaje y con pasajero.

Sin problemas en carretera, el circular con estas Krauser por ciudad limita muy gravemente la manejabilidad de la GSX 1100 F. Con sus maletas supertouring, las de mayor capacidad, una BMW K 100 o K 75 tiene una anchura máxima en su parte trasera de 80 cm., una Honda Gold Wing 1.500 seis cilindros llega a 90 cm., la GSX 1100 F bate todos los récords con 97 cm. Esto quiere decir que a pesar de ser una superbike, baja, ágil de carenado estrecho y compacto y manillar de sólo 720 mm., no cabe por



Pantalla del carenado arriba, abajo o donde quieras turismo, o deportiva. Las maletas sobresalen muy exageradamente. El mando del Suzuki Power Shield se encuentra en el lado izquierdo del manillar. Al descubierto se puede ver el pequeño motor eléctrico y la transmisión silenciosa por bolas de nylon. El chasis de acero se desmonta inferiormente. El refuerzo superior también se puede quitar para acceder a la culata.



ningún sitio y que tienes que circular al ritmo que te marque el tráfico y con especial precaución en los adelantamientos en carretera. Existe una segunda versión adaptable al mismo soporte de menor capacidad, no cabe un casco, pero de dimensiones mucho más razonables para todo uso. Su comercialización no está confirmada en nuestro mercado.

Up-Down

Arriba y abajo, subir y bajar la pantalla del carenado de la GSX 1100 F es un juego inevitable al principio, y de gran efecto... Cuando te detienes en un semáforo esta Suzuki levanta gran expectación, cuando compruebas que tienes «clientes» que te miran con atención, pulsas el botón mágico, «Up-Down» y entonces es cuando triunfas de verdad dejando a todo el mundo embelesado... Aunque es de elogiar este primer paso dado por Suzuki en la «aerodinámica activa» de la moto, que abre un amplio horizonte de posibilidades, llegas a dudar de su utilidad y piensas si no hubiera sido más conveniente haber puesto más interés en ajustar precio o simplemente mejorar carenado.

El de esta Suzuki con la cúpula en su posición más alta te permite viajar cómodamente sentado a cualquier velocidad de crucero, que en autopista puede llegar a ser de 190/200 km/h. si te lo propones, sin sentir ningún cansancio y el viento también pasa por encima del casco de tu pasajero. El problema está en el carenado es demasiado estrecho, no cubre manos, hombros, pies, ni piernas. Como verás en el cuadro de prestaciones, hay diferencias en velocidad máxima, al aumentar o disminuir superficie, según sea la posición elegida para la cúpula del carenado. De un mejor resultado de 238 km/h. a un «mínimo» de 235 km/h. En la práctica y ésta ha sido nuestra experiencia siempre prefieres utilizar la pantalla en su posición más alta y renunciar a esos tres simbólicos km/h. Las posiciones bajas, por debajo de la 5ª y última sólo parecen tener utilidad para poder recibir aire en el cuerpo en verano, pero a baja velocidad, si vas deprisa con la cúpula al mínimo las turbulencias son máximas y tu pasajero protestará inmediatamente.

Sobre el carenado hay que señalar que circulando en ciudad, bajo la lluvia, favorece y propicia un molesto fenómeno. El radiador de aceite no está cubierto superiormente y el agua que cae sobre él, al estar muy caliente, se transforma en vapor, en una densa columna de humo blanco, que sale hacia el exterior empujando a su paso relojes, retrovisores, la pantalla de tu casco y la del carenado que hay que bajar al mínimo para ayudar a disipar el vapor. Realmente parece que estás en una sauna finlandesa o que la Suzuki esté ardiendo...

Hablando de prestaciones y aunque los resultados en aceleración son especialmente brillantes, al nivel de la Yamaha FZR 1000, FJ

1200 y muy cerca de lo que ofrece la GSXR 1100, a algunos puede parecer poco la velocidad máxima de 238 km/h. de esta Suzuki, a nosotros también. La GSX 1100 F comparando con sus rivales de cilindrada es un poco «lenta» únicamente consigue batir a la BMW K 100 RS y a la Honda VF 1000 FII, y las deportivas 750 la acosan muy de cerca. Su desventaja no se debe a falta de potencia, la hay en abundancia como se pone de manifiesto favorablemente en las pruebas de aceleración con 11" 14 en los 400 metros. La causa está en un desarrollo final un poco justo (en 5.ª entras con demasiada facilidad en la zona roja del cuentavuelts si tienes autopista libre por delante).

En nuestro banco de potencia la diferencia entre las Suzuki 1100 F y 1100 R ha sido de sólo 0,7 CV. midiendo al embrague, pero mientras la «R» vuela por encima de 250 km/h., la «F» encuentra su techo por debajo de 240 km/h. (aunque puede llegar en condiciones muy favorables a 241 km/h.). La explicación se encuentra en el desarrollo final, 15/52 en la sport-turismo, en lugar del 14/47 utilizado en la hipersport, a esto se suma una relación primaria distinta y también el efecto de acortamiento de desarrollo producido por utilizar ruedas de 16" frente a las de 18" de la R 1100. A cambio de perder velocidad punta, la GSX 1100 F disfruta de una relación de cambio muy cerrada y de una 5.ª que puede con todo, aunque pasando la factura de consumos algo más altos de lo que cabía esperar. Casi ocho litros de media en la prueba.

A pesar de su aspecto voluminoso y de peso, 244 kg. en vacío y 267 kg. con el depósito de 21 litros lleno, sin maletas la GSX resulta con sus ruedas de 16" tan ágil y manejable como la Yamaka FJ 1200 siendo muy superior en este sentido a la BMW K 100 RS. Con asiento especialmente bajo llegas bien al suelo con 1,70, con los pies planos y las rodillas ligeramente flexionadas. La postura de conducción es peculiar y típica de otras Suzuki (GSX 550, GSX 750). No muy cómoda inicialmente, con reposapiés bastante altos y atrasados, y con manillar ancho y plano, pero a la larga demuestra ser un buen compromiso. El confort del amplio asiento, sobre todo para el piloto, es algo verdaderamente excepcional. El pasajero tiene una buena parte de este asiento a su disposición y puede encontrarse realmente cómodo con dos amplias asas laterales a su alcance (que prácticamente se inutilizarán si se montan los soportes de maletas).

Supermotor

El motor de la GSX F derivado directamente del R 1100 suena, aunque sea a través de dos escapes, casi exactamente igual y con el mismo genio que el de la Hyper-sport. Si pruebas a acelerar en vacío, «calentando motor», oírás feos ruidos mecánicos y notarás cómo se producen intensas vibraciones en manillar, asiento y depósito que inicialmente te preocupan. Luego

en marcha ruidos y vibraciones se difuminan casi totalmente. Las vibraciones sólo se siguen produciendo de forma evidente aunque nada molestas, a un régimen mantenido de 6.000/7.000 r.p.m. (150/160 km/h.), pero te llegarán muy filtradas, porque Suzuki ha montado el motor en el chasis con anclajes frontales elásticos y también monta sobre goma las placas soportes de los reposapiés y el manillar, con grandes contrapesos antivibraciones en sus extremos.

Este motor es la clave y lo mejor de la GSX 1100 F. Hoy los motores de las modernas 600 y de las 750 ofrecen más de lo que se puede necesitar, el motor de una «mil» como el de esta Suzuki ofrece simplemente mucho más de lo que se puede imaginar. Una vez probado, todo lo demás sabe a poco.

La GSX 1100 F hereda y disfruta, nunca mejor dicho, el explosivo motor de la GSXR 1100, pero «corregido y aumentado» para poder ofrecer un mejor par a bajo y medio régimen y para ampliar la banda de potencia utilizable. Con dos mm. más de diámetro y un mm. más de carrera (78 x 59 mm.) antes (76 x 58 mm.) la cilindrada se ha llevado hasta 1.127 c.c. (1.052 c.c. en la R 1100). Según Suzuki (en mediciones al cigüeñal), la potencia pasa de esta forma de 130 CV. a 136 CV y el par máximo llega a la impresionante cifra de 11,4 kgm. a 7.000 r.p.m. Al margen de este aumento de cilindrada y prestaciones, y diferenciándose también por un nuevo encendido digital y por montar una transmisión primaria con engranajes helicoidales (más silenciosos) en lugar de la anterior de dientes rectos, el motor «F» sigue siendo básicamente igual que el «R». Conserva por lo tanto su refrigeración SACS por aire y aceite, culata de 16 válvulas con cámaras TSCC, mismo embrague de accionamiento hidráulico y cambio de cinco velocidades con idéntica relación interna, corto recorrido de selector y óptima precisión, para todo menos para encontrar el punto muerto.

En la práctica la respuesta de este nuevo motor Suzuki es casi tan sobrenatural y perfecta como en el FJ 1200. Falta el «casi» porque la FJ con superior cilindrada y aun ofreciendo seis CV. menos, disfruta de más par y a 1.000 r.p.m. menos, pero la verdad es que por mucho que llegues a conocer este motor GSX F nunca te dejará de asombrar por su fabulosa respuesta en medio régimen y en baja y por su inacabable forma de estirar hasta lo que parece el infinito. En cualquier marcha, incluida 5.ª, sale limpiamente desde 1.500 r.p.m., al llegar a 4.000 r.p.m. se siente ya totalmente lleno (el par es a ese régimen 7,86 kgm.) y puedes circular muy deprisa en ciudad o carreteras secundarias de curvas cambiando marchas sin pasar de aquí. Si quieres más, acompañado de una sensación de empuje que no cesa y de un suave silbido de admisión, de forma constante, demoledora y sin violencia llegas a 7.000 r.p.m. donde se encuentra el par máximo. Después empieza el infierno de potencia y una aceleración salvaje hasta 12.000 r.p.m., donde corta el

encendido. Lo importante en cualquier caso es que «todo» está a tu alcance, puedes dedicarte a una conducción contemplativa o asombrarte con aceleraciones y adelantamientos imposibles. No porque haya más de 100 CV en su motor, ni esta Suzuki, ni ninguna otra mil de su estilo se comen a nadie. Sólo lo harán si no tienes la cabeza lo suficientemente fría como para saber dosificarla.

En el banco de potencia el fiero carácter de este motor se ponía de manifiesto al obligarnos a calentar neumático o conciencia para poder abrir gas a fondo en 3.ª o en 4.ª sin que patinase la rueda sobre los rodillos al llegar a 5.000/6.000 r.p.m... y hay que tener en cuenta que abrimos gas con la aguja del cuentavuelts señalando menos de 1.000 r.p.m., es decir, con el motor prácticamente a punto de calarse. Los resultados de nuestro banco no confirmaban los valores declarados por Suzuki. La GSX 1100 F con 119,4 CV. al embrague supera a la GSX R 1100 en 0,7 CV., pero no en 6 CV. como se había anunciado. Por otro lado, su par máximo, aun siendo algo excepcional, 9,67 kgm. a tan sólo 7.260 r.p.m., no es suficiente para igualar los 10,73 kgm. a 6.200 r.p.m. con los que nos dejó auténticamente colapsados la FJ 1.200 el pasado año.

Acero

Para la GSX 1100 F, Suzuki se ha olvidado del caro chasis de aluminio de la R 1100 diseñando un cuadro totalmente nuevo fabricado en tubo de acero muy sólidamente dimensionado y reforzado. Su estructura principal de sección rectangular rodea perimetralmente la parte alta del motor y se cierra en una doble cuna inferior desmontable.

El basculante también de acero tiene una gran sección rectangular y en su parte delantera se encuentran las bieletas del nuevo Full Floater, mejorado en progresividad con monoamortiguador regulable en precarga de muelle (cinco posiciones) y retención de hidráulico (cuatro «cliks»). En la horquilla con barras de 41 mm. no hay ningún tipo de regulación exterior (tampoco el muy efectivo «NEAS», antihundimiento de accionamiento eléctrico de la GSXR 1100). La geometría de dirección con 112 mm. de avance y 28° de ángulo de pipa, así como la distancia entre ejes, 1.490 mm., coincide exactamente (la única diferencia es 0,5° más en inclinación de pipa) con las de la Yamaha FJ 1200.

La coincidencia sigue con la elección de ruedas, idéntica medida de llantas y neumáticos de 16". Contando también con un reparto de peso muy similar, y aunque la Suzuki pesa 10 kg más, las sensaciones en marcha, aunque influidas por diferentes posturas de conducción y respuesta de motores, son parecidas en ambos motos. Lo que llama la atención es que cuando todos abandonan las ruedas de 16" (Yamaha ya ha montado 17" en la parte frontal de su FJ) venga Suzuki a reivindicarlas. Bajo un punto de vista de manejabilidad no parece criticable el seguir con 16",

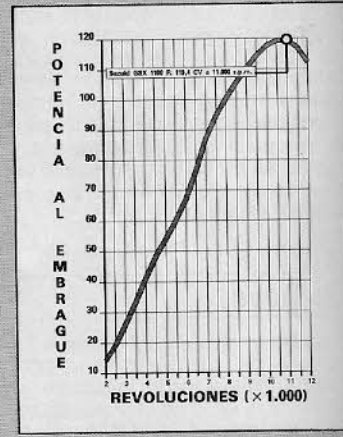
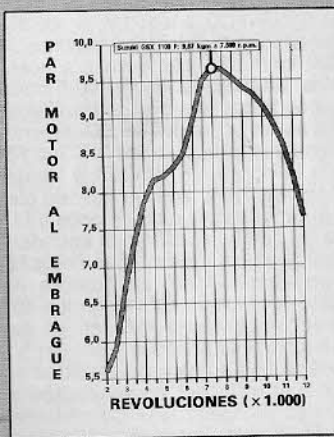
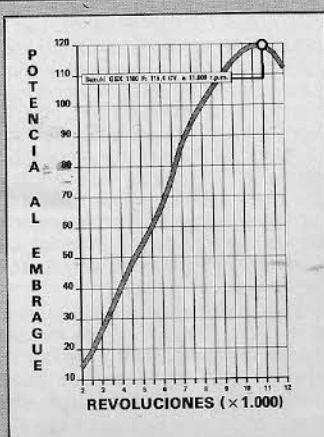
Suzuki GSX 1100 F

pero bajo otras perspectivas sí lo es. En curvas a baja velocidad en esta Suzuki se aprecia tendencia a caer al interior del ángulo y te encuentras también con súbita tendencia a levantar «la cabeza» al frenar con la moto inclinada y con clara negativa a entrar en curvas mientras frenas. Siempre quiere mantenerse recta. En tu conducción tienes que calcular bien la frenada, soltar la maneta y trazar, o... descolgarte claramente mientras frenas para poder iniciar las operaciones. En la práctica a todo esto te llegas a acostumbrar bastante bien y con la confianza que da apoyarse en buenos neumáticos Metzeler de origen y con eficacia total del doble disco frontal flotante, de 275 mm., con pinzas de doble pistón en lugar de las de cuatro de la R 1100, pero con toda la potencia y resistencia al fading que se puede exigir. Aquí la Suzuki puede batir claramente a las FJ (del 84 al 87) y a las BMW.

Ida y vuelta

En línea recta la estabilidad a cualquier velocidad y sobre cualquier tipo de asfalto es perfecta y la conducción puede ser muy despreocupada. Con suspensiones blandas y confortables al plantearse esa conducción deportiva que Suzuki dice que también está a tu alcance, y a la que te invita continuamente su motor, el panorama cambia. Aun con neumáticos en perfectas condiciones, la GSX 1100 F cabecea claramente en curvas rápidas, su horquilla se hunde exageradamente en frenadas y rebota desagradablemente haciendo tope si apuras de verdad. Detrás la suspensión parece carecer de retención de hidráulico, sólo hay muelle y es demasiado blando. Cuando probamos con pasajero y maletas y si pretendes viajar tan sólo un poco alegremente, como podrías hacer, por ejemplo, con una BMW K 100 «LT», el problema persiste y se amplifica, porque las puntas del caballete golpean bruscamente en el suelo a la más ligera inclinación que insinúes y porque hundida de atrás la dirección en curvas se vuelve torpe, lenta e imprecisa.

Sin gustarnos nada este comportamiento, sin poder mejorar las suspensiones con los reglajes disponibles en el amortiguador y pensando que la GSX 1100 F se nos quedaba sólo «con una cara», la de comfortable turismo tranquila, teniendo que renunciar completamente a su prometida faceta deportiva, decidíamos después de hablar con Puch Suzuki devolver la moto a Gijón y dejar la prueba congelada y en suspenso hasta ver si



BANCO de POTENCIA
MOTOCICLISMO

Con el fin de normalizar los valores que obtenemos en nuestro banco de potencia con los que ofrecen la mayoría de los fabricantes, a partir de este número

de MOTOCICLISMO haremos más hincapié en la medida de potencia tomada al embrague en la cual no intervienen pérdidas debidas fundamentalmente a

Ficha técnica

Suzuki GSX 1100 F

Motor	4 cilindros en línea, 4 T. Refrigerado por aire y aceite.
Distribución	4 válvulas por cilindro. Doble árbol. Mando por cadena.
Diámetro x carrera	78 x 59 mm.
Cilindrada	1.127 c.c.
Compresión	10:1
Carburadores	4 Mikuni BST 34SS
Encendido	Digital transistorizado
Batería	12 V/14 A.
Cambio	5 velocidades
Embrague	Multidisco en baño de aceite.
Trans. secundaria	Cadena.
Chasis	Doble cuna en acero con estructura lateral. Ángulo dirección: 28°. Avance: 112 milímetros.
Suspensión del. Recorrido	Horquilla telehidráulica. 140 mm.
Barras	41 mm.
Reglajes	Ninguno
Suspensión tras. Recorrido	New Full Floater 125 mm.
Reglajes	Precarga muelle (5 p.). Retención hidráulica (4 p.).
Rueda delantera Llantá	2,75 x 16"
Neumático	Metzeler Laser 120-80 V 16
Rueda trasera Llantá	3,50 x 16"
Neumático	Metzeler Perfect ME 99 150-80 V 16.
Freno delantero	Doble disco.
Diámetro	275 mm.
Pinzas	Doble pistón opuesto.
Freno trasero	Disco.
Diámetro	275 mm.
Pinzas	Doble pistón opuesto.
Longitud total (mm.)	2.185 mm.
Anch. máxima (mm.)	765 mm.
Altura asiento (mm.)	795 mm.
Dist. entre ejes	1.490 mm.
Peso en vacío (kg.)	244 kg.
Peso lleno (kg.)	267 kg.
Reparto de peso	49,6% delante/50,4 detrás.
Instrumentación	Velocímetro, cuentavuelts, indicador nivel gasolina, reloj-calendario. Testigos para: presión aceite, luz larga, intermitentes, punto muerto.

Prestaciones

Suzuki GSX 1100 F

Aceleración	
400 m.	11,14
1.000 m.	20,72
Velocidad máxima km/h.	
Solo tumbado	238
Cúpula carenado mínima altura	236
En posición: n.º 2	235
n.º 3	235
n.º 4	235
n.º 5	235
Solo sentado (cúpula arriba y maletas)	229
Dos personas (cúpula arriba y maletas)	219
Error velocímetro	
Velocidad indicada/efectiva km/h.	100/94 120/112 160/149 180/166 200/186 220/201 240/219 260/238 270/242
Velocidad efectiva en cada marcha a 12.000 r.p.m. km/h.	1.º/85 2.º/139 3.º/192 4.º/225 5.º/242 (11.500 r.p.m.)
Consumos	
Mínimo	6,5
Medio (toda la prueba)	7,7
Máximo (autopista)	12,1
Ciudad	7,3
C. Deportiva	8,9
Capacidad depósitos: (l.)	217
Autonomía media (res. incl.) km.	272

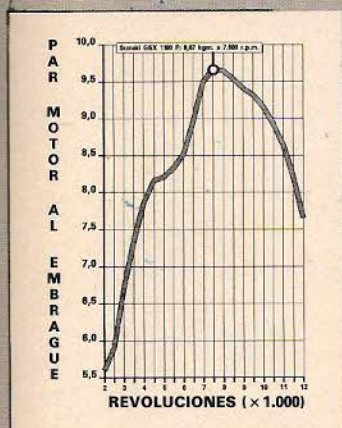
De mil en mil

Suzuki GSX 1100 F

Revoluciones	Potencia (CV)	Par motor (kgm.)
2.000	14,3	5,60
3.000	26,4	6,71
4.000	41,2	7,86
5.000	54,0	8,21
6.000	67,1	8,52
7.000	87,3	9,50
8.000	100,4	9,65
9.000	110,0	9,41
10.000	117,6	9,16
11.000	119,4	8,64
12.000	112,0	7,65

Frente a frente

Modelo	Cilindrada Diám. x carr.	Poten. máx. (Embrague) CV/r.p.m.	Par máx. (Embrague) kgm/r.p.m.	Velocidad km/h.	Aceleración 400 m.	Aceleración 1.000 m.	Consumo Mini/Med/Máx.	Peso (freno)	Capacidad depósito	Precio	Prueba MOTOCICLISMO
Suzuki GSX 1100 F	1.127 (78 x 59)	119,4/11.000	9,5/7.500	238	11,14	20,72	6,5/7,7/12,1	267	21	1.740.000	1.045
Yamaha FJ 1200	1.188 (77 x 63,8)	113/8.750	10,73/6.200	245	10,91	20,54	5,1/7,7/12,4	257	22	1.738.000	975
BMW K 100 RS	967 (67 x 70)	80/7.500	8,49/6.200	216	12,20	23,80	4,9/7,0/10,2	259	22	1.725.000	963
Honda VF 1000 FI	989 (77 x 63,6)	105/9.500	8,57/7.500	232	11,60	23,20	5,7/9,6/12,4	277	23	1.572.600	963
Suzuki GSX R 1100	1.052 (76 x 58)	118,7/9.500	9,22/8.125	251	10,89	20,4	5,1/6,3/13,0	229	21	1.790.000	1.001



elementos mecánicos de transmisión (como los piñones de la caja de cambios, transmisión secundaria por cardán o cadena, y potencia de rodadura debida al

contacto del neumático con el suelo). La nueva forma de exponer las mediciones tan sólo afectará a las curvas de par y de potencia, así como al cuadro de valores «De mil en mil», pero no influirá en el «cuadro de resultados» en el que seguirán apareciendo los valores de potencia y par máximo a la rueda y al embrague, así como el porcentaje de pérdidas de transmisión, relación peso/potencia (rueda) y potencia específica, por lo que dichos datos podrán seguir sirviendo de referencia a la hora de comparar con otros modelos que hayan pasado por esta sección.

Aún medidos al embrague, los casi 120 CV que registró en nuestro banco Bosch la Suzuki GSX 1100 F, están muy por de-

bajo de los 136 CV que declara el fabricante japonés. Tanto por su utilización como por la potencia del motor, la Suzuki no tiene por qué participar en el juego de la guerra de potencias altas reservado a las superbikes estrictamente deportivas. A la GSX 1100 F le basta con presumir de una respuesta lineal, limpia y llena que comienza desde el régimen de ralentí y termina a mil vueltas por encima del régimen de potencia máxima, características más que ideales a tener en cuenta en uso turístico.

A la vista de la curva de par, se puede apreciar la elasticidad del motor quedando patente que al régimen de 2.000 revoluciones se registra ¡más de la mitad! de los 9,67 kgm. a 7.500 vueltas de par máximo.

se encontraba una solución. Esto sucedía a mediados de enero.

En Puch Suzuki se tomaban el mismo interés que nosotros por mejorar la GSX, sin discutir ni tratar de corregir nuestras impresiones y opiniones, que comentábamos ampliamente con ellos. Una semana más tarde nos anunciaban que Suzuki Japón les enviaba por avión una horquilla y amortiguador nuevos con distintos reglajes. Quince días después la GSX volvía a Madrid por transporte urgente, con las nuevas suspensiones y montando como al empezar neumáticos Metzeler Láser delante y Perfecto detrás. Aparentemente «no se veía» ningún cambio, horquilla y amortiguador no presentan diferencias exteriores, pero en la primera salida a carretera, eligiendo para ello un trazado especialmente selectivo para comprobar estabilidad y suspensiones, como es el tramo Madrid-Colmenar-Cerceda-Guadarrama, y la autopista de Villacastín, la GSX era ya otra moto. No tan superefectiva y estable como una CBR 1000, pero sí al nivel de una FJ 1200 con neumáticos convencionales y con la ventaja de estar muy claramente mejor amortiguada que la Yamaha.

Especialmente cómoda y confortable en zonas bacheadas, mucho más precisa en buen asfalto, las mejoras en estabilidad no se habían conseguido a base de «duras suspensiones», sólo con «adecuadas suspensiones». El hundimiento de horquilla era mucho más moderado, el reglaje del amortiguador trasero en el punto 2 de muelle (antes necesitábamos llegar al 5.º y último y nos seguía faltando dureza) y en el 4 de hidráulico era perfecto. Sólo o con pasajero (posición 3 de muelle) seguían rozando demasiado pronto las exageradamente largas y salientes puntas del caballero, pero la Suzuki era ahora mucho más estable y más segura. Sin exigir como antes asfaltos lisos como mesas de billar, sus cabeceos en autopista a media o alta velocidad desaparecían completamente. Al gastarse el neumático trasero, después de 3.000 km. volvían a presentarse, pero siempre de forma mucho más ate-

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH LPS 002 de MOTOCICLISMO

	Suzuki GSX 1100 F
Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	107,9 CV
Potencia máxima al embrague	119,4 CV
Régimen de potencia máxima	11.000 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	8,50 kgm.
Par motor máximo al embrague	9,67 kgm.
Régimen de par motor máximo	7.500 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	20,4 m/s.
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	10,7%
Relación peso/potencia (rueda)	2,42 kg/CV.
Potencia específica (rueda)	95,7 CV/t
Temperatura ambiente	10,5 °C
Presión atmosférica	937,0 mb.

nuada que lo que sucedía antes con neumáticos nuevos. Finalmente pensando en la posibilidad de montar neumáticos radiales, que son «mano de santo» en la FJ y que le irán igual de bien a esta Suzuki, nos sentíamos satisfechos de haber podido encontrar al fin las dos caras de la GSX 1100 F.

Lo primero que te preguntarán ahora es qué suspensión llevarán las GSX 1100 F que estarán disponibles en las tiendas dentro de muy poco. Como es lógico nos hubiera gustado que fuera «la segunda», pero llevarán «la primera». Así nos ha informado Puch Suzuki, con la misma honradez y seriedad con la que han seguido todo este asunto. La suspensión que vino de Japón para resolver problemas y permitirnos disfrutar de la faceta deportiva de la GSX 1100 F será considerada «suspensión deportiva» y se ofrecerá como opción, como «extra», a quien la desee. Sobre «la primera» se opina que no tiene defectos, que está de acuerdo con el carácter y la personalidad de esta moto y que en su gran mayoría los futuros clientes de la GSX 1100 F agradecerán su confort y les darán la razón, sin quejarse de estabilidad.

Nos alegramos de que al menos vaya a existir como opción pero no podemos ocultar nuestra sorpresa ante esta actitud. Está claro que esto no era lo que habíamos intentado conseguir sobre todo cuando las GSX 1100 F que se están montando en Japón llevan ya

de serie la suspensión llamémosla «deportiva», simplemente «la buena suspensión», que no se ha puesto a punto sólo porque se quejara Motociclismo sino como consecuencia de otras muchas impresiones similares a las nuestras de probadores de toda Europa. Nuestra opinión no coincide evidentemente con la de Puch-Suzuki y lamentamos que el final de la historia no haya podido ser totalmente feliz, es decir, teniendo en cuenta que hablar exclusivamente de una GSX 1100 F con suspensión «numero 2» «de serie» y no como opción.

La GSX 1100 F además no está para andarse con sobreprecios. Costando 1.740.000 matriculada y sin maletas, ya tiene bastante, y parece evidente que Suzuki no ha aplicado en ella los mismos buenos criterios de contención de precios que en la GSX 600, o en la DR 750 Big. La GSX 1100 F, agallada en origen al máximo en sus costes, para poder ofrecerse en mercados libres como en Francia a un precio inferior en cerca de 200.000 ptas. al de una BMW K 100 RS, no va a poder disfrutar de esta importante ventaja entre nosotros, y frente a rivales tan serios como la Yamaha FJ 1200 y la BMW RS no debería concederse ni la más mínima ventaja.

A. MORENO DE CARLOS
Fotos: Emilio JIMENEZ
Colaboración: Jose M.ª TORRES-ACERO

