



**E**N 1985 Suzuki puso al alcance de todos los públicos la primera réplica seria de una moto oficial de resistencia, la GSX-R 750 Hypersport, una estricta y rigurosa deportiva totalmente libre de compromisos turísticos que revolucionaba el mundo con su chasis de aluminio, refrigeración mixta SACS, o por su todavía hoy alucinante peso de sólo 187 kg. en vacío.

En 1988 Suzuki ponía fin a tres fructíferos años de GSX-R 750 sustituyéndola por otra R que se llamaba exactamente igual, que tenía el mismo aire, pero que ya no era lo mismo. Con algo más de peso (195 kg.), pero también con nuevo chasis, suspensiones y frenos, ruedas y 17" y sobre todo con un motor bastante más

potente (108 CV.) pero muy diferente, al haber pasado sus cilindros de un diámetro por carrera de 70 x 48,7 mm. a 73 x 44,7 mm., Suzuki confiaba en este nuevo motor (siempre con refrigeración SACS), aligeradísimo internamente y del que habían desaparecido los super racing carburadores de compuerta plana de 29 mm., sustituidos por Mikuni Slingshot de 36 mm. a depresión. Pero su confianza no duraría demasiado.

La GSX-R 750 del '88, que se ha mantenido sin apenas cambios hasta hoy mismo, seguía siendo una típica R, pero era más asequible, más manejable, notablemente más estable y al final mucho mejor moto «de carretera», pero no tanto «de carreras». El nuevo motor no daba a Suzuki en

Superbikes todos los resultados apetecidos. Sin poder cambiar sus pequeños carburadores, las nuevas R, a pesar de su frenética y excitante capacidad para estirar hasta 14.000 r.p.m., tenían muchos problemas para poder estar al nivel de las Honda RC 30. La respuesta de Suzuki a este problema y al que le iban a plantear un año después las OW-01 de Yamaha y las ZXR de Kawasaki no se hacía esperar, y así, en el Salón de París, en noviembre del '88, aparecía la fantástica GSX-R 750 R, la «doble R» que precisamente prueba César Agüí en este mismo número de MOTOCICLISMO.

Con modificaciones y mejoras en chasis, frenos, suspensiones, aerodinámica y con la vuelta al

motor de carrera larga del 85 mm., debidamente puesto al día y con carburadores Slingshot de 40 mm., Suzuki volvía a primera fila de las parrillas de salida. Pero la RR, con su caro kit de carreras y asiento monoplaza, no pasaba de ser una exclusiva moto para minorías. Ahora esto ha terminado; la nueva GSX-R 750/90 no incorpora una segunda R en su carenado, pero esto es lo de menos. El año próximo, salvo esa mágica letra, prácticamente todo lo demás (y algunas piezas «extra», como la horquilla Upside-Down) ya viene incluido en una nueva deportiva, de gran serie, pero que quiere volver a ser una hypersport pura, auténticamente racing y libre de compromisos. En este sentido, como primera

Novedades '90  
Suzuki GSX-R 750/90

# CARRERA LARGA

Horquilla invertida o Upside Down y la vuelta al motor de carrera larga, en versión casi idéntica al RR pero con 116 CV., son los dos rasgos característicos que definen a la nueva GSX-R 750/90. Pero hay más, mucho más... En su tercera edición, y para celebrar su quinto aniversario, la GSX-R, pionera del concepto «hyper-sport» y origen de todas las R, mejora y se perfecciona muy profundamente, mucho más de lo que a primera vista parece.





*A pesar de los nuevos colores y decoración, la GSX-R 750 sigue teniendo un aire muy familiar que impedirá el prematuro envejecimiento del modelo '88. Sin embargo, en su tercera edición, las novedades introducidas son numerosísimas, convirtiendo a esta GSX-R en prácticamente una super racing RR, aunque con el extra de la horquilla «Upside Down» que, junto con el motor de carrera larga, son sus dos rasgos más característicos.*

prueba de buena voluntad y demostrando que Suzuki no quiere volver a caer en debilidades y tentaciones «turísticas» (para eso ya tiene hoy la GSX 750 F), contabilizamos la feliz desaparición del anterior escape cuatro en dos y la vuelta del cuatro en uno.

Más potencia y mejor par a cualquier régimen es lo que promete Suzuki en la GSX-R750/90. Para ello, como ya hemos señalado, manteniendo la refrigeración SACS y las cámaras de combustión TSCC, se vuelve a los orígenes, al diámetro por carrera de 70 x 48,7 mm., aunque naturalmente con ligeros pistones, cigüeñal, biela y segmentos muy delgados que son material de combate de última hornada. Nuevos carburadores Mikuni Slingshot de compuerta semiplana de 38 mm. y un escape diferente se orientan en la misma dirección. La compresión se mantiene en 10,9:1, se mejora la refrigeración con un nuevo diseño de culata, y sobre todo gracias a un espléndido radiador curvado como el utilizado en la RR, que disipa muchas más calorías, sin ser por ello, gracias a su diseño, más ancho. La bomba de aceite es también la misma de gran capacidad de RR 750 y GSX-R 1100 '89.

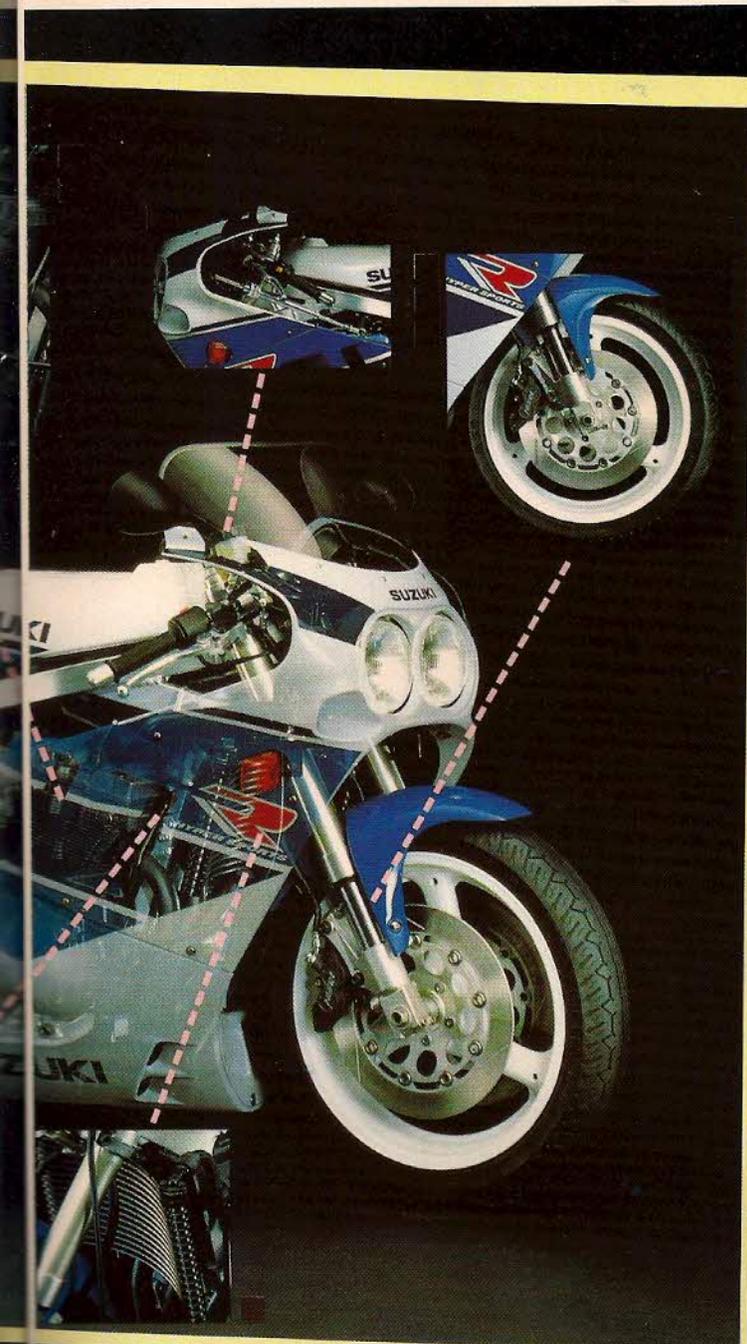
La potencia declarada es 116 CV. a 11.000 r.p.m. (8 CV. más que en la versión '89) y la raya roja del cuentavuelts sigue situada en 13.000 r.p.m. Suzuki, pues, no se conforma, como ha hecho Honda con su última VFR, con ofrecer 100 CV., y la potencia de la nueva GSX-R estará casi al nivel de los 120 CV. de la RR. El embrague ha sido reforzado y tiene seis muelles en lugar de los cuatro anteriores. El encendido es computerizado con avance variable en función del régimen de giro del motor. En la parte ciclo destaca, en primer lugar, por su-

puesto, la horquilla invertida. Según Suzuki, se deriva y es del mismo tipo que la utilizada en la 500 de Schwantz que, según el tejano, es tan valiosa como para ser responsable por sí sola de mejorar un segundo por vuelta en cualquier circuito. En carretera pretenderá ser igual de eficaz. El recorrido es el mismo que en la convencional anterior, 120 mm., pero las ventajas de la Upside Down, regulable en 12 posiciones de compresión de hidráulico y en otras tantas de extensión o rebote, habrá que encontrarlas en la superior rigidez que ofrece debido a su muy superior diámetro en la zona de anclaje de las tijas.

La suspensión trasera, «full floater», no cambia sus bieletas, progresividad ni recorrido, pero recibe un nuevo amortiguador con depósito separado, teóricamente de muy superior calidad al de la R '89 y con cuatro puntos de ajuste en extensión y 12 en compresión del hidráulico. El basculante ha sido reforzado, aunque no tiene la característica jaula de refuerzo superior de la RR. El ligero y rígido chasis de aluminio sigue siendo básicamente el mismo, pero con geometría de dirección de obligada referencia RR, es decir, levemente modificada con un ángulo de dirección de 25,7° (antes 24,9°) y con un avance de 100 mm. frente a los 99 mm. de la versión '89. La distancia entre ejes aumenta en sólo 5 mm. (1.415 mm.). Como equipo de serie se incluye un amortiguador de dirección. En la rueda delantera son novedad absoluta los discos de la RR. Comparando con la R del año pasado, tienen el mismo diámetro, 310 mm., y son también flotantes, pero no están taladrados. Cambia también la calidad de las pastillas semimetálicas. En la rueda trasera hay que destacar una nueva llanta «king size» de gar-



BLUE/WHITE



BLACK / GRAY

RED / WHITE

ganta 5,50 (como la FZR 1000 EXUP) para poder montar de serie un imponente radial (Michelin de serie) 170/60-17.

La postura de conducción prácticamente no se ha modificado, aunque el depósito de gasolina es ligeramente más corto (no tanto como en la RR). En el nuevo depósito de aluminio y 21 litros de capacidad está prevista la instalación de una válvula de llenado rápido. Sobre la eficacia del carenado del '88 nos permitimos dudar el año pasado después de comprobar prestaciones bastante modestas en la prueba de la GSX-R 750. Ahora ha sido rediseñado totalmente en túnel de viento partiendo de las líneas maestras de los oficiales utilizados en superbikes y resistencia este año. La cúpula sigue siendo muy ancha y envolvente para asegurar gran protección al piloto, pero es claramente más estilizada. Se ha reducido la sección frontal y perseguido una mayor carga sobre el tren delantero para garantizar estabilidad a alta velocidad. El nuevo radiador curvado ha permitido estrechar los flancos del carenado y Suzuki ha puesto también un empeño muy especial en poder garantizar (el año pasado no se consiguió) una óptima y gran distancia libre al suelo en inclinaciones. De esta forma la «V» del carenado es ahora muchísimo más afilada y hasta el silenciador tiene una profunda entalladura lateral para no rozar el asfalto ni en carretera ni en las «Kevin-tumbadas» más gloriosas en circuito.

A destacar finalmente en esta primera y rápida revisión de novedades GSX-R/90 (en espera de su primera prueba en Jerez el 13 de diciembre) algunos detalles, como el pequeño guardabarros frontal, inspirado en la 500 G. P., su nueva y más afortunada decoración (estará disponible en azul-blanco, rojo-negro-blanco y negro-gris plata), los nuevos y más prácticos tensores del basculante y... el cuadro de relojes que, junto con asiento, colín o freno

trasero, son algunas de las poquísimas piezas que no cambian. En la prueba de la GSX RR, que encontrarás en estas mismas páginas, comentamos que la mejor R «de calle» posible tendría que ser como la RR; pues bien, aquí la tienes, casi tal como la soñábamos, o mejor incluso (en teoría), pues junto a un motor algo más civilizado pero no por ello mucho menos potente, Suzuki nos incluye la horquilla Upside Down, algo que «ni le habíamos pedido». Esperemos que a pesar de los nuevos refinamientos racing, y como viene siendo norma últimamente en Suzuki España, no se dispare su precio y que «la R» (sólo la Suzuki puede ser llamada así sin que nadie se equivoque) pueda seguir siendo una hypersport sofisticada, agresiva, pero también popular y relativamente asequible.

A. M. de C.

**FICHA TECNICA**

**Motor:** Cuatro cilindros en línea, refrigeración SACS por aire y aceite. Cuatro tiempos. Cuatro válvulas por cilindro.  
**Diámetro x carrera:** 70 x 48,7 mm.  
**Cilindrada:** 749 c.c.  
**Compresión:** 10,9:1.  
**Carburadores:** Mikuni Slingshot BST 38SS.  
**Encendido:** Electrónico computerizado con avance variable.  
**Cambio:** Seis velocidades.  
**Embrague:** Multidisco en baño de aceite.  
**Transmisión secundaria:** Cadena.  
**Chasis:** Doble cuna continua en aluminio. Angulo de dirección: 25,7. Avance: 100 mm.  
**Suspensión delantera:** Horquilla invertida telescópica. Reglajes en precarga de muelle y en 12 posiciones de compresión y extensión de hidráulico. Recorrido 120 mm.  
**Suspensión trasera:** Full Floater. Amortiguador «piggy back». Ajustes en precarga de muelle, compresión de hidráulico en 12 posiciones y extensión en cuatro. Recorrido 135 mm.  
**Rueda delantera:** Llanta 3,50 x 17. Neumático Michelin 120-70-17.  
**Rueda trasera:** Llanta 5,50 x 17. Michelin 170-60-17.  
**Freno delantero:** Doble disco 310 mm. Pinzas cuatro pistones.  
**Freno trasero:** Disco. Pinza doble pistón opuesto.  
**Longitud total:** 2.060 mm.  
**Anchura máxima:** 730 mm.  
**Altura asiento:** 795 mm.  
**Distancia entre ejes:** 1.415 mm.  
**Peso en vacío:** 193 kg.