

SE TRATA DE UNA MOTO DE CALLE-POR LO MENOS ESO DICEN...- QUE SE HA INSPIRADO DIRECTAMENTE EN LA MOTO DE GRAN PREMIO QUE KEVIN SCHWANTZ UTILIZÓ PARA PROCLAMAR SUZUKI CAMPEONA DEL MUNDO EN EL AÑO 1993.

EN EL CIRCUITO DE MISANO, PERIODISTAS DE TODO EUROPA, MUCHOS DE

SUZUKI GSX-R 750 '96 LA REFERENCIA



ELLOS TAMBIÉN AFORTUNADOS PROBADORES DE MÁQUINAS DE CARRERAS, HABLABAN DE LA NUEVA GSX-R 750 COMO SI DE UNA FIEL "RÉPLICA", SE TRATARÁ...

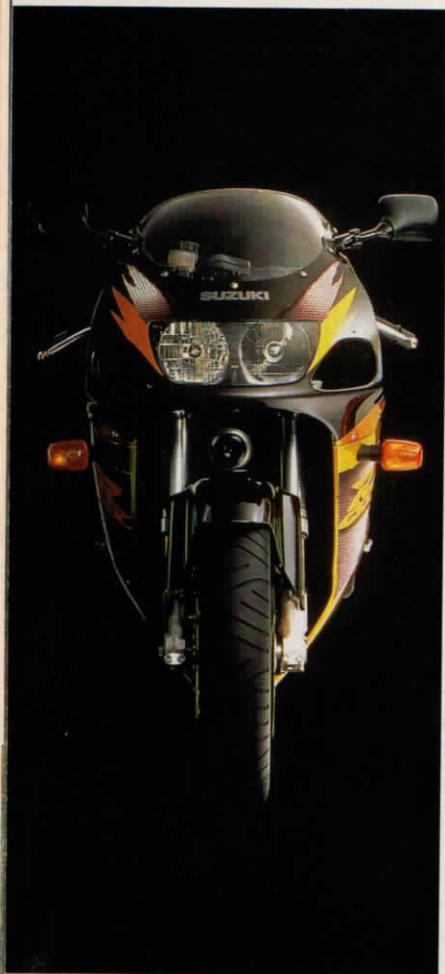
David Remón
Fotos: Francesc Montero
Desde Misano (Italia)

E Quien no ha soñado alguna vez en emular a su gran ídolo, de la manera que sea? Unos imitando su pilotaje, otros llevando su immaculado casco o mono réplica a todos los lugares donde se respire aire de motero y otros incluso en la medida de lo posible, han buscado en el catálogo de la marca que lo patrocina, algún modelo semejante a su máquina de Gran Premio...

Personalmente no he tenido el gran placer de probar todavía una moto de competición, pero siempre que se comenta en la redacción, los expertos en la

materia siempre añaden a sus comentarios que las sensaciones sobre ellas nada tienen de ver con las motos de calle... *"Las motos de carreras están hechas exclusivamente para correr, lo más rápido y mejor posible"*... me sugirió un día mi compañero de fatigas Luis Miguel Reyes, respondiéndome así a una duda planteada sobre no sé qué tema. Aquel comentario, hecho hace más de año y medio, se me quedó muy grabado, pero hoy, sin haber tenido aún la oportunidad de subirme a una de esas maravillas mecánicas, el hecho de haber asistido a la presentación de la nueva GSX R 750 en el circuito de Misano, me hizo recordar aquellas palabras...

Quando me comentaron de asistir, evidentemente la idea me gustó porque además de probar un modelo nuevo iba a rodar en un circuito también nuevo, como es el Autódromo de Santa Mónica en Misano, testigo de infinidad de pruebas en muchas temporadas del Mundial de Velocidad. Con un par de consejos de "Luismi" sobre la curva del "carro" antes de abordar las tres curvas enlazadas a gran velocidad, le sugerí a Luis Miguel que no era más que otra moto de calle, la cual nada tendría que ver con las que él pilotaba en su anterior faceta como piloto mundialista. Pero después y antes de meternos en materia, sólo decir que mi impre-



sión, y los comentarios realizados a mi regreso, le hicieron pensar a Luis Miguel que más que una moto de calle venía de rodar con una de carreras... Quizás sí, no os puedo negar que siendo yo componente de la primera tanda de "entrenamientos", a las 8'45 de una fría, nublada y nieblosa mañana, sin haber oído ningún comentario respecto a esta moto, porque aún nadie la había probado, cuando desmonté de ella tenía la misma sensación que cuando me llevaron mis padres por primera vez a una montaña rusa; algo muy fuerte...

TÉCNICA EJEMPLAR...

En el apartado mecánico las novedades son múltiples y las modificaciones infinitas. El motor es reducido y compacto, naciendo directamente de la experiencia de la marca en el mundo de la competición. Fieles a sus esquemas, es un tetracilíndrico en línea de refrigeración líquida con culata de 16 válvulas. Sus cotas internas son de 72 x 46 mm., aumentando el diámetro en 2 mm y reduciendo la carrera en 2.7 mm. respecto a su antecesora. Así pues, la cámara de combustión ahora aumenta 15 c.c., a causa de la nueva culata con válvulas de admisión muy directas; 29 grados en su calado en la vertical del cilindro. Lo mismo diremos de los cuatro carburadores Mikuni de 39 mm de diámetro, que además de ser más grandes, están situados en posición muy vertical para ofrecer un tiro más directo a la cámara de combustión a través de los colectores.

El sistema de admisión de aire tam-

bién se mejora bautizándose como Suzuki Ram Air Direct (SRAD). Ahora no sólo recibirá un aire más fresco con la consiguiente mejora en la respuesta, sino que además afectará al frontal de la moto en su fisonomía mediante dos gigantescas tomas de aire a ambos lados del carenado, por delante de las manos del conductor.

Por último destacar que el sistema de refrigeración se ha simplificado sin disminuir la efectividad para reducir más peso, y que las tapas del alternador, éste también con casi un kilo menos, la culata, embrague y encendido ahora son de magnesio. Todo esto supone un ahorro en el bloque del motor de 9 kilos por lo que al disminuir el tamaño, y al ser más compacto y ligero, hacen que este nuevo motor de la GSX-R plantee serias amenazas a sus más directas rivales. Los datos de potencia no se han comunicado oficialmente, pero se rumorea que ha de estar sobre los 128 CV a 11.500 rpm.

Saltando ya al apartado ciclo, decir que el chasis se ha trabajado como en las motos de competición mediante tecnología CAD-CAM con diseño asistido por ordenadores. Éste es un doble viga de aluminio en toda su estructura, incluyendo el basculante y el subchasis. Anuncia 11.7 kg, unos 2.3 kilos menos que el anterior chasis de obsoleto diseño doble cuna completa, pero con un 50% de superior rigidez.

Las suspensiones en ambos trenes están confiadas a Showa y son multirregulables en sus tres vías. El tren delantero, con barras de 43 mm de diámetro, reducen su peso en 790 gr, mientras que detrás también se llegan a unos buenos 200 gr menos a través de su monoamortiguador. Delante se cuen-

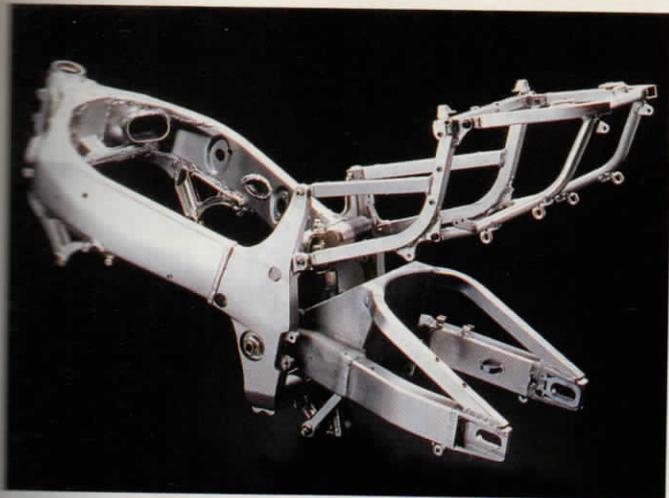
ta con dos discos de 320 mm de diámetro con pinzas Tokico de 6 pistones y con una llanta 400 gr más ligera, que monta una goma de 120/70-17". Detrás hay un disco de 220 mm. con pinza de doble pistón opuesto, también de Tokico, acompaña a una llanta 900 gr. más ligera que calza un impresionante 190/50-17".

Toda una guerra por aligerar peso, que abarca desde las partes más técnicas hasta las más sencillas. Y es que Suzuki para llegar a los 20 kilos menos que anuncian respecto a la actual GSX-R'95, ha tenido que poner a estricto régimen a su deportiva por excelencia, la GSX-R 750, que ahora arroja en la báscula un peso declarado de 179 kilos!!!

DEMASIADO DIVERTIDO...

6.30 h. a.m.: Suenan el despertador... Le doy un manotazo y se calla de golpe; todavía me queda media hora para hacerme el remolón entre las sábanas.

7.00 h. a.m.: Esta vez es el teléfono. Detrás, el recepcionista anunciándome que es hora de levantarse. Por un momento me encuentro descentrado, intentando averiguar donde demonios está el interruptor de la habitación. Por fin lo encuentro y al salir del "nido" el presagio de que esa iba a ser una mañana muy dura para un friolero como yo, se vuelve tan real como que mi cuerpo está con la piel de gallina. Miro por la ventana y evidentemente las calles todavía no están puestas, en una población



costero donde su máximo apogeo se encuentra en pleno mes de agosto. Aunque ahora me cueste reconocerlo la sensación de ir en moto bajo ese cielo gris, con ese frío, humedad, sobre una moto de gran cilindrada, en un circuito que yo no conocía de nada y que además más adelante descubriría que estaba muy seducida para alguien de tiempos de secano...

8.00 h. a.m.: Después de un suculento desayuno a base de zumo de naranja de bote, pan tostado bien frío, leche azucarada y algo de repostería de aspecto bastante peculiar, los componentes de la prensa española y los dos representantes de Suzuki España nos subimos a los vehículos de alquiler. El circuito de Misano (Autódromo de Santa Mónica) estaba apenas a diez minutos del hotel. Mientras, desde la ventanilla del coche, veíamos cómo se me desvanecían todas las posibilidades de que aquel día, probando la GSX-R 750, fuese a ser un día privilegiado para los que disfrutamos de él.

8.30 h. a.m.: Después de una decisión de fuerza mayor, a un servidor era a quien le tocaba salir en la primera tanda. Las cuestiones eran obvias; primero porque disfrutaba viendo como el "mano" acantonado se aguantaba solo en el caso de prensa como improvisado testarón, segundo porque el circuito mejorado en su parte final y húmedo en el resto del trazado me proporcionaba una sensación indescriptible, mezcla entre horror y pavor, y por último porque mi jefe de pruebas me cedía amablemente el privilegio de ser el primero de Solo Moto en subir en esta nueva Suzuki (gracias Pere!), nunca olvidaré la oportunidad que me brindaste).

LAS 8:45 Y EN MARCHA...

Después de sentirme observado por "cameramen japoneses", que no dejaban de preguntarme si "todo es OK", cuando lo único real de mi sospechosa desconfianza al observar detalladamente la moto, era saciar mi palpitante curiosidad. Subí a la montura con gran sorpresa. Ésta era perfectamente predecible por toda la información que se nos había transmitido a la prensa internacional durante la presentación en París. Pues sí, a todas todas esta moto era muy ligera, como me

demonstró el simple hecho de bajarla del caballete de carreras para ir hacia la salida del "pit-lane". Su tamaño también me llamaba la atención. El puesto de conducción era muy reducido, con la cúpula baja pero suficiente para proteger al piloto durante su sesión de "ensayos del IRTA", los manillares suficientemente anchos y el lugar para las posaderas bastante amplio como para que los movimientos mostraran libres de estrecheces (ahora la altura de las estribas al asiento ya no es torturante).

Emprendemos la recta y estiramos la primera con suavidad, hasta que al girarnos para observar que no viene nadie por la recta de meta, abrimos el gas con ganas. ¡Menudo susto!, sin esperarlo y sin el más leve roce con la leva del embrague, la moto emprende una carrera personal contra la fuerza de la gravedad, levantando la rueda delantera por los aires sin yo desearlo. Ésa es la primera advertencia de que este nuevo motor a partir de los 9.000 rpm. se transforma... Después de la lenta curva de izquierdas del "carro" y una vez abordadas con prudencia las tres curvas enlazadas de izquierda, que por cierto en las últimas vueltas se trazaba la última a más de 200 kilómetros por hora, nos proponemos estirar lo máximo el propulsor. Observo sorprendido que es un prodigio en esto de subir de vueltas, trabajando sobre la zona roja con una facilidad sorprendente, sin desfallecimiento alguno y sin la sensación clara de que el régimen de potencia máxima se ha superado.

Con el desarrollo claramente largo para este circuito por no poder aprovechar bien la última velocidad, llegan las zonas de curvas enlazadas y las más lentas del circuito. Si en las zonas más rápidas la precisión y sensibilidad de reacciones se hace patente sobre la fuerza que se ejerce sobre el manillar, en las lentas no hay duda de que su ligereza, sus radicales geometrías de dirección y distancia entre ejes, todo con cifras inusuales para una moto de calle, se vuelven contra ti si no hilas muy fino. Para aprovechar todo el poderío del motor y teniendo en cuenta que la unidad de pruebas también poseía un tarado blando, más acusable todavía en el tren trasero, las aceleraciones en marchas cortas provocaban que la rueda delantera perdiese levemente contacto con el suelo; tanto era así, que en plena recta de meta y en aceleración máxima, los "sheemes" eran continuos y de forma brusca, debiendo coger el



Así de espléndido es el nuevo chasis doble viga para la GSX R 750 y así queda con toda la parte ciclo y el motor montados... Detalle del sistema SRAD de alimentación forzada por aire a presión, a través de dos generosas tomas practicadas en el frontal del carenado. Para montar el colín monoplaza se debe desmontar el lugar del pasajero. El instrumental es espartano y electrónico. La frenada es casi de Gran Premio, como toda la nueva moto...

manillar con fuerza para que no se movieran (según me han dicho, con la misma fuerza que se debían coger en aquella primera GSX R 750 de 1985, también de 179 kilos, pero de 100 CV). Sus frenos todo un derroche de potencia, paraban la moto donde querías y tan sólo con un dedo, algo que se agradece en circuito, pero que en carretera abierta tanta sensibilidad habrá que equilibrarla con una buena dosis de prudencia...

Sin lugar a dudas me gustó, y aunque la leve toma de contacto de menos de una hora, en dos tandas, mojado pero, por suerte, seco en la última, me supieron a poco, he de reconocer que por primera vez había tenido sensaciones únicas de moto de carreras, aunque no lo fuese.

Y por los comentarios de mis compañeros de profesión de toda Europa,



FICHA TECNICA

Motor tipo	4Cl. 4T LC DOHC 16V
Diám. x carr.	72 x 46 mm. x 4
Cilindrada	749 cc.
Potencia máx.	128 CV a 12.000 rpm.
Par máximo	8,2 kgm. a 10.000 rpm.
Alimentación	4 Mikuni BSR de 39 mm.
Arranque	Motor eléctrico
Encendido	TCI Digital con avances cart.
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Caja cambios	De 6 velocidades
Trans. secund.	Cadena sellada
Chasis	Doble viga con motor suspendido y subchasis de aluminio
Geometría direc.	24 grados 96 mm.
Basculante	Aluminio rectangular con refuerzos
Sus. delantera	Horq. invertida 43/120 mm. multiajustable
Sus. posterior	Sist. Progresiva 133 mm. multiajustable
Freno delant.	2 discos de 320 mm. pinzas 6 pistones
Freno trasero	1 disco de 220 mm. pinza 2 pistones
Llantas	De aleación 3.25-6.00 17"
Neumáticos	120/70x17" y 190/50x17"
Largo total	2.085 mm.
Distancia ejes	1.400 mm.
Anchura total	720 mm.
Altura total	1.135 mm.
Distancia suelo	130 mm.
Peso vacío	179 kg.
Dep. gasolina	18 litros
Colores disponibles	N/Oro, Bl/Azul
Precio	Aprox. 1.875.000 ptas.
Comercialización	Febrero 1996
Importador	Suzuki Motor España S.A. 985.161444

he de decir que mi sorpresa ya no fue tanta, cuando al bajarme de ella aprecié que ellos estaban tan sorprendidos como yo...

La nueva Suzuki GSX R puede ser la nueva referencia de la categoría de superbikes de 750 c.c.