

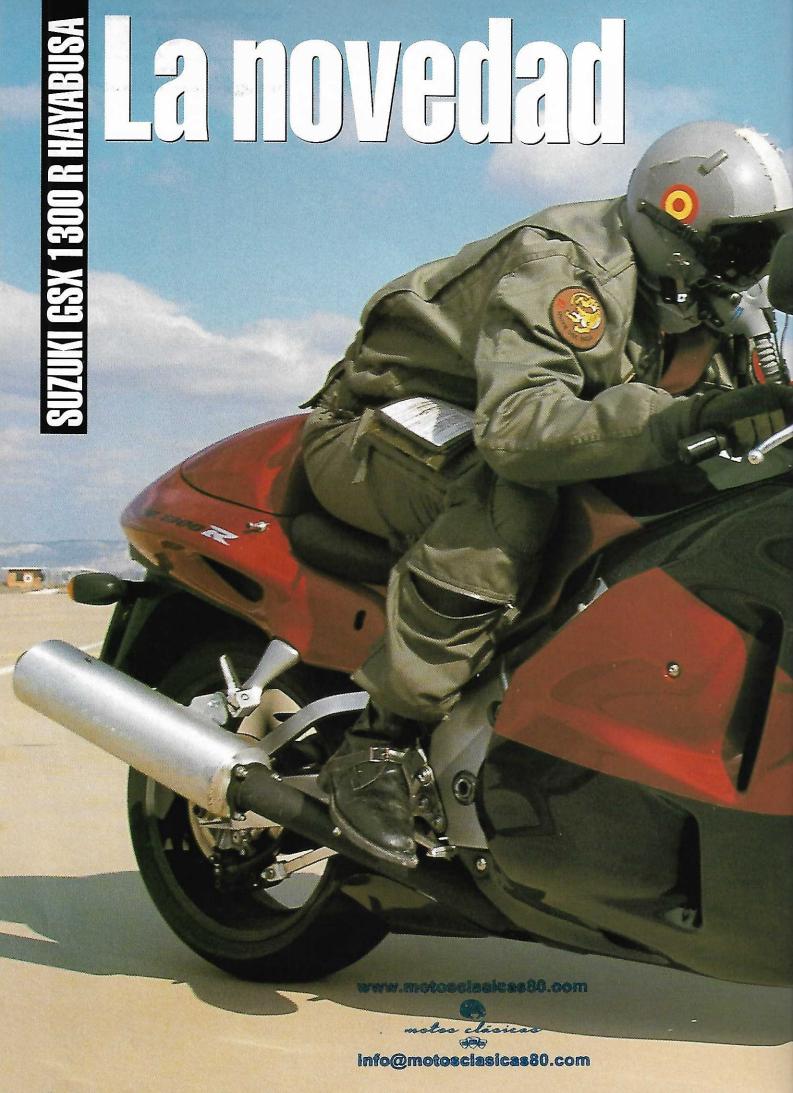




n pocos sitios existe una larga recta de aeropuerto de más de 4.000 metros para poder exprimir a fondo las motocicletas de serie más rápidas del planeta. En esta ocasión, el marco escogido fue la Base Aérea de Zaragoza donde, junto a los F/A-18 del ejército español, pudimos comprobar y comparar sensaciones de gran velocidad a ras del suelo...

Si en la larga recta de más de cuatro kilóme-

nos confesaron que, aparte de algunas piruetas arriesgadas con sus F-18, las sensaciones de una motocicleta de estas características son inigualables. ¡Y por menos de dos millones!



a Hayabusa es comparable en rácter a aquellas brutales GSX R 1100 de hace pocos años, pero con una buena osis de ergonomía y finura, demás de mucha más potencia a cualquier régimen

a Suzuki, aun siendo un nuevo modelo, posee varios componentes que delatan su procedencia... El propulsor es una herencia directa del conocido tetracilíndrico en línea de la GSX R 1100, un motor de 16 válvulas y 1074 c.c. Actualmente, las modificaciones realizadas sobre esta buena y rápida base hacen que tanto el carácter como las prestaciones nos hagan pensar que se trata de una nueva mecánica. Como principales diferencias podríamos destacar su mayor diámetro por carrera -81 x 63 mm-, la capacidad de los cilindros se ha elevado a 1.298 c.c., y las válvulas de admisión y escape, que han visto aumentar su diámetro -33 y 27,5 mm-. La alimentación, a semejanza de la GSX R 750 y la TL 1000 R, es por inyección

electrónica, el diámetro de las toberas de admisión es de 46 mm. Viene equipada por el ya conocido sistema de gestión del motor, que controla y mantiene en orden el

encendido, la bomba de combustible, la admisión y la misma inyección. Con un par máximo de 14,2 kgm a 7.100 rpm, se coloca por encima de sus rivales de hoy con una diferencia pasmosa. Donde también se diferencia notablemente de

sus rivales es, claro está, en la potencia máxima, con sus 171 CV reales medidos en nuestro banco de potencia a 9.700 rpm nos catapultará hacia la soñada cifra de los 300

Sín duda para evitar riesgos y, cómo no, para conseguir una mejor finura del cambio de seis velocidades, los piñones que accionan la 4º, 5º y 6º están constantemente bañados por un chorro de aceite. El embrague, con un tacto excelente, va equipado con diez discos de 150 mm. Incorporado a la

maneta, vemos el recipiente del líquido hidráulico. La transmisión final es a través de una generosa cadena dorada sellada por retenes.

Todo este pequeño repaso de lo que es la mecánica del propulsor de la Hayabusa nos hace recordar que sin una buena parte ciclo no tan sólo no podremos ir a velocidades de espanto, sino que, como dicen en un spot televisivo, "la potencia sin control

Éste no es el caso de nuestra invitada.

Harley Davidson XLC Sportster 1200 Custom, Honda CB 750 Seven Fifty, Yamaha GTS, Husqvarna TE 410, Yamaha YZ 400 F y la Kawasaki ZZR 1100. ¿Qué fienen en común con la Hayabusa? Todas ellas comparten la distancia entre ejes -1.495 mm-, un dato que a priori no puede parecer importante, pero que va a marcar en gran parte el comportamiento de la motocicleta, tanto en velocidad máxima, como en virajes lentos, las motocicletas antes citadas son amantes de carreteras o caminos rápidos, curiosa coincidencia...

El bastidor sigue con las líneas generales de la deportiva GSX R 750 de inyección, fabricado en aluminio y con un 15% más de rigidez que la anteriormente mencionada, tiene anclado a él un basculante reforzado y un subchasis desmontable que soporta las estriberas del pasajero y los generosos silenciosos del escape. Las geometrías del bastidor delatan en el ángulo de dirección un comportamiento

ágil -24,2°-, al contrario que su generoso avance de 97 mm, que le proporcionará una buena estabilidad a altas velocidades.

La suspensión delantera, con su horquilla hidráulica invertida de 43/120 mm, es regulable en muelle, hidráulico y compresión. El único amortiguador trasero de 140 mm disfruta del mismo tipo de reglajes.

En los ejes de la Suzuki van montadas unas preciosas llantas de tres brazos, de 3" delante, y una impresionante trasera de 6", ambas con un diámetro de 17". Especial para la Hayabusa, la fabricación de un neumático trasero que como medida máxima

da 198 mm de anchura de goma, impresionante!

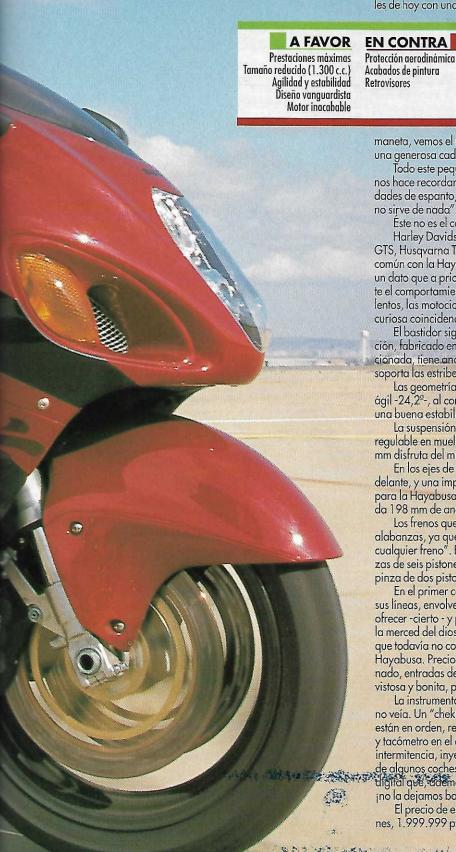
Los frenos que van anclados a estas impresionantes llantas no merecen menos alabanzas, ya que para detener los 235 Kg -en seco- de la nueva Suzuki no "vale cualquier freno". El delantero está compuesto de dos discos de 320 mm y sendas pinzas de seis pistones. El trasero, con un tacto excepcional, es de 240 mm y equipa una pinza de dos pistones.

En el primer contacto visual que tuve con la Hayabusa, ésta me impresionó por sus líneas, envolventes y agresivas, por la poca protección aerodinámica que parecía ofrecer-cierto - y por lo estudiado de cada uno de los componentes que estaban bajo la merced del dios del viento. Todos excepto, a mi parecer, unos horribles retrovisores que todavía no comprendo qué hacen entre las maravillosas fibras de diseño Cx de la Hayabusa. Precioso faro central, intermitentes delanteros integrados dentro del carenado, entradas de aire laterales, como nunca vistas, y una decoración que, aunque vistosa y bonita, posee un mal acabado final de pintura.

La instrumentación de la nueva Suzuki es de las más completas que hacía tiempo no veía. Un "cheking" inicial nos manifiesta que todos los componentes del tablier están en orden, reloj de gasolina y temperatura del agua en los extremos, velocímetro y tacómetro en el centro, y repartidos por el tablier los típicos testigos luminosos de intermitencia, inyección, neutral, aceite y luces largas. Cabe destacar que, a similitud de algunos coches de gama alta, la nueva Suzuki incorpora una pequeña pantalla digital que, dalemás de contabilizar en la digital que, dalemás de contabilizar en la digital que haigano haiga de 10 lítico a les 100 Km.

ino la dejamos bajar de 10 litros a los 100 Km!

El precio de esta joya está en la barrera psicológica de no llegar a los dos millones, 1.999.999 ptas., por una pela, como en los grandes almacenes...



INDA CBR 1100 XXI SUPER BLACK

are energy

30 SM 30





na motocicleta que data de 1994 ha de ser muy buena para que todavía ahora se atreva a plantarle cara a máquinas como la Hayabusa o la polivalente Super Blackbird. Está claro que la Kawasaki parte en desventaja en este comparativo, aunque en más de una situación la veterana ZZR demostrará su valía y sus dotes ruteras, ¡que no todo es correr!

A la espera de la nueva ZX-12R, que según parece llegará junto al nuevo siglo con unas prestaciones de espanto, nos valdremos de la ZZR para

este buen comparativo de "fast touring".

suen motor, aunque se antoja algo puntiagudo a comparación con sus rivales ados", al que, si de veras quieres sacar a relucir todo su potencial, deberás retorpuño derecho hasta sobrepasar las 10.000 rpm, algo atractivo pero incomoegún qué situación. Así queda demostrado en su potencia máxima, la cual lles 10.250 rpm y ofrece 146,6 CV reales, que no son pocos, a menos que los mos con la potencia máxima de sus rivales de este comparativo.

notor en sí es un tetracilíndrico de 16 válvulas, refrigerado por líquido y con c. Además de la edad del propulsor, hemos de tener en cuenta su menor cilin-

respecto la Honda y la Suzuki.

ra característica que juega en contra del propulsor de la Kawasaki es el menor or que ofrece -11,2 Kg a 9.000 rpm- que, al igual que el caballaje, no está al, pero al lado del de sus competidoras queda un poco fuera de sitio.

ZZR es la única del grupo que se alimenta por una batería de carburadores. mos que las demás motocicletas del comparativo son de inyección electrónica. ouradores en cuestión son unos eficaces Keihin CVKD de 40 milímetros. El comento que otrece a nivel de suavidad en orden de marcha es perfecto, con una ción plana, sin baches ni altibajos. Tan sólo notaremos la patada que nos indicambio de carácter del motor a 8.000 rpm, se acabó la calma y empieza la diversión...

EN CONTRA

Precio ajustado Protección aerodinámica Prestaciones suficientes Confort de marcha

A FAVOR

Freno delantero Motor puntiagudo Tacto de cambio Peso elevado

El comportamiento del cambio de marchas es el más duro e impreciso de los tres, sus seis velocidades, aunque bien escalonadas, tienden a perder precisión, especialmente en el momento de reducir. El embrague es hidráulico y ofrece un tacto suave y agradable a la maneta.

El bastidor de la ZZR es de una sola pieza... me explico, a diferencia de la GSX y la CBR, la Kawasaki no incorpora un subchasis en su parte trasera. El bastidor en sí sigue la línea de las otras motocicletas del comparativo, ¿o deberíamos decir que las otras siguen la línea de la ZZR? En definitiva, se trata de un doble viga fabricado en tubo de aluminio y con la peculiaridad de ser el menos radical de las tres motos ensayadas, con unas medidas tales como éstas, 26,5° de ángulo de dirección y 107 mm de avance, y aunque a priori esto pueda significar que ha de ser la más estable a alta velocidad, puédo aseguraros que vi desde atrás como Luis Miguel Reyes tenía algún que otro "flaneo" por la autopista que nos llevó hasta Zaragoza. ¿Problemas de la edad?

El basculante está fabricado en tubo de aluminio rectangular y todavía conserva el

sistema de tensado de cadena por excéntricas, un buen sistema.

La suspensión delantera está encomendada a una horquilla convencional de 43 mm de diámetro de barras y un recorrido útil de 120 mm. La suspensión trasera es de 112 mm y adopta el sistema Uni-Trak. Ambas suspensiones son multiajustables.

El frenado delantero de la ZZR, aun llevando unos discos de 320 mm y pinzas de cuatro pistones, necesita ya una revisión; su frenada no es contundente y, sin llegar a hundirse la maneta, no para la motocicleta en los metros que desearíamos. El freno trasero, al contrario que el delantero, sí es efectivo; su disco de 250 mm y la pinza de dos pistones tienen un excelente tacto y un buen funcionamiento.

Bonitas llantas negras con aro cromado las de la ZZR, bonitas y con suficiente garganta como para albergar los 120/70 ZR17 delantero y el 180/55 ZR17 trasero.

El carenado de la Kawasaki es de largo el que mejor protección da al conductor e incluso al pasajero; éste es uno de los puntos a los que me refería al principio del artículo, viajar con la ZZR es viajar como un "señor", bien protegido del aire y de las inclemencias del tiempo, relajado y sin "resaca" al día siguiente. A nivel de equipamiento, ofrece lo mismo que las demás motocicletas de comparativo, aunque en diferente composición y, claro está, con un diseño distinto.

Otra de las ventajas de ésta, hoy rutera, ayer "super deportiva", es el precio, 1.870.000

ptas., casi, casi, el precio de una 600 de la última generación.

146,6 CV, 277,1 km/h, no es poco, y el precio podríamos decir que no es dema-



DESTINO, ZARAGOZA

No empezaremos a relataros las sensaciones que tuvimos en la base aérea sin antes comentaros cómo se comportaron nuestras invitadas hasta llegar a su destino.

Detalles como la finura en orden de marcha, protección aerodinámica y un motor "dócil" harán inclinar la balanza de los que gustan viajar a ritmos elevados pero con comodidad. Ahora bien, si eres de los que quieren potencia bruta, prestaciones salvajes y no te importa demasiado la comodidad, también está por aquí tu moto. Veamos.

Posición de conducción. ¿Dónde iremos mejor? La respuesta es clara, en la Honda, y no es la que más cubre aerodinámicamente, ya que para cubrir, el carenado de la Kawasaki. De todas maneras, la posición de sus estribos, sus manillares por encima de las platinas, su amplio sillíntanto para conductor como para acom-

pañante- y, cómo no, su protección aerodinámica hacen que no haya duda al respecto. La Kawasaki le sigue al rebufo, aunque unas estriberas algo retrasadas y unos manillares al nivel de la platina superior le hacen perder algún entero. Por último, una Suzuki que no ofrece protección alguna, a no ser que adoptes posición de carreras, de hecho la Hayabusa ya es un poco de carreras...

Por autopista y a un ritmo elevado pero moderado, todas ellas hicieron gala de un buen comportamiento. La Honda se escapaba en las recuperaciones, cabe recordar que es la más rápida de prestaciones, excepto en velocidad máxima, de las tres; Aunque la Suzuki no tiene problema alguno en aguantarle la rueda, y a partir de los 250 Km/h le dice adiós sin ninguna concesión. La Kawasaki a ritmo de 200/220 Km/h aguanta todas las embestidas de sus rivales, y tan sólo un pequeño flaneo sería la diferencia a destacar entre ella y sus rivales.

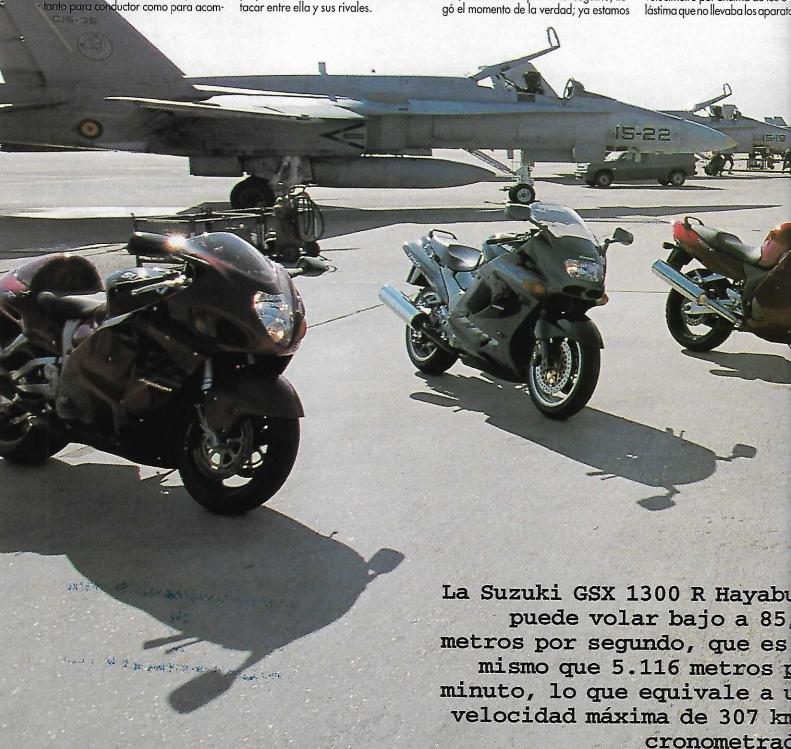
Los consumos a estas velocidades se disparan y todo lo que ganas en velocidades de vértigo lo pierdes en las gasolineras... repostando. La que mejor autonomía demostró fue la ZZR, con 307 km sin repostar. Su depósito de combustible junto al de la XX es el mayor, con 24 litros de capacidad, y su consumo medio el más reducido de los tres, 7,8 l a los 100 Km. Le sigue la Honda con 8,5 litros de consumo medio y una autonomía que ha mejorado respecto a la versión anterior, por la adopción de inyección electrónica y por la mayor capacidad de su tanque de combustible respecto a la versión del 96, 282 Km. La Suzuki, con un depósito de gasolina de 22 litros y un consumo medio por encima de los 10 litros. fue la que menor autonomía nos ofreció, pero la que más sensaciones nos dio.

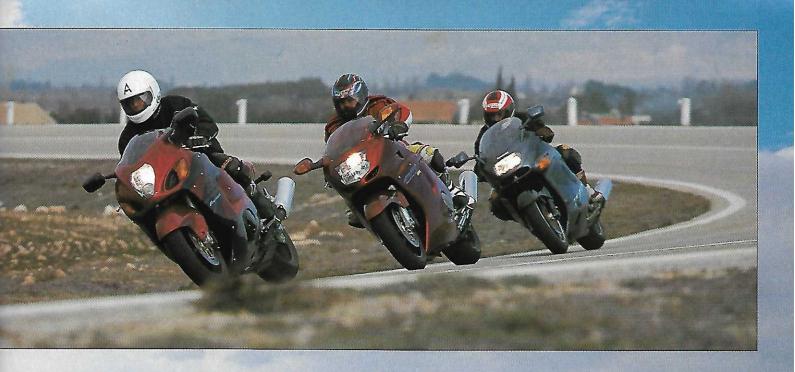
Después de algún que otro intento de hacer tope en la autopista con el puño derecho de las motos que hoy llenan estas páginas, claro está sin poder conseguirlo, llegó el momento de la verdad; ya estamos en la Base Aérea de Zaragoza, cretamente en la zona militar, y disposición una pista para reali las pruebas que creamos necesa tástico.

Joan Batet instaló todos los es medición a las motocicletas y, co nador a pie de pista, pudimos co nuestros registros hasta hartarno encima de los 300 Km/h en la Suz ca de esta velocidad con la Kaway

No os podéis imaginar el gasta lina que se hace a estas velocida

Empezamos a hablar de date dades máximas. Como es evidente seguro ya sabéis, ya que ha sido del año y no nos hemos cansado tirlo, la más rápida es la Suzuki Hoon 306,9 Km/h reales y 330 marcador. Cabe destacar que e las pasadas por el aeropuerto y ode cola, el que suscribe colocó la velocímetro por encima de los 32 lástima que no llevaba los aparate







chinas capaces de proporonar un empuje de 14.500 kg ra un peso de 10.500 kg en den de vuelo y ser propuldo a unos 2.000 km/h. Su ecio: 3.500.000.000 ptas.

info@motosclasicas80.com



metría, pero una sencilla regla de tres me catapulta hasta los 321 Km/h reales, no está mal, no...

La siguiente en llegar a final de recta es la Honda Blackbird, 294 Km/h reales son su carta de presentación, en el marcador 310 Km/h. No es lenta la Honda, no. Tan sólo dos meses atrás era la moto de serie más rápida del planeta, y ahora hay quien la deja por "lenta".

La ZZR, con una velocidad de 277,1 Km/h reales y 300 Km/h de marcador, queda algo "desfasada" delante de sus rivales, y no es por el resultado final, sino en el espacio que necesita para conseguir la velocidad máxima. Por ejemplo, en aceleración de 0 a 1.000 metros, la ZZR pasa por el punto del kilómetro a 258,2 Km/h; la Hayabusa -el otro extremo- pasa por el mismo punto a 284,6 Km/h. Un ejemplo injusto dadas las fechas de fabricación de las dos motocicletas, pero nuestro trabajo es comparar.

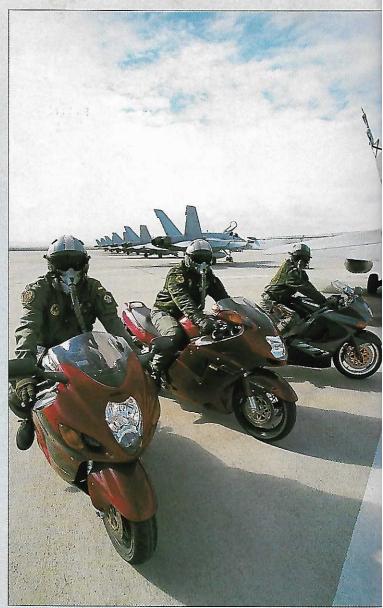
comparar.
Y puestos a comparar, sigamos.
Aceleración; se lleva la palma la Honda XX.
Tan sólo cede en el 0 a 1.000 mts, que es

territorio de la GSX con un registro de 18,7 s, dos décimas menos que la XX. En el 0 a 100 mts, la Honda necesita 4,2 s para recorrerlos, dos décimas menos que la GSX y cuatro menos que la ZZR. Donde mejor se ven las diferencias es en los 400 metros, la XX les "mete" a la Suzuki y a la Kawasaki tres y siete décimas respectivamente. El tiempo en cuestión es de 9,8 s.

Las recuperaciones en directa vuelven a ser pasto de la XX, y nos demuestra la mejora que se ha conseguido con las pequeñas modificaciones que se han realizado en el modelo 99. Los números son los siguientes: de 100 a 150 Km/h la XX tarda 4,2 s; la GSX, 4,6 s y, por último, la ZZR, 5 segundos justos.

VUELTA A CASA

Conseguimos unos buenos datos y, como el trabajo del probador no termina nunca, finalizadas las pruebas en la base aérea, nos dispusimos a recorrer carreteras de segundo orden por las cercanías de





EL JUICIO FINAL

| MOTOR | HONDA | SUZUKI | KAWASAKI |
|--------------------|--|--------|--|
| Ruido | 9 | 8 | 7 |
| Potencia | 8 | 9 | 7 |
| Elasticidad | 9 | 8 | 7 |
| Recuperación | 9 | 8 | 7 |
| Bajo-medio rég. | 8 | 9 | 8 |
| Alto régimen | 8 | 9 | 6 |
| Prestaciones | 8 | 9 | 6 |
| TOTAL | 59 | 60 | 48 |
| PARTE CICLO | | | |
| Estabilidad recta | 7 | 10 | 6 |
| Estabilidad curvas | 7 | 8 | 7 |
| Manejabilidad | 8 | 9 | 8 |
| Neumáticos | 8 8 7 | 9 | 7 |
| Susp. del. | 7 | 8 | 8 |
| Susp. tras. | 7 | 8 | 8 |
| Freno del. | 6 | 9 | 6 |
| Freno tras. | 6 | 9 | 8 |
| TOTAL | 56 | 70 | 58 |
| ERGONOMÍA | | | |
| Pos. de conducción | 9 | 8 | 8 |
| Confort general | ģ | 7 | 9 |
| Vibraciones | 9 | 9 | 9 |
| Equipamiento | 9 | 8 | 9 |
| TOTAL | 36 | 33 | 35 |
| BUDGET | | | |
| Precio | 7 | 7 | 8 |
| Garantía | 8 | 8 | 8 |
| Mantenimiento | 7 | 7 | 7 |
| TOTAL | 22 | 22 | 23 |
| | A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH | -7-7 | All Control of the Co |

Las valoraciones de este "Juicio Final" son indicativas y están sujetas a la estimación de los probadores participantes en el ensayo. Cada uno de ellos puntuó de uno a diez a cada moto y la suma generó la media de cada apartado. No hay suma total general porque entendemos que la ponderación de cada uno de ellos debe correr a cargo de cada lector.

La opinión de... Luis villar

El comandante Luis Villar es, sin duda, lo más parecido a Tom Cruise en su papel en la película *Top Gun*, pero en la Base Aérea de Zaragoza en lugar de los USA. Sabe combinar a la perfección su afición por las motos con su intensa profesión a los mandos de un F/A-18. Luis vive intensamente su profesión y no duda ni un minuto en comentarnos sus mejores experiencias vividas desde la cabina de su F/A-18 y desde el sillín de su motocicleta...

Tras probar las máquinas de este ensayo comparativo, el comandante Villar nos confesó los muchos puntos en común que tenían éstas con el pilotaje de sus F/A-18. Luis, dada tu experiencia en el mundo de las dos ruedas y los conocimientos que posees sobre ella, ¿podrías comentar para los lectores de Solo Moto 30 las sensaciones que has tenido a lomos de estas tres motocicletas?

- "Me enorgullece que los exigentes lectores del Solo Moto 30 puedan tener en cuenta mi humilde opinión, intentaré explicarme lo mejor que pueda.

Qué decir de la Kawasaki, una motocicleta que personalmente y desde hace años me ha gustado, una línea especial pero que, respecto a las otras motos que hoy he probado, se queda un poco por debajo. Pese a ser la más cómoda, con gran protección aerodinámica y con un buen tacto gene-

La Suzuki Hayabusa me ha impresionado muchísimo, sus sensaciones cuando vas engranando marchas una tras otra y ves pasar todo lo que te rodea a velocidad de escándalo, tan sólo es comparable con algún arriesgado ejercicio de vuelo con mi F/A-18. Su linea es preciosa y, al contrario que los aviones, todo su diseño está enfocado para que no se levante del suelo...
Por último, mi preferida, la Honda XX. Me gustó su posición de conducción y la finura de su motor; da igual que no alcance los 300 Km/h, porque normalmente la utilizaría por carretera, no por esta larga pista de aterrizaje.
Mi decisión viene dada también por el lugar del pasajero, un punto a tener muy en cuenta si decides viajar en pareja.
Bien, ésta ha sido mi opinión sobre vuestras materialetas espera que abora que va

ral, deberá esperar refuerzos para plantar cara a la Honda y

Bien, ésta ha sido mi opinión sobre vuestra: motocicletas, espero que ahora que ya me conocéis, cuando veáis un F/A-18 volando bajo... ¡me levantéis el pulgar o me saludéis con las luces!".

La Super Blackbird le planta cara a la Suzuki hasta los 250 km/h e incluso le gana en aceleraciones cortas y respuesta de motor, pero no tiene la increíble mala leche de la moto de Hamamatsu





Zaragoza; la vuelta a Barcelona será por la nacional II, toda una prueba.

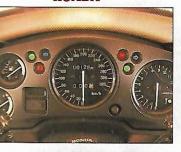
El comportamiento "R light" de estas grandes y pesadas motos -234 Kg para la XX, 235 Kg para la GSX y 251 Kg para la ZZR-sorprendió a propios y extraños, especialmente la Hayabusa que, a pesar de conocer las geometrías de chasis y el profundo parecido que tiene con el de la GSX R 750, ofrece un comportamiento que sin duda deslucirá a más de una 750 deportiva. Ligera, ágil y noble podrían ser los tres mejores adjetivos que se me ocurrieron al probarla. La XX no se queda atrás y su mejor poder es la dulce entrega de potencia de su propulsor, que te permite una conducción rápida y sin riesgos de salir por las orejas. Évidentemente, el bastidor hace un trabajo fenomenal, sus geo-

metrías muy parecidas a las de la Hayabusa la hacen ligera entre curva y curva. Tan sólo una queja; en curvas de gran velocidad tiene una dirección muy ligera, obligándote a cargar todo el peso a la parte

Un problema que no tiene la Hayabusa, ¿quizás por el amortiguador de dirección que lleva debajo de la platina inferior de la horquilla...?

La ZZR no está pensada para hacer curvas, ya sobre el papel lo dicen sus geometrías del chasis, y sobre el asfalto lo pudimos comprobar. No quiero que se interprete que no se puede ir rápido con ella, no. Lo que ocurre es que, puestos a comparar, está por debajo de sus rivales. y si además me dices que conduces a un ritmo normal y lógico, retiro lo dicho...

HONDA







INSTRUMENTACIÓN

El tiempo de permanencia en el mercado de la ZZR 1100 se traduce en un instrumental menos actual pero muy com-pleto. Aquí sus rivales la superan, aunque tampoco queda muy descolgada de sus más potentes rivales, pues sigue siendo muy válida.





FRENADA DELANTERA

La frenada más potente corresponde a la Suzuki, con pinzas de seis pistones. La Honda utiliza pinzas de tres pistones paralelos con su exclusivo sistema CBS. La frenada delantera de la ZZR 1 100 denota el paso de los años frente a sus rivales de hoy.







FRENADA TRASERA

Buena frenada atrás para las tres máquinas, incluso la ZZR 1100. La frenada CBS de la Honda, en condiciones de adherencia precaria (suelo mojado o resbaladizo) puede hacer bloquear la rueda delantera al frenar enérgicamente con el pedal de atrás.







ASIENTOS PARA DOS...

En la Suzuki el lugar del pasajero va a parte o al revés. Es decir, que debes elegir entre el asiento para un posible acompañante o ir en monoplaza, pues son incompatibles. La XXi y la ZZR disponen de espacio para el segundo de a bordo en sus asientos de una pieza.







ILUMINACIÓN

La Honda destroza a la concurrencia con su impresionante doble faro superpuesto, de gran iluminación nocturna. La luminosidad de la Suzuki no está nada mal, además de su innovador diseño. El de la ZZR 1100 es convencional en todo.

En cuanto a turismo se refiere y a las facilidades que nos ofrecen estas "fast touring", destacar los prácticos ganchos para atar el equipaje de la Kawa y la Honda y las medidas que se han tomado en Honda para proteger de robo nuestra preciada motocicleta, entiéndase espacio para el candado debajo del sillín y llave de contacto codificada electrónicamente. La Suzuki también dispone de un generoso espacio debajo del sillín, al igual que la ZZR.

CONCLUSIONES

Las tres supermáquinas que hemos probado son tres opciones bien diferentes para tres caracteres diferentes de motos en busca de sus "pilotos de caza", perdón, conductores..., para el piloto-conductor agresivo la nueva y supersónica Hayabusa, para el conductor polivalente la equilibrada Super Blackbird y para la pareja que le gusta viajar a altas medias la veterana ZZR 1100...

¿Con cual te quedas...?

BUENOS DETALLES

- Todas ellas disponen de manetas regulables, tanto de freno como de embraque. Además de ser todas hidráulicas y con un suave tacto.
- Un buen detalle es conocer en todo momento la hora que tenemos, todas equipan reloj horario.
- Depósito basculante para un mejor acceso al filtro de aire en la Suzuki.
- Mucha y variada información de los cuadros de instrumentación en todos los modelos, pero la Suzuki y la Honda ganan, en especial la Suzuki, con ordenador de a bordo y gasto de combusti-
- Las gomas en las estriberas amortiguarán las casi inexistentes vibraciones.
- El caballete central de serie en la ZZR y la XX. La Suzuki no tiene.
- El carácter único que le da el neumático trasero de 198 mm. a la Hayabusa.
- La Kawasaki es la única que integra la totalidad de sus intermitentes en el carenado.
- El amortiguador de dirección que monta de serie la Suzuki. A esas velocidades que alcanza mejor llevar la dirección asegurada...

MALOS DETALLES

- Debajo del colín monoplaza de la Hayabusa no existe el sillín, va aparte y se debe escoger una u otra cosa.
- Ausencia de los ganchos para atar pulpos en la Hayabusa.
- La Suzuki no dispone de caballete central, tan práctico en ciertas ocasiones.
- La falta de regulación de ambas amortiguaciones (horquilla y amortiguador) en una motocicleta del talante y precio de la Honda XXi.
- Los dos niveles del sillín de la Kawasaki.
- Al tablier de la ZZR se le nota el paso del tiempo, siendo el que menos información proporciona.

FICHAS TÉCNICAS Y BANCO DE DATOS SOLO MOTO

| MOTOR | HUNDA CBH 1100 |
|-------------------|----------------------------|
| Tipo de motor | 4 cilindros 4T LC DOHC 16V |
| Cilindrada | 1.137 c.c. |
| DiametroxCarrera | 79,0 x 58,0 mm. x 4 |
| Relac. compresión | 11,0:1 |
| Alimentación | Inyección electrónica |
| ncendido | Electrónico digital CDI |
| Arrangue | Motor eléctrico |

Muntidisco en baño de aceite

Embrague Cambio De 6 relaciones Por cadena de retenes sellada Trans. Secundaria

KAWASAKI ZZR 1100 4 cilindros 4T LC DOHC 16V 1.052 cc. 76,0 x 58,0 mm. x 4 11.0:1

4 Keihin CVKD de 40 mm Electrónico digital Motor eléctrico Multidisco en baño de aceite

De 6 relaciones Por cadena de retenes sellada 4 cilindros 4T LC DOHC 16V 1.298 cc. 81,0 x 63,0 mm. x 4 11,0:1 Inyección electrónica Electrónico digital CDI Motor eléctrico Multidisco en baño de aceite De 6 relaciones Por cadena de retenes sellada

SUZUKI GSX 1300 F

PARTE CICLO

Tipo chasis Doble viga en tubo de aluminio Geometrías 25 grados y 99 mm. En tubo de aluminio rectangular **Basculante** Susp. delantera Horquilla telehidráulica con barras de 43 mm, y 120 mm, de recorrido Susp. trasera Sistema progresivo Pro-Link, con monoamortiguador de 120 mm. Freno delantero 2 discos de 310 mm. pinza 4 pistones

1 disco de 256 mm, pinza 1 pistón Freno trasero 120/70 ZR17 y 180/55 ZR17

2 años piezas y M.O. Montesa Honda S.A. 93 - 574 07 70

Doble viga en tubo de aluminio 26,5 grados y 107 mm. En tubo de aluminio rectangular Horquilla telehidráulica con barras de 43 mm. y 120 mm, de recorrido Sistema progresivo Uni-Track, con monoamortiguador de 112 mm. 2 discos de 320 mm. pinza 4 pistones 1 disco de 250 mm. pinza 2 pistones 120/70 ZR17 y 180/55 ZR17

Doble viga en tubo de aluminio 24,2 grados y 97 mm. Tubo de aluminio rectangular Horquilla invertida multiregulable de 43 mm. y 120 mm. de recorrido Sistema progresivo, con monoamortiguador de 140 mm. 2 discos de 320 mm. pinza 6 pistones 1 disco de 240 mm. pinza 2 pistones 120/70 ZR17 y 190/50 ZR17

GUIA DEL COMPRADOR

1.999.000 ptas. Precio Garantic Importador

1.870.000 ptas. 2 años piezas y M.O.

Derbi Nacional Motor SA 93 - 570 20 10

1.999.000 ptas. 2 años piezas y M.O. Suzuki Motor España S.A. 985 - 1677 62

PESOS, DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Peso Real/Dec. Reparto pesos Rel. peso/potencia Capac. gasolina

234 kg. / 223 kg 49,4 / 50,6 % 1,49 kg/CV

251 kg. / 233 kg. 47,9 / 52,1 % 1,71 kg/CV 24 lt.

235 kg. / 215 kg. 51,4 / 48,6 % 1,37 kg/CV

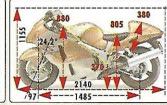
306,9 km/h



310,0 km/h



300,0 km/h



320,0 km/h

BANCO DE POTENCIA TECNER TX-200-

Potencia declarada 9.500 rpm 164,0 CV 147,0 CV 10.500 rpm 175,0 CV 9.800 rpm 9.600 rpm 156,0 CV 10.250 rpm Potencia real 146,6 CV 171,0 CV 9.700 rpm 7.250 rpm 12,7 kgm 12,7 kgm Par máximo decl. 11,2 kgm 11,2 kgm 14,1 kgm 14,2 kgm 8.500 rpm 7.000 rpm 7.000 rpm Par máximo real 7.100 rpm 9.000 rpm

277,1 km/h

| PRESTACIONES | | | | |
|-----------------|------------|--|--|--|
| Velocidad Máxim | a | | | |
| Real / Marcador | 294,0 km/h | | | |

Aceleraciones desde parado

| 4,2 sg. | 143,6 km/h | 4,6 sq. | 141.5 km/h | 4.4 sq. | 137.5 km/h | |
|--------------|--|---|--|---|--|--|
| 6,4 sg. | 184,2 km/h | | 178.2 km/h | | | |
| | 224,4 km/h | | A SECTION AND A | | | |
| 18,9 sg. | 261,4 km/h | | 77/C C 27/C C 21/C 21/ | | | |
| 2,8 sq. | 44 mt. | | THE CONTRACTOR OF THE CONTRACT | | The state of the s | |
| 4,8 sg. | 112 mt, | 5,1 sg. | 120 mt. | | 124 mt. | |
| archa más la | rga | | | | | |
| 4,9 sg. | 104 mt. | 5,4 sq. | 114 mt. | 5.1 sq. | 102 mt. | |
| 4,2 sg. | 148 mt. | | 180 mt. | | 162 mt. | |
| 7,9 sq. | 135.2 km/h | | 129.6 km/h | | 132.8 km/h | |
| 12,4 sg. | 186,8 km/h | 12,5 sg. | 178,1 km/h | 12,5 sg. | 176,4 km/h | |
| n) | | | | | | |
| | 6,4 sg. 9,8 sg. 18,9 sg. 2,8 sg. 4,8 sg. archa más lai 4,9 sg. 4,2 sg. 7,9 sg. 12,4 sg. | 6,4 sg. 184,2 km/h 9,8 sg. 224,4 km/h 18,9 sg. 261,4 km/h 2,8 sg. 44 mt. 4,8 sg. 112 mt, archa más larga 4,9 sg. 104 mt. 4,2 sg. 148 mt. 7,9 sg. 135,2 km/h 12,4 sg. 186,8 km/h | 6,4 sg. 184,2 km/h 6,9 sg. 9,8 sg. 224,4 km/h 10,5 sg. 18,9 sg. 261,4 km/h 19,4 sg. 2,8 sg. 44 mt. 2,9 sg. 4,8 sg. 112 mt. 5,1 sg. archa más larga 4,9 sg. 104 mt. 5,4 sg. 4,2 sg. 148 mt. 5,0 sg. 7,9 sg. 135,2 km/h 8,1 sg. 12,4 sg. 186,8 km/h 12,5 sg. | 6,4 sg. 184,2 km/h 6,9 sg. 178,2 km/h 9,8 sg. 224,4 km/h 10,5 sg. 217,4 km/h 18,9 sg. 261,4 km/h 19,4 sg. 258,2 km/h 2,8 sg. 44 mt. 2,9 sg. 42 mt. 4,8 sg. 112 mt. 5,1 sg. 120 mt. archa más larga 4,9 sg. 104 mt. 5,0 sg. 114 mt. 4,2 sg. 148 mt. 5,0 sg. 180 mt. 7,9 sg. 135,2 km/h 12,4 sg. 186,8 km/h 12,5 sg. 178,1 km/h | 6,4 sg. 184,2 km/h 6,9 sg. 178,2 km/h 6,6 sg. 9,8 sg. 224,4 km/h 10,5 sg. 217,4 km/h 10,1 sg. 18,9 sg. 261,4 km/h 19,4 sg. 258,2 km/h 18,7 sg. 2,8 sg. 44 mt. 2,9 sg. 42 mt. 2,8 sg. 4,8 sg. 112 mt. 5,1 sg. 120 mt. 5,0 sg. archa más larga 4,9 sg. 104 mt. 5,4 sg. 114 mt. 5,1 sg. 4,2 sg. 148 mt. 5,0 sg. 180 mt. 4,6 sg. 7,9 sg. 135,2 km/h 8,1 sg. 129,6 km/h 7,9 sg. 12,4 sg. 186,8 km/h 12,5 sg. 178,1 km/h 12,5 sg. | 6,4 sg. 184,2 km/h 6,9 sg. 178,2 km/h 6,6 sg. 180,9 km/h 9,8 sg. 224,4 km/h 10,5 sg. 217,4 km/h 10,1 sg. 229,5 km/h 18,9 sg. 261,4 km/h 19,4 sg. 258,2 km/h 18,7 sg. 284,6 km/h 2,8 sg. 44 mt. 2,9 sg. 42 mt. 2,8 sg. 46 mt. 4,8 sg. 112 mt. 5,1 sg. 120 mt. 5,0 sg. 124 mt. archa más larga 4,9 sg. 104 mt. 5,4 sg. 114 mt. 5,1 sg. 102 mt. 4,6 sg. 162 mt. 7,9 sg. 135,2 km/h 8,1 sg. 129,6 km/h 7,9 sg. 132,8 km/h 12,4 sg. 186,8 km/h 12,5 sg. 178,1 km/h 12,5 sg. 176,4 km/h |

| Consumos (lt./100 | km) | | , , |
|--------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Máx. autopista | 10,8 lt. | 8,7 lt. | 10,2 lt. |
| Redia 120 km/h Urbano | 7,1 lt. | 7,2 lt. | 7,2 lt. |
| Medio | 7,6 lt. 8.5 lt | 7,5 lt. 7.8 lt. | 7,6 lt. |
| Autonomía | 282 km. | 7,8 if. 307 km. | 8,3 lt. 265 km. |
| 300 | L | 180 | 17 |

