

SUZUKI GSXR 1100/91

FUE**R**ZA

bruta



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Algunas cosas han cambiado en la nueva GSXR 1100/91 con respecto a la versión del año anterior: carenado, rueda delantera, carburadores, culata pero algo sigue siempre igual, su temperamento, su explosivo carácter, la enorme fuerza bruta de su motor, la auténtica pieza clave de la gran R, todo un inagotable generador de par, potencia y fuertes sensaciones.



YA no es noticia, pero Suzuki sigue confiando un año más (y van...) en sus R 750 y R 1100, las R por excelencia, para competir en la clase de las deportivas de altas prestaciones. Las dos cuentan ya con toda una larga experiencia, más de un lustro siempre en primera línea de combate a sus espaldas las avalan, pero ninguna de las dos se ha dormido en los laureles evolucionando y mejorando constantemente año tras año para no ceder terreno ante la competencia.

La R 1100 ha ido recibiendo poco a poco una orientación menos racing que la 750 o que la que tuvo en sus principios (1985), cuando sus ruedas eran de 18", su motor de 1.052 c.c., su escape cuatro en uno y su peso, ¡oh, maravilla!, de sólo 193 kg. Pero aun con sus dos escapes y manillar por encima del plano de la tija y engordando hasta casi 240 kg., Suzuki no ha querido nunca renunciar a mantener su agresiva personalidad hypersport. Para los que buscaban algo más «light», polivalente y turístico Suzuki creó la GSX 1100 F (como también a otra escala la superventas GSX 750 F) para los amantes de las sensaciones fuertes, para aquellos a los que no les tiembla el pulso con más de 130 CV. en la mano derecha, siguió reservando algo exclusivo, muy especial y que todavía hoy a pesar del tiempo distingue e impone respeto..., la gran R mayúscula.

Una R 1100 que tan sólo un año después de haber sido totalmente revisada y mejorada (horquilla «upside-down» y amortiguador «piggy back») se perfecciona profundamente siguiendo una vez más casi al pie de la letra todos y cada uno de los pasos dados en la R 750/91. Así nos encontramos por fuera con un diseño más estilizado y por dentro con una culata totalmente nueva y alimentada esta vez con carburadores grandes de 40 mm. de diámetro (antes 36 mm.). No es que fuera estrictamente necesario, pero Suzuki, que parece no comulgar con las actuales tendencias de «autolimitación», ha intentado recortar diferencias con sus rivales directas, EXUP y ZZR, ofreciendo algo más de potencia. Si has probado la versión anterior, ¡rayos y truenos!, 135 CV. en nuestro banco al embrague, comprenderás por qué decimos que no era «estrictamente necesario».

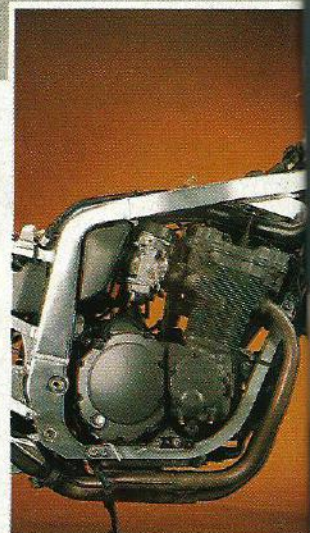
DIFERENCIAS

No hay grandes diferencias entre versión '90 y '91 en decoración y colores (negro y gris si-

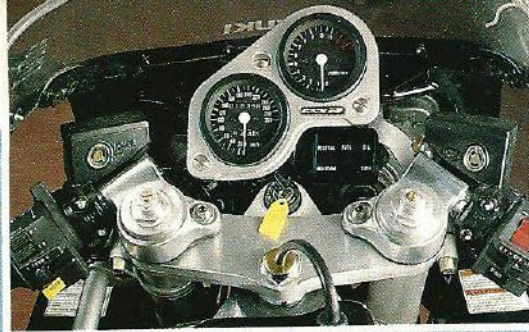
guen siendo los elegidos por Suzuki España), pero los carenados son totalmente distintos. El actual, más aerodinámico, es virtualmente idéntico al de la nueva R 750 y, como en ésta, un cristal curvado sigue la línea frontal del carenado cubriendo los dos faros, solución tomada directamente de las Suzuki oficiales de resistencia (aunque en éstas se utiliza en lugar de cristal una fina lámina de lexan). La parte posterior de la 1100 también ha cambiado notablemente y como en la R 750 se caracteriza por un colín más amplio que incluye doble piloto. Una nueva cúpula del carenado permite una mejor visibilidad en posición tumbado. Retrovisores más pequeños (también idénticos a los de la R 750) y un nuevo y más cuidado soporte de aluminio para la habitual dotación de relojes y chivatos luminosos completan, junto con, ¡por fin!, un mando de starter situado en el manillar, en lugar de en los carburadores, la relación de novedades exteriores.

En la parte ciclo nada ha cambiado. El chasis, siempre de aluminio, es idéntico al de la versión anterior, se mantiene su geometría, 24,9° de lanzamiento y 99 mm. de avance. La horquilla Kayaba invertida con barras de 41 mm. y múltiples posibilidades de reglaje, precarga de muelle, compresión (8 puntos) y extensión (10 puntos) es básicamente la misma unidad del '90. También el amortiguador con muelle ajustable en siete posiciones, hidráulico en compresión en 17 y en extensión o rebote en 19 se mantiene en su sitio. El tarado de suspensiones de origen es muy confortable y acertado detrás, para una conducción deportiva o turística en carretera, y como siempre en las R 1100, excesivamente duro delante. Se puede corregir en cualquier caso con facilidad y la horquilla se muestra favorablemente sensible a pequeñas modificaciones. En el apartado frenos los grandes discos frontales de 310 mm. con pinzas de cuatro pistones siguen haciendo un buen trabajo aunque la aceleración y peso de esta R 1100 puede ponerlos en aprietos (tiende a bajar la maneta y a perderse tacto y progresividad, después de una severa utilización en montaña o circuito). La distancia de la maneta a la empuñadura es regulable, prefiriendo siempre la posición 1, la más alejada.

Sin novedad en el freno trasero, hay que fijarse nuevamente en el grueso «dónut» Michelin radial M 59 180/55-17 sobre llanta 5,50, y sobre todo en la rueda



Pocas pero importantes novedades. En el poderoso motor de 1.127 c.c., nueva culata y carburadores de 40 mm. El neumático delantero cambia de 130/60-17 a 120/60-17.



delantera donde se encuentra otra de las novedades '91. La llanta 3,50x17 no cambia, pero que es haber utilizado el año pasado un radial 130/60-17, Suzuki ha decidido con muy buen criterio dar marcha atrás y volver al más «convencional» 120/70-17. La R 1100 con basculante más largo que la R 750 carga bastante más peso delante pero como comprobamos en circuito, autopista o carretera con el 120/70 ni se pierde aplomo frontal a alta velocidad ni confianza en profundas inclinaciones en curvas, ganándose muchos puntos en agilidad de dirección y sobre todo en tacto de dirección a baja velocidad. Antes la R 1100 serpenteaba y oscilaba suavemente de dirección al circular por ejemplo despacio entre coches en ciudad, algo molesto hasta que te acostumbrabas, ahora esta sensación ha desaparecido casi totalmente, aunque aún se mantiene la debida al amortiguador de dirección que sigue equipando de origen.

NUEVA CULATA

Al margen de todo lo anterior es sin duda en el apartado motor en el que se encuentra, como en la R 750, la modificación más interesante. En el motor 1.127 c.c. de la R 1100, Suzuki, siempre fiel a sus fundamentos básicos, cuatro cilindros en línea, 16 válvulas, refrigeración SACS mixta aire-aceite, con doble bomba y superradiador curvado de gran capacidad para disipar calorías, ha introducido esta vez una nueva culata más compacta como en la 750. Siempre con dobles cámaras de combustión gemelas (TSCC) y con cadena de distribución central, la diferencia se encuentra en nuevos balancines individuales por válvula, antes uno en horquilla para cada dos. El nuevo sistema, que no ha sido aprovechado en su totalidad (como anteriormente hicieron Kawasaki o Yamaha) para reducir el tamaño de la culata, implica el uso de pastillas calibradas para el reglaje (antes por tornillo), por lo que cabe esperar menor complicación mecánica y también más largos intervalos de mantenimiento.

Otra importante modificación se encuentra en los conductos de admisión de sección oval, 35x37 mm., más grandes y totalmente rediseñados (antes sección circular de 35 mm.) de acuerdo con los supercarburedores a depresión Mikuni Slingshot de 40 mm. utilizados. Pistones, diámetro de válvulas (nuevos asientos), bielas y cigüeñal siguen igual, pero la búsqueda



El nuevo carenado y colín siguen la misma línea más estilizada ya vista en la R 750/91. Arriba, cuadro de relojes mucho mejor terminado. Chasis, todo aluminio, y suspensiones no cambian con respecto a la versión de 1990.

de un mejor llenado de los cilindros y el favorecer con ligeros balancines individuales el alto régimen de giro han llevado a Suzuki, según confirma nuestro banco, a ganar, tal como pretendía, potencia en alta: 3,7 CV. y sin apenas sacrificar para nada respuesta a bajo o medio régimen. Así, de 135 CV. a 10.260 r.p.m. en el '90, hemos pasado a 138,7 CV. a 11.030 r.p.m. en el '91. La curva de par se desplaza ligeramente encontrando un todavía excepcionalmente vigoroso máximo de 10,25 mkg. a 8.340 r.p.m. frente a los todavía mejores y más musculosos 10,43 mkg. a 7.480 r.p.m. anteriores.

Fuera del banco la más apreciable y sensible diferencia entre los dos motores se encuentra con claridad en una más viva y contundente transición entre el medio y alto régimen en la versión '91. La estirada final es más consistente y brillante pe-

ro no lo suficiente como para apreciar grandes diferencias a la hora de comprobar prestaciones. Ante el radar, la R 1100/91, en llano y sin viento, acreditaba exactamente los mismos 255 km/h. de la R 1100/90, mientras la aguja de su optimista velocímetro marcaba 280 km/h. y la de su cuentavueltas 11.500 r.p.m. (red line). En aceleración la R 1100 con embrague muy dimensionado y cambio de excelente precisión de selector y adecuado escalonamiento sigue siendo un espectacular dragster capaz de bajar de los 10,5 en los 400 metros y de 3 segundos de 0 a 100 km/h.

Las sensaciones de conducción siguen siendo, como siempre, altamente emocionantes y no aptas para cardíacos. Para hacernos una idea, de 6.000 r.p.m. (67,5 CV.) a 8.000 r.p.m. (114 CV.), zona auténticamente caliente, el motor de la gran R da un salto en su curva de poten-

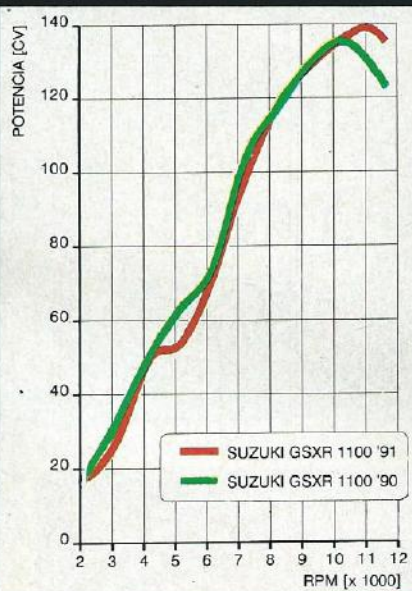
cia de 46,5 CV., ¡¡brrrr!, agárrate fuerte (antes 43,2 CV.). A sólo 3.000 r.p.m. nos ofrece por otra parte 6 mkg., es decir, casi un 60 por ciento de su valor máximo. Locomotora, demasiado lenta, motor eléctrico, parece demasiado inofensivo para hacer comparaciones... el motor de la R 1100 se siente extraordinariamente musculoso, contundente, lleno y desbordante de par a cualquier régimen, es un reactor, y te sientes, o te sientas en realidad sobre un cohete. Las derrapadas más gloriosas pueden estar a la orden del día en cualquier esquina o en tus curvas favoritas. Los Michelin lo soportan estoicamente, el chasis también, aunque en plan de muy intensa conducción deportiva en carretera abierta o circuito la GSXR 1100 sigue mostrándose poco precisa, algo lenta y dura de dirección y con tendencia a oscilar y moverse de suspensiones en ba-



FICHA TECNICA

SUZUKI GSX R 1100

Motor: 4 cilindros en línea, transversal, cuatro tiempos
Refrigeración: SACS, aire y aceite
Distribución: DOHC, 4 válvulas por cilindro, cadena
Diámetro x carrera: 76x59 mm.
Cilindrada: 1.127 c.c.
Compresión: 10:1
Carburadores: 4 Mikuni Slingshot de 40 mm.
Encendido: Digital
Batería: 12 V 14 A.
Cambio: Cinco velocidades
Embrague: Multidisco en aceite
Chasis: Doble cuna continuo en aluminio
Angulo dirección: 24,9.
Avance: 99 mm.
Suspensión delantera: Horquilla upside down
Recorrido/barras: 120 mm/41 mm.
Reglajes: Muelle, retención y compresión hidráulico
Suspensión trasera: Full floater
Recorrido: 158 mm.
Reglajes: Muelle, retención y compresión hidráulico
Llanta delantera: 3,50x17"
Neumático: Michelin radial A 59, 120/70-17
Llanta trasera: 5,50x17"
Neumático: Michelin radial M 59, 180/55-17
Freno delantero: 2 discos/310 mm.
Pinzas: 4 pistones
Freno trasero: Disco/250 mm.
Pinza: Doble pistón
Longitud total: 2.090 mm.
Altura asiento: 795 mm.
Distancia entre ejes: 1.465 mm.
Peso en vacío: 219 kg.
Peso lleno: 236 kg.
Capacidad depósito: 21 l.
Precio: 1.395.000 ptas.



Resultados obtenidos por el Banco de Potencia Bosch FLA 203 de MOTOCICLISMO

	Suzuki GSX R 1100 '91	Suzuki GSX R 1100 '90
Potencia máxima al embrague (CV)	138,7	135,0
Régimen de potencia máxima (r.p.m.)	11.030	10.260
Par motor máximo al embrague (mkg.)	10,25	10,43
Régimen de par motor máximo (r.p.m.)	8.340	7.480
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima (m/s.)	21,7	20,2
Relación peso/potencia (kg/CV)	1,58	1,75
Potencia específica	123,1 CV.	119,8
Temperatura ambiente (°C)	16,0	32
Presión atmosférica (mb.)	933,0	945

denes o uniones de asfalto. No sobra el amortiguador de dirección. En firme rizado o pequeños baches de carretera comarcal se muestra, sin embargo, totalmente imperturbable y con un extraordinario aplomo frontal por mucho que ataques y la exijas. La postura de conducción sigue sin cambios, algo rara, piernas muy encogidas, con reposapiés altos y atrasados que nunca rozan por el suelo, y manillar relativamente alto y abierto. Montado elásticamente con enormes contrapesos en sus extremos y además con gruesos tacos de goma en los reposapiés quedas bastante bien aislado de vibraciones.

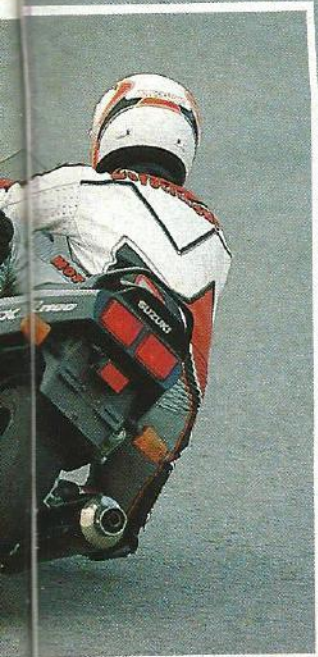
Algunas cosas han cambiado, como hemos visto, pero la R 1100/91 sigue en la misma línea de los últimos dos años, como la EXUP, justo a caballo entre lo puramente supersport, CBR, ZZR y lo más agresivamente hipersport, hoy ya sólo representado por 750 como su hermana menor, la ZXR o la RC 30. Bastante más confortable para viajar y sobre todo para llevar pasajero de lo que inicialmente se sospecha, la R 1100/91 seguirá haciendo buenos amigos entre todos aquellos a los que les gustan las sensaciones fuertes. No tiene la exquisita finura y precisión de conducción de la EXUP/91, no es tan rápida como la terrorífica ZZR, no es tan delicadamente suave, elegante y confortable como la CBR, pero si nada de lo anterior te convence y quieres recurrir a la fuerza bruta para conseguir lo que realmente quieres... ¡agárrate fuerte! y no dejes escapar esta gran R. □

A. Moreno de Carlos
 Fotos: G. Arche/J. Olivares

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



Más potencia, par desbordante,
dirección más precisa, la GSXR 1100
sigue siendo toda una especialista
en transmitir fuertes sensaciones en
conducción deportiva, aunque
también se desenvuelve bastante
bien en una aplicación más turística.