

Suzuki GS500E (1989)


 motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Vox populi

Aquella moto de estética moderna, chasis de tubo rectangular y sencillo pero eficaz y fiable motor bicilíndrico fue la primera 'moto de verdad' para miles de moteros. Con ella muchos de nosotros aprendimos a conducir motos.

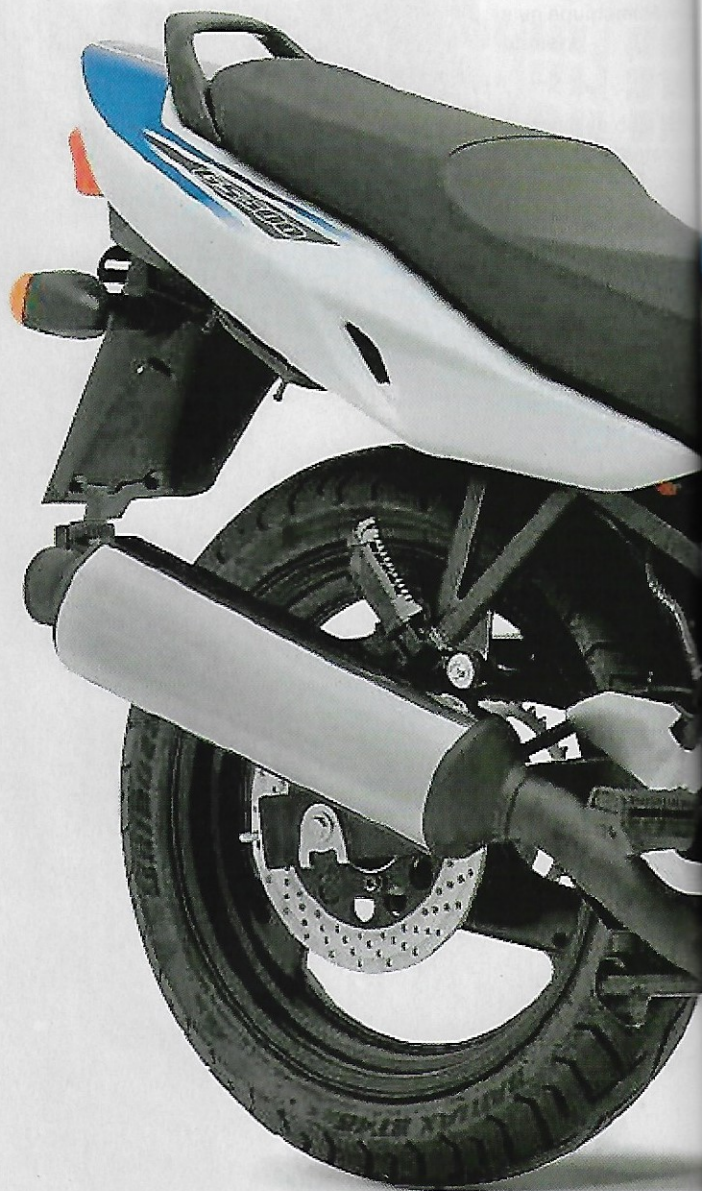


Jordi Aymamí
Fotos: Archivo

La Suzuki GS500 fue de aquellas que, para muchos, fue la primera moto después del ciclomotor o la 125. La 500 ofrecía una imagen muy moderna, con unas líneas deportivas y un chasis perimetral, realizado en tubo rectangular de acero, que le daba un aspecto de moto de carreras sin carenado, además de una evidente rigidez estructural.

La moto que llegó en 1989 no era la primera GS500 de Suzuki: a finales de 1979 apareció una GS500 tetracilíndrica –como también hubo la GS750–, pero nada más en común que el nombre. La nueva 500 derivaba de la GS450, con un aumento de cilindrada de 39 c.c. respecto a esta, pasando de 448 c.c. a 487 c.c. Este propulsor rendía la respetable cifra de 52 CV a 9.200 rpm, más que suficientes para satisfacer las ansias deportivas de sus propietarios y de alcanzar una velocidad máxima de 180 km/h. El bicilíndrico resumía la filosofía de la GS500: sencillo pero eficaz. Estaba refrigerado por aire, por lo que prescindía de radiador y conductos. El cigüeñal calado a 180° (un pistón arriba y otro abajo), simple árbol de levas para cuatro válvulas (dos por cilindros). Estaba alimentado por dos carburadores Mikuni del tipo slingshot, como en la GSX-R 750. En estas primeras versiones el motor estaba pintado en negro.

El robusto chasis tenía una horquilla convencional (entonces aún no se llevaban las invertidas) sin ajustes y la suspensión trasera disponía de un monoamortiguador con bieletas de progresividad.



El asiento era capaz de albergar a dos ocupantes con una aceptable comodidad y los semimanillares, aunque tenían las puntas bajas, estaban por encima de la pletina. La instrumentación constaba de un par de relojes, uno para el velocímetro y otro para el tacómetro.

Ya en 1990, la GS500E recibió un manillar totalmente plano, que la hacía ganar en confort de marcha y en manejabilidad.

DEPORTIVA POPULAR

El motor quizás no rebosaba potencia, pero era capaz de mover con soltura a la Suzuki. Por su parte, el chasis era rígido y permitía una considerable agilidad, ya que la GS pesaba 179 kg en vacío. Seguramente las suspensiones eran su punto más criticable, al pecar de blandas e impedir que el comportamiento fuese todo lo bueno que permitía el resto, porque los frenos



El motor bicilíndrico
derivada del de la
GS450, aumentando
la cilindrada de 448
a 487 c.c.

también cumplían, comparados con la media de aquella época. La horquilla no era ajustable y el amortiguador trasero solo podía regularse en precarga de muelle. A la versión de 1992 se le añadió el ajuste de precarga de muelle en la horquilla, con lo que el comportamiento ganó algunos enteros.

El que quería una Suzuki de peso medio más deportiva que la GS disponía de la Bandit 400 en el catálogo del fabricante japonés. La Bandit, con su motor tetracilíndrico de 54 CV a nada menos que 14.000 rpm, chasis multitubular, etc., era una auténtica locura de 400 c.c.

EVOLUCIÓN

La suspensión delantera de la versión llamada GS500EN (1992) se mejoró al incorporar ajuste de precarga del muelle en la hor-

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



En 2004 apareció una versión con carenado integral, la GS500F.

La fiabilidad era una de sus mejores virtudes. Una moto prácticamente indestructible

quilla. En 1996, las llantas pasaron del inicial color blanco a gris oscuro. El motor ya no estaba pintado de negro, sino que lucían su acabado metálico.

La versión GS500EV de 1997 introdujo pinzas con dos grandes pistones, en sustitución de los pistones de tamaño desigual de los modelos anteriores. A partir de 1998 (GS500EW), las versiones francesas fueron equipadas con carburadores Mikuni BSR 34 mm.

En 2001, la GS500E recibió un nuevo colín, acompañado de otro asiento y de un depósito de 20 litros. Las llantas estaban pintadas en gris claro. Los carburadores Mikuni BSR 34 mm, que inicialmente se habían utilizado solo en los modelos franceses, se montaron para todos los mercados. Se utilizó inyección secundaria de aire para reducir las emisiones.

La E desapareció de todas las versiones de la GS, y a partir de 2001 usaron la denominación K, seguida del año del lanzamiento de cada versión: K1 para el año 2001, K2 para el año 2002, etc. En 2002 se pintaron las llantas en negro y, desde 2004, el chasis también estaba pintado en este color.

Al finalizar 2002, Suzuki dejó de producir la GS500 para el mercado de Estados Unidos y, en 2007, desapareció del Reino Unido y España, pero continuó vendiéndose en otros países.

En 2004 llegó una versión con carenado integral, la GS500F, que incluía un radiador de aceite y catalizador. Con esta versión carenada, la GS500 regresó a Estados Unidos, donde se vendió hasta 2009. En España desapareció también en 2007.

Desde 2016, Suzuki Motor Corporation está produciendo la GS500 en su filial de Colombia para la venta en este país, así como para Chile y Ecuador.

La Gladius, la nueva GS500

Tras saltar de su lista de modelos en varios países europeos en 2007, Suzuki preparó una moto, más moderna, que pudiese llenar el hueco dejado por la popular, pero ya muy veterana GS500. Utilizando una versión suavizada de su deportiva naked SV650, en 2009 presentó la Gladius.

Esta nueva naked usaba el bicilíndrico en V a 90° de la SV, pero su potencia era de 66 CV en lugar de los 73 CV de la más deportiva, con una entrega más plana y suave.

La Gladius tenía un llamativo y fresco aspecto, con un chasis mixto multitubular y de aluminio, y se ofrecía en vistosos colores, para llegar fácilmente a un público mayoritariamente joven. Posteriormente, sobre 2016, fue sustituida por una nueva versión de la SV650.



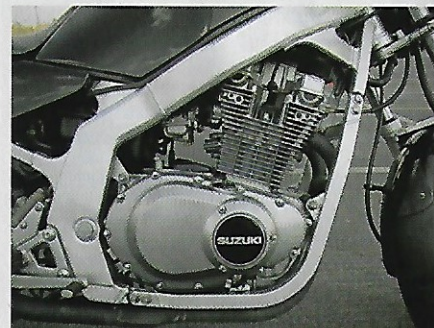
Tuvo una longeva vida, al terminar sus ventas en Europa en 2007, con la entrada de la Euro 3



Faro redondo con bombilla e intermitentes rectangulares de bigote, una estampa clásica.



La instrumentación estaba formada por un par de esferas analógicas para velocímetro tacómetro.



El motor bicilíndrico twin era simplemente indestructible y bastante potente para su cilindrada.

Motor: Bicilíndrico en paralelo, aire, SOHC, 4V
Cilindrada: 487 cm³
Diámetro x carrera: 74x56,6 mm
Relación de compresión: 9,81
Potencia máxima: 52 CV a 9.200 rpm (1989) / 47 CV a 9.200 rpm (1997)
Par máximo: 4,2 kgm a 7.500 rpm
Alimentación: 2 carburadores Mikuni BST33SS Slingshot / Mikuni BSR 34mm (1998)
Encendido: Electrónico
Embrague: Multidisco en baño de aceite
Cambio: 6 velocidades
Transmisión final: Cadena de retenes
Chasis: Doble cuna de tubo rectangular
Suspensión delantera: Horquilla de 43/120 mm
Suspensión trasera: Monomortiguador de 117 mm con sistema progresivo
Freno delantero: Disco de 310 mm, pinza de dos pistones
Freno trasero: Disco de 250 mm, pinza un pistón
Ruedas: 110/70-17" y 130/70-17"
Longitud: 2.080 mm
Altura: 1.060 mm
Anchura: 801 mm
Distancia entre ejes: 1.405 mm
Altura del asiento: 790 mm
Peso (en orden de marcha): 169 kg
Capacidad del depósito: 17 litros/20 litros (2001)



La GS tampoco escapó de la decoración 'acid' de los noventa.