

Primera toma de contacto

Suzuki GSX 750 ES

Renovarse o morir

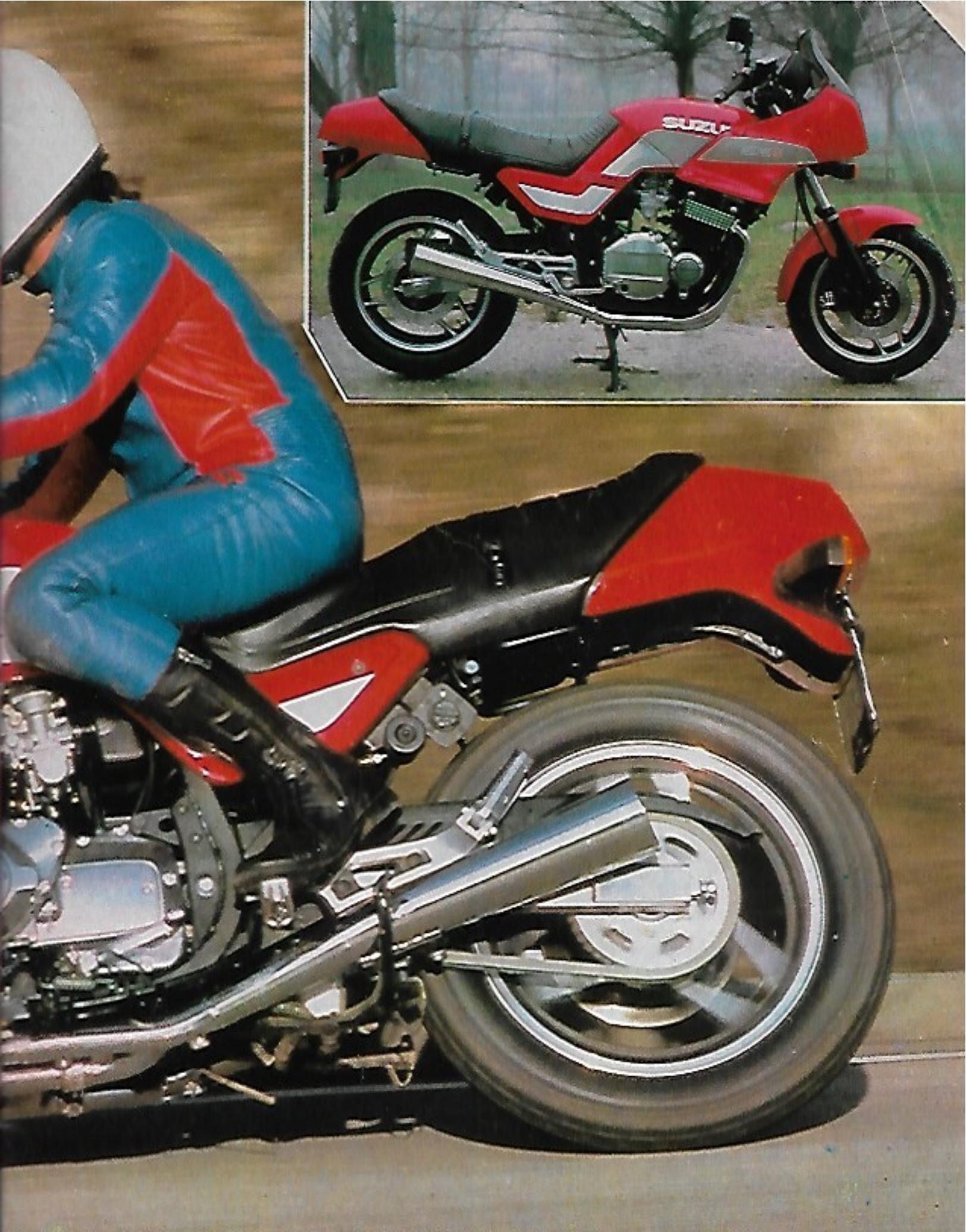
NO existe el descanso para los fabricantes japoneses en la evolución de sus modelos a pesar de que alguno diga haber «tirado la toalla» ante la fuerza que el más grande de ellos está dedicando a la producción de motos de serie. Con rueda de 16 pulgadas, suspensión Full-Floater y chasis de sección rectangular Suzuki presenta su alternativa a la Honda VF 750 en la redescubierta cilindrada de los «tres cuartos de litro». Estas son las primeras impresiones sobre la primera de estas motos que ha llegado a Europa.

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com





En el Salón de Colonia-82 (y hacemos constante referencia a esta importante muestra del mercado mundial por ser un termómetro infalible de la situación de la industria de la moto, el único y más valioso punto de referencia) el mercado mundial de la moto se puso «patas arriba». Mientras los fabricantes europeos se las veían y deseaban para colocar sus modelos en un mercado cada vez más saturado y a la vez insensible a las novedades por la constante subida de los precios, los seguros, la gasolina —la crisis, en general—, los fabricantes japoneses afrontaban este problema, que ineludiblemente les afectaba como al que más, de una forma sorprendente. La lucha contra los «stocks» invendidos e invendibles aun a precios de saldo, se combatía con una nueva, explosiva, multitudinaria, increíble gama de nuevos modelos, todos ellos con un más que evidente trasfondo deportivo en su concepción.

Toda una gama de nuevos motores, nuevos chasis, nueva técnica, nuevos diseños, nueva imagen... ¡Banzai!

Y así, de una forma espectacular, los magos del «marketing», la publicidad, la imagen de marca y del milagro de la multiplicación del yen japonés crean en poco menos de dos meses después del Salón de Colonia un auténtico fenómeno mundial, una nueva categoría de motos, un nuevo y fascinante mercado.

Rápidamente se suceden los éxitos espectaculares, aun antes de que las motos se hallen en los escaparates. La Honda VF 750 F es elegida «moto del año» por media Europa; antes de que nadie haya podido contemplar en «vivo» las nuevas gamas aparece una preciosa «tres cilindros» de 250 c.c., aun antes incluso de que se haya comercializado la VF 400 o la VT 500 S. Honda ha sido evidentemente —ahí están esos tres meses largos de noticias y novedades constantes— el más fuerte y ha reclamado la atención mundial sobre su actual soberanía en el mercado de las dos ruedas. Pero no sería justo olvidarse de los esfuerzos que los demás fabricantes japoneses han hecho por seguir esta revolucionaria y costosa «carrera» en busca de un nuevo mercado que hay que inventar.

Yamaha tiró oficialmente la toalla hace unas semanas, cuando su presidente declaraba no querer integrarse en esta guerra salvaje y de desgaste económico. Una actitud muy noble y sensata, especialmente cuando el integrarse a esa batalla representa hacerlo en el campo de los motores de cuatro tiempos. Por otro lado, las nuevas RD de Yamaha sí han seguido en cierta forma (fueron además las pioneras en esto de las motos «réplica») lo que podría denominarse las nuevas reglas del juego: chasis símil-competición, suspensiones sofisticadas, línea deportiva y la opción casi obligada de la rueda delantera de 16 pulgadas.

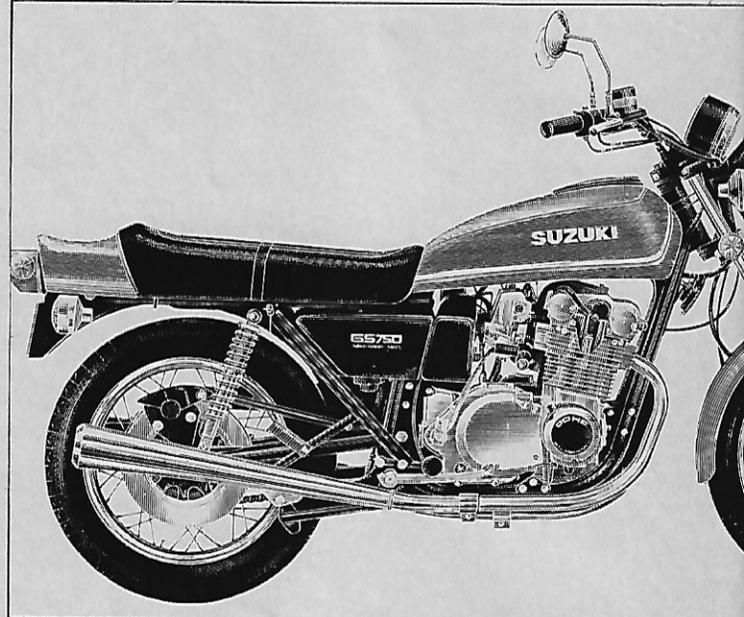
De Kawasaki tuvimos oportunidad de ver un adelanto la pasada semana durante la presentación de la nueva gama 83, de lo que es su respuesta a las nuevas tendencias: motores similares a los que se producían hasta ahora (siguen las dos válvulas por cilindro), pero con estética superesport, semicarenados frontales anclados fijos al chasis, sistemas de suspensión Uni-Track y horquillas con anti-dive.

Suzuki, a toda prisa —como todo el mundo—, terminaba su gama justo para el Salón de Colonia y no quedar así descolgada del resto de los fabricantes. La receta, la misma que para todos: motores nuevos, más ligeros y potentes, chasis con un carácter y estilo totalmente deportivo y lo último en suspensiones. Además, siguiendo la pauta marcada por la Honda VF 750 F, un ligero semicarenado frontal anclado también al chasis para dar por fin al piloto la posibilidad de exprimir a fondo su mecánica protegiéndose adecuadamente del viento. Es decir, la aerodinámica tratada en serio por el propio fabricante y en una moto de fabricación en serie ¡es ya una realidad!

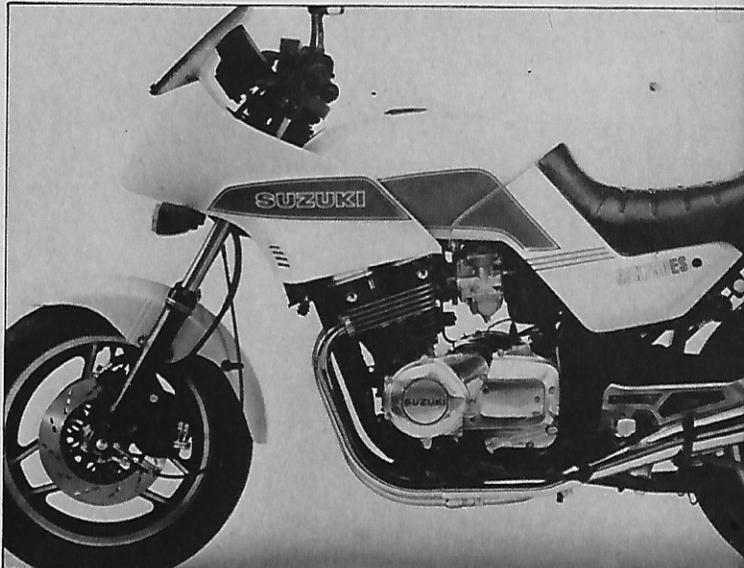
¿Cuál es la consecuencia de todo este nuevo planteamiento de la moto de calle, de la crisis en definitiva? Pues con toda probabilidad todo este desmesurado despliegue de medios que sólo los más potentes pueden permitirse nos lleva, como se ha podido comprobar ya en las primeras tomas de contacto de la Honda VF 750 F y ahora de la Suzuki GSX 750 ES, al nacimiento de lo que —el tiempo se encargará de ratificarlo— podríamos considerar ya las mejores motos que jamás hayamos podido soñar.

Claudio BOET

La evolución



GS 750. Este motor ha dado fama a Suzuki. Empleado también en la popular GS 1000, era un dos válvulas y dobe árbol en culata.



GSX 750 ES. Aquí el motor es totalmente nuevo, aunque se ha partido del anterior. El chasis de sección rectangular, la rueda delantera de 16 pulgadas, y la amortiguación posterior Full-Floater completan la obra.

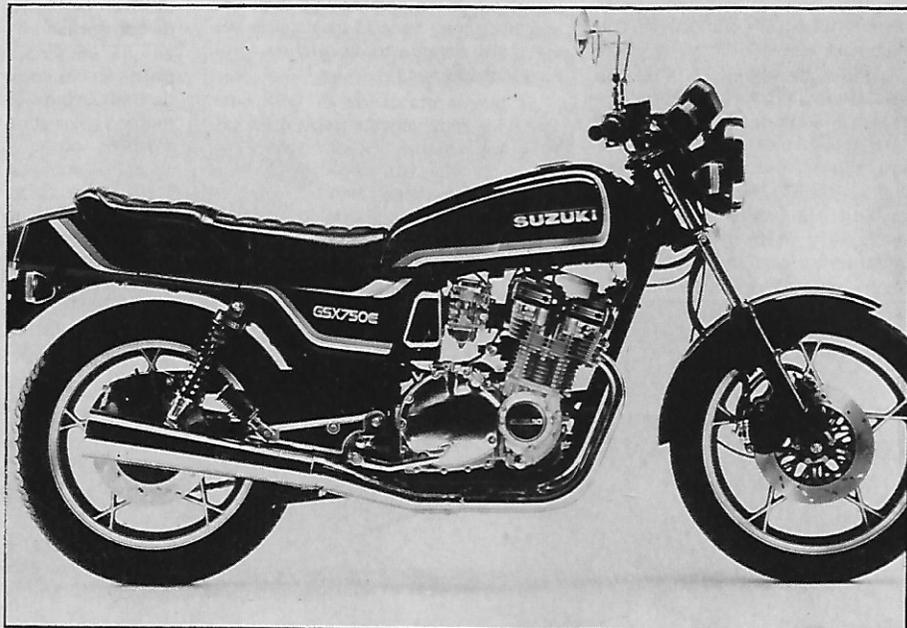
MUCHO puede achacarse a la industria japonesa: una política comercial muy agresiva o la práctica del «dumping», pero una cosa sí es cierta: saben reaccionar con una increíble rapidez, investigan con la velocidad del rayo, poseen los mejores técnicos del mundo y construyen unas motos increíblemente buenas.

Motos como esta Suzuki GSX 750 ES.

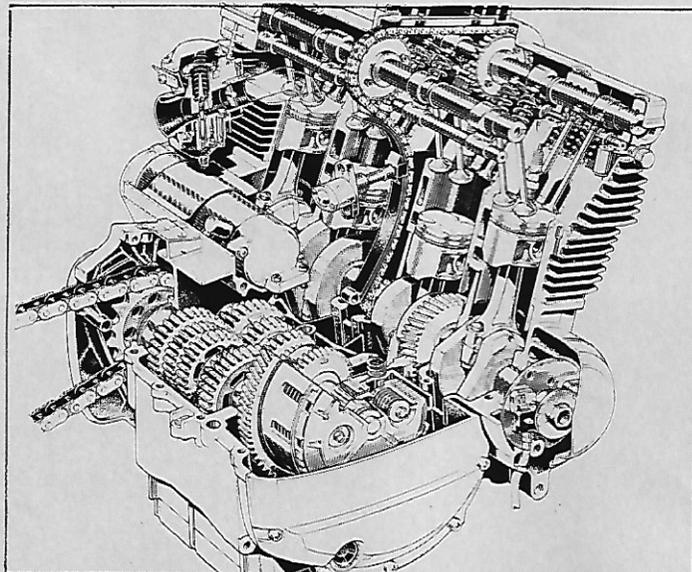
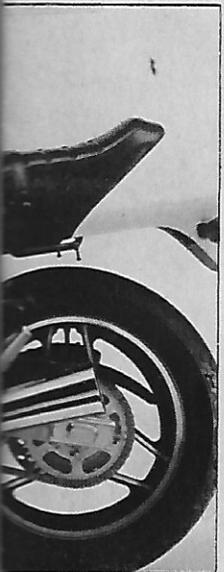
La GSX 750 ES debutaba en el pasado Salón de Colonia junto con sus colegas de cilindrada, la Honda VF 750 F y Kawasaki GPZ 750. Un

preludio de la importancia que esta cilindrada alcanzará en los próximos años. El renacimiento de esta categoría, eclipsada hasta ahora por el furor de las superbikes de 1.000 c.c., tiene varias explicaciones. Por un lado, existe en el Japón un mercado potencial muy amplio para esta cilindrada, un posible consumo interior que los japoneses no quieren desperdiciar. Al mismo tiempo, el elevado precio de las superbikes de mayor cilindrada ha supuesto en los mercados internacionales una recesión del número de ventas, convirtiéndose en motos que re-

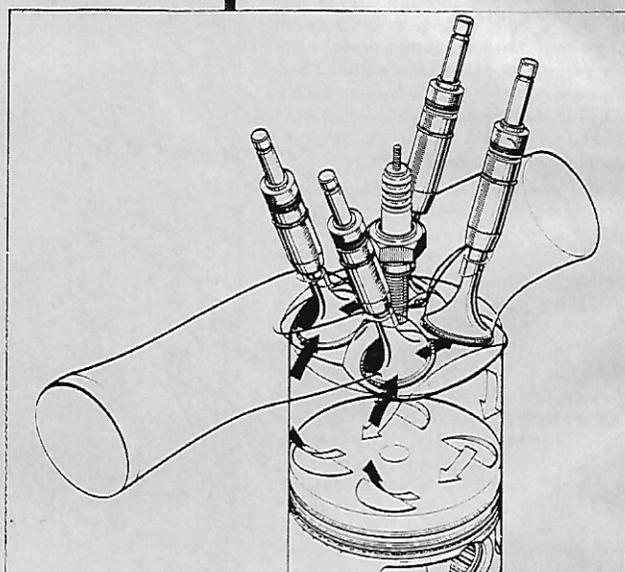
de la gama GS 750



GSX 750. Motor totalmente nuevo, carburadores a depresión y cuatro válvulas por cilindro. Su hermano mayor sería el propulsor de la gama GSX 1100.



Radiografía del nuevo motor GSX 750 ES y de las famosas cámaras de combustión TSCC en la que los gases sufren una acción de «remolino».



sultan cada día más difíciles de mantener (gasolina, seguros, recambios...), y por supuesto de pagar. La cilindrada de los 750 permite a los japoneses traspasar todo el encanto y fascinación de aquellas superbikes a una cilindrada menor, puesto que los principios de construcción son muy parecidos.

En tercer lugar, las nuevas normativas de la FIM por las cuales tanto las carreras de superbikes, como las del Campeonato del Mundo de Resistencia tendrán como cilindrada límite en el '84 los 750 c.c. abren unas inmen-

tas perspectivas deportivas (y por lo tanto comerciales), hecho ya comprobado en Estados Unidos, donde la categoría superbikes se correrá ya con la nueva reglamentación.

Suzuki se ha encontrado así con una oportunidad única. Si durante tiempo el no poder contar con el motor de la serie 1.100 con culatas de cuatro válvulas para el mundial de resistencia le ha supuesto un considerable hándicap, frente a las cuatro válvulas RSC de Honda (a pesar de las «filigranas» que se han logrado con el motor de dos válvulas de la GS 1.000

que se utilizaba), ahora se puede utilizar el motor de cuatro válvulas no sólo con fines comerciales, sino también en el campo deportivo, un motor muy experimentado ya en las series GSX 1.100 y 750.

La RG como base

Pero para poder competir con la VF 750 de Honda Suzuki ha tenido que replantearse prácticamente toda la moto desde el principio. El chasis de

la ES es una inspiración de los populares bastidores de las RG 500 de gran premio. Un chasis G. P., como ellos le denominan, doble cuna cerrado, de sección rectangular, aunque a diferencia del G. P., el material utilizado no es el aluminio, sino el acero comúnmente empleado en este tipo de construcciones en serie. En cuanto a los tubos de la parte superior del chasis, se ha mantenido el perfil redondo.

Para estar al día en la evolución de esta nueva categoría de superbikes, Suzuki ha recurrido también a la rueda delantera de 16 pulgadas, junto con la horquilla ya conocida en las series GSX 1.100 ES con sistema anti-dive hidráulico. La rueda trasera, de 18 pulgadas, queda prácticamente «colgada», efecto producido por el empleo del sistema de suspensión Full-Floater, sistema con un amortiguador único y un sistema de bieletas que lo acciona. El amortiguador tiene posibilidad de reglaje tanto del hidráulico como del muelle, ambas operaciones muy fáciles de realizar gracias a un mecanismo hidráulico de reglaje, para ambas cosas.

Nuevo motor

Pero, a pesar de todas las novedades de este chasis, la auténtica estre-

lla de la nueva ES es el motor. Los técnicos de Suzuki tomaron el popular GSX 750 de cuatro válvulas y cámaras TSCC (Twin Swirl Combustion Chamber) y lo han vuelto a rediseñar, disminuyendo su tamaño, pero aumentando su robustez y fiabilidad. El motor pesa en total 15 kilos menos que su antecesor, el cigüeñal gira en esta versión también sobre cojinetes lisos. Cárters, piñonajes, cigüeñal, árboles de levas han sido rediseñados, han perdido peso y han sido tratados con un proceso Electro Slug Remelting patentado por Suzuki para aumentar la resis-

Suzuki GSX 750 ES

tencia de sus materiales. Todo este proceso ha significado el adelgazamiento de esta moto, que pesa ahora 18 kilos menos que el modelo anterior: 263 kilos con el depósito lleno.

Primeras impresiones

Junto con la pequeña pero importante pérdida de peso, Suzuki ha buscado también mejorar la manejabilidad de la nueva ES a través de otros conductos. Así, se ha mantenido el avance, pero se ha variado el lanzamiento, siendo la distancia entre ejes 20 milímetros menor (1.505 mm.). El resultado es una manejabilidad excelente, combinación de un adecuado reparto de pesos, una buena colocación del centro de gravedad y una posición del piloto muy lograda, bastante deportiva.

Pero una cuestión quizá todavía más notable sea el hecho de que no se aprecian reacciones negativas, especialmente para el profano, con la rueda de 16 pulgadas. Y esto ya es un logro muy notable. Especialmente noble resulta su estabilidad en línea recta, muy neutra y sin reacciones escandalosas cuando se provoca voluntariamente un cambio brusco de trayectoria actuando sobre el manillar.

Por otro lado, las suspensiones son un modelo de suavidad y proporcionan tanto al piloto como al pasajero un confort en el que pocas veces habían pensado quienes ofrecían una moto deportiva. Los ruteros agradecerán a los hombres de Suzuki el que hayan instalado unas suspensiones con 150 milímetros de recorrido que neutralizan en cierta medida la posición deportiva sobre la moto. Lo mismo cabe decir del semicarenado frontal, anclado al chasis y que proporciona una perfecta protección aerodinámica al piloto.

Frenos

Hay quien critica los sistemas anti-dive hidráulicos que aprovechan el circuito de los frenos para detener el hundimiento de la horquilla porque ello representa robar fuerza del freno y, por lo tanto, dosificación en la maneta. Pues bien, quienes así piensan se encontrarán en la GSX con el mismo «defecto». Los impecables y excelentes frenos de la serie GSX anterior, especialmente su tacto, ya no son posibles en este modelo precisamente porque el circuito hidráulico debe compartirse con la acción del anti-dive. El resultado es un tacto algo esponjoso, a la vez que resulta necesario tirar con cierta fuerza de la maneta. Los que estaban acostumbrados a frenar sólo con los dedos quedarán en este sentido algo defraudados.

86 CV en un suspiro...

Tenemos un buen chasis, robusto y estable; unas excelentes suspensiones y una muy aceptable frenada combinada con un sistema anti-dive. Sólo falta un motor con la potencia de una «1000», con unas prestaciones brillantes para que se cumpla la misión a la que va destinada esta nueva generación de motos: ofrecer la manejabilidad de una «500» y la potencia y prestaciones de una «1000». Más o menos lo que se pretendía con las versiones turbo, pero con muchísimas

más ventajas (menor consumo, peso, simplicidad mecánica...) y menor precio.

Y parece que lo han conseguido. El motor es uno de los «apasionantes» capítulos de esta moto: 86 CV, una mecánica muy sencilla (reglaje de válvulas por sistema tradicional de tornillo y contratuerca).

El nuevo motor de la GSX, con mecánica muy sencilla (reglaje de válvulas por sistema tradicional de tornillo y contratuerca), rinde 86 CV y es capaz de contentar al más exigente. Tiene respuesta a todos los regímenes, reacciona ante la más mínima insinuación del puño del gas y sube de

vueltas con una rapidez como ninguno de la gama lo había hecho hasta ahora.

Con dos fases claramente diferenciadas —algo que ya habíamos detectado en las series 1100—, es capaz de convertirse en una perfecta rutera o en una excitante deportiva. Todo depende del cuentavueltas, que a partir de 6.500 r.p.m. cambia el carácter del motor y, al menos en las tres primeras marchas, acelera como una bala, con la aguja en la zona roja, sobre las 9.500 r.p.m. La aceleración —una auténtica orgía— no se detiene en línea recta hasta casi los 200 kilómetros/hora de marcador. Buena ayuda para



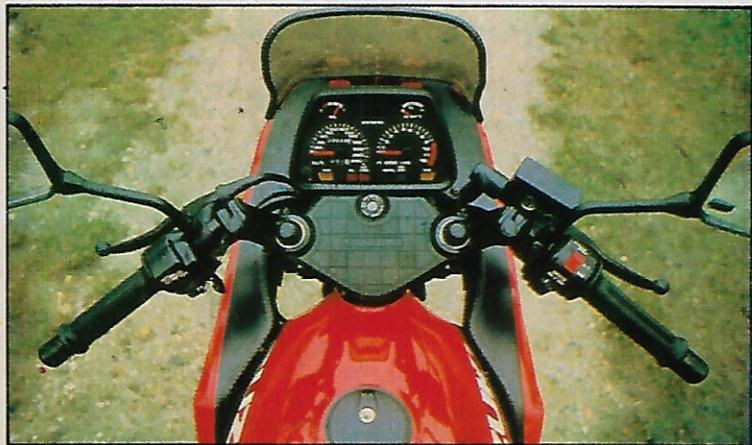
Por fin la aerodinámica entra de lleno en los planteamientos de las fábricas. El semicarenado frontal va anclado directamente al chasis. ¡Como debe ser!

conseguir tan brillantes prestaciones es el cambio, con sus cinco velocidades perfectamente escalonadas y un selector rápido y de corto recorrido.

Una peligrosa rival...

Con esta nueva GSX, Suzuki acaba de lanzar al mercado un arma muy

peligrosa en esa competencia encarnizada que se está produciendo en la cilindrada de las «750». No es el arma definitiva; quizá la Honda VF 750 F tampoco, pero tras esta primera toma de contacto no parece evidente que los japoneses se estén apretando el cinturón, al menos en el plano tecnológico. Lo que sí parece claro es que cada vez se aprietan más el... cinturón «negro».



Instrumentación clara y legible acoplada a la «nariz» del carenado.

Ficha técnica Suzuki GSX 750 ES

Motor: Tetracilíndrico cuatro tiempos refrigerado por aire. DOHC, cuatro válvulas por cilindro.

Cilindrada: 747 c.c. (67 × 53 mm.).

Relación de compresión: 9,6:1.

Potencia máxima: 86 CV a 9.500 r.p.m.

Par máximo: 6,7 mkp a 8.500 r.p.m.

Carburadores: Cuatro Mikuni 32 mm.

Encendido: Transistorizado.

Batería: 12 V/14 Ah.

Generador: 240 W.

Embrague: Multidisco en baño de aceite.

Cambio: 5 velocidades.

Arranque: Eléctrico.

Transmisión secundaria: Cadena.

Chasis: Doble cuna, sección rectangular.

Suspensión delantera: Horquilla hidráulica con sistema anti-dive. Barras de 37 mm.

Recorrido suspensión delantera: 150 mm.

Suspensión posterior: Sistema Full Floater, único amortiguador, 150 mm. recorrido.

Frenos: Dos discos delante de 260 mm., un disco 260 mm. detrás.

Neumáticos (delante-detrás): 100/90 H 16 - 120/90 H 17.

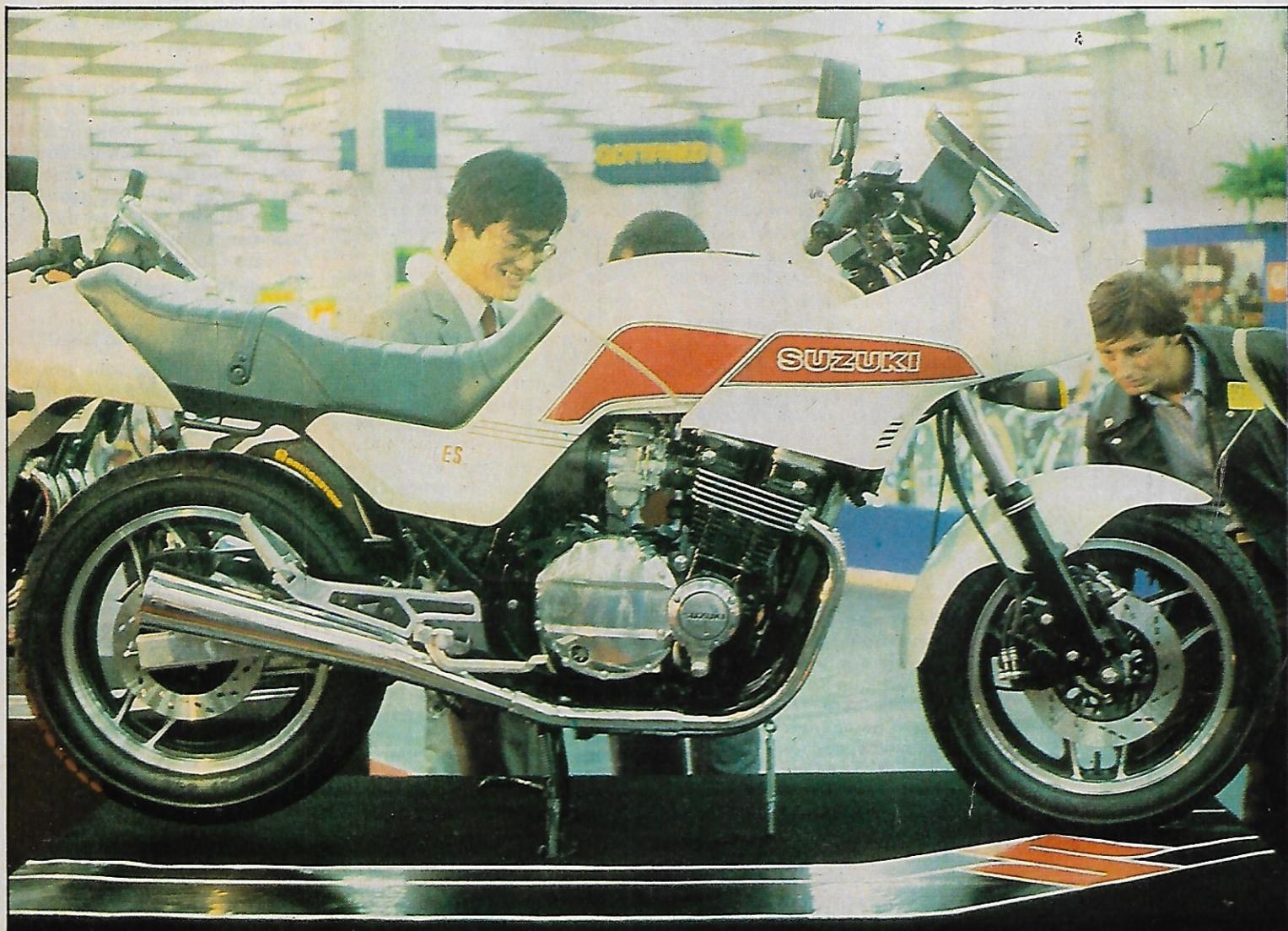
Distancia entre ejes: 1.505 mm.

Longitud total: 2.180 mm.

Altura asiento: 660 mm.

Peso con depósito lleno: 236 Kg.

Capacidad depósito: 20 litros (4 reserva).



Esta es la primera versión presentada en Colonia el invierno pasado. Las variaciones con el modelo definitivo son mínimas.