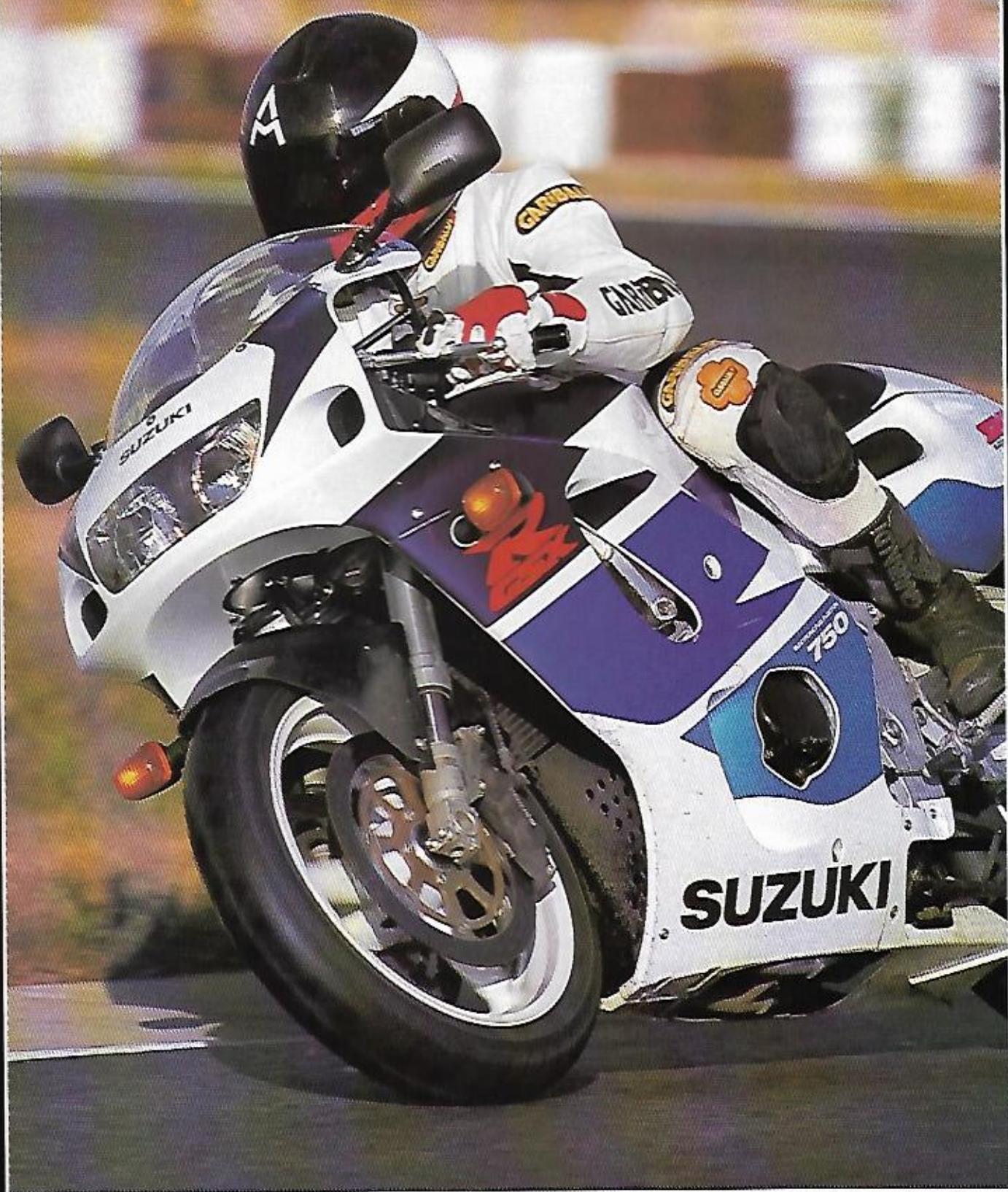


7e.º
CONTACTO

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



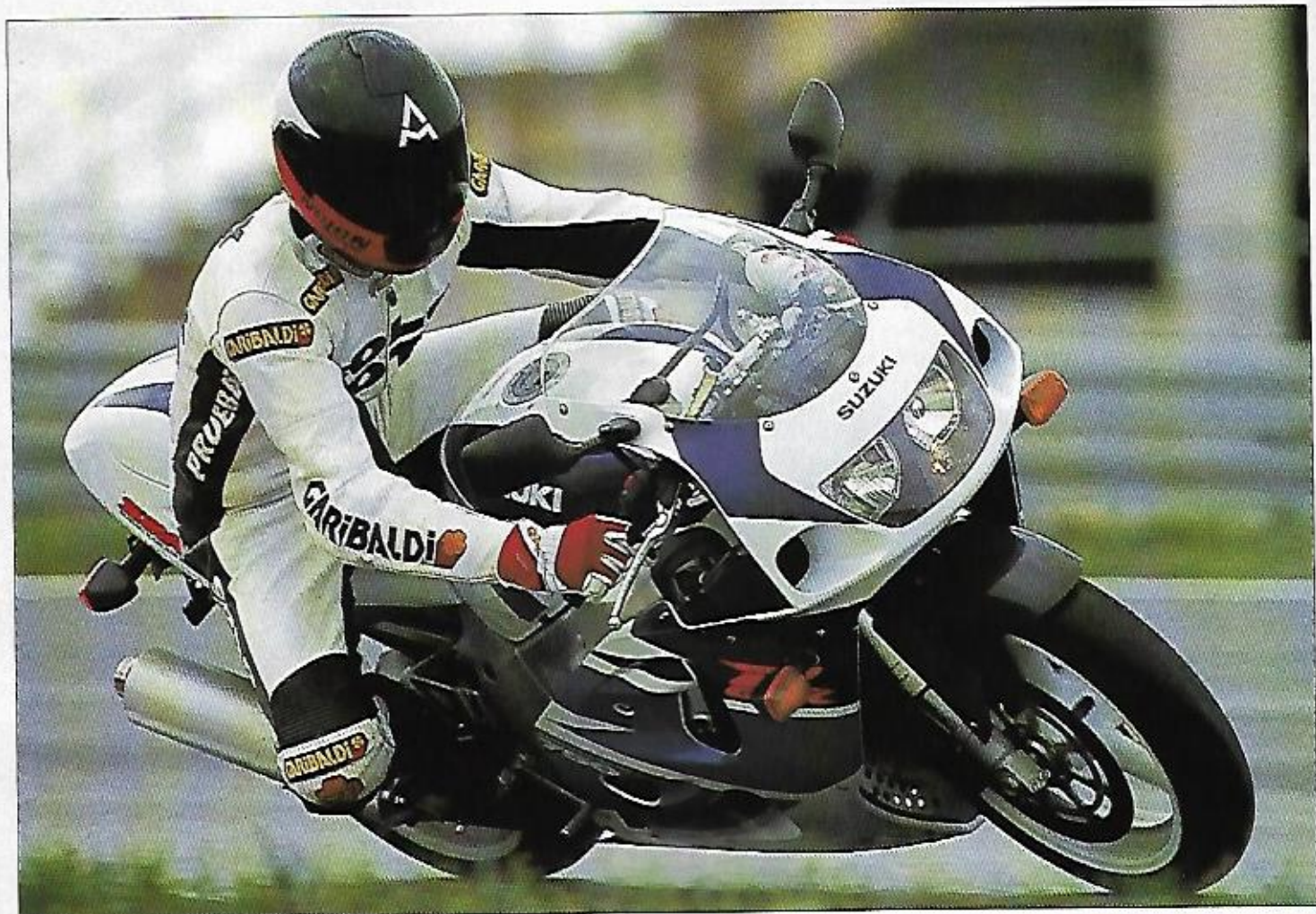
INYECCIÓN DE EVOLUCIÓN

SUZUKI GSX R 750 '98



SUZUKI HA DADO UN IMPORTANTE PASO HACIA DELANTE EN LA EVOLUCIÓN DE SU GSX R 750 AL INCORPORAR, EN LA NUEVA VERSIÓN 98, UN SISTEMA DE INYECCIÓN ELECTRÓNICA DE GASOLINA, QUE LE PROPORCIONA UNA MEJOR SOLVENCIA EN TODA SU GAMA DE REVOLUCIONES Y 4 CV EXTRAS...

Álex Medina
Fotos: Santi Díaz



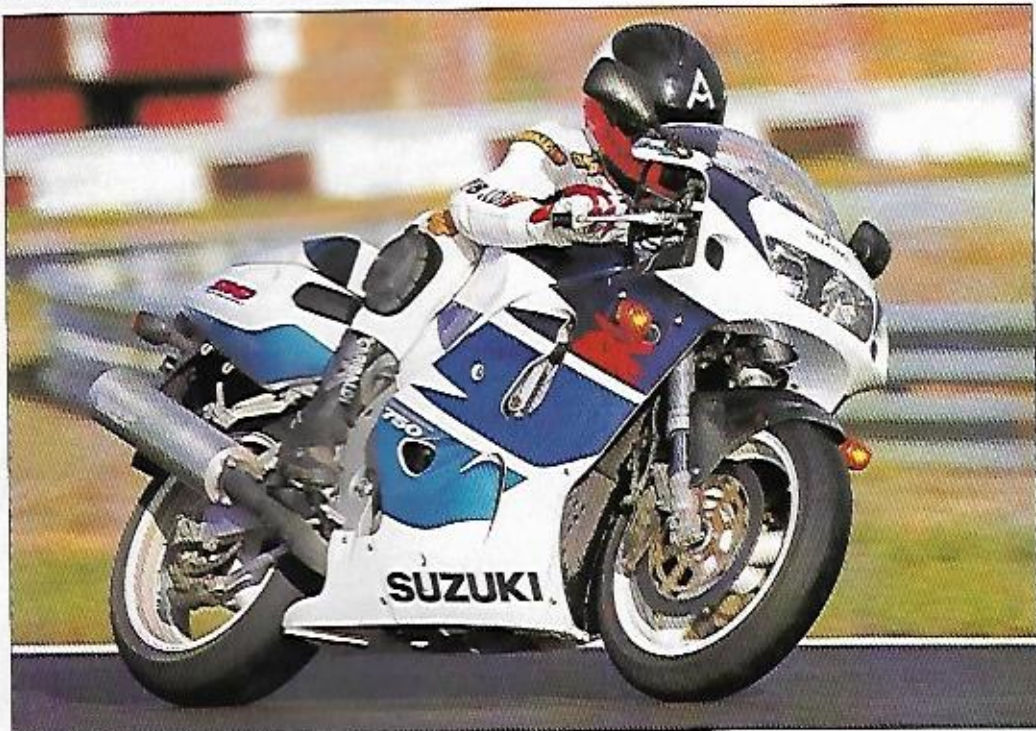
La aparición de la primera versión de la GSX R 750 en el año 85 marcó todo un hito dentro de la historia de las superdeportivas por varias razones.

Un bastidor de aluminio, 100 CV de potencia, 185 kilos y más de 230 km/h. fueron en aquel entonces una excelente carta de presentación.

La GSX R fue evolucionando a lo largo de sus ya 12 años de historia con la incorporación de la refrigeración líquida en sustitución al sistema SACS, que combinaba aire y aceite, horquilla invertida, basculante asimétrico, mejores frenos y una brutal escalada de potencia hasta llegar a los 130 CV, que forman parte de toda una revolución que también se hizo evidente a nivel estético.

Pero el gran paso adelante en esa evolución vino en el '96 cuando se sustituyó el bastidor perimetral de aluminio por uno al estilo doble viga del mismo material. Un paso adelante que se vuelve a dar este año con la incorporación de la inyección electrónica.

Al margen de este sistema de inyección que sustituye a la batería de 4 carburadores Mikuni de 39 mm. y que otorga una nueva y más sana respuesta al tetracilíndrico de 16 válvulas, la versión 98 de la GSX R 750 incorpora una pequeña pero decisiva aportación, que a mi modo de ver mejora muchísimo el nerviosismo del tren delantero, que caracteriza a la GSX R desde que monta ese chasis de doble viga en aluminio. Se trata de un simple amortiguador de dirección ubicado bajo la tija inferior.



Un pequeño detalle que pasa inadvertido en parado, pero que resulta definitivo una vez en marcha y, sobre todo, en conducción deportiva...

NOVEDADES

Suzuki, al igual que Honda con su nueva VFR, se ha decidido por la inyección electrónica a puertas del 2000, y lo ha hecho en un momen-

to en el que su producción en serie resulta más asequible que hace sólo 2 ó 3 años.

Este sistema de alimentación es sin duda una gran aportación en el panorama tecnológico de las superdeportivas, puesto que, al margen de Ducati, que lleva varios años incorporando un sistema Weber-Marelli en sus bicilíndricas más deportivas, nunca hasta ahora los inyectores aparecieron en un tetracilíndrico con la más pura calificación "RR".

Ello significa un nuevo mundo de sensaciones computerizadas que, en el caso de la GSX R, se traducen en la suavización de la impresionante patada que hasta ahora tenía a medio régimen, un considerable descenso de las vibraciones y una más regular y limpia respuesta en toda la gama del cuentavueeltas.

Los 4 inyectores que sustituyen a los carburadores convencionales inyectan la cantidad de gasolina necesaria en cada momento a las

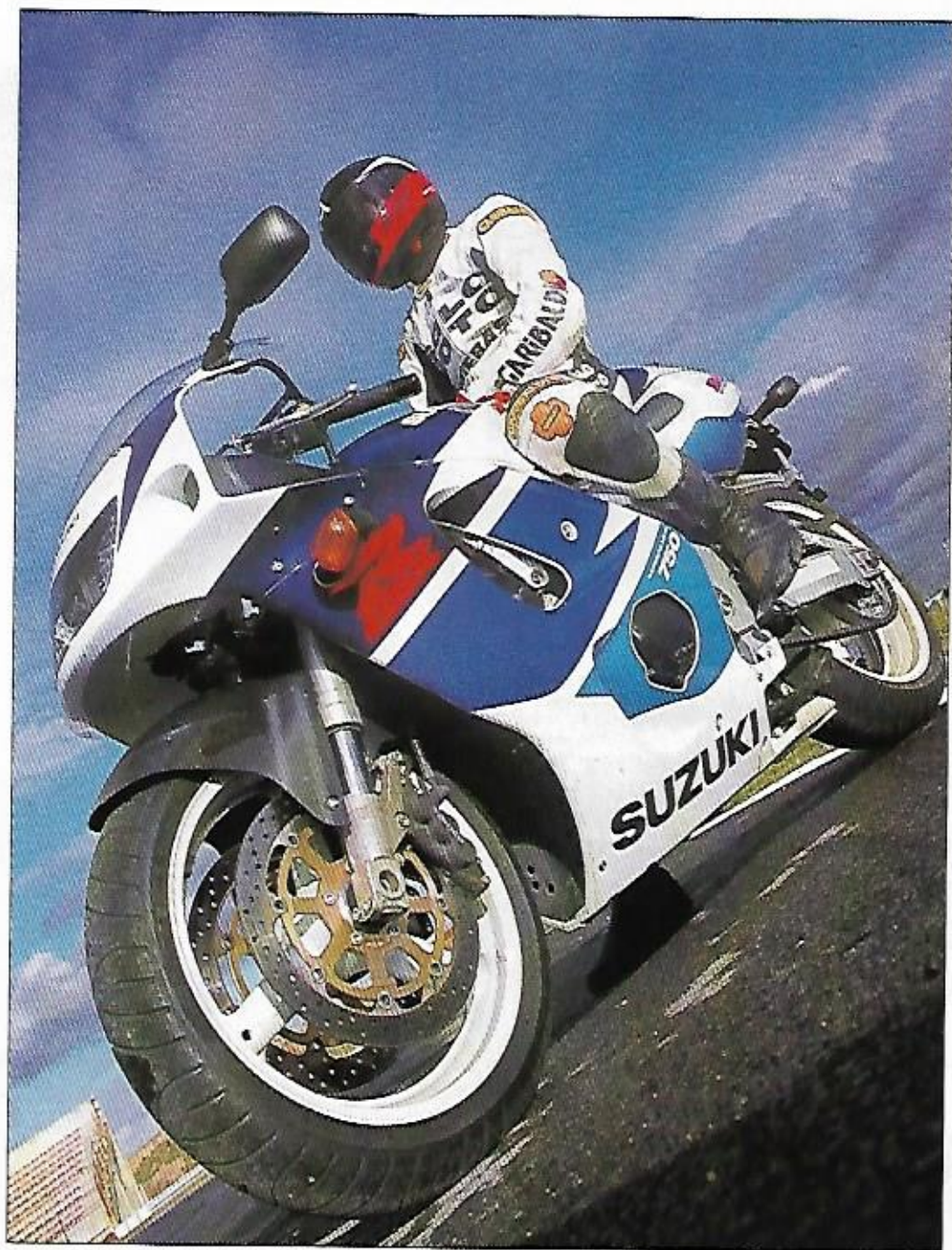
toberas de admisión. Esa cantidad de gasolina se define por la presión a la que está y por el tiempo de apertura del inyector. Una serie de sensores transmiten abundante información a la unidad central del encendido para conseguir una mezcla apropiada, y básicamente los parámetros que se conocen a través de esos sensores son la posición del puño del acelerador, marcha engranada, temperatura interior y exterior.

En teoría, el trabajo de los inyectores es más preciso que el de los clásicos carburadores y, además, tiene a su favor una menor emisión de gases contaminantes; en una palabra: ecología.

Al margen de este sistema de alimentación, en la GSXR se ha agrandado la caja de filtro del aire para que el sistema SRAD que se aplicó en la anterior versión trabaje de forma más desahogada.

Los árboles de levas se han adecuados a las nuevas necesidades de la GSXR, el radiador es de aluminio, las bobinas de alta se han integrado en las pipetas de las bujías, los colectores de escape se han rediseñado y la quinta y sexta velocidad se han acercado más entre ellas. El bloque de cilindros también es completamente nuevo, con unos conductos internos de mayor sección para mejorar la disipación del calor con la refrigeración líquida.

Por otra parte, la cúpula del carenado es ahora 3 cm. más alta, la araña que sujeta el carenado es de fibra de carbono, los discos de freno delantero son más gruesos (5 mm.) y el amortiguador trasero dispone de un sistema que regula la cantidad de líquido hidráulico que llega a la válvula de extensión de hidráulico para tratar de eliminar los problemas de calentamiento de versiones anteriores, cuestión que, dadas las adversas condiciones climatológicas que tuvimos en el circuito de Albacete, no pudimos verificar.



Desnuda se aprecian pocas novedades, pero ha sido muy mejorada respecto a la anterior versión.



...mundo
...as que,
...ducen
...resio-
...a tenía
...erable
...y una
...esta en
...as.
...stituyen
...onales
...solina
...o a las



Al tetracilindrico se le han introducido una serie de mejoras y se ha adaptado a las necesidades de la inyección electrónica variando la caja de filtro, distribución, árbol de levas, colectores de escape, radiador de aceite -aluminio- y un acertado acercamiento entre la 5ª y la 6ª velocidad.

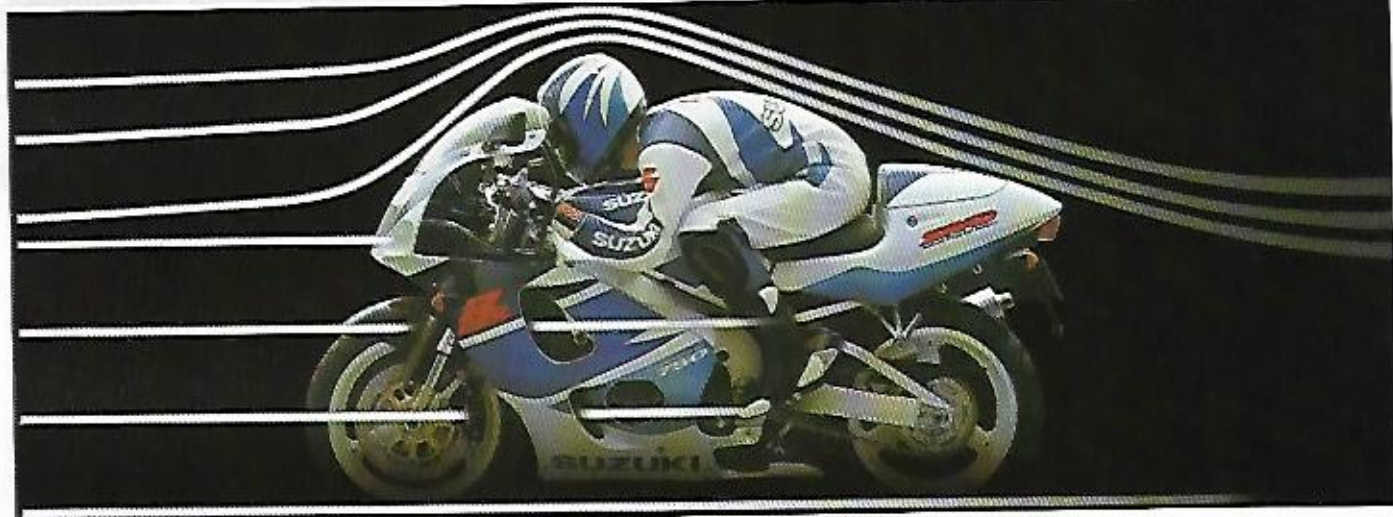


El bloque de cilindros es completamente nuevo, mejorando su disipación de calor.



La batería de carburadores ha sido sustituida por una moderna inyección electrónica y sus palmitas de aspiración.

La aerodinámica se ha mejorado, especialmente para el conductor en posición de ataque...



Asiento más ancho y cómodo, manillar reposicionado, se ha colocado un hueco para un antirrobo en forma de U bajo el asiento del pasajero, etc., en definitiva, se han mejorado diversos aspectos buscando una moto que mantiene ese carácter superdeportivo, pero que no quiere olvidarse por completo del uso diario.

NUEVAS SENSACIONES

Me hacía ilusión probar otra de las novedades de este jugoso fin del 97, porque la GSX R y yo hemos vivido una larga historia de amor y de odio.

De amor porque cuando irrumpió en el año 85, aquel chasis en aluminio me cautivó en un lejano invierno sobre el circuito de Calafat, y de odio, porque 5 versiones más tarde, es decir, en la del 96, me caí con ella en el mismo circuito de Calafat.

No voy a volver a enjuiciar aquella "nerviosa" versión que se ha mantenido durante 2 años, y ni muchísimo menos voy a justificar esa caída. A nadie le gusta probar el duro asfalto, y desde luego yo no soy una excepción.

En cualquier caso, quiero dejar muy claro que tendremos que volver a comprobar las sensaciones que vivimos en Albacete, porque, sinceramente, aquel día, estaba más pendiente de sortear el charco que había en la curva de izquierdas que viene después de la de derechas de final de meta, o aquella "lagunilla" del interior de la chicane, que de otras cosas...

La primera impresión que me causó la nueva GSX R es que las cosas han cambiado radicalmente en el tren delantero.

La GSX R es ahora una moto mucho más civilizada, a la que no tienes que agarrarte con fuerza al manillar porque el trabajo del amortiguador de dirección es evidente. Lo es rodando deprisa, buscando los lejanísimos límites de este diablo azul,

y lo será en carretera abierta, sobre todo, rodando sobre mal asfalto. Se agradecerá especialmente en zonas rizadas, en pisos "parcheados" y en los cambios rápidos de dirección, algo que pude constatar en la chicane del Circuito de Albacete.

Por contra, a baja velocidad, posiblemente entre el tráfico urbano, la GSX R será ahora más "pesada" de delante, y no me refiero a que "pese más", sino a que la dirección cuesta un poco más de desplazar.

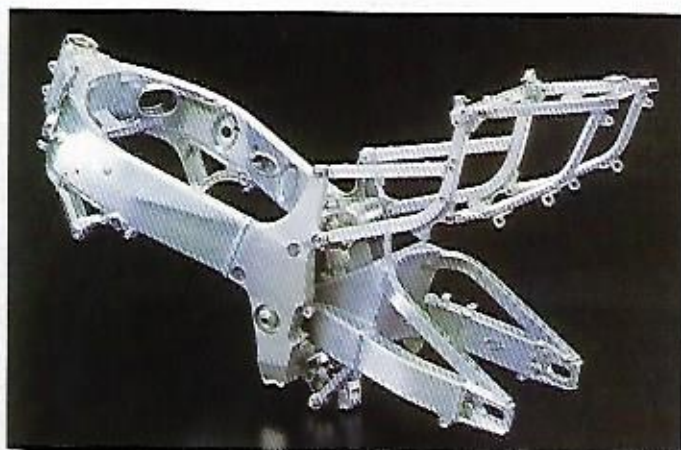
Pero transmite seguridad, y tengo ganas de meter a esta GSX R en un revirado carretero que conozco, con la que el pasado año disfrutamos mucho en un comparativo. Sobre aquel negro y excelente asfalto bacheado por las raíces de unos pinos que viven muy cerca del azul Mediterráneo, la GSX R del 98 nada tendrá que ver, a nivel de estabilidad, con esta versión "inyectada".

A medida que la pista de Albacete se iba secando, pude apurar más y más la frenada de final de recta, pero siempre muy lejos de los verdaderos límites de la GSX R.

Aquel charco de la curva de izquierdas comenzaba a desaparecer y, dirigiéndome a la frenada del ángulo de izquierdas, comprobé poco a poco lo bien que se para este diablo azul y la seguridad que tiene a la hora de abrir gas con decisión.

Yo diría que el subir de vueltas de este motor "inyectado" es menos explosivo que antes. Ahora es más neutro, "aburrido" entre comillas, pero más continuado, sin bajones, y con una magnífica curva de utilización entre los 5.000 y las 7.500 vueltas. A partir de aquí, sigue demostrando su raza de verdadera "RR", un carácter que cuando se lleva hasta la zona roja, consigue encoger el estómago y recordarte que la GSX R 750 de Suzuki sigue siendo una de las mejores superdeportivas de 750 c.c. y que, además, lo seguirá siendo con esa "suavizada" y evolucionada versión inyectada.

La GSX R '98 es ligeramente más cómoda que antes, porque la cúpula protege más, y tratándose de una superdeportiva, no me parece una



Pequeñas mejoras han conseguido reducir gramos y aumentar solidez en el bastidor.



La cúpula ha aumentado en altura y ahora protegerá un poco más a su conductor.



El instrumental sigue siendo el mismo, salvo la decoración en "carbón" del cuentavueルトs.



Bajo la tija se ha ubicado un efectivo amortiguador de dirección que ha variado por completo el tacto nervioso del tren delantero de la versión del 96-97.



Los discos están firmados por Brembo son ahora de 5 mm. de grosor y han ganado dos puntos de anclaje. Las pinzas son de seis pistones.

moto muy radical de posición, un camino que también ha tomado Honda con su Fireblade y del que se ha desmarcado completamente Yamaha con su R-1. Pero ésa es otra historia...

Aquel charco de la chicane también se fue secando. A principio salía de allí en 4ª, y la respuesta desde abajo, siempre por encima de las 4.500 rpm., era muy buena. Lo hacía rodando muy despacito para que la rueda trasera no derivase como sucedía si salía en tercera, pero con la pista más seca la tercera "era lo suyo", y la salida más allá de las 6.500 rpm. me convenció, por tacto, del sistema de inyección.

Un circuito completamente mojado -que afortunadamente se secó progresivamente cuando salieron unos tímidos rayos de sol- no es el mejor sitio para hablar de prestaciones puras, pero sí que pude intuir una nueva y suave respuesta, y una más ecológica entrega.

Inyección es evolución y a la nueva GSX R 750 le han dado una muy buena inyección de evolución...

FIGHA TÉCNICA

Motor tipo	4 cil. 4T LC DOHC 16V
Diam. x carr.	72,0 x 46,0 mm. x 4
Cilindrada	749,0 c.c.
Alimentación	Inyección electrónica
Arranque	Motor eléctrico
Encendido	Electrónico digital CDI
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Caja cambios	6 relaciones
Trans. secund.	Cadena sellada
Tipo chasis	Doble viga en tubo de aluminio de sección rectangular
Basculante	Tubo de aluminio en sección rectangular con refuerzos superiores
Sus. delantera	Horquilla invertida multijutable en 3 vías 43/120 mm.
Sus. posterior	Sistema progresivo Link Type amortiguador multijutable 130 mm.
Freno delant.	2 discos 320 mm. pinzas 6 pistones
Freno trasero	1 disco 220 mm. pinza 2 pistones opuestos
Neumáticos	120/70 ZR 17 y 190/50 ZR 17. Metzeler ME2.3
Distancia ejes	1.395 mm.
Altura asiento	830 mm.
Peso vacío	179 kg.
Dep. gasolina	18 litros
Precio	1.772.000 ptas.
Garantía oficial	2 años piezas y M.O.
Importador	Suzuki Motor España, 985-16 77 62

SOLO
MOTO8 EL SEGURO DE ESPECIALISTAS PARA ESPECIALISTAS

VAYA SEGURO

TE ASEGURAMOS DE INMEDIATO Y TE ENVIAMOS LA POLIZA A TU DOMICILIO



TE SENTIRÁS SIEMPRE PROTEGIDO

GARANTÍAS

Para todo tipo de motocicletas matriculadas.
Responsabilidad civil obligatoria.
Responsabilidad civil ilimitada.
Defensa jurídica.
Reclamación de daños.
Ocupantes.
Asistencia en viaje desde km 0.
Garantías Opcionales: Retirada del carnet.
Recursos de multas.

Elige tu forma de pago.
Anual / semestral / trimestral.

LLAMA AHORA MISMO
902-23.93.34



SOLICITUD DE PRESUPUESTO GRATUITO

SIN NINGÚN COMPROMISO POR MI PARTE, QUIERO QUE ME REMITAN PRESUPUESTO GRATUITO

DATOS PERSONALES

NOMBRE Y APELLIDOS
DOMICILIO Nº PISO PUERTA
CÓDIGO POSTAL POBLACIÓN
TELÉFONO FAX
FECHA NACIMIENTO FECHA CARNET MOTO

DATOS MOTO

MARCA MODELO
MATRÍCULA CILINDRADA

CUMPLIMENTA TUS DATOS CON LETRA MAYÚSCULA, RECORTA O HAZ FOTOCOPIA DE LA SOLICITUD Y ENVÍALA DENTRO DE UN SOBRE A:

SOLO SEGURO S.L.
CORPORATIVA DE SEGUROS
AUTOMOCIÓN Y GENERALES

GRAN VÍA 8-10, 6º 2ª
08908 L'HOSPITALET DE LLOBREGAT (BARCELONA)
TEL. (93) 421 46 33 FAX. (93) 422 10 86