

Que la FUERZA te acompañe!

Impresionante:
171 CV reales
medidos en
banco y
308 km/h.
según
nuestros
amigos
franceses
de Moto
Revue



www.motosclasicas80.com

motos clasicas
80

info@motosclasicas80.com

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

LA ÚLTIMA BESTIA DEL REINO MOTOCICLISTA ES UN AVE DENOMINADA HAYABUSA, HALCÓN EN JAPONÉS. ESTE "ANIMAL" NO TIENE PATAS, NI GARRAS, NI PLUMAS, PERO ES UN DEPREDADOR CASI INFALIBLE. CAZA CON MUCHO SIGILO, MOVIENDO SU GRAN MASA MUSCULOSA A TAL VELOCIDAD QUE CUANDO MENOS TE LO ESPERAS... ¡ZAS!, YA VA A 300 KM/H. CON ELLA SUZUKI QUIERE ROMPER LA HEGEMONÍA DE HONDA CON SU SUPER BLACKBIRD.

David Remón
Fotos: Francesc Montero





Darece ser que los japoneses tienen un especial cariño a todo ser viviente que vuele. Cuando Honda pensó en alguna denominación para su moto más veloz, la CBR 1100 XX, o en Super Blackbird una perfecta definición de lo que sería la moto más rápida del mundo jamás fabricada en serie. Ahora el "super pájaro negro" se ha modificado para esta temporada con la adopción de un complejo sistema de inyección electrónica en sustitución a la batería de carburadores que tenía, para seguir manteniendo el título de liderazgo en el valor de la velocidad máxima.

Pero esta vez no lo va a tener tan fácil porque Suzuki no se lo va a permitir. El nuevo monstruo se denomina Hayabusa, y aunque su silueta no lo muestre abiertamente, su corazón late con una fuerza e ímpetu que sólo la saga GSX-R sabe hacer. El límite de los 300 km/h estaba puesto como meta, pero el cilindrado de 1.300 c.c. y un elaborado sistema de inyección electrónica ha sido el único camino posible para poderlos alcanzar, antes de meterse de pleno en sistemas de propulsión por sobrealimentación, como ocurría en motos de principios de los '80.

Así pues, la gran bestia allí nos esperaba, en las impecables instalaciones del circuito de Catalunya. La presentación intercontinental del "pajarito" sería mayoritariamente en circuito cerrado, mientras que la mayoría ocuparía sólo unas pocas horas, precisamente por la Costa Brava, en busca de un inexistente calor, ya que una ola de frío invernal atacaba España en esos días.

PISANDO FUERTE

¡El frío era de coj...! El sol hacía acto de presencia con un brillo espléndido, de esos que en verano te pueden llegar a quemar, pero de poco servía ante la insistencia de la ola de frío. Las motos para probar eran todas negras, sin duda poco agradecidas respecto a la de color cava con la que dieron a conocer este modelo desde el primer día, con el agravante de que este tono de decoración será el único que no llegará a nuestro país...

Son las diez y media de la mañana, y el termómetro sigue emperrado en estancarse en los 4°C. Diez minutos más y ya estaremos sobre nuestra protagonista dando gas... Con poca fe de que el panorama vaya a cambiar, nos enfundamos el mono refunfuñando -"¡mal día para estrenar un mono de cuero y peor si además es de verano, con agujeritos!". Obstaculizando como podíamos todos los pasos del aire de nuestra refrigerada segunda piel, observamos de cerca la Hayabusa. Simplemente y sin más, mi impresión fue de producto estilizado, muy musculoso y monumental. ¡Y es que la vi enorme...! ¿Y este "bicho" habrá que detenerlo a final de recta a más de 260 km/h? No está mal el reto, teniendo en cuenta que a mí me influyen mucho las bajas temperaturas, y todo parecía indicar que íbamos a pasar mucho frío y más con lo que corre esta moto.

Ya estamos encima. El motor en ralentí ya está caliente de la anterior tanda, también de media hora. El depósito de com-

bustible está lleno hasta las cejas y, antes de arremeter contra el cronómetro, realizamos dos vueltas de calentamiento, por no decir de enfriamiento. Durante esos dos giros apreciamos todos sus valores de ergonomía, aerodinámica y protección. Es cómoda, con una acertada distancia entre manillar y asiento que no obliga a estirar tanto los brazos como en la XX de Honda. El asiento también está conseguido en altura, y según marcan las cotas también es más bajo, pero en cambio las estribas están más altas, como marcan los cánones de la marca de Hamamatsu en todas sus GSX-R. En circuito siempre es una ventaja, teniendo en cuenta que los estribos apenas tocan... La ergonomía está plenamente conseguida. Uno se encuentra totalmente integrado en su redondeado perfil, independientemente de la talla que se tenga. La protección es buena pero únicamente sobresaliente si vamos encogidos al máximo detrás de su carenado, aunque esa posición es la que dota a la Hayabusa de una penetración aerodinámica impresionante y, en consecuencia, de una velocidad máxima espeluznante. La aerodinámica evidentemente se lleva un diez, pues el trabajo realizado en el túnel de viento para conseguir un CX (coeficiente aerodinámico) muy bajo ha sido muy efectivo. Tened en cuenta que rebajar en tan sólo un 0'01 el CX, a 300 km/h equivale a aumentar 4 ó 5 CV al motor, o sea, para aumentar únicamente entre 3 ó 4 km/h.

Su buena aerodinámica quedó constatada en cifras reales por nuestros (locos)

El motor dispone de una gran y ancha curva de par, siendo de "fácil" conducción



Chasis y suspensiones tipo RR, 171 CV reales, nobleza de reacciones... ¡un cóctel explosivo!

colegas franceses de Moto Revue, que consiguieron con sus aparatos de telemetría 308 km/h reales... en autopista abierta. Nosotros la probaremos a fondo, al menos en su velocidad máxima en el anillo de alta velocidad del IDIADA, en Tarragona.

Seguimos nuestro instinto de curiosidad y exprimimos la primera velocidad con ganas pero sin brusquedades. La moto acelera que parece que esté endemoniada, y es que no es para menos, pues su primera marcha llega hasta los 128 km/h, mientras que la sexta llega hasta los 321 km/h con el cuentavuelts en el principio de la zona roja en las 11.000 rpm. Se aprecia notablemente el trabajo aerodinámico y de reparto de pesos que le han conferido sus ingenieros. Esta moto tiene

un aplomo impresionante en el tren delantero, ya sea en máxima aceleración o a velocidades elevadas. De hecho, poca gracia me hacía subirme a una moto de tan respetuosas prestaciones, con un amortiguador de dirección instalado por debajo de su tija, como si pretendiesen disimular su existencia. Pero nada, ningún problema. Sólo una vez y buscándole las cosquillas, realizamos la curva Campsa en una marcha más corta, y con ganas abrimos gas en la salida... ¡Bueno, pues sí!, se movió con meneos cortos, secos y rápidos, pero sin sorpresas remarcables y manteniendo la trayectoria.

EN LA FUERZA ESTÁ EL PODER

En el circuito se rodó en el trazado largo, el de los G.P. Es de suponer que con la pretensión de que apreciásemos todo su potencial en forma de velocidad máxima a final de la recta de 1.074 metros. La verdad es que una moto de estas características no está en su salsa en un circuito, nos decíamos interiormente antes de subirnos a ella. La nueva moto es grande y sin duda debe pesar más de los 215 kilos en vacío que anuncia Suzuki. Pero parece ser que los criterios a la hora de transmitir la información técnica se han ceñido más a la realidad, y también nos comunicaron que su "gran" moto pesa en orden de marcha 248 kilos. La inexactitud de la marca en anteriores ocasiones parece que ha dado paso a una nueva realidad...

Menudas sensaciones nos transmitió esta enorme máquina; y cuando decimos enorme nos referimos no sólo al peso y volumen, sino también en vivencias. Además de lo que acelera, que es mucho, la entrega de potencia es planísima, como nos confirmó nuestro banco de potencia Tecner TX-200. Con el motor catalizado (lo serán todas a excepción de las comercializadas en Norteamérica y Oceanía), y haciendo la prueba con gasolina de 95 NO, entregó unos impresionantes 171 CV a 9.700 rpm. ¡Todos ellos reales! No está nada mal la cifra, que seguramente se puede mejorar cuando dispongamos de nuestra unidad de pruebas, ya que el rodaje no estaba finalizado...

La verdad es que sorprendió gratamente e todos los presentes por su noble comportamiento, pero todo tiene su explicación. Además de la infinidad de reglajes que propone este misil tierra-tierra, la Hayabusa ha sido desarrollada precisamente en este circuito por los ingenieros de Kayaba (suspensiones), Suzuki y Bridgestone, estos últimos son los culpables de que fuese este trazado el escogido para definir el compuesto de las gomas. Precisamente un ingeniero japonés de la marca controlaba minuciosamente el desgaste de los mismos, exigiendo sus cambios en todas las motos en cada tanda. No está mal, ¿verdad? ¡Por cierto!, los neumáticos radiales que equipa son los más anchos que fabrica esta marca, porque llegan a los 198 mm de ancho el trasero aunque siguen con la asignación de 190/50 x 17 (su llanta trasera llega hasta las 6 pulgadas). Son unos Battlax BT56 J, letra que asignan que son equipo exclu-





Como en las últimas TL y GSX R el lugar del pasajero se añade...

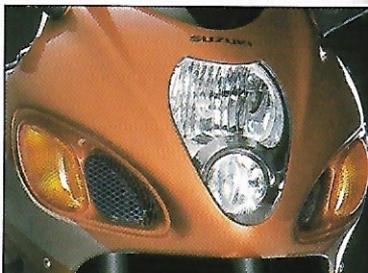


Debajo del asiento del pasajero existe un pequeño espacio útil.

Al desnudo se puede apreciar que su parte ciclística no tiene nada que envidiar a la de sus hermanas más deportivas...



El depósito bascula para acceder fácilmente al filtro del aire.



El original grupo óptico ofrece una excelente iluminación.

sivo de este modelo y con código de velocidad W, para más de 270 km/h.

Los ingenieros de Bridgestone nos hicieron hincapié en sus nuevas medidas para suavizar la parábola de la carcasa y así conseguir unos apoyos más suaves a la vez que más estables en las inclinadas. A final de recta del circuito, llegamos a ver los 280 km/h en el velocímetro, velocidad que se hubiese incrementado, si no hubiera sido por el poco tiempo que la tuvimos y el frío que nos dejó en las últimas dos vueltas sin tacto alguno en las manos. De todas maneras, no hubiese sido efectiva porque después había que pararla, como bien comprobaron algunos probadores que se merecieron algún que otro susto en forma de un "todo recto" al final de la larga recta...

POR CARRETERA

La carretera y la autopista fueron los últimos dos medios por los que circulamos, y allí nos siguió sorprendiendo. Por el medio más veloz llegamos a vislumbrar en el marcador 310 km/h, mientras que

el probador alemán de Suzuki, que iba delante abriendo camino, me rompía los esquemas al abrir gas y dejarme atrás; pero mi cuello ya no aguantaba más. Su respuesta más tarde fue que la había puesto a 325 km/h... ¡De locos para locos!

La última asignatura pendiente quedó en manos de las curvas que separaban Lloret de Tossa de Mar, incluso un reviradísimo tramo de Tossa a Sant Feliu fue testigo de sus propiedades, sin duda perfectas y dignas herederas de la saga GSX-R. Nos demostró que bien llevada impresiona su manejabilidad, pero hay que ser decidido y contundente en reacciones, porque los errores se pueden pagar muy caros. O sea, que un perfecto estado de las gomas es imprescindible, lo mismo que un cuidado extremo con el puño del gas y las frenadas contundentes iniciando una trazada. Hay cosas que no perdona, y es que por algo es la R más grande del mundo.

Poco, poco queda ya para que podamos probarla a fondo, y seguro que todavía nos excitará más... ¿Te atreves con nosotros? Te invitamos desde estas páginas... a su próximo ensayo a fondo.

FICHA TÉCNICA	
Motor tipo	4 cil. 4T LC DOHC 16V TSCC
Díametro x carrera	81,0 x 63,0 mm. x 4
Cilindrada	1.298 c.c.
Potencia máxima	175 CV a 10.000 rpm.
Par máximo	13,5 kgm. a 8.000
Alimentación	Inyección electrónica con conductos de 46 mm.
Arranque	Motor eléctrico
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Caja cambios	De 6 relaciones
Transmisión secundaria	Por cadena sellada de retenes
Tipo chasis	Doble viga en tubo de aluminio y piezas de fundición
Geometría dirección	
Basculante	Tubo de aluminio rectangular con refuerzos superiores
Suspensión delantera	Horquilla telescópica invertida multiajustable 43/120 mm.
Suspensión posterior	Sistema progresivo con amortiguador multiajustable 140 mm.
Freno delantero	2 discos 320 mm. pinzas 6 pistones
Freno trasero	1 disco 240 mm. pinza 2 pistones
Neumáticos	120/70 ZR 17 y 190/50 ZR 17
Largo total	2.140 mm.
Distancia entre ejes	1.485 mm.
Altura asiento	805 mm.
Peso en vacío	215 kilos
Depósito gasolina	22 litros
Precio matriculada	1.999.000 ptas.
Garantía oficial	1 años piezas y M.O.



El bloque de instrumentos es completamente electrónico.



El probador de Tossa de Mar de las GSX R 600/750.