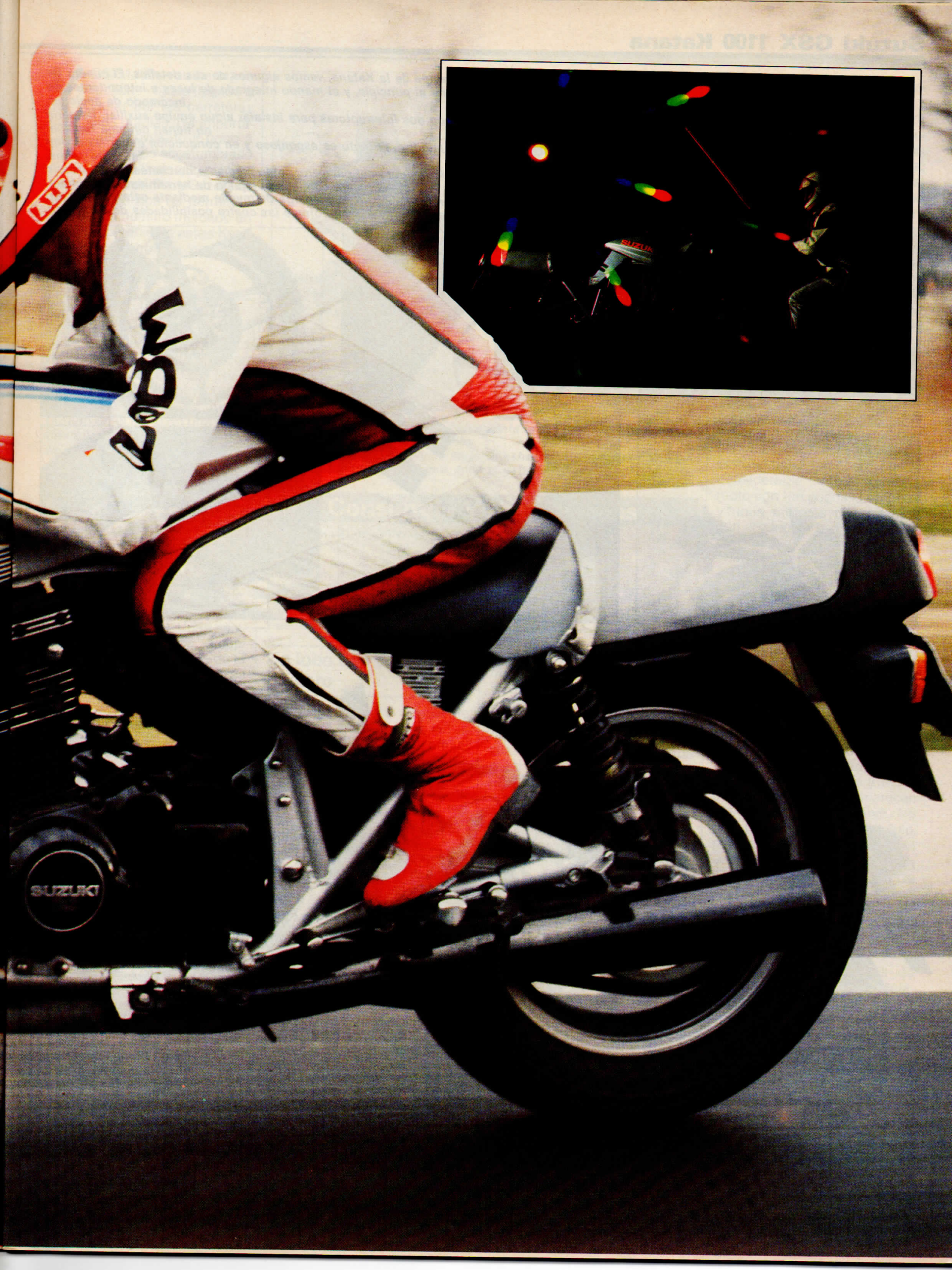
Suzuki GSX 1.100

Prueba a fondo

El último guerrero

Con el sugestivo nombre de la espada de los Samurai, el tercer fabricante nipón presentó a finales de 1980 ésta deportiva, que utilizando la base motriz de la 1.100 GSX, ofrecía un extravagante y agresivo aspecto. La Katana tiene el agrio tacto de las japonesas de la anterior generación, guerreros indómitos regidos por la ley del más fuerte y que sólo un pulso duro y firme es capaz de subyugar.


SUZUKI

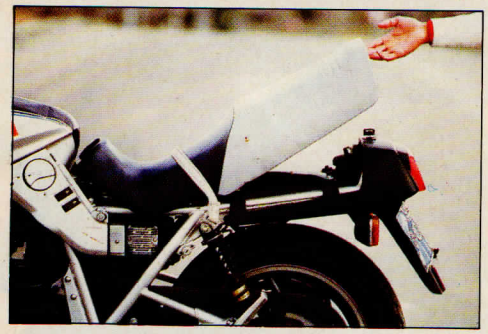
Junto a la personalísima estampa de la Katana, vemos algunos de sus detalles. El cuadro de instrumentos resulta un tanto extraño al principio, y el mando integrado de luces e intermitentes es incómodo de accionar.

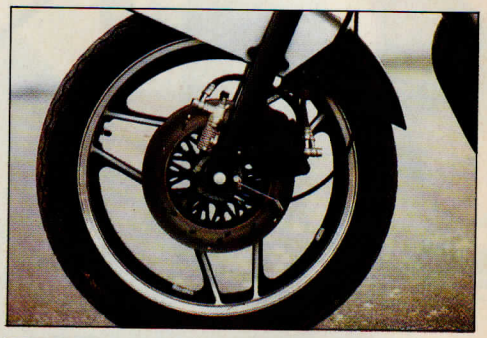
Detalle del mando «racing» de starter, con dos interruptores para instalar algún equipo auxiliar. De serie no tienen ninguna función.

Doble disco perforado de 280 mm. con antidive. El tacto es esponjoso y en conducción deportiva andan un tanto justos.

Para abatir el asiento hay que levantar el asidero del pasajero, unido mediante corchetes. El minúsculo colín trasero contiene el equipo de herramientas de origen.

Los amortiguadores traseros son fácilmente regulables en precarga de muelle mediante esta palanca. En la parte superior, una ruedecita ofrece las cuatro posibilidades de hidráulico.





LA GSX 1.100 —su hermana educada— había llegado a ser popular por las carreteras españolas gracias a la importaciones de Movilauto y poco a poco nos hemos acostumbrado a estas tetracilíndricas, pero ha sido el acuerdo Puch-Suzuki de 1984, el que nos ha permitido obtener en nuestro mercado un cupo respetable de estas Katanas y ha hecho que vuelvan a la actualidad.

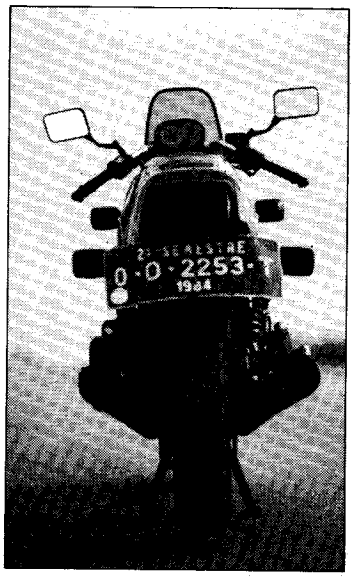
El mito

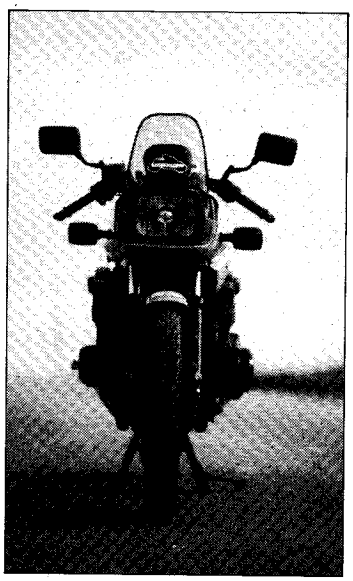
La salida al mercado de los modelos Suzuki equipados con el propulsor de 1.100 c.c. constituyó un hecho histórico. No sólo era la primera vez que se ponían en el puño de una moto de calle los míticos 100 CV., sino que además eran perfectamente dosificables y adaptados a uso en carretera y urbano. Todo ello con una suavidad desconcertante y un consumo muy razonable. Además, el bastidor parecía fuerte y robusto, con un impecable basculante de dural de espectacular aspecto. La terminación estaba muy cuidada, y el diseño, aunque sobrio, era elegante y personal. Unas prestaciones de auténtica excepción y todos los aplausos de la Prensa mundial, con explosivos titulares, «el arma definitiva», «en el límite humano»... construyeron rápidamente el mito.

Con la presentación de la Katana y su personalísima estampa, las 1.100 en sus dos versiones se convirtieron en el «best seller» de principios de los ochenta...

El punto sin retorno

Pero 1984, este año que agoniza, ha marcado el despegue, el punto sin retorno. La soberbia BMW K-100 RS, la fantástica Yamaha FJ 1.100, la imponente Honda 1.000 R, la hasta ahora prohibida Ninja —¡otro guerrero!— son motos de la galaxia, de tacto aterciopelado, prestaciones increíbles, aunque dóciles y seguras por encima de todo. Pero no podemos recuperar el tiempo perdido. Analizaremos esta 1.100 con un prisma objetivo y actual, después de haber probado «otras realidades» del mercado, sin dejarnos llevar por sentimientos o ser pesimistas en exceso.





Vista frontal. Muy compacta. Unicamente la tapa del alternador sobresale exageradamente del cojunto.
En la parte trasera se aprecia mejor la estrechez del conjunto. En inclinaciones fuertes en carretera, toca el caballete.

Consumos y prestaciones	
Conducción deportiva en el Jarama	8,8
Ciudad	9,0
Carretera, medias altas	7,43
MEDIA DE LA PRUEBA	8,41
Velocidad máxima (aprox.)	225 km/h.

Un lobo con corazón de cordero

Recogí nuestra moto de prueba a última hora de la tarde. El cielo estaba gris y presagiaba lluvia. Los de «SS» me miraron un poco extrañados cuando aparecí con el mono de agua y cubrebotas debajo del brazo, pero no me arrepentí.

Mientras me acercaba a la gasolinera cercana, —me la dieron «seca»—, lo que parecía el diluvio universal se desató. Suerte de mi Plastex. Con la circulación prácticamente paralizada y un caos general debido a la tromba de agua tomé contacto con la japonesa, otrora soñada.

Me sorprendió la tremenda dulzura y el gran par motor de que se dispone a bajo régimen. El motor recupera prácticamente desde el ralentí en cualquier marcha, y un ligero giro de puño del gas nos servirá para avanzar rápidamente entre las filas de coches.

La postura es absolutamente deportiva, sin ningún tipo de concesiones. Las estriberas están retrasadas y muy altas, con el asiento rebajado en la posición exacta donde debe situarse el piloto. No tienes otra alternativa. El manillar de dos piezas queda un poco lejos y tendrás que estirar mucho los brazos. La postura me recordaba mucho a una Guzzi Le Mans, poco adaptada a una utilización urbana o a una conducción en duo, con el pasajero en el segundo piso, sin ningún asidero para agarrarse, y recibiendo todo el impacto del viento.

Jugando a las carreras

Con esta posición tan extrema, no es de extrañar que rápidamente te hierva la sangre en las venas y sólo pienses en dar gas. No me ha sorprendido la sensacional curva de potencia obtenida, pues desde los primeros momentos este motor enseña lo que lleva dentro, con un empuje constante y que parece no acabar nunca. No en vano ha sido considerado como el mejor propulsor de calle durante mucho tiempo, y elegido por la prestigiosa fábrica Bimota para sus máquinas más elitistas.

Lamentablemente nuestra unidad de ensayo no era ni mucho menos una unidad típica. Aunque estaba bien rodada, con más de ocho mil kilómetros, la mayoría han sido en pruebas, con alguna caída incluida. El depósito presentaba un impacto y le faltaba el embellecedor derecho del carenado. Y es que nos estamos acostumbrando muy mal. ¡¡Ya está bien de recibir máquinas relucientes, con los depósitos de gasolina llenos, el libro de instrucciones y las ruedas equilibradas!! Anduvimos muy preocupados con el embrague, que parecía iba a reventar en cualquier momento, pero según fue avanzando la prueba parecíía ir mejor. El ruido de la cadena de distribución, tampoco puede considerarse normal en una moto con tan pocos kilómetros y unos motores que siempre han gozado de fiabilidad proverbial.

Intentaba olvidarme de estas «tonterías» mientras abría gas a fondo al principio de la autopista. Una gozada.

La moto acelera como un tiro y rápidamente te encuentras a velocidades prohibitivas. El pequeño carenado no hace gran cosa, y el aire golpea con fuerza tus hombros, pero la postura es muy aerodinámica, con los brazos abrazando el gran depósito, y la corriente de aire es fácilmente soportable.

Los primeros bailes y movimientos de dirección, aparecen alrededor de los 180 km/h, No muy preocupantes al principio, pero «in crescendo», a medida que aumenta la velocidad. Sólo con tranquilidad y fuerza muscular, podrás llevar la aguja del marcador hasta su posición máxima, unos 230, que corresponden aproximadamente a 225 km/h. reales.

En las curvas rápidas de autopista, a la menor ondulación del asfalto, de nuevo aparecen movimientos pendulares. Comprobé otra vez la presión de los neumáticos y cambié los reglajes de la suspensión trasera —muy accesibles—, pero no noté gran diferencia.

En carreteras reviradas y de buen piso, el panorama cambia completamente y la Katana es una delicia de pilotar con gran precisión en las trayectorias lentas y curvas enlazadas, gra-

cias a su «vieja» llanta delantera de 19 pulgadas. Su geometría de dirección y la postura de pilotaje, invitan a inclinar y se consiguen unas plegadas increíbles, donde suele rozar el caballete.

En trazados rizados y de mal piso, la conducción puede resultar un auténtico martirio, con los durísimos amortiguadores traseros que te llevan dando botes de curva en curva. Comprobada la calidad del basculante de dural y los gruesos —y pesados— tubos empleados en el bastidor, difícilmente pueden achacarse a estos elementos los problemas de estabilidad en tramos rápidos. Por imperativos del cierre de la revista no hemos podido probar con amortiguadores de otras marcas, pero según algunos seguidores «samurais», estos problemas desaparecen en gran parte, aunque afirman que se notan más las flexiones de la horquilla.

En circuito

Aprovechando la amable invitación de Andrés Pérez Rubio para presenciar «desde dentro» su cursillo de conducción, pude dar unas cuantas vueltas al Jarama, prueba de fuego para cualquier deportiva que se precie. Aunque el ritmo no fue muy elevado —a la par con los alumnos— sí correspondía a una marcha algo más que rápida en carretera.

El motor enseña aquí todas sus cualidades, con una aceleración fantástica y una respuesta soberbia a cualquier régimen. Siempre tienes posibilidades de elegir entre dos marchas para una misma curva, aunque siempre opté por la más larga, para aprovechar el fantástico par motor disponible. El cambio tiene un comportamiento ejemplar, con gran suavidad y precisión y un escalonamiento perfecto.

En comparación con la aplaudida Yamaha FJ 1.100 y su potente propulsor, diría que no hay diferencias hasta 7.000 r.p.m. en bajos, la Katana es superior, pero el motor Suzuki aumenta progresivamente de potencia hasta su techo, mientras que la FJ se dispara vertiginosamente, con una punta final excitante y salvaje.

En las curvas rápidas del circuito, no aparecían tan exageradamente los bailoteos, pues no hay grandes ondulaciones en el asfalto, si bien en algunos puntos muy bacheados, la dureza de los amortiguadores te sacude hasta los dientes.

El apartado frenante que en carretera cumple muy justamente, adolece aquí de falta de potencia y sobre todo de tacto. La fuerza ejercida sobre los frenos varía con la posición de la horquilla, pues este mismo circuito hidráulico acciona el dispositivo antihundimiento. El anti-dive sólo hace acto de presencia en frenadas fuertes, como final de recta o la horquilla de Bugatti, pasando por lo demás inadvertido.

Ante todo, personalidad

El especialísimo diseño de la Katana, se debe a Hans Muth, un alemán emigrado al Japón

Bajo la lupa: examen técnico

El grupo propulsor de esta 1.100 es una obra maestra. El bloque de cuatro cilindros refrigerados por aire, con la cadena de distribución en el centro, está derivado de las antiguas GS 1000. Suzuki diseñó una nueva culata de cuatro válvulas por cilindro, con la cámara de combustión denominada TSCC, un invento de la fábrica que consiste en dos semicámaras con flujo de gases independiente para cada pareja de válvulas —admisión y escape— que forman un ángulo de veinte grados entre ellas.

El doble árbol de levas en culata, actúa sobre las válvulas, por medio de un balancín intermedio, con un fácil reglaje a base de tornillo y contratuerca. La alimentación está confiada a cuatro Mikuni de 34 mm. funcionando por depresión.

El gran cigüeñal está formado por varias piezas ensambladas entre sí a presión, y gira sobre cinco rodamientos de bolas y otros tantos de rodillos. Gracias a ello se ha ganado anchura sobre los motores que equipan cojinetes lisos, pero se conserva el alternador en la punta del cigüeñal, detalle hoy día poco frecuente, que aumenta exageradamente la anchura de este punto. Algunos pilotos que han corrido las Series con estas motos, han tenido problemas de roce con el asfalto, llegando a perforar la tapa.

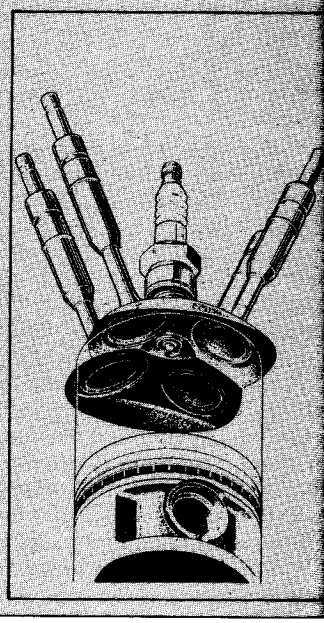
La transmisión primaria es por engranajes helicoidales, con embrague multidisco en baño de aceite y cambio de cinco velocidades. La transmisión del movimiento a la rueda se efectúa por cadena autoengranada.

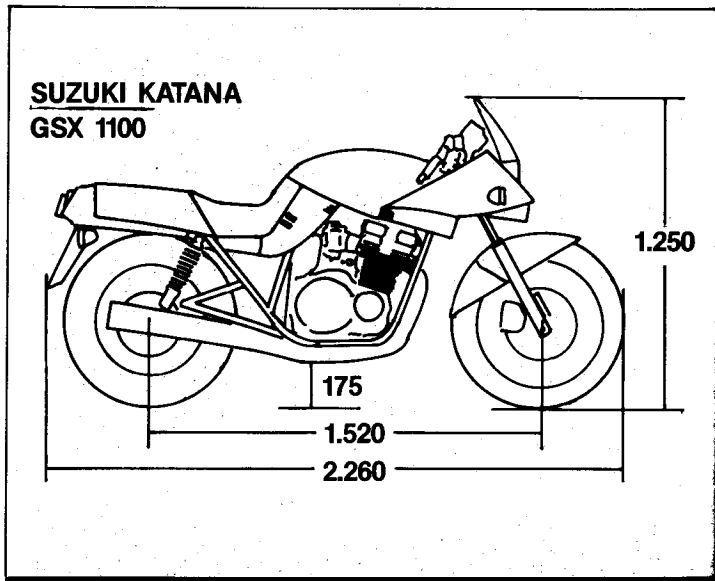
El bastidor es un doble cuna de aspecto macizo con un robusto basculante de sección rectangular contruido íntegramente en dural. La horquilla telescópica es regulable en precarga de muelle y está dotada de antihundimiento accionado hidráulicamente por el circuito de frenos.

En la parte posterior se utiliza un par de amortiguadores con cuatro posiciones de reglaje de hidráulico y cinco de precarga de muelle.

El equipo frenante está confiado a un par de discos perforados en la parte anterior y uno en la rueda trasera, todos ellos de 280 mm de diámetro.

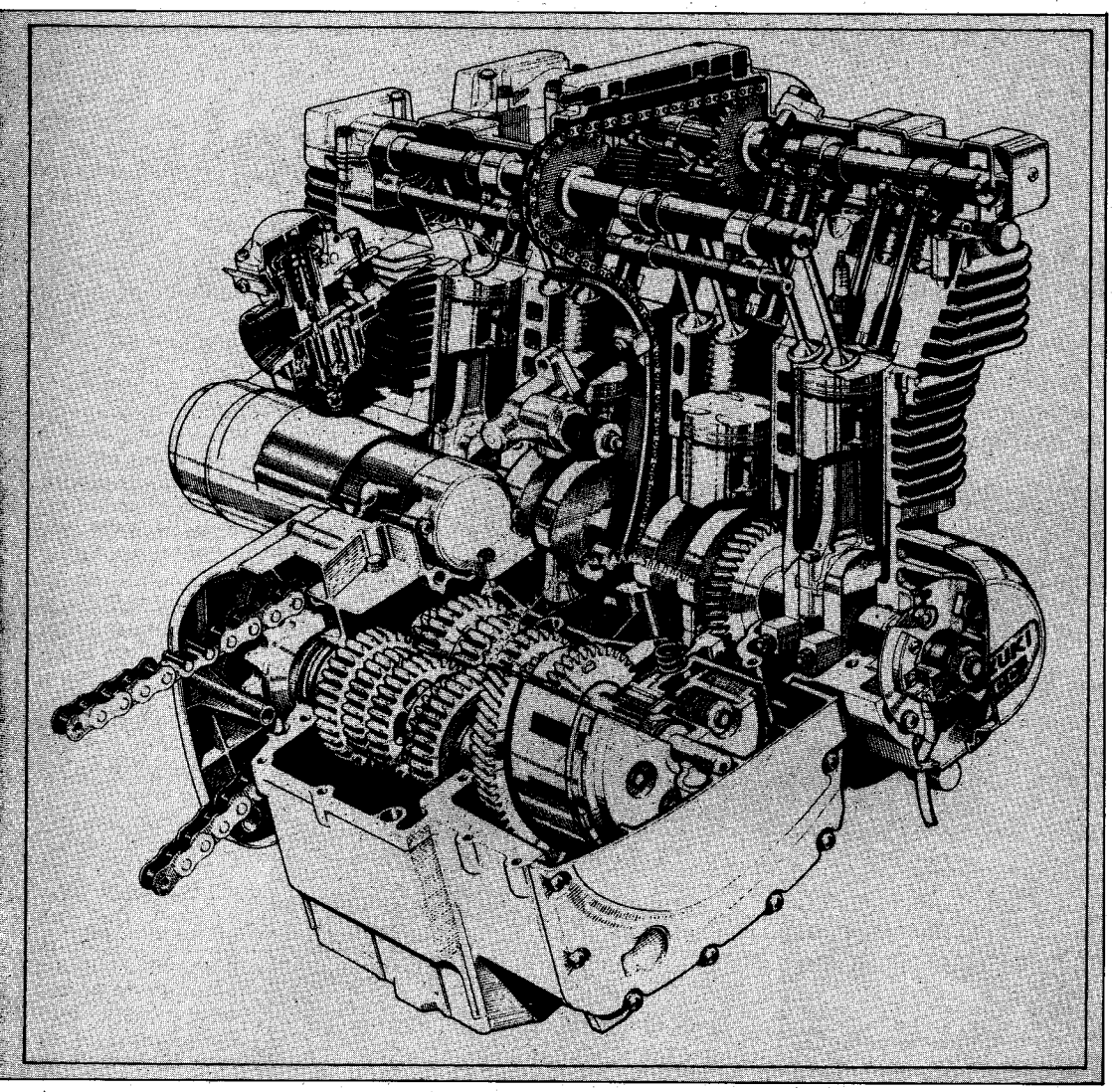
Las llantas son de aleación de 19" de diámetro delante y diecisiete detrás, con neumáticos 3,50 × 19 y 4,5 × 17 respectivamente. Nuestra unidad equipaba Dunlop flecha roja de excelente rendimiento.





Dimensiones y peso

Distancia entre ejes	1.520 mm.
Longitud máxima	2.260 mm.
Altura máxima	1.250 mm.
Anchura manillar	715 mm.
Luz al suelo	175 mm.
Peso	245 kgs.

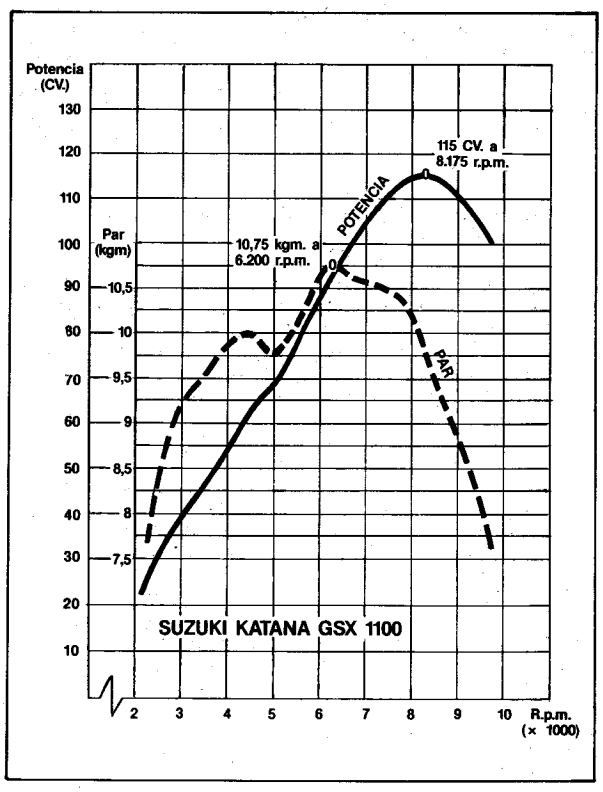


Ficha técnica

Motor: 4 cilindros en línea, 4 tiempos. Doble árbol de levas. Cuatro válvulas por cilindro. Distribución mandada por cadena.
Diámetro: 72 mm. Carrera: 66 milímetros. Relación compresión: 9,5:1.
Carburador: 4 Mikuni BS34SS a depresión de 34 mm.
Encendido: Transistorizado. Generador: 250 W.
Transmisión: Primaria por engranajes helicoidales. Secundaria por cadena.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Cambio: 5 velocidades. 2,50/1,778/1,381/1,125/0,962.
Chasis: Doble cuna.
Suspensiones: Delantera, horquilla telescópica. Trasera, amortiguadores hidráulicos.
Frenos: 3 discos 280 mm.
Ruedas: 3,50 × 19 delante, 4,50 × 17 detrás.
Dimensiones
Longitud: 2.230 mm. Peso: 259 kg. Capacidad depósito: 24 litros.

Banco de potencia

La «Katana» es otra de las motos que nos ha vuelto a sorprender, pero los 115 CV. de la unidad probada están ahí, y el banco no miente. La Katana empuja desde muy abajo y comparada con una Yamaha FJ sólo le falta la explosiva punta final de la nueva superbike de la marca de los diapasones, para igualarse con ella.



que había trabajado antes en BMW —recordad que algunos acusaron a la K-100 de parecerse a la Suzuki— y que revolucionó la fábrica con sus atrevisos dibujos. Con sus defensores y detractores, esta peculiar línea ha marcado continuidad en Suzuki y todas las contemporáneas se han guiado más o menos por las mismas líneas maestras.

Otros detalles originales son el mando de starter en un lateral del depósito de gasolina, imitando un tapón de llenado rápido de competición y la rejilla que hay debajo del carenado que resulta ser un falso radiador de aceite.

El cuadro de instrumentos también se aparta de lo corriente con las escalas en posición inhabitual, que requieren un período de adaptación. Todos los mandos son extraordinariamente suaves, aunque en el puño izquierdo tenemos demasiadas funciones con el mismo mando, ráfagas, luces e intermitentes y es fácil hacerse un lio.

Pero los años no pasan en balde, ya parecen restos históricos, un grifo de gasolina minúsculo y de difícil manejo, una bocina ridícula, o un sistema para levantar el asiento realmente primitivo. El compartimento para las herramientas es prácticamente simbólico y aparte del espartano equipo de origen, únicamente podremos colocar la documentación.

Consideraciones finales

La decisión de Puch para importar las Katana ha sido un tanto arriesgada. Su presencia tan «especial», la han convertido por una parte en clásica, pero por otra lado ya parece «pasada de moda» y sólo su soberbio motor sigue plenamente vigente. Su precio de venta la ponen en competencia con otras máquinas más modernas —la BMW K 100 y la Yamaha XJ 900— que no se puede decir que sean precisamente mancas, y ante las cuales la Katana sólo puede ofrecer su carismático nombre que durante mucho tiempo fue «la bestia negra» y fruta prohibida, y su probada robustez mecánica. □

F. CALLEJO
Fotos: Emilio JIMENEZ