

Suzuki GSX 1100 S Katana



Afilada como una espada de samurái

Suzuki sorprendió a todo el mundo en 1981 al presentar una deportiva de modernas y afiladas líneas que ha pasado a convertirse en una de las motos míticas: hablamos de la Suzuki GSX 1100 S Katana.





Jordi Aymamí
Fotos: Archivo

Corria el año 1979 cuando Suzuki fichó al diseñador jefe de BMW, Hans Muth. Junto a Jan Fellstrom y Hans-Georg Kasten constituyeron Target Design, el equipo que creó la Katana.

Si bien la primera versión era la GSX 650 G (ED-1), una naked relativamente convencional, con un gran faro redondo, sin duda la moto que llamó la atención fue la Suzuki GSX 1100 S ED-2), llamada Katana en Estados Unidos, con un potente motor tetracilíndrico en línea, de 1.074 c.c., cámaras de combustión TSCC, 16V y refrigerado por aire, que alimentado por cuatro carburadores Mikuni ofrecía 90 CV a la rueda. La ED-2 surgió a raíz de un concurso de la publicación alemana *Motorrad*, que proponía diseñar una moto para el futuro. El equipo de Target Design realizó la 1100 Katana partiendo de cero.

Aunque se partió del chasis de la GSX 1100 existente (había GSX de 500, 750 y 1.100 c.c.), el chasis recibió diferentes geometrías, con un ángulo de dirección de 28° (29°3' en la GSX 1100) y un mayor avance (118 mm frente a 109 mm).

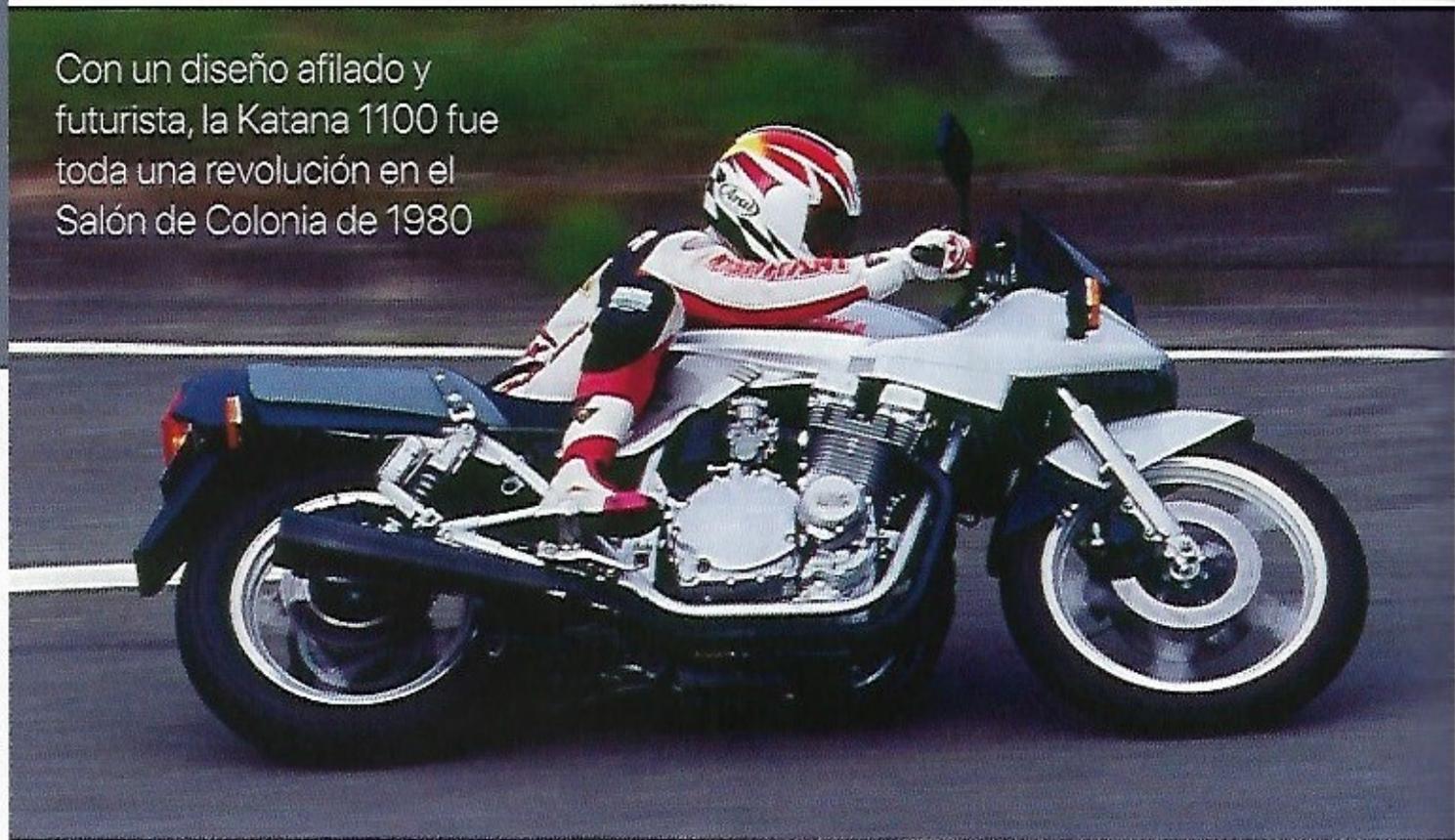
Pero lo que llamaba la atención de la Katana era su moderno y estilizado diseño, con un afilado semicarenado –elaborado en túnel de viento– que conjuntaba perfectamente con

www.motosclasicas80.com

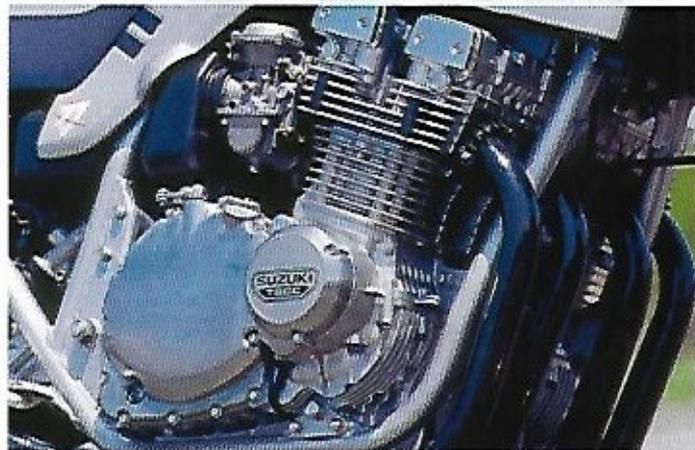


info@motosclasicas80.com

Con un diseño afilado y futurista, la Katana 1100 fue toda una revolución en el Salón de Colonia de 1980



La instrumentación estaba en línea con el resto de la Katana, y era innovadora y de clara lectura, aunque con la información imprescindible.



El motor de 1.074 c.c. y 16V entregaba 90 CV a la rueda. La Katana 1100 era la moto más rápida de su tiempo.

su depósito y el asiento de dos niveles y dos colores, que terminaba en un colín.

En el Salón de Colonia se presentaron ambas versiones de la Katana, la GSX 650 y la GSX 1100 S, y tuvieron diferente reacción por parte del público: si la 650 gustó, pero con relativa discreción (el motor de 650 c.c. y 8V, con transmisión por cardán, no era muy deportivo), la 1100 fue todo un shock, por su futurista aspecto e incluso por sus llantas de aleación, de 19" delante y 17" detrás, algo que nunca se había montado en una moto de serie.

UN ÉXITO

La Suzuki Katana empezó a producirse en 1981, y en esa época la marca declaró que era la moto de serie más veloz del momento, con una velocidad máxima de 231 km/h. La versión de calle era muy parecida a la del prototipo, con una pequeña cúpula y un par de escapes tipo megáfono 4 en 2.

Algunos auguraron que con un diseño tan atrevido la nueva Suzuki sería una moto para minorías, pero se equivocaron de lleno: la Katana causó una gran expectación y las peticiones empezaron a llegar a los concesionarios, que en algunos países no sería hasta 1982.

En cuanto a las prestaciones, no había duda: el motor se había modificado en cuanto a la distribución y a la carburación con respecto a la GSX 1100 y, gracias a un menor peso que esta, ofrecía unas claras mejores prestaciones, con 11,2 s para hacer los 400 m y una velocidad máxima de 231,5 km/h, aunque sí vibraba entre las 3.500 y 4.500 rpm.

Las suspensiones no fueron tan alabadas como el motor o el chasis, ya que el sistema antidive de la horquilla le daba un tacto extraño y los amortiguadores traseros tenían muelles demasiado blandos, pero unos hidráulicos duros. La prensa también dijo que la posición de conducción era cansada y que el pequeño parabrisas enviaba el aire directamente al casco. Sin embargo, la Katana era toda una deportiva y en prestaciones ninguna moto le hacía sombra en aquellos años.

Hubo una posterior versión de 750 c.c., con el motor de la GSX 750 F, que resultó ser más equilibrada y manejable que la 1100, y con algunos retoques estéticos respecto a la 1100, de tal manera que en Europa sustituyó a la mayor en 1983. La bestia Katana 1100 quedó para mercados como el norteamericano.

Renacida

En el Tokio Motor Show de 2005, Suzuki presentó un prototipo, llamado Stratosphere, con unas líneas parecidas a las de la primera Katana, propulsada por un tremendo motor de 6 cilindros transversales, aunque no pasó de ser una concept.

Hubo que esperar hasta el salón EICMA de Milán en 2017 para ver el prototipo de la que sería la nueva Katana, que se basó en la conocida GSX-S 1000, pero con una estética que recordaba mucho a la primera GSX 1100 S.

La versión que finalmente ha llegado a los mercados en 2019 presenta un manillar más elevado que la del prototipo y una posición más relajada que en la moto vista en Milán.

El motor es el tetra de la GSX-S (a su vez, prestado de la GSX-R 1000 de 2008) y proporciona 150 CV a 10.000 rpm.

El chasis doble viga de aluminio y basculante de doble brazo de fundición de aluminio son de la GSX-R1000 2016. Equipa horquilla invertida y un monoamortiguador KYB, ambos ajustables, con pinzas Brembo radiales de 4 pistones.

En cuanto a electrónica, tiene control de tracción ajustable en tres niveles y sistema de arranque por pulsación única.



FICHA TÉCNICA

Motor Tetracilíndrico en línea, 4T, refrigeración aire, DOHC, 16V

Cilindrada 1.074 c.c.

Medidas 72 x 66 mm (x4)

Potencia 90,2 CV a 9.000 rpm (a la rueda)

Par 8,9 kgm a 6.500 rpm

Compresión 9,5:1

Alimentación Cuatro carburadores Mikuni BS34SS

Cambio 5 velocidades

Embrague Multidisco en baño de aceite

Chasis Doble cuna en tubo de acero

Basculante Doble brazo de sección rectangular

Suspensión delantera Horquilla hidráulica de 35 mm, ajustable en precarga, con sistema antihundimiento

Suspensión trasera 2 amortiguadores regulables en precarga y extensión

Freno delantero 2 discos de 275 mm, pinzas de 2 pistones

Freno trasero 1 disco de 275 mm, pinza de 2 pistones

Ruedas 1,85x19" y 2,50x17"

Depósito 12 l

Peso 232 kg (en seco)