

Con genes de Katana, la más rara de las turbo

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

Rara avis

Fue la menos popular de todas las motos de su especie, la tercera en aparecer cronológicamente y la más deportiva, con cualidades para despuntar, pero un elevado precio la condenó al olvido.



Suzuki XN85 (1983)

Potencia
85 CV
Peso
250 kg
Carnet
A
Año
1983



www.motosclasicas80.com

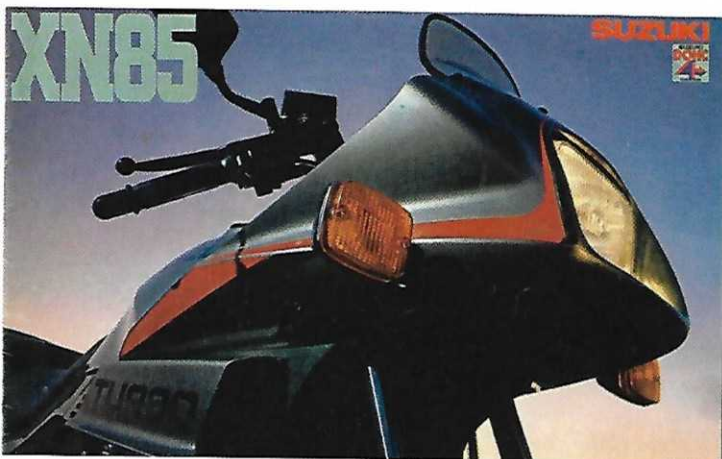

motos clasicas
80

info@motosclasicas80.com



Suzuki estrenó con esta moto la moda de las llantas delanteras de 16" y su sistema de suspensión trasera Full Floater





El semicarenado picudo con faro rectangular recuerda, sin duda, a la Suzuki Katana 1100.



Antonio Regidor

Tras el éxito del diseño de Hans Muth, la Suzuki Katana 1100, en Hamamatsu decidieron dar continuidad a esta maravillosa línea con una nueva creación. La Katana salvó los muebles de Suzuki gracias a un diseño fresco y diferente, al demostrar que una buena moto necesitaba también de un buen diseño para triunfar. Y así unieron un buen diseño con la moda imperante a principios de los ochenta, la moda turbo. Suzuki también sucumbió a la corriente turbo y lanzó su particular versión, tras los exitosos modelos de Honda y Yamaha. En 1983 se presentó la Suzuki XN 85, una moto de estética más moderna que sus antecesoras y dotada de llanta delantera de 16 pulgadas –la primera moto que montó esta medida, solo visto en competición–. Este detalle y su picudo semicarenado marcaron terreno, pues ganaron adeptos entre público y prensa nada más mostrarla en los salones de 1982.

Para diseñarla, en Suzuki partieron de una base sólida, su modelo GS650G, una sencilla naked tetracilíndrica de contrastada fiabilidad –4T, aire, 8V, DOHC–. Su culata era de solamente 8 válvulas, pero ello no fue problema para que el turbo y la inyección lograsen arrancar al motor un 50% más de potencia, para dejar la cifra en 85 CV –al cigüeñal–. De ahí su denominación, ya que XN85 hace referencia a su potencia, no a su cilindrada, como cabría pensar. La XN 85 cubicaba 673 centímetros cúbicos –62x55,8 mm– y para enfriar y lubricar su motor se utilizó el sistema SALCS (Suzuki Advanced Lubrication & Cooling System)–, que proyectaba chorros de aceite al interior de la cabeza de los pistones. Estaba alimentado por una inyección electrónica Nippon Denso y sobrealimentado con un turbo IHI (Ishikawajima-Harima Industries), cuya turbina estaba situada justo detrás de los cilindros, por encima del cárter motor, una situación demasiado *caliente* y poco refrigerada. Debido a ello el recorrido del colector de escape era poco habitual y tortuoso, pasando por delante del pie izquierdo del piloto, justo donde se halla la palanca del cambio de velocidades. Por suerte, iba correctamente protegido para evitar quemaduras, con un protector que exhibía la palabra “turbo”.

PARTE CICLO CON NOVEDADES

En la parte ciclo no había muchas florituras hablando del chasis, que era un simple doble cuna de acero, pero sí que incorporaba soluciones novedosas para la época. Las llantas de aleación, por ejemplo, eran de 16” la delantera y de 17” la



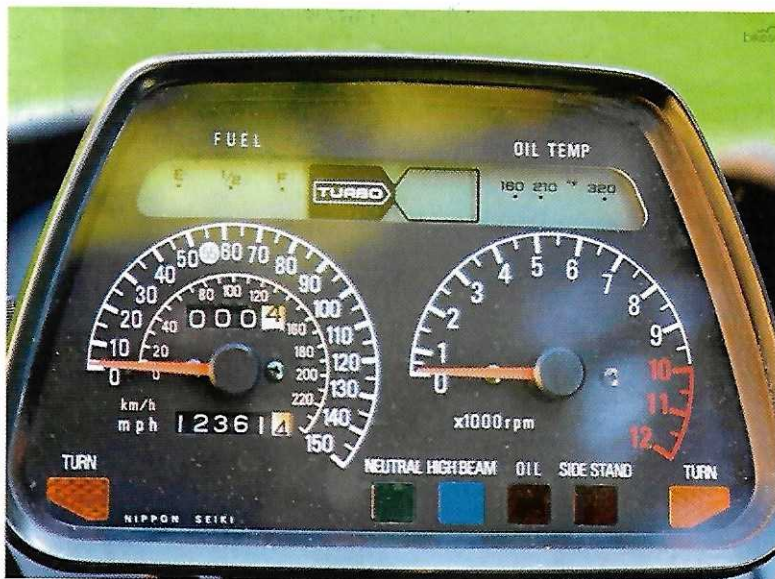
El piloto posterior era enorme y ocupaba toda la zona del colín. No faltaba el adhesivo “Turbo”...

trasera, una revolución porque fue la primera moto en equipar una llanta delantera tan pequeña, herencia directa de las motos del Mundial de 500 c.c. Montaban unos neumáticos radiales Michelin A48 y M48 en medidas 100/90 x 16" y 120/90 x 17". La horquilla Kayaba de 38 mm incorporaba un sistema antihundimiento, la norma en aquel momento, mientras que en la suspensión trasera se instaló un novedoso sistema Full Floater, con monoamortiguador y bieletas. Fue la primera Suzuki en incorporar este nuevo sistema de suspensión trasera, que ofreció un nivel de confort y estabilidad no visto hasta aquel momento. En cuanto a frenos montaba un par de discos delanteros de 290 mm, más otro trasero de 265 mm, sin ningún gadget extra.

Su ergonomía era claramente 100% deportiva, con semimanillares, estriberas retrasadas y una posición al ataque, pero no radical, y con un asiento muy mullido y cómodo. Gracias a su llanta delantera de 16", era muy ágil, y los probadores la alabaron por su buen comportamiento dinámico; su velocidad punta era de unos correctos 206 km/h. La cruz fue el motor, ya que adolecía de una respuesta más bien pobre para tratarse de una turbo—la aceleración comenzaba a las 3.000 rpm y era casi constante a partir de las 4.500 rpm—. En Suzuki suavizaron mucho la entrada en acción del turbo, redujeron la relación de compresión de la culata y bajaron el soplado del tubo bastante por debajo de una atmósfera. La idea era que fuese una moto con mucho par, pero con una respuesta noble y progresiva, totalmente opuesta al comportamiento de las otras dos motos turbo del mercado. Y también había que contar que no era precisamente ligera, ya que paraba la báscula en los 250 kilos en orden de marcha.

La instrumentación también era original. Englobaba en un único clúster de estilo automovilístico, con forma de triángulo truncado, el velocímetro y tacómetro analógicos, con la retahíla de chivatos en la parte inferior. En la zona superior había una pantalla LCD alargada que mostraba nivel de combustible, presión del turbo y temperatura del aceite. El resto de las pías y conmutadores no mostraba nada especial.

Esta maravilla de moto tan solo un año duró en producción, principalmente debido a su alto precio. En comparación con su hermana GSX 750 EF, que ya equipada la nueva culata de 16 válvulas, ofrecía casi la misma potencia, con menor peso, y costaba un 25% menos que esta Turbo... La XN 85 fue rápidamente olvidada, a pesar de contar con unas buenas cualidades dinámicas, una atractiva estética y una cómoda posición de conducción deportiva. Se produjeron muy pocas unidades, tan solamente 1.153, por lo que es realmente una rara avis.

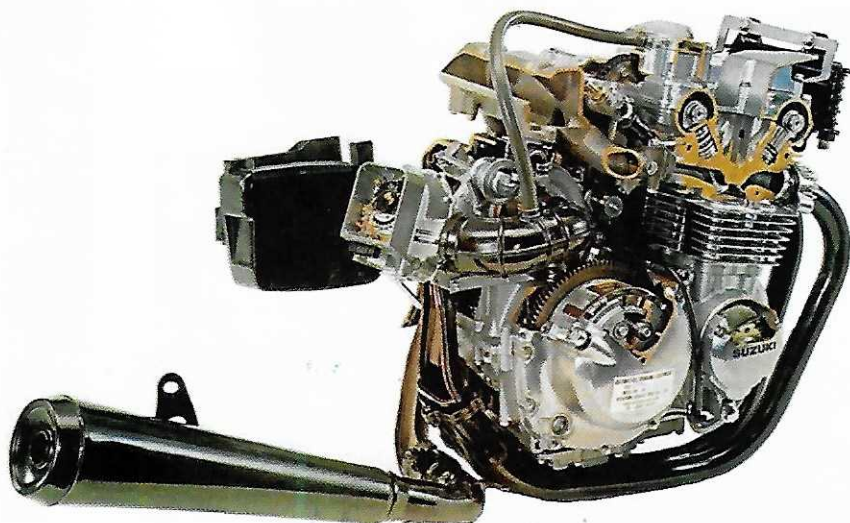


La instrumentación era un único clúster con el velocímetro y el tacómetro analógicos, más una pequeña pantalla LCD en la parte superior.



La llanta delantera era de 16", la primera moto de serie en equiparla, que la dotaba de una tremenda agilidad en tramos revirados.

Motor: 4 cil. en línea transversal, 4T, are, 8V, DOHC
Cilindrada: 673 c.c.
Potencia máxima: 85 CV a 8.000 rpm
Par máximo: 76 Nm a 6.500 rpm
Alimentación: inyección electrónica Nippon Denso
Cambio: 5 velocidades
Embrague: Multidisco en aceite
Transmisión: Por cadena sellada
Chasis: Doble cuna de acero
Suspensión delantera: Horquilla convencional Kayaba 37/150 mm, con antivede
Suspensión trasera: Monoamortiguador con sistema Full Floater, 106 mm
Freno delantero: 2 discos de 290 mm con pinzas de dos pistones
Freno trasero: Disco de 265 mm con pinza de un pistón
Neumáticos: 100/90 x 16" y 120/90 x 17"
Distancia entre ejes: 1.486
Altura asiento: 762 mm
Depósito de gasolina: 20 l
Peso en seco: 250 kg



El motor de 4 cilindros tenía el turbo colocado en la parte trasera, por debajo de la inyección y justo detrás del bloque de cilindros. Y un único silencioso en la parte derecha.