

LA MOTO

Suzuki

SV 1000 S

GSX-R 750

GSX-R 1000

GSX-R 1300 Hayabusa

FOTO: MARKUS JAHN

ACCIÓN: L.L.L. / ARNE BEITLICH / VOLKMAR JACOB / ROBERT GLÜCK



La curva más emblemática del «infierno verde» de Nurburgring es su famoso Karussell, una curva extremadamente peraltada en su arcén interior... como una «montaña rusa»

CUERPO A CUERPO

Suzuki GSX-R 750 / GSX-R 1000 /
GSX-R 1300 Hayabusa / SV1000 S

Maravillosa locura



Imagínate tener que probar este interesante plantel de Suzuki en una carretera de montaña cortada al tráfico... No es necesario imaginar, sino actuar: nos fuimos al viejo Nurburgring, donde la locura se vuelve, simplemente, maravillosa.

TEXTO: LUIS LÓPEZ. FOTOS: MARKUS JAHN

ACCIÓN: L.L.L. / ARNE BEITLICH / VOLKMAR JACOB / ROBERT GLÜCK

A ti qué te vuelve loco? A mí, desde que tengo uso de razón, me descolocan las motos... y más desde que me subí a una por primera vez de pasajero... y mucho más cuando aprendí a pilotarla... ¡No me lo podía creer cuando tuve el carnet de conducir en mis manos! El si-

guiente paso fue descubrir las posibilidades que ofrece un circuito: carretera por delante con seguridad controlada a lo largo y ancho de todo su trazado.

Pensaba que ya había paladeado todas las exquisiteces de montar en moto, más o menos rápidas, más o menos caras o sofisticadas, en circuito, en carretera por rutas más o menos largas, rectas o tortuosas. ¡No, todavía me quedaba algo por

paladear! Una locura diferente, atractiva, increíblemente maravillosa que marca, como en su día lo hizo mi visita a la Isla de Man, un punto de referencia dentro de mi vida tanto personal como profesional. El viejo Nurburgring me ha marcado para siempre, entre otras cosas porque no sabía hasta qué punto puedes divertirte en una carretera de montaña cortada al tráfico.

Y es que es eso precisamente esta pista. No tienes más que imaginar tu tramo de curvas favorito con subidas, bajadas, curvas peraltadas y contraperaltadas, rasantes ligeros y otros más «serios» o pronunciados, ángulos ciegos cerrados u otros más rápidos no necesariamente con visibilidad. ¿Sabes con qué puedes compararlo también? ¡Con una montaña rusa!, donde la rueda delantera pierde el contacto con el suelo cuando menos te lo esperas y la concentración debe ser máxima para no asustarte con los imprevistos del trazado... porque aprenderte los 21 kilómetros de este circuito no resulta nada, pero que nada fácil.

Mejor, imposible

Como diría Matías Prats «senior», el viejo Nurburgring ha resultado ser un «marco incomparable» en el que probar las Suzuki más deportivas y «cañoneras» del momento; yo diría que ha sido una excusa perfecta para experimentar una vivencia más... ¡mejor imposible!

Para los alemanes que dirigen nuestros diseños (te recuerdo que Motorpress Ibérica forma parte de una empresa de su país), rodar en el «Ring» es algo más o menos normal, habitual, que forma parte de sus escapadas para probar motos a fondo, tanto durante el viaje por carretera hasta Nurburgring como en el propio circuito. Para nosotros, los «españoles de LA MOTO», aquel paraje situado a unos 300 kilómetros al norte de Stuttgart es, ni más ni menos, el paraíso en la tierra, donde además de disfrutar de una pista cerrada con todo tipo de rectas y curvas, tienes las conocidas autopistas alemanas con tramos de velocidad libre... ¡Lo que te digo, el paraíso terrenal!

Pues hasta allí me fui a probar las cuatro Suzuki que tienes en estas páginas. Gracias a Arne, antiguo colaborador de nuestra revista y actual redactor de la publicación alemana PS, nos sirvió de guía para conocer lo mejor y, desde luego, lo peor de rodar en suelo alemán y en el viejo Nurburgring.

Los cuatro jinetes del Apocalipsis

Como si de cuatro jinetes nos tratásemos, salimos rumbo a Nurburgring con la GSX-R 750, GSX-R 1000, GSX-R 1300 Hayabusa y SV 1000 S. Ninguna nube en el cielo y un calor que iba creciendo a medida que avanzaba la mañana; una auténtica «ola de calor» para los

alemanes y sólo un día «de calorcillo» para nosotros.

Con unas calles más bien anchas y poco tráfico, las cuatro motos campaban a sus anchas. A la salida de los semáforos las aceleraciones de cada una ya dejaban entrever lo que nos reservaban para los ansiados tramos de autopista: excelente par motor de la Hayabusa, «caballos desbocados» en la 1000, facilidad y control total en la 750 y embrague delicado en progresividad en la SV, si bien le cunde más de lo que pueda parecer al apretar en marchas cortas.

¡Por fin!, llega el momento de roscar en autopista, donde los tramos «libres de radares» te permiten ensañarte con el puño de gas como si no tuviera tope al gi-

centenares de metros bastaban para que las otras tres motos fueran sólo otros tantos puntos en el horizonte.

Carretera antes del «festival»

Mi situación era cómoda, pero no demasiado, ya que al ir a un país donde no me conocía las carreteras en calidad de invitado, lo mejor era tomármelo con tranquilidad y dejar que los demás «adelantaran trabajo» rodando por delante de mí. Esa fue mi táctica durante el viaje de ida, con tramos elegidos por los redactores de PS consistentes en realizar la ruta más corta posible recorriendo carreteras de la red secundaria. Con asfalto «regulín» y muchos kilómetros con árboles a nuestro alrededor, mi táctica resultó ser ideal: sólo quedaba elegir la mejor moto para cada zona.

Con la «mil», todo era válido. Curiosamente fue la moto más solicitada sin importar la zona en la que nos encontrásemos... pero el jefe de la prueba, Arne, contaba con ventaja precisamente por eso, por ser el «boss». La GSX-R 1000 no desentonaba ni en autopista ni en carreteras reviradas, donde el amortiguador de dirección trabajó tan seriamente como en el mismísimo trazado del Ring. En cambio, la Hayabusa se las vio y deseó para seguir el ritmo del resto. Aquí la SV nos demostró a todos que «con dos cilindros bien puestos» y un par de manos dispuestas a hacerlos funcionar, poco hay que se le pueda escapar. Lo mismo reza con la GSX-

R 750, donde con menos vibraciones y tacto «tetra» la conducción resulta ser tan intensa como efectiva.

Llegó el momento

Una vez alcanzado el punto de destino (Hotel Dorint, enclavado en la misma recta de meta del circuito de Nurburgring «corto» o «moderno»), sólo quedaba revisar el vídeo de Helmut Dahne, el piloto más rápido del Ring, para dar por finalizada la primera jornada de la prueba. ¡Dios, qué rápido va este hombre! Me entretuve un rato en la habitación del hotel viéndole a él, así como las cámaras fijas de la pista nueva... que se pueden sintonizar zapeando con la tele.

Amanece muy temprano. Estaba nervioso. No hacía más que pensar que «estos tíos se lo saben y yo no», de modo que lo primero que debía hacer era dar una vuelta «de reconocimiento». De los dos días, el primero lo cubrí casi entero



¿A tope en el «Ring»? También se puede y se debe disfrutar de estas cuatro motos por tus rutas favoritas hasta el circuito de turno. Las que conducen a Nurburgring son... «de foto»

rarlo. El tetracilíndrico de la Hayabusa es poderoso y «bonachón», siempre dispuesto a empujar independientemente de la marcha que lleves engranada. Acabar el motor es un reto que no resulta fácil, ni siquiera en una autopista alemana sin control de velocidad... ¡porque a pesar de ello sigue habiendo tráfico! Nuestra «lucha de caballos» acabó convirtiéndose en una «caza de marcianitos» donde los «cazados» eran coches y camiones de gran tonelaje. Nada ni nadie se nos resistió, y eso que el parque móvil alemán no está lleno precisamente de Seat Panda o Renault Twingo.

Mientras la Hayabusa aguantaba el invite de acelerar en cuanto el «elemento parásito» se desplazaba al carril de la derecha, con la GSX-R 750 era cuestión de tener engranada la marcha adecuada, mientras que con la GSX-R 1000 sucedía un poco lo mismo que con la GSX-R 1300. En cuanto a la SV, sólo un par de

El viejo Nurburgring es tal y como refleja esta imagen: una carretera con prominentes guardarraíles y altos arcenes, todo ello rodeado de un frondoso bosque... muy parecido a una «redia» del norte de nuestro país, ¿verdad?



Suzuki SV 1000 S



Un gran motor para una gran moto. Así es la SV 1000 S, cuyo bicilíndrico es todo un cheque al portador para prácticamente cualquier piloto. Con buenos frenos y suspensiones «regulares», el chasis se erige como otra de las piezas clave de un buen conjunto que sólo cede con claridad en Nurburgring en velocidad punta respecto a sus hermanas más potentes.

con la Hayabusa, la moto menos indicada para rodar en Nurburgring por diferentes motivos: es larga y pesada para llevarla de un lado a otro, aligera mucho peso atrás en fuertes frenadas... de las que hay unas cuantas en el Ring, la distancia libre al suelo te penaliza si ruedas «a ritmo» y para improvisar tampoco resulta ser una «chica con cintura» precisamente, ¡te puedo asegurar que rectificas demasiadas veces como para no echar en falta más agilidad!

Por supuesto, a su favor y muy de agradecer es tener un motor que te permite salir de cualquier ángulo en la marcha que sea. Da igual que te equivoques,

La SV 1000 S lo tiene casi todo: agilidad, facilidad de conducción, motor elástico y potente... pero frente a sus hermanas se echa en falta más velocidad punta y firmeza en las suspensiones

porque abriendo gas seguro que recuperas el tiempo perdido. Las suspensiones soportan con dificultad las zonas rizadas en plena trazada, descolocando la moto y asustando a su piloto con una inminente pérdida del tren delantero. Milagrosamente, el chasis absorbe «como puede» las

juntas de asfalto y los rizados; en este caso, sólo necesitas buscar una ligera variante a la línea «perfecta» para evitar sustos... y también para colocar la moto recta lo antes posible para abrir gas sin temor a perder el tren trasero. La estrada es tan musculosa como lineal, sin baches ni pi-

Suzuki GSX-R 750



Aunque se trate de una moto ya conocida y vista durante tres largos años, nunca está de menos recordar que su motor es una auténtica maravilla de más de 140 CV reales con inyección de doble mariposa, y el conjunto roza el sobresaliente.

cos, lo que la convierte en una moto «un poco humana» dentro de lo que suponen los 164,5 CV medidos en nuestro banco.

Con dos, basta

A medida que pasaban las vueltas, intentaba analizar y memorizar el circuito

por secciones. El trazado viejo es tan exigente como puedas imaginar. Necesitas motor, potencia en bajos, agilidad para mover la moto tirando de frenos, estabilidad para curvas de casi 300 km/h, tren delantero «poco sensible» para que no se descontrola en los innumerables rasan-

tes a lo largo del trazado... La SV lo tiene casi todo, lo que la convierte en una seria candidata a una supuesta victoria de la prueba, eso sí, en manos «estándar».

Con la bicilíndrica su excelente agilidad te ayuda a enlazar las eses que se suceden tras dejar atrás la recta de meta del circuito nuevo. Con ella es fácil rectificar con un leve toque del freno trasero, porque si lo haces con el delantero tendrás que cuidar la potencia con la que se actúa sobre la maneta, ya que la horquilla tiende a hundirse y, por ende, el agarre de la rueda anterior corre serio peligro.

Con todo ello presente, sólo te queda aprenderte el circuito y «arañar» segundos

El excelente término medio que supone la GSX-R 750 entre sus iguales se refleja en pista con un magnífico rendimiento, siendo una moto muy aprovechable, pero tiene un hueso duro de roer... ¡la GSX-R 1000!

Suzuki GSX-R 1300 Hayabusa



Su increíble aspecto sigue resultando espectacular aunque hayan pasado cinco años de su primera aparición. Ahora, con el tren delantero completo de la anterior GSX-R 1000 (horquilla y frenos), «el halcón» ha mejorado el tacto general. Todo un «ave de presa» con un motor difícil de acabar...

al cronómetro en los ángulos más comprometidos. Entrando en segunda, en ocasiones tiendes a meter tercera al salir abriendo gas, ya que las últimas vueltas no sirven nada más que para comprobar cómo suena el motor antes de entrar en zona roja. De la rapidez con que se haga la secuencia depende el hecho de que los compañeros de viaje se marchen adentrándose en el frondoso bosque que rodea a la pista alemana... ¡Gas a fondo!

Sin perder comba entre rizados y chicanes, tal vez con algo de suerte se puede afrontar el larguísimo tramo de subida casi recto de «fondo absoluto» sin que las tres GSX-R se escapen demasiado. La

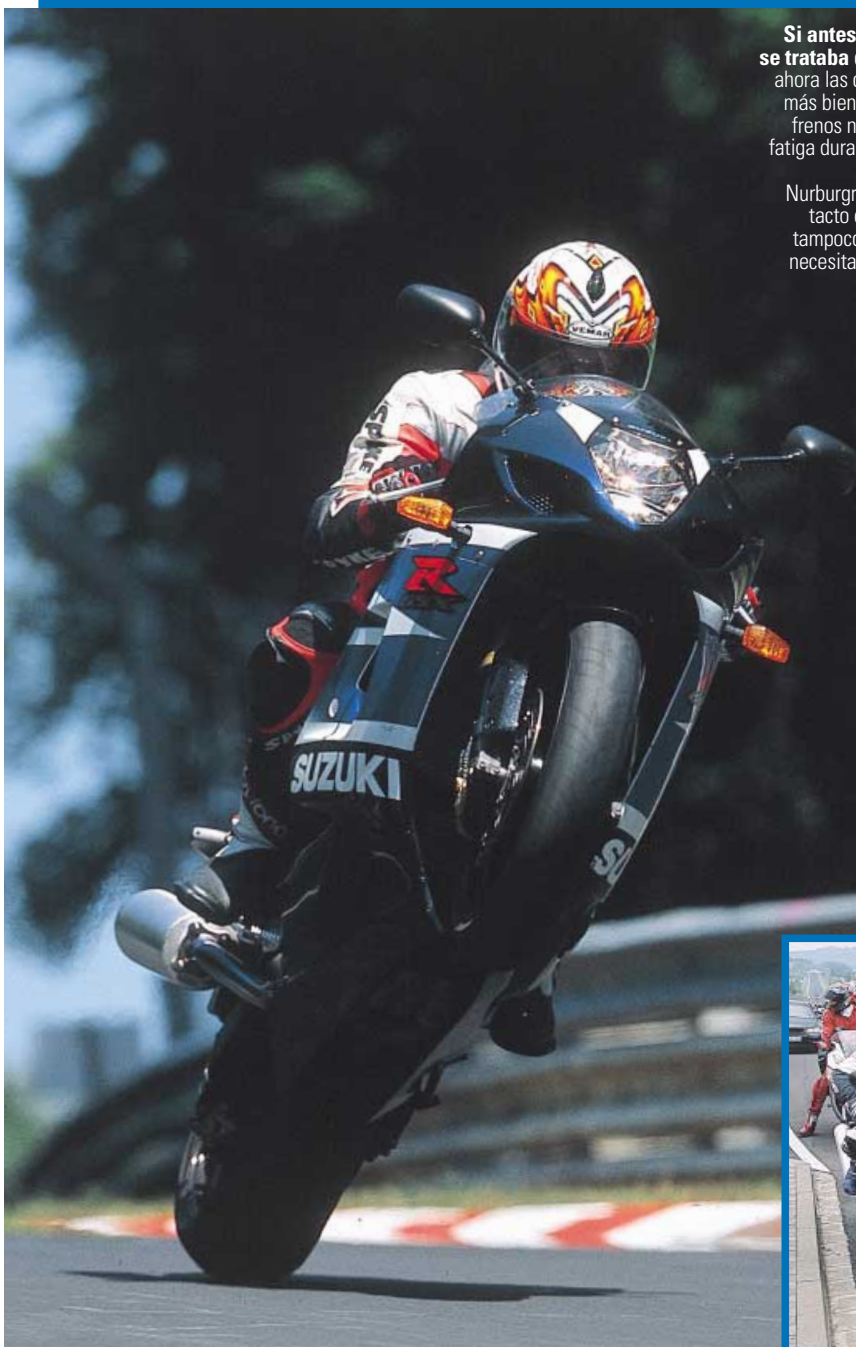
Con la Hayabusa te diviertes más en las «autobahn» de velocidad libre que en el viejo Nurburgring, donde se muestra pesada y delicada de pilotar en los ángulos más cerrados con asfalto rizado

SV corre, pero tiene un techo a partir del cual le cuesta escalar... más o menos a partir de 220 km/h. Ya a esta velocidad, la dirección se vuelve sensible y algo nerviosa en los rapidísimos rasantes antes de llegar al «Karussell», un enorme arcén interior peraltado con cemento... no con

asfalto «normal», que por cierto queda por fuera por si decides de repente no ir por donde se debe. Aquí la bicilíndrica será tu mejor compañera: te deja entrar sin rechistar, mantiene bien el interior del «Karussell» con un tacto de gas algo delicado, pero controlable, y a la salida...

Suzuki GSX-R 1000

Si antes de su renovación se trataba de la moto a batir, ahora las cosas han cambiado más bien poco... Los nuevos frenos no dieron síntoma de fatiga durante los dos días que rodamos en el viejo Nurburgring, mientras que el tacto de las suspensiones tampoco nos hizo pensar en necesitar algo mucho mejor.



¡rueda arriba!, y gas a fondo. ¿Hay algo más divertido que montar en moto?

¡La mejor!

Cada vez lo tengo más claro: lo más divertido es eso, montar en moto, pero si puedes hacerlo con la mejor... ¡jintén-

talo por todos los medios! La GSX-R 1000 es «atómica» o «galáctica», como dice el propio Arne en su cada vez más completo y rico castellano. Ya en carretera abierta demostró ser la más completa: corre, frena, «baila» como la mejor bailarina profesional y se tiene como si fuera

por uno de los trazados de cualquier tranvía de Stuttgart por muchos rasantes que se encontrase en el camino, toda una auténtica prueba de fuego para comprobar la estabilidad «a tope» en curvas de «doscientos y mucho». Pero para el Ring tenía mis dudas, porque si la 750 conseguía demostrar no «quedarse corta», era muy posible que se enfrentase «de tú a tú» con la 1000 con resultados sorprendentes... lo que bajo mi punto de vista no pasó «por los puntos» e incluso algo más.

Desde luego, con una moto como la GSX-R 1000, nada le resulta ajeno, no evita ninguna situación de riesgo y siempre

¿La mejor en el viejo Nurburgring? Difícil elección, pero si quieres estabilidad y potencia en el puño para divertirte como si estuvieras en un parque de atracciones, la GSX-R 1000 es «la moto del Ring»

Dea Grüne Hölle, «el infierno verde»:

● Suyo es el récord del viejo Nurburgring. Con una RC 30 «maqueada» (sin grandes «excesos» en su preparación) consiguió cubrir los 21 kilómetros del trazado en 7 minutos y 49 segundos... Eso fue en 1994. Ahora, en 2003 y con 58 años, Helmut Danhe, piloto probador de Metzeler, rueda con su CBR 900 RR el doble de rápido que cualquiera de nosotros. De algo tenían que servir las, según el propio Danhe, alrededor de 3.000 vueltas hechas a lo largo de su vida, ya sea en carreras o probando neumáticos. Le llaman «King of the Ring» (el rey del Ring), no sin razón.

Helmut Danhe es un ídolo de masas en su país. Todos le conocen y respetan. Alto y «bien conservado», nos comenta algunos de los trucos que le hacen imbatible en esta pista: *«La clave aquí se encuentra en tener en todo momento presente que no se trata de un circuito de velocidad convencional; para eso tenemos la pista nueva ahí al lado. Rodar en el trazado viejo implica una alta dosis de concentración antes, durante y después... para sacar tus propias conclusiones sobre ti mismo y el trazado, preguntándote si realmente ya te lo sabes o simplemente "te desplazas" por él como si de una carretera convencional se tratase, con todo tipo de curvas y "trampas" que debes afrontar con respeto y muy centrado en lo que estás haciendo. La confianza sólo se consigue alcanzar cuando has cubierto muchos kilómetros sobre este asfalto; si la sensación de seguridad te llega pronto... ¡mal comienzas!».*

No sé si Danhe se cayó años atrás en el mismo «perolo» que Obelix... repleto de «pócima mágica» cocinada por Panoramix, pero firmaría ahora mismo por llegar a su edad con la misma forma, claridad de ideas y seguridad en conducción que la de este antiguo piloto del TT de la isla de Man, cuyo trazado no compara de forma directa con el Ring: *«Allí ruedas entre casas, postes de luz y aceras con gruesos bordillos; aquí lo haces entre vallas metálicas, algún que otro muro, guardarrail y «caída libre» al barranco, pero tienes zonas, aunque*



pocas, en las que puedes escapar y es bastante más técnico y corto que la isla. Son dos retos distintos, pero sin duda pienso que el del viejo Nurburgring es más delicado... único en el mundo».

sale airosa de cualquier intento: la colocas donde quieres, si alargas el viraje sólo tienes que jugar con el manillar o el peso que cargas sobre las estriberas para, al final, ganar esa distancia que he perdido respecto a Arne por no saberme el circuito y pensar que la chicane era izquierda-derecha, cuando en realidad era derecha-izquierda...

Aunque pesa más que la GSX-R 750 (cuatro kilos, no te creas...), no le pasa una enorme factura al inclinar en garrotes o en las enlazadas de «casi fondo». Al final el motor manda en muchas ocasiones, pero como además los frenos de la 1000 resultaron ser superiores a los de la 750, el resultado fue concluyente: ¡la mejor para el Ring es la GSX-R 1000! por todas las razones que pongas sobre la me-

sa, ya que en su conjunto y realizando una media teórica, el resultado no ofrece grandes dudas. Sólo en el Karussell el delicado tacto de gas de la «mil» compromete la estabilidad, saliendo del mismo «por donde puedes» que, si te pasas en la entrada, suele ser por el lugar equivocado (muy abierto y mal preparado para la siguiente curva rápida de derechas).

Entre unas y otras

Si no se hubiera topado «faro con faro» con la GSX-R 1000, con mucha probabilidad sería la «reina del Ring». La GSX-R 750 se encuentra a un nivel tan similar con la hermana mayor que sólo el motor, frenos y en parte suspensiones marcan una ligera, pero crucial, diferencia entre ambas. Desde luego, en la

Subidas, bajadas, curvas peraltadas y contraperaltadas, rasantes ligeros y otros más «serios», ángulos ciegos cerrados u otros más rápidos no necesariamente con visibilidad... ¡El Ring es una auténtica caja de sorpresas!

¡el desafío!

1> Es aquí donde se encuentra el «kilómetro cero» del viejo Nurburgring o «Die Alte Nurburgring». Si siguiéramos rectos, nos topáramos con la recta del «Dea neue Nurburgring» (nuevo Nurburgring)... y con el hotel Dorint, situado a pie de pista.

2> Curvas enlazadas, primero rápidas, luego algo más lentas... pero no demasiado. Un auténtico «baile» que te lleva de un lado a otro de la pista, un placer con la SV 1000, pero con la Hayabusa, una dosis extra de trabajo.

3> Zona de rectas rápidas enlazadas con curvas de tope... ¡con rasantes de regalo! Se acaba en una curva de izquierdas rápida en la que tienes que saber que unos metros más adelante tienes un ángulo cerrado de derechas en bajada.

4> Secuencia de curvas tan rápidas que puedes «cortarlas» haciéndolas rectas. La bajada posterior con ligera curva de izquierdas «te aplasta» hacia abajo. La subida posterior es delicada: se llega muy rápido y las curvas son ciegas y de trazada nada convencional.

5> Sección variada de curvas de diferente radio con un ángulo en bajada de izquierdas de asfalto rizado. A continuación, una curva de izquierdas también en bajada «asusta» por venir acompañada en el exterior por un enorme muro «serigrafado» y, por fuera de la valla, una tribuna para espectadores curiosos... La subida posterior y curva de derechas en rasante es, también, para «atarse los machos».

6> ¡Gas a fondo! Se retoma la subida por unas curvas de tope, si te atreves, con la GSX-R 1000 y Hayabusa. Tampoco se rueda lento precisamente con la 750, pero la SV se queda por un «pelo»... En los rasantes de 250 km/h es donde pueden marcarse las diferencias entre pilotos.

7> Tras un ángulo de derechas y posterior rasante, se llega casi en una rueda al famoso Karussell: una curva muy peraltada (sólo por el interior) al más puro estilo «montaña rusa». La inclinación asusta al principio... hasta que compruebas que con la inercia suficiente, te «sujeta» al suelo. La salida se realiza en una rueda gas a fondo hacia una curva rapidísima de derechas que desemboca en otra de izquierdas y posterior chicane izquierda-derecha en subida.

8> Toda la zona posterior es una interminable secuencia de curvas en subida, bajada, enlazadas y un salto en una curva ciega de izquierdas como colofón gas a fondo donde, una vez más, las diferencias se marcan entre los que cortan gas y los que no lo hacen.

9> Aquí se encuentra el segundo Karussell, o mejor dicho, «miniKarussell», menos pronunciado que el auténtico y más corto, también situado en una curva a izquierdas. Se llega «conmocionado» tras el anterior salto de curva de izquierdas en rasante y la posterior bajada con rapidísimas eses, también muy técnica. El asfalto se encuentra aquí un poco rizado.

La entrada en la larguísima recta de meta consiste en una muy rápida curva de derechas bacheada por la línea... además de ser de triple radio. Se trata de un lugar perfecto para dejar enormes y largas manchas negras de goma trasera. ¡El «infierno verde» te ha poseído!

10> La entrada en la larguísima recta de meta consiste en una muy rápida curva de derechas bacheada por la línea... además de ser de triple radio. Se trata de un lugar perfecto para dejar enormes y largas manchas negras de goma trasera. ¡El «infierno verde» te ha poseído!

combinación «motor-peso» está la clave de todo.

Mientras tanto, la «siete y medio» me esperaba a pie de pista en la recta de Nurburgring para comprobar «in situ» lo que a priori tenía en mente. Y efectivamente, me vino a corroborar que poco tiene que envidiarle a la mayor en la primera parte del Ring, donde necesitas cambiar la moto de lado a lado tantas veces que acabas casi mareándote... eso si logras ir por la línea, claro.

En posteriores zonas más rápidas la 750 también pretende... y consigue demostrar que es una moto muy rápida, así como tremendamente estable. Las suspensiones fallan cuando el calor aprieta y sube la temperatura, sobre todo delante al ceder los hidráulicos en la horquilla; para el tren trasero

(Pasa a la pág. 50)

LA SOLUCIÓN A TU SEGURO DE MOTO



AMV SEGUROS

DESDE LAS GARANTÍAS BÁSICAS
HASTA UN SEGURO A TODO RIESGO

UN PROYECTO
PERSONALIZADO
AL MEJOR PRECIO

902 125 750
@ www.amv.es

POSIBILIDAD DE FRACCIONAMIENTOS
TRIMESTRALES Y SEMESTRALES

SOLICITA TU PROYECTO PERSONALIZADO SIN COMPROMISO, CUMPLIMENTANDO LOS DATOS
DE ÉSTE BOLETÍN Y MANDALO A: AMV HISPANIA, CALLE MIGUEL ÁNGEL, N.º 24, 3.º INT. - 28010 MADRID.

Nombre: _____ Apellidos: _____ Sexo: ☐ Hombre ☐ Mujer

Dirección: _____

CP: _____ Localidad: _____ Provincia: _____

Fecha de Nacimiento: _____

Fecha de Carnet: _____ Tipo de Carnet: _____

Marca del Vehículo: _____ Modelo: _____ Cilindrada: _____ cm³

Fecha de 1.ª matriculación: _____

En el transcurso de los últimos 36 meses, ha estado asegurado con una moto superior
a 124 cm³ durante al menos 12 meses ☐ Sí ☐ No

Cuántos años lleva sin siniestros (responsables o no)? _____

Cuales son los justificantes que puede aportar? ☐ Ninguno ☐ Certificado de no siniestralidad de la compañía anterior

☐ Certificado de no siniestralidad de la compañía anterior y recibo del año en curso

AMV HISPANIA, Correduría de Seguros SLU, CIF B83204586 Inscrita en la DGS con nº J-2169.

Compañía de Seguros: L'Equité (Grupo GENERALI)

	SUZUKI SV 1000 S	SUZUKI GSX-R 750	SUZUKI GSX-R 1000	SUZUKI GSX-R 1300 HAYABUSA
MOTOR				
Tipo	4 tiempos. 2 cilindros en V a 90°.	4 tiempos. 4 cilindros en línea. Refrigeración por agua	4 tiempos. 4 cilindros en línea. Refrigeración por agua	4 tiempos. 4 cilindros en línea. Refrigeración por agua
Distribución	DOHC, 4 válvulas por cilindro	DOHC, 4 válvulas por cilindro	DOHC, 4 válvulas por cilindro	DOHC, 4 válvulas por cilindro
Diám. x carrera	98 x 66 mm	72 x 46 mm	73 x 59 mm	81 x 63 mm
Cilindrada	996 cc	749 mm	988 cc	1.298 cc
Compresión	11,3:1	12:1	12:1	11:1
Pot. máx. dec.	120 CV a 9.000 rpm	141 CV a 12.500 rpm	163 CV a 10.000 rpm	175 CVC a 9.800 rpm
Par máx. dec.	10,4 kgm a 7.200 rpm	8,6 kgm a 6.500 rpm	11,4 kgm a 8.500 rpm	14,1 kgm a 7.000 rpm
Alimentación	Inyección electrónica, toberas de 52 mm	Inyección electrónica, toberas de 42 mm	Inyección electrónica, toberas de 42 mm	Inyección electrónica, toberas de 46 mm
Encendido	Electrónico digital	Electrónico digital	Electrónico digital	Electrónico digital
Embrague	Multidisco en baño de aceite	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite
Cambio	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades
Transmisión sec.	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena

CICLO				
Chasis	Multitubular en aluminio	Doble viga en aluminio	Doble viga en aluminio	Doble viga en aluminio
Basculante	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio
Geometría	24,5° / 98 mm	24,1° / 94 mm	23,5° / 91 mm	24,2° / 97 mm
Suspensión del.	Horquilla convencional	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diámetro barras	46 mm	43 mm	43 mm	43 mm
Recorrido	120 mm	125 mm	120 mm	120 mm
Reglajes	Ninguno	Precarga, compresión y ext.	Precarga, compresión y ext.	Precarga, compresión y ext.
Suspensión tras.	Monoamortiguador progresivo	Monoamortiguador progresivo	Monoamortiguador progresivo	Monoamortiguador progresivo
Recorrido	130 mm	130 mm	130 mm	140 mm
Reglajes	Precarga, compresión y ext.	Precarga, comp., ext. y altura	Precarga, comp., ext. y altura	Precarga, compresión y ext.
Freno delantero	2 discos de 310 mm	2 discos de 320 mm	2 discos de 300 mm	2 discos de 320 mm
Pinzas	4 pistones opuestos	4 pistones opuestos	4 pistones, anclaje radial	6 pistones
Freno trasero	Disco de 220 mm	Disco de 220 mm	Disco de 220 mm	Disco de 240 mm
Pinza	Simple pistón	Doble pistón	Doble pistón opuesto	Doble pistón opuesto
Rueda delantera	120/70-17. Llanta 3,5	120/70-17. Llanta 3,5	120/70-17. Llanta 3,5	120/70-17. Llanta 3,5
Rueda trasera	180/55-17. Llanta 5,5	180/55-17. Llanta 5,5	190/50-17. Llanta 6,0	190/50-17. Llanta 6,0

MEDIDAS				
Cap. depósito	17 lt	18 lt	18 lt	22 lt
Dist. entre ejes	1.430 mm	1.410 mm	1.410 mm	1.480 mm
Altura asiento	810 mm	829 mm	830 mm	805 mm

VELOCIDAD (REAL/MARCA)				
Real / marca	245 / 265 km/h	278 / 305 km/h	285 / 299 km/h	302 / 340 km/h

ACELERACIÓN				
0-100 km/h	3,6 s / 49 m	3,35 s / 46 m	3,3 s / 46 m	2,6 s / 39 m
0-400 m	11,4 s / 202 km/h	10,8 s / 214 km/h	10,4 s / 231 km/h	9,9 / 240 km/h
0-1.000 m	21,1 s / 234 km/h	19,8 s / 253 km/h	18,8 s / 271 km/h	18 / 281 km/h

RECUPERACIÓN				
60-100 km/h	4,2 s / 94 m	4,8 s / 107 m	3,6 s / 80 m	3,4 s / 77 m
60-140 km/h	8,8 s / 247 m	11,7 s / 308 m	6,6 s / 182 m	6,98 s / 196 m

CONSUMO				
Mín./Med./Máx.	5,5 / 7,5 / 12 lt/100 km	6,8 / 9,5 / 12 lt/100 km	5,5 / 7,5 / 12,5 lt/100 km	6,5 / 9 / 14,3
Autonomía	226 km (reserva incl.)	189 km (reserva incl.)	240 km (reserva incl.)	244,4 km (reserva inc.)

PESO				
Peso vacío	210,6 kg	181 kg	185 kg	233,8 kg
Peso lleno	223 kg	195 kg	199 kg	250,5 kg
Reparto de pesos	47,1 / 52,9% (vacío) 45,3 / 54,7% (lleno con piloto)	52,0 / 48,0% (vacío) 50,2 / 49,8% (lleno con piloto)	51,5 / 48,5 % (vacío) 49,8 / 50,2 % (lleno con piloto)	52 / 48 % (vacío) 46,2 / 53,8 % (lleno con piloto)

BANCO DE POTENCIA*				
Potencia máxima	120,6 CV a 8.900 rpm	139,3 CV a 12.790 rpm	159,5 CV a 10.279 rpm	164,5 CV a 9.341 rpm
Par máximo	10,7 kgm a 7.200 rpm	8,6 kgm a 10.560 rpm	11,8 kgm a 8.162 rpm	14,5 kgm a 6.622 rpm
Rpm máx./Vel. pistón	10.040 rpm / 22 m/s	13.420 rpm / 20,6 m/s	11.747 rpm / 23,1 m/s	10.806 rpm / 22,7 m/s
Rel. peso/pot.	2,57 kg	2,02 kg/CV	1,79 kg/CV	2,02 kg/CV
Potencia específica	120,6 CV/lt	185,9 CV/lt	129,5 CV/lt	126,5 CV/lt

*Banco Tecner de Motorpress-Ibérica. Todas las rpm son reales, no las que indica el cuentavuelts. Datos de potencia y par, DIN al embrague. La relación peso/potencia se calcula con el peso vacío más 100 kg, correspondientes al piloto y la gasolina.



PRECIO	10.499 €	12.505 €	13.399 €	12.015 €
CILINDRADA	996 cc	749 cc	988 cc	1.298 cc
POTENCIA dec.	120 CV	141 CV	163	175 CV
VELOCIDAD máx.	245 km/h	278 km/h	285 km/h	302 km/h
PESO vacío dec.	189 kg	166 kg	168 kg	215 kg

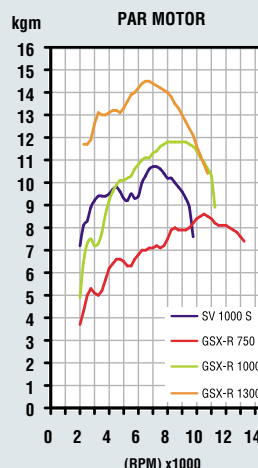
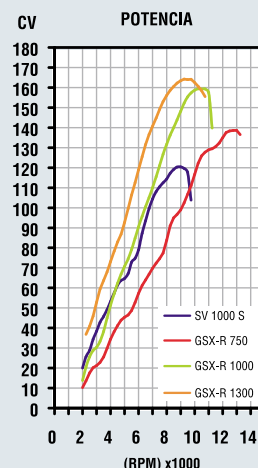
FICHA TÉCNICA

* Datos declarados por el fabricante

TOMA DE DATOS

*Valores verificados por nuestro departamento de pruebas

POTENCIA Y PAR



La diferencia marcada entre la pareja Hayabusa-GSX-R 1000 y el resto es importante. Incluso entre ellas, pese a que «el halcón» supera a la GSX-R en potencia máxima, la relación peso-potencia está del lado de la mil. En cuanto a la curva de par, queda más claro quién manda en estos dominios... ¡Gran motor el de la 1300! El buen rendimiento del único bicilíndrico de la prueba queda patente en ambas curvas: mientras que en la de potencia echa incluso un pulso a la GSX-R 1000 hasta las 6.500 rpm, en par hace lo propio hasta poco más de 4.000 rpm, situándose en un muy buen lugar. La GSX-R 750 ofrece muy buenas prestaciones en potencia, aunque en par tiene duras rivales... que le superan en cilindrada.

Helmut Danhe, «King of the Ring»

● Suyo es el récord del viejo Nurburgring. Con una RC 30 «maqueada» (sin grandes «excesos» en su preparación) consiguió cubrir los 21 kilómetros del trazado en 7 minutos y 49 segundos... Eso fue en 1994. Ahora, en 2003 y con 58 años, Helmut Danhe, piloto probador de Metzeler, rueda con su CBR 900 RR el doble de rápido que cualquiera de nosotros. De algo tenían que servir las, según el propio Danhe, alrededor de 3.000 vueltas hechas a lo largo de su vida, ya sea en carreras o probando neumáticos. Le llaman «King of the Ring» (el rey del Ring), no sin razón.

Helmut Danhe es un ídolo de masas en su país. Todos le conocen y respetan. Alto y «bien conservado», nos comenta algunos de los trucos que le hacen imbatible en esta pista: «La clave aquí se encuentra en tener en todo momento presente que no se trata de un circuito de velocidad convencional; para eso tenemos la pista nueva ahí al lado. Rodar en el trazado viejo implica una alta dosis de concentración antes, durante y después... para sacar tus propias conclusiones sobre ti mismo y el trazado, preguntándote si realmente ya te lo sabes o simplemente "te

desplazas" por él como si de una carretera convencional se tratase, con todo tipo de curvas y "trampas" que debes afrontar con respeto y muy centrado en lo que estás haciendo. La confianza sólo se consigue alcanzar cuando has cubierto muchos kilómetros sobre este asfalto; si la sensación de seguridad te llega pronto... ¡mal comienzas!».

No sé si Danhe se cayó años atrás en el mismo «perolo» que Obelix... repleto de «pócima mágica» cocinada por Panoramix, pero firmaría ahora mismo por llegar a su edad con la misma forma, claridad

de ideas y seguridad en conducción que la de este antiguo piloto del TT de la isla de Man, cuyo trazado no compara de forma directa con el Ring: «Allí ruedas entre casas, postes de luz y aceras con gruesos bordillos; aquí lo haces entre vallas metálicas, algún que otro muro, guardarrail y «caída libre» al barranco, pero tienes zonas, aunque pocas, en las que puedes escapar y es bastante más técnico y corto que la isla. Son dos retos distintos, pero sin duda pienso que el del viejo Nurburgring es más delicado... único en el mundo».



(Viene de la pág. 47)

es necesario una buena tanda de vueltas al Ring para comenzar a notar el deslizamiento de la rueda por agotamiento del amortiguador. Algo que no sucedió con la 1000.

Pero no te engañes, porque en Nurburgring la GSX-R 750 fue mi segunda favorita en dura pugna con la SV. Dos grandísimas motos que saben aprovechar sus bondades... si bien con un buen motor tetracilíndrico de más de 140 CV poco o nada echas en falta, ni en el «infierno verde» ni en carretera abierta. El tacto de la bicilíndrica es algo más brusco, vibra más y la posición de conducción es más adecuada para el día a día que la de la GSX-R 750. Se trata, en definitiva, de una cuestión de prioridades.

Vuelta a casa

Si el primer día me resultó difícil seguir la rueda de mis compañeros alemanes, al final del día y durante el segundo ya me acordaba de ciertas partes del circuito... lo suficiente como para apretar algo más y disfrutar, no sufrir, el Ring.

Pero todo se acaba, además especialmente rápido porque justo cuando más me animaba nos «bajaron la bandera». Nuestra doble jornada de pruebas en el viejo Nurburgring se cerró con «cero» incidencias en las algo más de 10 vueltas cubiertas al trazado alemán.

Este circuito... que no es tal, al menos como hoy los tenemos conceptuados, sólo puede compararse con una carretera de montaña cerrada al tráfico, ¡o también con la montaña rusa!

Más de 200 kilómetros sirvieron para desear fervientemente volver al Ring como sea... ¡aunque tengamos que probar la nueva TZR 50! (vi a los alemanes de Motorrad rodar allí con una, y no es broma).

Todavía quedaba un último «plato fuerte»: el regreso por autopista hacia Stuttgart. Volví a quedar impresionado con la

GSX-R 1000, que en sexta a 120 km/h sólo necesitas unos segundos (¿cuántos dices? No, ¡muchos menos!) para llegar a los 299 km/h a los que está limitado el velocímetro (12.000 rpm, no llega a tocar la línea roja). Si ellos tienen tramos de autopista libres de velocidad y los accidentes

que sufren no creo que sean mayores que los nuestros, ¿por qué aquí no?

Os lo dije cuando fui al TT de la Isla de Man: «volveré». Bien, pues lo mismo reza para esta ocasión. Quiero volver a Nurburgring, y si es posible, con un plantel de motos tan interesante como estas cuatro Suzuki. ¿Cuándo hacemos la siguiente prueba, Arne?