

Suzuki GSXR 600 2004

LA DISTANCIA QUE SEPARA A UNA MOTO DE CARRETERA DE UNA **SUPERSPORT** CADA VEZ ES MÁS REDUCIDA. LA NUEVA SUZUKI GSXR 600, DEL AÑO 2004, ES UN CLARO EXPONENTE, MOSTRANDO EN SU DISEÑO UN CÚMULO DE ELEMENTOS QUE NO DESENTONARÍAN EN NINGÚN CIRCUITO DE CARRERAS

Por Jorge Garrandés Asprón





Control dimensional de la motocicleta

La identificación comercial de la moto, que es el primer paso para distinguirla del resto de las de la gama GSXR de Suzuki, figura a ambos lados del colín trasero, mostrando la cilindrada de la moto, 600 centímetros cúbicos. Para una identificación más precisa es necesario observar el número VIN o número de bastidor, troquelado en la parte derecha de la columna de la dirección.

También troquelado, pero en este caso en la parte trasera del grupo motor, se encuentra el número de identificación del motor. La placa de inscripciones reglamentarias o placa del fabricante se ubica en el chasis, en la columna de la dirección. Además del número VIN y de la identificación del fabricante nipón, recoge también la directiva de homologación de la motocicleta así como el nivel de ruido (90 dB A) a 6.500 min⁻¹. Internamente, Suzuki denomina "K4" a la nueva GSXR 600, diferenciándola de la "K3", del año 2003.

A primera vista

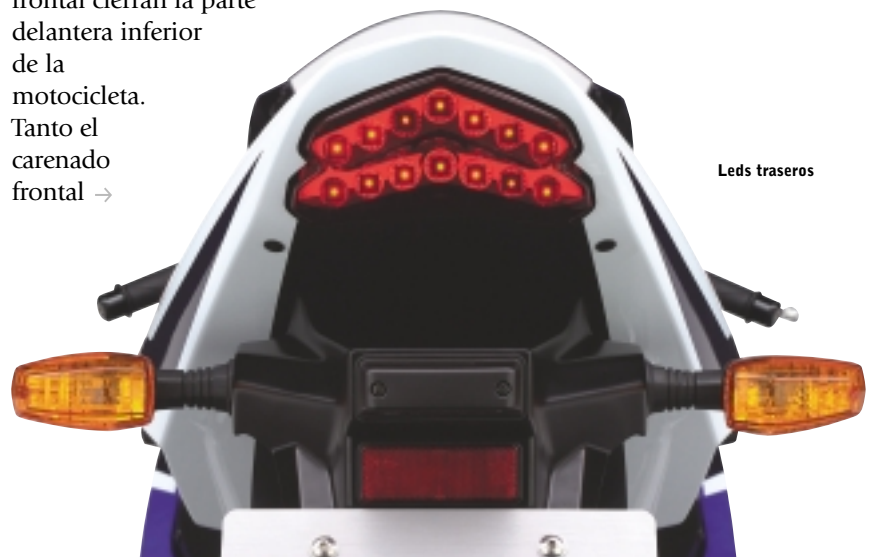
Con un diseño semejante al de sus hermanas mayores, la GSXR 750 y la GSXR 1000, la pequeña de la familia, continúa la línea *supersport* que inició Suzuki con su primera GSXR 750, en 1985. El marcado carácter de carreras de una motocicleta matriculable de carretera, como es esta 600, condiciona, en primer lugar, su ergonomía, alojando al piloto sobre un mínimo asiento monoplaza colocado sobre



Localización de la placa del fabricante

el colín trasero, que se puede convertir en biplaza. Para ello, se desmonta la tapa de plástico que oculta el anclaje para el asiento del pasajero y se monta éste, sin que sea necesario el empleo de herramienta alguna. El carenado superior delantero se compone de una sola pieza, sobre la que va montada la cúpula. Ésta se prolonga por las dos tapas de carenado laterales, que se unen en su parte delantera inferior por la quilla. Estas tapas, junto con el radiador de refrigeración y la tapa inferior del carenado frontal cierran la parte delantera inferior de la motocicleta. Tanto el carenado frontal →

La motocicleta, monoplaza, se puede convertir en biplaza con una sencilla operación que no requiere herramientas



Leds traseros



Estructura portante de la motocicleta

como los laterales están fabricados con materiales plásticos, ABS para el primero y PA6 + ABS + GF15 para ambas tapas laterales. Un adhesivo de generosas dimensiones completa la decoración de cada tapa lateral, en combinación con otro, situado debajo del anterior, con las letras de Suzuki. Los dos espejos retrovisores están unidos al carenado frontal, al que se fijan a la vez que a la cúpula y araña soporte. Dos tornillos los mantienen unidos, aglutinando en su unión a los tres elementos enumerados. Conviene precisar que para realizar la sustitución de algunos elementos de la parte delantera, como el faro o la araña, es necesario desmontar el carenado frontal. La unión de los carenados laterales se realiza mediante tornillos al carenado frontal (3), al chasis (2) y a un soporte en

el motor (1), desmontándose con suma celeridad y sin necesidad de realizar ningún desmontaje previo.

La parte central de la carrocería de la motocicleta la compone, casi en su totalidad, el depósito de combustible, que está montado por medio de dos tornillos al chasis, en su parte delantera, y un tornillo pasante en la trasera. Para el desmontaje del depósito de combustible será preciso haber quitado previamente tanto el asiento del acompañante como el del conductor.

De esta manera, los recubrimientos o "carrocería" exterior de la motocicleta quedan circunscritos, en su parte trasera, casi exclusivamente al colín trasero, de una pieza, y al conjunto guardabarros trasero-portamatrículas. Ambos elementos están fabricados en material plástico, ABS para el colín y PP tanto para el guardabarros como para el portamatrículas.

El colín, de formas angulosas y sobre el que va montado el novedoso piloto trasero de



ELEMENTOS DE LA CARROSERÍA SUSCEPTIBLES DE DAÑO EN UN ACCIDENTE

Denominación	PVP* (Euros)	Observaciones
Carenado frontal	240,93	Se sirve pintado
Cúpula	103,80	-
Faro delantero	305,45	-
Espejo retrovisor	52,01	-
Guardabarros delantero	147,74	Se sirve pintado
Carenado lateral derecho	487,34	Se sirve pintado
Adhesivo lateral "SUZUKI"	21,56	-
Depósito de combustible	650,23	Se sirve pintado

* Precios según tarifa 2004 de Suzuki

leds, está fijado al subchasis trasero de la motocicleta mediante cuatro tornillos y con seis grapas al guardabarros. Dispone de cerradura con llave para acceder al hueco de las herramientas y para cambiar el colín trasero por el asiento del pasajero.

Esqueleto

Una vez desprovista de su traje exterior, la GSX R 600 muestra su chasis de aluminio perimetral (pintado en negro en el modelo 2004, como novedad respecto de 2003), con algunas variaciones dimensionales que, introducidas para variar la anchura del hueco para el filtro de aire, no han modificado las cotas de referencia y los ángulos de control de la geometría de la motocicleta.

Para ello, Suzuki ha mantenido invariables las piezas de fundición de aluminio del chasis que se encuentran en la columna de la dirección y en la sujeción del basculante, modificando, sin embargo, la sección de las vigas perimetrales. A diferencia del modelo de 2003, están fabricadas en aluminio extrusionado en vez de aluminio prensado y soldado. Pasan de una sección de 114 x 44,5 mm a 115 x 35 mm en el modelo actual.

El subchasis trasero, verdadero soporte de todos los elementos de carrocería de la parte trasera de la motocicleta, también está fabricado con aluminio, pintado en negro, y formado por tres piezas, dos longitudinales (unidas al chasis mediante dos tornillos) y una pieza trasera, de unión entre ambas.

Otro elemento estructural que monta la nueva GSXR 600, y que también está fabricado en aluminio, es el basculante trasero. De diseño asimétrico, se une al

ELEMENTOS ESTRUCTURALES SUSCEPTIBLES DE DAÑO EN UN ACCIDENTE

Denominación	PVP* (Euros)	Observaciones
Chasis	2.060,52	Se sirve pintado
Subchasis lateral dcho.	359,35	Se sirve pintado
Basculante trasero	1.297,25	Se sirve pintado

* Precios según tarifa 2004 de Suzuki

chasis mediante el eje del basculante y aprovechando la parte inferior del amortiguador trasero, empleando para ello sus bieletas de unión. Por arriba, se fija directamente al soporte del chasis.

Tren delantero

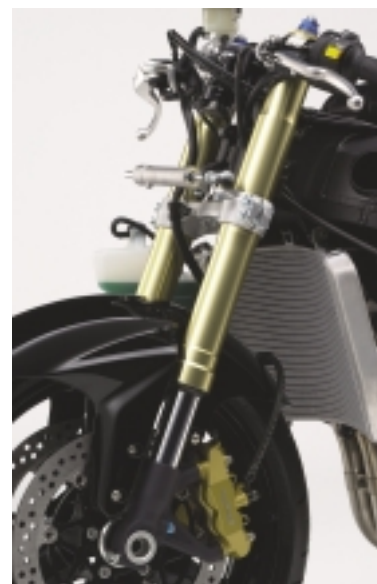
Una de las novedades más llamativas de la versión 2004 de la GSXR 600 es la adopción de una horquilla invertida en detrimento de la convencional de su antecesora.

Esta horquilla Showa, de 43 mm de diámetro y 120 mm de recorrido, sirve de anclaje además para otra de las novedades de esta nueva Suzuki: las pinzas de freno delantero de cuatro pistones de anclaje radial, que reciben la presión hidráulica de la también radial bomba del freno delantero, situada en el semimanillar derecho.

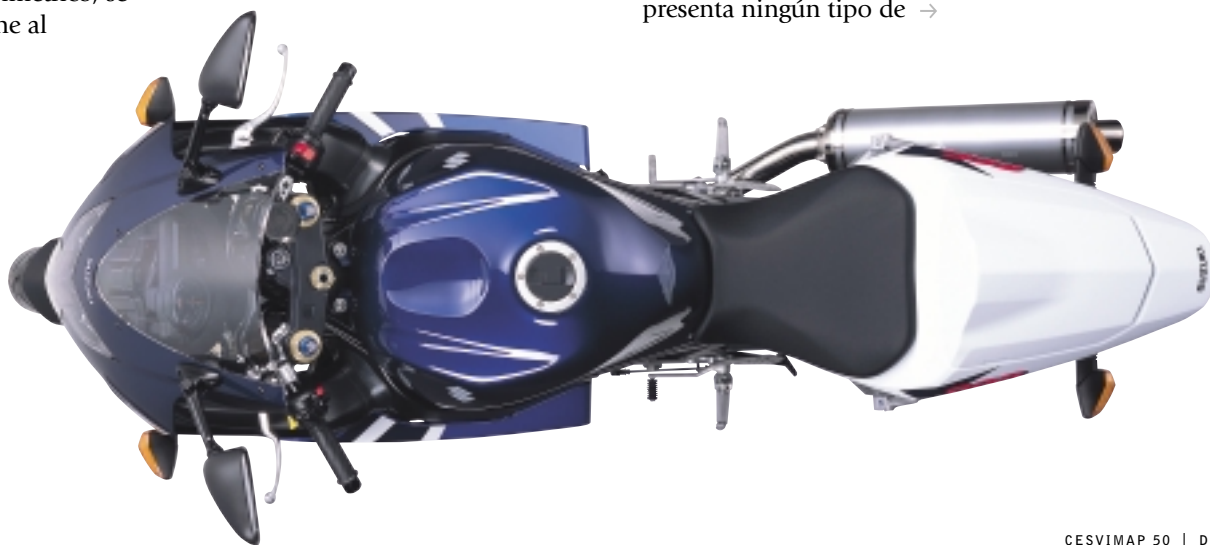
Para suavizar al máximo las oscilaciones que se pudieran producir en la dirección a alta velocidad, la Suzuki monta un amortiguador de dirección lineal con dos anclajes, uno en la parte delantera de la columna de la dirección y otro en la tija inferior de la horquilla de suspensión.

Todo el conjunto de la horquilla delantera o, en el mejor de los casos, únicamente alguno de sus componentes, deberán ser desmontados para sustituirse en caso de haber resultado dañados. Su retirada no presenta ningún tipo de →

Tren delantero



El grupo motor está colgado de la estructura perimetral del chasis





ELEMENTOS DEL TREN DELANTERO SUSCEPTIBLES DE DAÑOS

Denominación	PVP* (Euros)	Observaciones
Semimanillar	137,78	-
Barra de horquilla	447,72	-
Tija inferior de horquilla	531,0	-
Disco de freno delantero (1)	207,60	-
Maneta de freno delantero	69,07	-
Llanta delantera	464,91	Se sirve pintada

* Precios según tarifa 2004 de Suzuki

Una de las novedades de la nueva GSXR 600 es la adopción de una horquilla invertida en detrimento de la convencional de su antecesora

complicación especial, ya que tanto la tija superior como la inferior y las patas de la suspensión (conjunto botella-barra) se desmontan sin necesidad de quitar carenado alguno. Para ello, únicamente será necesario desmontar las pinzas de freno, la rueda y el guardabarros delantero como piezas más importantes.

Fuente de energía

La evolución de una motocicleta como la GSXR, de marcado carácter deportivo, impone como condicionante la reducción máxima del peso, sin merma de la fiabilidad mecánica.

Así, la lista de elementos aligerados es casi interminable: cambio del material de las válvulas, ahora fabricadas en titanio, reducciones de peso en los tornillos, culata, muelles de las válvulas, árboles de levas, pistones, bielas, cilindros, etc.

El empleo de materiales como el titanio es cada vez más común en motocicletas *supersport* como esta Suzuki, en la que, incluso, algunas partes del silenciador de escape (como el cuerpo interior, el tubo de salida y las cazoletas) se han fabricado con este exclusivo material.

El grupo motor, un compacto 4 cilindros en línea, alimentado por un sistema de inyección electrónica, está "colgado" de la estructura perimetral del chasis, siendo necesario, para su sustitución, el desmontaje de los cuatro tornillos laterales que lo anclan al chasis (dos por cada lado), además de la retirada del eje pasante, que



Montaje del asiento del pasajero

fija la parte trasera del bloque al chasis. La sustitución del grupo motor completo se puede realizar bien por causa de un golpe directo en el motor (que haga necesario sustituir algunos de sus elementos y, para ello, desmontarlo), bien para permitir algún tipo de intervención sobre el chasis (verificación y control dimensional de sus cotas geométricas). En cualquiera de estas dos circunstancias será preciso desvestir la motocicleta, desmontando el asiento, el depósito de combustible, los carenados laterales, el radiador, el sistema de escape completo, los inyectores, el filtro de aire, el piñón de ataque y la parte de la instalación circundante al propio motor ❌

PARA SABER MÁS

- ▶ Área de motocicletas. motos@cesvimap.com
- ▶ Documentación técnica del fabricante
- ▶ Página de Suzuki. www.suzuki.com
- ▶ www.revistacesvimap.com

LA SUZUKI GSXR 600 SE HA SOMETIDO AL CRASH TEST RCAR (RESEARCH COUNCIL FOR AUTOMOBILE REPAIRS) EN CESVIMAP



ELEMENTOS DE LA MECÁNICA SUSCEPTIBLES DE DAÑOS

Denominación	PVP* (Euros)	Observaciones
Silenciador	725,52	Titanio
Radiador de refrigeración	630,85	Aluminio

* Precios según tarifa 2004 de Suzuki