

SUPERMATCH

Dinamism

Moverse en moto de altas prestaciones supone habitualmente un dinamismo superior al de cualquier otro medio de transporte terrestre. Y se extrema en motos aptas para recorrer largas distancias a ritmos elevados, como éstas. ¿Qué implica tal dinamismo en las más representativas sport-turismo actuales? Este Supermatch ha servido para comprobarlo.

TEXTO: VÍCTOR GANCEDO. FOTOS: ORENGO/OLIVARES



Suzuki GSX

BMW R 1100 S

El importante número de interesantes novedades que llegan pisando fuerte están haciendo evolucionar acusadamente el segmento Sport-turismo. Unas, por su interesantísima relación calidad/precio; otras, por el compendio tecnológico que incluyen, aunque lógicamente suponga un desembolso económico importante. En el primer apartado incluiríamos a Yamaha Fazer 600 y a Suzuki GSX 750 F, motos que se pueden comprar por poco más de un millón de pesetas y que, aunque poco sofisticadas,

dan muy buen resultado gracias al equilibrio conseguido entre todos sus componentes. En el segundo apartado están BMW R 1100 S y Honda VFR, dos modelos cuyo precio se aproxima a los dos millones de pesetas debido en parte a que en ellas priman el aluminio y componentes de calidad, además de montar inyección electrónica. Para representar ambas tendencias hemos reunido estos cuatro modelos en este Supermatch.

Generalmente, las sport-turismo siempre han ocupado un importante hueco en nuestro mercado debido a su

polivalencia. No ofrecen la agilidad, ni la rapidez de la hi-sport en carreteras de curvas y circuito, ni el potencial o el confort de marcha de las Gran Turismo a la hora hacer largos viajes en compañía y con equipaje. Tampoco ofrecen la manejabilidad de las naked y bicilíndricas de media cilindrada a la hora de utilizarlas mucho en ciudad (con la excepción de la Yamaha Fazer), pero en ellas encontramos un carácter polifacético al máximo que las permite desenvolverse más que dignamente en casi cualquier tipo de uso, incluso con pasajero, y ofreciéndonos unas prestaciones

o extremo



Yamaha Fazer

muy dignas, un elevado confort de marcha y una facilidad de conducción inquestionable.

De este modo, a BMW R 1100 S, Honda VFR, Suzuki GSX 750 F y Yamaha Fazer 600 se las puede definir como nacidas con el fin de recorrer kilómetros con rapidez, contribuyendo a que sus buenas maneras nos hagan disfrutar mucho mientras nos encontremos a sus mandos. Nos ofrecen soluciones que también encontramos en las Gran Turismo, pero no se muestran tan torpes y pesadas. También nos demuestran que para pasártelo bien en carrete-

Honda VFR

Pasajero

Las cuatro monturas admiten pasajero de buen grado; podremos llevar a nuestra chica/o muy cerquita nuestro. Honda, con su VFR, lleva al «paquete» (con perdón) con un lujo casi asiático para tratarse de una sport-turismo. La tetracilíndrica en V cuenta con un buen espacio, casi igual que la Suzuki, pero la GSX-F no alcanza la finura propia de la Honda. Los reposapiés, en ambos casos, están bastante bajos, lo que ayuda a viajar con comodidad. La Fazer, aun defendiéndose bien a la hora de ser disfrutada a dúo, no puede competir con VFR y GSX-F. BMW siempre ha cuidado el espacio dedicado al pasajero, pero en la R 1100 S nuestro acompañante podrá quejarse de algunas vibraciones de más.

Pos.	Moto	Ptos.
1ª	Honda	9
2ª	Suzuki	8
3ª	Yamaha	7
3ª	BMW	7

SUPERMATCH
BMW R 1100 S
Honda VFR
Suzuki GSX 750 F
Yamaha Fazer 600

ras con muchas curvas no son impresionables ni semimanillares bajos, ni unas amortiguaciones multirregulables, ni unos neumáticos «Supergen». Después de probar cualquiera de estos cuatro modelos te das cuenta de que el ritmo que puedes mantener con ellos no es ni mucho menos lento. No son tan rápidas como una «supererre», pero llevándolas bien no te aburrirás en absoluto, divirtiéndote de una forma cómoda y relajada.

R 1100 S, VFR 800, Fazer 600 y GSX 750 F tienen propósitos y prestaciones parecidas (quizá la Honda se desmarque

ligeramente en este último aspecto); son motos dirigidas a una clientela ciertamente experta que recorre un número considerable de kilómetros al año y generalmente utiliza su moto con asiduidad, bien sea para desplazarse a diario por ciudad o para realizar viajes de largo recorrido sin problemas en solitario o en compañía.

La «genética» de estos cuatro modelos difiere mucho. Puedes elegir entre motores de dos o cuatro cilindros; de configuración bóxer, «V4» o tetracilíndrico en línea; con cilindradas que van desde los 599 cc. hasta los 1.085 cc., y con transmisiones secundarias por cadena o cardan. Igualmente podrás elegir entre partes ciclo con motor portante, de doble viga de aluminio o de doble cuna continua de acero, además de basculantes monobrazo o convenciona-

les. Con un puzzle de detalles como éste, ahora tan «sólo» queda encajar cada pieza en su sitio y desvelarte los secretos de cada moto.

R 1100 S: la «deportiva» alemana

Comenzando por orden alfabético, la BMW es la primera en salir a escena y la más novedosa del cuarteto. Protagonizó nuestra Superprueba el mes pasado y en ella quedó claro que, como buena BMW, está cortada con un patrón muy diferente al resto. Comentábamos que «antes de juzgarla, hay que aprender a conducirla, a integrarse en sus características y en sus formas, muy diferentes a las de las motos japonesas». Telelever, Paralever, cardan y motor bóxer, además de 101 CV. y 221 km/h. para 245 kg. verificados en orden de marcha, nos dicen mucho de las particulari-

Búsqueda de la polivalencia por dos caminos: simplicidad y economía (GSX 750 F y Fazer), o técnica y sofisticación (R 1100 S y VFR).

Ciudad

La Fazer se muestra como la reina de la ciudad, gracias a su ligereza general y a su buen dimensionado manillar, que nos permite «ratonear» por entre los coches, casi cual mensajero. Honda, con su VFR, sigue haciendo gala de una polivalencia exquisita. También por ciudad la tetracilíndrica se lleva con eficacia. Lo mismo podemos decir de la Suzuki GSX-F, sólo que ésta no llega a la finura general de la Honda. El farolillo rojo en este apartado es para la BMW R 1100 S, cuyo ancho motor bóxer requiere prestar atención si queremos movernos con soltura «buscando el hueco». También se echa de menos un poco más de ligereza a la hora de realizar los giros.

Pos.	Moto	Ptos.
1ª	Yamaha	9
2ª	Honda	8
2ª	Suzuki	8
4ª	BMW	7

Las sport-turismo son motos polivalentes al máximo que pueden llevarte muy lejos a ritmos muy vivos y, lo que es mejor, de forma realmente confortable. BMW, Honda, Suzuki y Yamaha nos proponen cuatro interesantes alternativas, cuatro motos con gancho con condiciones para asentarse con fuerza en nuestro mercado.



SUPERMATCH
BMW R 1100 S
Honda VFR
Suzuki GSX 750 F
Yamaha Fazer 600

dades de esta moto, presentada por BMW como el último grito de las motos deportivas, pero que por concepto difiere mucho de lo que nos tiene acostumbrado el mercado.

La más reciente creación alemana nos ofrece la mejor protección de este cuarteto, pero también genera unas vibraciones especialmente perceptibles a partir de 6.000 rpm. y que ponen en entredicho el siempre valorado confort de marcha habitual en BMW. Sin embargo, su tren delantero es un auténtico prodigio de la técnica, con una suspensión que no «desaparece» en las frenadas y permite aprovechar al máximo la potencia de sus frenos, dotados en este caso de un fantástico ABS opcional. Todo esto contribuye a que nos olvidemos en gran medida de su elevado peso una vez en marcha. Además, el cardan reduce al máximo el mantenimiento de la transmisión secundaria.

Honda VFR: la moto de Sir Holmes

Siempre que he escrito cosas acerca de esta Honda, he dejado claro que es una moto señorial donde las haya, que te lleva rápido y cómodo a tu destino, ofreciendo un funcionamiento exquisito a todos los niveles. Por eso no dudo que, en un supuesto caso, sería la moto que mejor se adaptaría a Sherlock Holmes para acudir junto a Watson a realizar sus pesquisas. Con la VFR, Honda sentó hace doce años las bases de un mito que con esta última versión alcanza su quinta generación. La anterior VFR había puesto muy alto el listón, pero en Honda trabajaron mucho para crear un modelo totalmente distinto, más sofisticado en cuanto a tecnología, pero con el estilo, posición de conducción y tacto inconfundible que siempre han caracterizado a este modelo, al igual que el equilibrio de su motor «V4», uno de los aspectos más personales y representativos de este modelo. Ahora ha mejorado su faceta deportiva debido a una dirección más rápida y ligera, pero también ha perdido parte del soberbio aplomo



La R 1100 S resulta de la lógica y específica interpretación BMW sobre tecnología y carácter sport, pero sobran vibraciones y falta autonomía.



Exclusiva y sofisticada, la BMW R 1100 S aún la seriedad de su diseño frontal con una parte trasera muy agresiva con los escapes saliendo por el colín.



Viaje

A la hora de «carretera y manta» no hay nada como un buen carenado. El piloto de la Honda se puede olvidar del mundo metido dentro del bien resuelto carenado. La Suzuki también protege de las inclemencias del tiempo, por lo que con ella los viajes también se disfrutarán, pero no al nivel que la Honda. La Fazer no queda mucho más atrás gracias a unas suspensiones cómodas, ausencia de vibraciones y una postura relajada. Viajar no es el punto fuerte de la R 1100 S: la postura es acertada y el carenado protege, pero las vibraciones y la reducida autonomía no la hacen indicada para grandes desplazamientos.

Pos.	Moto	Ptos.
1ª	Honda	9
2ª	Suzuki	8
3ª	Yamaha	7,5
4ª	BMW	6,5





Honda



La VFR ha cambiado por completo, pero sigue ofreciendo ese elogiado tacto general que siempre le ha caracterizado. Su dirección es ahora más rápida y ligera, y su equipamiento y componentes están al máximo nivel.

Eficacia, homogeneidad y finura definen a la VFR, aunque acusa el comportamiento de los frenos Dual CBS en ciertas situaciones y el precio, casi tan elevado como el de la BMW.

Turismo

Uno de los placeres de esta vida consiste en darse una vueltecita los domingos, que nada tiene que ver con las excursiones realizadas por los domingueros de «tortilla». La Honda vuelve a puntuar muy alto gracias a su equilibrio general; el usuario de la VFR comenzará a cubrir kilómetros sin esfuerzo, ayudado por un motor «líquido» y una buena protección aerodinámica. La Suzuki sólo cede medio punto, más que nada por no llegar a la finura «total» de la que la VFR hace gala. La Fazer vuelve a sorprender: su facilidad de conducción, gracias a la elasticidad del motor, la convierte en una buena «dominguera» (con perdón). La BMW penaliza por sus vibraciones.

Pos.	Moto	Ptos.
1ª	Honda	9
2ª	Suzuki	8,5
3ª	Yamaha	8
4ª	BMW	7

SUPERMATCH

BMW R 1100 S

Honda VFR

Suzuki GSX 750 F

Yamaha Fazer 600

frontal que caracterizaba a su antecesor a alta velocidad y también algo de protección. Su mayor cilindrada y potencia (781 cc. y 108 CV. verificados), unidos a un peso y velocidad máxima muy similares (237 kg. en orden de marcha y 235 km/h.), hacen que la VFR mantenga el mismo encanto de siempre, pero ofreciendo algo más a sus usuarios. Sus frenos están dotados con el sistema Dual CBS, supuestamente diseñado para facilitar la frenada, pero en ocasiones surte el efecto contrario, especialmente cuando deseamos retrasar las frenadas en conducción deportiva, poniendo en apuros a una excelente parte ciclo que se merece mucho más en este aspecto.

Suzuki GSX 750 F: clasicismo actualizado

Con una estética rediseñada, además de acertados retoques a nivel de ciclo y motor, la conocida turística de Suzuki ha vuelto al mercado tras cerca de dos años de ausencia; ahora tiene en su precio de venta uno de sus mejores argumentos. La verdad es que por 1.173.000 ptas. no existe nada comparable en el mercado. 100 CV. y 223 km/h., para 234 kg. verificados en orden de marcha convierten a esta Suzuki en una de las ruterías más fáciles, sobrias e incansables de todas las existentes en el mercado, debido a su incombustible motor SACS de cuatro cilindros. No hace falta decir que esta «siete y medio», al contrario que la VFR, brilla por su sencillez, pero en ella Suzuki ha conseguido crear un equilibrio absoluto entre todos sus componentes. Sus amortiguaciones (regulables en hidráulico a extensión delante y en tres vías detrás) y frenos ofrecen la calidad suficiente para afrontar sin problemas cualquier compromiso. Su cómoda posición de conducción y la protección de su nuevo carenado contribuyen a que esta «nueva» F se muestre como un conjunto realmente homogéneo y a que la consideremos como una de las opciones más interesantes del mercado.

Sport

BMW ha hecho una moto decididamente sport, y se nota. Una de las grandes bazas de la R 1100 S es la seguridad que transmite la suspensión delantera

Telelever. La Honda es deliciosamente fácil de llevar; este modelo tiene algunos puntos en común con la RC45 y se nota: la VFR es ágil y suave, sobre todo gracias a su motor V4 alimentado por inyección. La Suzuki no le va a la zaga; ha sido muy mejorada en el apartado de ruedas y, sin tener el empaque de la Honda, es capaz de seguirla sin problemas. La Yamaha se queda descolgada en el apartado sport, aunque en carreteras de montaña te sorprenderá por su frenada y aceleración.

Pos.	Moto	Ptos.
1ª	BMW	8
2ª	Honda	7
2ª	Suzuki	7
4ª	Yamaha	6

Suzuki

*En la GSX
750 F,
Suzuki ha
conseguido
crear un
equilibrio
absoluto
entre todos*

*SUS
componentes.
El conjunto
no brilla a
superior
altura por el
carácter
básico de
éstos.*



Yamaha





La Suzuki GSX 750 F no destaca especialmente por nada, pero el equilibrio conseguido entre todos sus componentes llega a sorprender. Su nueva carrocería ha conseguido que este modelo viva una segunda juventud, con el valor extra de su relación calidad/precio prácticamente inigualada.



Estética

Ya se sabe; permítenos el tópico: sobre gustos... De todas maneras, y «mojándonos», diremos que la R 1100 S es la más agraciada de las cuatro. Su estética es inconfundible, muy original, si le perdonamos los escapes «a lo 916». Honda también ha realizado un buen trabajo estético con la VFR, un modelo que parece definir la imagen sport-turismo. La Fazer también se deja querer, gracias a un atractivo basado en líneas rectangulares y agresivas. La GSX-F se queda descolgada en este apartado: su línea «bulbosa» quizá guste a algunos, pero no nos parece la más agraciada de las cuatro, sino lo contrario.

Pos.	Moto	Ptos.
1ª	BMW	8,5
2ª	Honda	8
3ª	Yamaha	7,5
4ª	Suzuki	6

Eficacia «a escala 1:600» implica ligereza y manejabilidad; la Fazer aporta, además, homogeneidad, polivalencia y una relación valor/precio difícilmente igualable.



La Yamaha Fazer es una de las motos más fáciles e intuitivas de la actualidad, que a pesar de su cilindrada contenida y aparente sencillez consigue unos excelentes resultados. Su precio es uno de sus mayores atractivos.



SUPERMATCH Dinamismo extremo

FICHA TECNICA Datos declarados por el fabricante

	BMW R 1100 S	Honda VFR	Suzuki GSX 750 F	Yamaha Fazer 600
Motor				
Tipo:	4 tiempos. 2 cilindros boxer.	4 tiempos. 4 cilindros en V a 90°.	4 tiempos. 4 cilindros en línea.	4 tiempos. 4 cilindros en línea.
Refrigeración:	Líquida.	Líquida.	Mixta aire-aceite.	Líquida.
Distribución:	4 válvulas por cilindro. Simple árbol de levas en cabeza.	4 válvulas por cilindro. Doble árbol de levas en cabeza.	4 válvulas por cilindro. Doble árbol de levas en cabeza.	4 válvulas por cilindro. Doble árbol de levas en cabeza.
Diám. x carrera:	99 x 70,5 mm.	72 x 48 mm.	70 x 48,7 mm.	62 x 49,6 mm.
Cilindrada:	1.085 cc.	781 cc.	749 cc.	599 cc.
Compresión:	11,3:1.	11,6:1.	10,7:1.	12:1.
Pot. máx. dec.:	98 CV. a 7.500 rpm.	110 CV. a 10.500 rpm.	92 CV. a 10.500 rpm.	95 CV. a 11.500 rpm.
Par máx. dec.:	9,8 mkg. a 5.750 rpm.	8,4 mkg. a 8.500 rpm.	n.d. mkg. a n.d. rpm.	6,2 mkg. a 9.500 rpm.
Alimentación:	Inyección Motronic MA 2.4.	Inyección electrónica.	4 carburadores de 36 mm.	4 carburadores de 33 mm.
Encendido:	Electrónico digital.	Electrónico digital.	Electrónico digital.	Electrónico digital.
Arranque:	Eléctrico.	Eléctrico.	Eléctrico.	Eléctrico.
Cambio:	6 velocidades.	6 velocidades.	6 velocidades.	6 velocidades.
Embrague:	Monodisco en seco.	Multidisco en aceite.	Multidisco en aceite.	Multidisco en aceite.
Transmisión sec.:	Cardan con Paralever.	Cadena.	Cadena.	Cadena.
Ciclo				
Chasis:	Motor portante con subestructura de acero (delante) y aluminio (detrás). Basculante monobrazo Paralever.	Doble viga de aluminio. Motor portante. Basculante monobrazo.	Tubular de acero. Doble cuna.	Tubular de acero. Estructura perimetral. Doble cuna.
Lanzamiento:	25°.	25° 30'.	25° 3'.	24°.
Avance:	100 mm.	n.d. mm.	99,5 mm.	88 mm.
Suspensión del.:	Sistema Telelever.	Horquilla convencional.	Horquilla convencional.	Horquilla convencional.
Barras:	35 mm.	41 mm.	41 mm.	41 mm.
Recorrido:	110 mm.	120 mm.	13 mm.	120 mm.
Reglajes:	Extensión.	Precarga.	Hidráulico a extensión.	Ninguno.
Suspensión tras.:	Monoamortiguador sin bieletas.	Monoamortiguador. Sistema progresivo.	Monoamortiguador. Sistema progresivo.	Monoamortiguador. Sistema progresivo.
Recorrido:	130 mm.	120 mm.	135 mm.	120 mm.
Reglajes:	Precarga y extensión.	Precarga e hidráulico a extensión.	Tres vías.	Precarga de muelle.
Freno del.:	2 discos de 305 mm.	2 discos de 296 mm.	2 discos de 290 mm.	2 discos de 298 mm.
Pinzas:	4 pistones.	Triple pistón paralelo Dual CBS.	Doble pistón paralelo.	4 pistones. Monobloque.
Freno tras.:	Disco de 276 mm.	Disco de 256 mm.	Disco de 240 mm.	Disco de 245 mm.
Pinza:	Doble pistón paralelo.	Triple pistón paralelo Dual CBS.	Doble pistón opuesto.	Doble pistón opuesto.
Rueda del. (llanta):	120/70-17 (3,50-17).	120/70-17 (3,50-17).	120/70-17 (3,50-17).	110/70-17 (3,00-17).
Rueda tras. (llanta):	170/70-17 (5,00-17).	180/55-17 (5,50-17).	150/70-17 (4,50-17).	160/60-17 (5,00-17).
Medidas				
Cap. dep.:	18 lt.	21 lt.	18 lt.	18 lt.
Dist. entre ejes:	1.478 mm.	1.440 mm.	1.465 mm.	1.415 mm.
Peso vacío decl.:	215,3 kg.	208 kg.	200 kg.	189 kg.

TOMA DE DATOS Valores verificados por nuestro departamento de pruebas

Banco de potencia				
Potencia máx.:	101,1 CV. a 6.250 rpm.	108,1 CV. a 10.450 rpm.	99,6 CV. a 10.430 rpm.	92,3 CV. a 11.560 rpm.
Veloc. lineal pistón:	18,33 m/s.	16,7 m/s.	16,93 m/s.	19,11 m/s.
Par máx.:	12,18 mkg. a 4.770 rpm.	7,98 mkg. a 8.070 rpm.	7,36 mkg. a 8.830 rpm.	6,32 mkg. a 9.750 rpm.
Potencia específica:	93,2 CV/lt.	138,3 CV/lt.	132,9 CV/lt.	154,1 CV/lt.
Velocidad (real)				
Solo tumbado:	221/240 km/h.	235/255 km/h.	223/230 km/h.	216/225 km/h.
Aceleración				
0-100 km/h.:	3,5 s./57 m.	3,4 s./52,4 m.	3,4 s./57 m.	3,9 s./60 m.
0-400 m.:	11,8 s./182 km/h.	11,6 s./187 km/h.	11,7 s./181 km/h.	12,2 s./176 km/h.
0-1.000 m.:	22,5 s./211 km/h.	22,1 s./216 km/h.	22,82 s./204 km/h.	23,4 s./200 km/h.
Recuperación				
60-100 km/h.:	4,6 s./104 m.	5,6 s./118 m.	5,6 s./123 m.	5,7 s./128 m.
Medidas				
Peso vacío:	217,3 kg.	208 kg.	218,8 kg.	200,4 kg.
Peso lleno:	245 kg.	237 kg.	233,9 kg.	214,3 kg.
Reparto de pesos:	48,9/51,1%.	48,2/51,8%.	51,8/48,2%.	44,3/55,7%.
Rel. peso/pot.:	2,40 kg/CV.	2,17 kg/CV.	2,34 kg/CV.	3,08 kg/CV.

(*) Lleno + piloto.

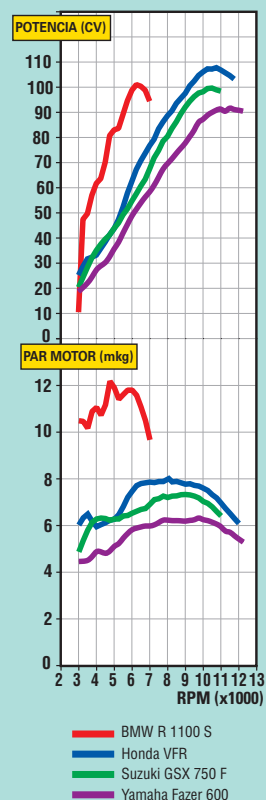
PRECIO	1.980.000 ptas.	1.919.000 ptas.	1.173.000 ptas.	1.075.900 ptas.
CILINDRADA	1.085 cc.	781 cc.	749 cc.	599 cc.
POTENCIA dec.	98 CV.	110 CV.	92 CV.	95 CV.
PESO vacío dec.	215,3 kg.	208 kg.	200 kg.	189 kg.
VEL. máx.	221 km/h.	235 km/h.	223 km/h.	216 km/h.



VEREDICTO

Las cuatro motos alcanzan un más que satisfactorio grado de eficacia mediante caminos específicos y claramente distintos; la elección, por tanto, depende sobre todo de tus gustos. Al margen de ellos, GSX-F y Fazer juegan la poderosa baza de una superior relación eficacia/precio.

Sólo la Fazer queda algo descolgada en términos de potencia pura, algo no muy representativo porque precisamente es la más ligera del grupo; resulta una relación potencia/peso equiparable a las otras tres motos. La claramente superior entrega de par de la BMW redonda en una más cómoda y fácil utilización, pero en absoluto implica las mejores aceleraciones y recuperaciones del grupo, logradas, básicamente «ex aequo», por VFR y GSX-F.





Heterogéneos conceptos técnicos en motor y parte ciclo, y comportamientos distintos pero sorprendentemente similares en eficacia; se llega al mismo y deseado punto por distintos caminos.

moto sencilla en líneas generales, pero sin embargo ofrece un basculante de aluminio muy aparente y un equipo de frenos delantero con pinzas monobloque muy similar al empleado en la R1, que le otorga una frenada tan contundente que puede llegar a poner en apuros a su sencilla horquilla. Su posición de conducción es realmente confortable debido a la buena protección que ofrece su original semicarenado superior y a su manillar alto, que permite un control muy elevado de la moto independientemente del estado del asfalto.

Polifacéticas

Como verás, entre estas cuatro polivalentes sport-turismo existen grandes diferencias pero en la práctica los resultados son muy similares. R 1100 S y VFR son claramente más caras y sofisticadas pero, como hemos podido comprobar, GSX-F y Fazer mantienen perfectamente el tipo y se muestran incluso superiores a sus rivales en algunos aspectos y terrenos. Los cuadros de las diferentes valoraciones te ayudarán a aclarar en gran medida las cosas.

Fazer 600: equilibrio dinámico

La última de las cuatro es la menor en cuanto a cilindrada y la más accesible económicamente hablando. Yamaha ha plasmado en ella el estilo inconfundible de su TDM 850, aunque realizándola a una escala inferior e introduciendo en su sencillo chasis doble cuna un motor de cuatro cilindros en línea derivado del utilizado en la YZF 600, aunque en su caso desprovisto de sistema de admisión dinámica de aire y con una potencia reducida oficialmente a 95 CV. en busca de una mejor respuesta. Su menor cilindrada obliga a mantener su motor más alto de revoluciones si queremos mantener el ritmo de sus rivales de este Supermatch, pero en ella todo discurre con una gran suavidad y finura de funcionamiento, además de conseguir una velocidad máxima muy próximas a la de la BMW o la Suzuki, y que además se beneficia en todo tipo de circunstancias de

su mayor ligereza («sólo» 214 kg. en orden de marcha). También su precio es un dato muy tener en cuenta: ¡única-mente 1.075.900 ptas! La Fazer es una

Polivalencia

Al realizar el cómputo total teniendo en cuenta los diferentes apartados, la Honda se destaca con claridad sobre sus rivales, mientras que las otras tres quedan muy igualadas, con ligera ventaja para la Suzuki, que sólo saca medio punto a la sorprendente Fazer.

La Honda es la reina de la polivalencia; no creemos que ello sorprenda a nadie. La GSX-F también sirve para todo; tiene buena autonomía y cómoda postura de conducción. La Fazer, pese a su exigua cilindrada, sorprende por su versatilidad, derivada en buena medida de su eficaz equilibrio general. La BMW, en cambio, se encuentra un tanto en tierra de nadie: su carácter sport no armoniza de modo pleno con un comportamiento realmente polivalente.

Pos.	Moto	Ptos.
1ª	Honda	50
2ª	Suzuki	45,5
3ª	Yamaha	45
4ª	BMW	44

