

COMPARAMOS TRES DEPORTIVAS DE LA MANO DEL MÍTICO CAMPEÓN TEJANO

De curvas con... Kevin Schwantz



Imaginaos que salís con vuestro grupo a dar una vuelta por vuestras carreteras de curvas favoritas. Hasta aquí, todo normal, ¿no? Pero ahora, imaginad que un integrante del grupo es el piloto tejano más espectacular y carismático de todos los tiempos...

■ JORDI AYMAMÍ

Las grandes oportunidades suelen aparecer una vez en la vida, y cuando llegan hay que ser lo suficientemente rápido para no dejarlas escapar. Sucedió que la semana anterior al GP de la Comunidad Valenciana nuestro colega de la SWA (Supertest World Association) Michel Turco, de la revista francesa *L'Integrale/Moto Revue*, se puso en contacto con nosotros porque tenía la posibilidad de contar con el mítico Kevin Schwantz, que estaría presente en Cheste, para realizar conjuntamente un comparativo de tres deportivas (2, 3 y 4 cilindros), pero deberíamos conseguir las motos y tenerlas en el circuito a primera hora del lunes. Muchas gestiones, llamadas y viajes después -que no os contamos para no estresaros-, pero a las 9.30 h del lunes posterior al GP estábamos en el paddock del Ricardo Tormo, con una Ducati 848, una Triumph Daytona 675 y una Suzuki GSX-R 600, representando respectivamente a las 2, 3 y 4 cilindros de peso medio. Allí nos encontramos a Michel Turco, a Aignan Museau (fotógrafo), y a nuestro colega Antonio López, que se apuntó a la expedición.

Mientras esperábamos a Schwantz y señora nos cruzamos con Davide Brivio, jefe del equipo de Rossi, también con el reciente campeón del mundo Hiroshi Aoyama y con Randy de Puniet, puesto que el lunes era el primer día de entrenamientos de la próxima temporada. Los Schwantz tardaron en aparecer, ya que,



Ducati

- ⊕ - Estética
- ⊕ - Estabilidad
- Precisión
- Frenada
- Acabados

- ⊖ - Suspensiones duras
- ⊖ - Motor a bajas vueltas
- Precio

LA OPINIÓN DE KEVIN

"La Ducati se nota muy rígida, tanto de chasis como de suspensiones. Esto le da mucha estabilidad y precisión, pero también transmite todos los baches de la carretera a tu trasero."

La posición de conducción me gusta, porque es larga, y a mí me va bien, me ayuda a moverla, aunque me pilla los dedos si giro el manillar a tope, y además, éste es bastante cerrado para mí gusto. El motor es algo agrio y es el que tiene menos margen de uso. Los frenos me parecieron los más fuertes, aunque todas frenan bien."

Para sacarle partido a la Ducati hay que conducirla con agresividad y decisión, por lo que pienso que es más adecuada para circuito que para carretera o uso diario."

La Ducati le gustó por su filosofía de carreras, y por la estabilidad y precisión que ofrecen chasis y suspensiones

según nos confesaron, habían estado de celebración con su amigo Valentino hasta bien tarde...

Kevin y Michel insistieron en darle un tono informal al comparativo, si bien teniendo claro que íbamos a probar las motos, así que inada de monos de carreras! Unos vaqueros y cazadora de piel bastarían. A nosotros nos pilló desprevenidos; dejamos el mono en la furgoneta y salimos con lo puesto, ¡el jefe manda!

Siguiendo al maestro

Debo de ser de los pocos mortales afortunados de haber rodado con Kevin Schwantz un par de veces -aunque brevemente- en el bellissimo circuito de Phillip Island, pero ¡ahora iba a pasar un día entero con el maestro!

Partimos de Cheste por la A-3 -en dirección a Madrid-, que abandonamos en Chiva.

En esos momentos, Schwantz montaba la Suzuki, Michel la Triumph y yo la Ducati. Cuando salimos de la autovía y mientras preparábamos el *camera-car* (fotos realizadas desde un coche en marcha), Kevin comentaba que la GSX-R era una moto confortable y que tenía una cúpula que protegía bien. Michel dijo de la Daytona que su deportiva posición, cargada hacia delante, obliga a esconderse tras la cúpula, y que además la 675 vibra poco, aunque el duro asiento y el peso en las muñecas posiblemente deben acabar fatigando con más kilómetros encima. Personalmente, en autovía encontré la Ducati razonablemente cómoda. La posición, muy estirada, obliga a esconderse tras el carenado, y vibra menos que su hermana mayor, la 1198. Tras realizar la complicada foto del *camera-car* -hay que rodar muy juntos y a sólo medio metro del coche para que salga bien- sin más problemas, con un Kevin Schwantz que

Suzuki

- ⊕ - Potencia máxima
- ⊕ - Comodidad razonable
- Versatilidad
- Suavidad general
- Precio

- ⊖ - Bajos mejorables
- ⊖ - Algo voluminosa
- Precisión mejorable

LA OPINIÓN DE KEVIN

"La GSX-R 600 es una moto muy fina y agradable. Me encanta el cambio, es como de mantequilla. En general, es la más cómoda, con un asiento confortable y un carenado que protege bien. Es la más apta para todo uso y para cada día. El motor tiene caballos, pero los entrega bastante arriba. Comparada con sus rivales, tiene bastante menos bajos. Creo que la parte frontal está bastante elevada, y que por eso salía a veces algo abierta de las curvas, pero aun así es la más fácil de llevar de las tres. En pista, seguramente las suspensiones serían demasiado blandas con los settings de serie y necesitaría más ajustes que las otras."

parecía que lo había hecho toda la vida, buscamos una carretera de montaña que tuviese muchas curvas para explorar las capacidades deportivas de nuestras motos. Así que nos dirigimos hacia la localidad natal de Héctor Barberá, Dos Aguas, donde hay una preciosa carretera de montaña, con buen asfalto, que atacamos los tres con decisión, siempre dentro de un orden. El maestro nos recordó que en carretera abierta había que ser prudentes. Razón no le falta...

Tras dejar la Suzuki, Schwantz se montó en la Ducati. Dada la considerable envergadura del tejano, éste se sentía a gusto con la estirada posición sobre la 848. La encontró muy precisa y estable, pero también brusca y más exigente que las otras. Según el ex piloto norteamericano, el motor de la italiana es potente y con par, pero más tosco a pocas vueltas que el de sus rivales y tiene menos estirada final. Durante el rato que monté la Ducati, la encontré realmente precisa, y con un motor que empujaba fuerte si no lo dejabas caer demasiado de vueltas; su gran rigidez le otorga mucha estabilidad pero le resta algo de naturalidad entrando en curva. Los frenos me parecieron brutales.

En lo alto del puerto paramos para cambiar de motos y Kevin se hizo con la inglesa Triumph, quedando sorprendido por su tricilíndrico. *"Es un motor impresionante, lleno de par a pocas vueltas y que empuja hasta el final"*, comentó, si bien la encontró algo pequeña para su altura: *"Montado encima casi no veo el frontal"*, dijo. Personalmente me encanta la Daytona; su tricilíndrico resulta imbatible, y me parece la supersport más eficaz en pista, aunque en carretera su obligada postura, cargada



Para el piloto tejano, la Suzuki es la más apta para todo uso. Según Schwantz, es la más cómoda, suave y adecuada para carretera

hacia el tren delantero, permite menos improvisaciones que otras supersport menos radicales... aun siendo tan ágil como es. Para carretera, sin embargo, y dentro de la marca británica, prefiero una Street Triple, y aún mejor si es la R.

En Valencia, paella...

Michel Turco sugirió ir a Valencia para realizar unas fotos estáticas en la Ciudad

de las Artes, y propuse al grupo la posibilidad de comer una paella junto a la playa, a lo que los Schwantz se apuntaron entusiasmados. Marnie me comentó que a Kevin también le encantaban los chipirones, el jamón serrano y el pan con tomate, que si podía ser...

Durante la vuelta hicimos el último cambio de motos, y el maestro Schwantz volvió a la Suzuki, para él, la más noble, suave y fácil



Triumph

- Motor impresionante
- Tamaño compacto
- Buenas suspensiones
- Efectividad en carretera y circuito
- Precio ajustado
- Incomodidad
- Motor algo brusco
- Cambio mejorable

LA OPINIÓN DE KEVIN

"La Triumph es la más divertida de las tres. El motor me ha sorprendido: desde muy pocas vueltas ya responde, y no deja de empujar hasta el final. Puedes sentir cómo acelera, hacer wheelies con ella, etc. El motor no vibra, pero tiene tanto par, que da patadas al abrir el gas; no sé si eso es también un problema de la transmisión o no.

De las tres, es la que carga más peso delante y la más pequeña, por lo que para mí era la que me resultaba más incómoda, con un asiento más bien duro, y me protegía poco. Imagino que en circuito debe ser también efectiva. Frena muy bien".

De la Triumph destacó en gran manera su poderoso motor. Kevin estaba sorprendido por la entrega de par del tricilíndrico

de las tres, aunque reconoció que era la que menos bajos tenía por la configuración de su motor e inferior cilindrada, y algo imprecisa por unas suspensiones tirando a blandas. Encontré, sin embargo, la última GSX-R con más bajos de lo que recordaba, y en todo caso tenía más que la versión de hace tres años, como también un volumen inferior, por lo que la notaba mucho menos aparatosa que antes. Dado que ya llevaba mucho tute encima (había llegado por la noche en furgoneta desde Barcelona y había dormido unas cuatro horas), preferí llegarme hasta Valencia a lomos de la Suzuki, la más confortable del trío. Y sí, la verdad es que sobre la japonesa el regreso hasta la capital del Turia se me hizo más llevadero. Schwantz encontró las transmisiones de las dos europeas más toscas que las de la japonesa, si bien a Michel y a mí los cambios de la 848 y Daytona no nos parecieron especialmente duros. Únicamente en el caso de la Triumph, sí que costaba encontrar el punto muerto (en parado) y la Ducati daba algunos tirones a baja velocidad, fruto de las

características de su bicilíndrico deportivo, que precisa de *caña* para funcionar redondo. Lo que sí es de ley reconocer es que el cambio de la Suzuki es todo suavidad, como el resto de la moto. Entrando en Valencia, Kevin Schwantz comentó que con la Ducati se pillaba los dedos contra el carenado en giros extremos, pues toda ella ha sido diseñada para ser eficaz en un uso deportivo en general y en circuito en particular, y que el motor coceaba a pocas vueltas. Nuestra jornada concluyó con algunas fotos estáticas en la Ciudad de las Artes y las Ciencias, obra del arquitecto Santiago Calatrava, y posteriormente fuimos hasta el puerto valenciano para degustar una buena paella... y también, jamón, chipirones y pan con tomate, como pidió el campeón tejano. Mientras charlábamos relajadamente, mucha gente se acercó hasta Kevin para pedirle un autógrafo o una foto. Y es que 15 años después, Schwantz sigue siendo un mito... ●

Con la colaboración de Kevin Schwantz y (L'Integral/Moto Revue)

ENTRE BASTIDORES



Kevin se lo pasó en grande haciendo un burn-out...



Charlando con el campeón tejano... de carreras y motos, claro.



...en los repostajes...



...un rato entre colegas...

EQUIPAMIENTO

Ducati	Suzuki	Triumph	
✗	✗	✗	Indicador de nivel de gasolina
■	■	■	Indicador de nivel de reserva
■	■	■	Chivato de reserva
■	■	■	Velocímetro digital
■	✗	✗	Tacómetro digital
■	■	■	Reloj horario
■	■	■	Odómetro parcial doble
■	■	■	Indicador temperatura del refrigerante
✗	✗	✗	Indicador temperatura ambiente
✗	✗	✗	Warning
✗	✗	■	Ordenador de a bordo
■	✗	■	Cronómetro
✗	■	■	Indicador de velocidad insertada
■	■	■	Avisador de régimen máximo
■	■	■	Antirrobo electrónico
✗	✗	✗	Pantalla regulable
✗	✗	✗	Manillar regulable
✗	✗	✗	Asiento regulable
■	■	■	Asientos separados
✗	✗	✗	Respaldo
■	■	■	Regulación maneta embrague
■	■	■	Regulación maneta freno
✗	✗	✗	Estriberas regulables
✗	✗	✗	Estriberas conductor con goma
✗	✗	✗	Estriberas pasajero con goma
✗	✗	✗	Asas para pasajero
✗	✗	✗	Asa para colocar caballete
✗	✗	✗	Guanteras
✗	■	■	Hueco para antirrobo
✗	✗	✗	Ganchos para pulpos
✗	✗	✗	Maletas
✗	✗	✗	Caballete central
○	○	○	Tapa de colín
■	■	■	Amortiguador dirección
✗	✗	✗	ABS
✗	✗	✗	Freno combinado

■ Disponible ✗ No disponible ○ Opcional

EL DETALLE

Un día con Kevin



■ ANTONIO LÓPEZ

El siguiente texto es sólo apto para mayores de 30 años. Si no perteneces a la generación de principios de los 70, comentarte que en su momento Schwantz representaba para nosotros lo mismo que hoy es Rossi para los actuales seguidores del motociclismo. Por esto, pasar todo un día con Kevin fue sinónimo de es estar pensado: "¿Quién me iba a decir esto hace 20 años? Éste es el tío que tenía colgado en forma de póster en mi habitación, el que decoraba mi carpeta cuando iba al instituto, y ahora lo tengo aquí, peleándonos los dos delante de una paella para ver quién se come más trozos de pollo"... Creo que es fácil imaginaos qué sensaciones pasaron por mi cabeza ese día.

Durante las sesiones de fotos que hicimos por las carreteras de los alrededores de Cheste, continuaba viendo al mismo Kevin de siempre, con su estilo inconfundible, aún yendo con un margen de seguridad rozando la exageración, se podía seguir disfrutando del mismo piloto que dominaba como nadie la Suzuki 500 cc. Había momentos de la sesión de fotos que me sentía transportado en el tiempo, sobre todo cuando hicimos los cámara/car (fotos disparadas desde un coche). Mientras mi compañero hacía las fotos desde la parte trasera, es decir, desde el maletero, yo conducía y miraba por el retrovisor cómo Schwantz se acercaba acoplado en la Suzuki y pensaba: "Dios mío, esto es lo mismo que veía Rainey cuando se giraba hacia tras".

Tenía mucha curiosidad por saber qué clase de seguimiento le hacía al actual Campeonato del Mundo, si seguía viendo las carreras, y me contestó muy sorprendido: "Pues claro, es mi vida". Y es que a veces da la sensación de que si un piloto retirado no crea un equipo, es que se ha olvidado de este mundillo, y no es así. Hablando con Kevin me daba cuenta de lo al día que estaba de todo, de que realmente sigue amando el motociclismo como en los tiempos en los que él era la estrella. Además, estar en España es especial para él. La gente sigue pidiéndole autógrafos, lo que a Marnie, la chica que lo acompañaba, le sorprendía bastante. No era capaz de entender que después de tanto tiempo la gente se hiciera fotos con él, pues en su país es un auténtico desconocido. "Salvo que esté en una carrera o en una feria de motos, nadie sabe quién soy". Me empeñé en explicarle a Marnie como de idolatrado llegó a ser Kevin en nuestro país, que hubo un momento que llegó a ser más popular incluso que Michael Jordan. "No, no me lo puedo creer; no le digas esto, si no, no va a haber quien lo aguante", me dijo ella, pero Kevin estaba con la oreja puesta: "¿Lo ves?, es que no me crees las cosas que te cuento". Sin embargo se sorprendieron cuando les dije que en 1993, las paradas de autobuses lucían un póster a gran formato del americano. "Esto sí que no me lo creo". Tuve que explicarles que yo mismo me las apañé para hacerme con uno de ellos que ocupaba toda la pared de mi dormitorio de arriba abajo. "Si tienes fotos de eso, yo quiero tenerlas", me pidió Kevin. Continuaban sorprendiéndose con más datos, como que la gente sigue yendo con cascos y monos réplicas de él, con motos pintadas de Pepsi o de Lucky Strike, y todo les parecía de ciencia ficción. Me resultó curioso tener que contarle a un idolo de juventud, a alguien que para mí era de otro planeta, lo grande que llegó a ser y lo que supuso para muchos de nosotros, aunque, para ser un extraterrestre, no os podéis hacer una idea de lo que le gusta el jamón.



La instrumentación digital de la italiana es realmente atractiva y futurista, aunque el tacómetro de barras es menos visible que uno analógico.



La instrumentación de la Suzuki es tan completa como visible, con un práctico indicador de marcha engranada.



También es muy completa la instrumentación de la Daytona, que incluye indicador de marcha, aunque los dígitos son pequeños.



El bello frontal, que recuerda a las míticas 916, es muy afilado y bajo, pero la deportiva posición permite esconderse tras él.



El siempre especial frontal de la GSX-R adopta tres faros. El carenado es el de mayor tamaño y, por tanto, el que más protege.



El frontal de la nueva Daytona se ha afilado. Sigue manteniendo los dos faros elipsoidales y la toma central del Ram Air.



Ducati popularizó los escapes con salida debajo del colín con la 916 de Tamburini, y aún siguen allí. Suenan de manera vigorosa...



El colín de la Suzuki integra los intermitentes, con la carcasa en un elegante y deportivo color blanco. El escape sale bajo el motor.



Las motos tricilíndricas de Triumph suelen llevar tres salidas de escape para reafirmar su configuración, como la Daytona.



Impresionante y bellissimo basculante monobrazo en la 848, que además facilita la rápida extracción de la rueda trasera.



El basculante de la GSX-R lleva una viga superior de refuerzo. El amortiguador está ajustado de serie para un uso en carretera.



Las suspensiones de la Daytona vienen firmadas por Kayaba y tienen un excelente rendimiento, especialmente en circuito.



El chasis de la 848 sigue los patrones de la casa, multitubular Treillis de acero. En el motor, los cárteres están fundidos con el sistema Vacural.



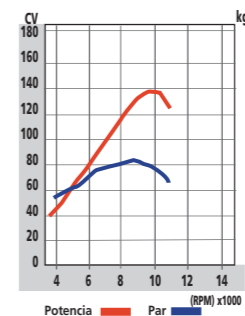
En la polivalente GSX-R 600 hallamos un siempre útil amortiguador de dirección hidráulico, escondido tras el carenado.



La británica también opta por un bastidor de estructura tubular, aunque en este caso es de fundición de aluminio, ligero y aparente.

► DUCATI 848/SUZUKI GSX-R 600/TRIUMPH Daytona 675

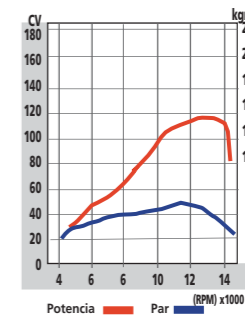
Ducati 848



CURVA DE POTENCIA

El bicilíndrico Desmo tiene un carácter muy distinto, obviamente, a los tetra y tricilíndricos de sus rivales. Es realmente potente y lleno de par, pasando de los 130 CV y 7 kgm de par, claramente por encima de los otros dos, aunque a nivel de 'feeling' no lo aparente. Es bastante brusco por debajo de las 3.500 vueltas. Después, perfecto.

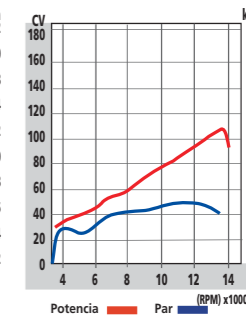
Suzuki GSX-R 600



CURVA DE POTENCIA

Las curvas de la Suzuki son buenas, por tratarse de una 600 tetracilíndrica. La potencia llega a los 117 CV, ya cerca de las 14.000 vueltas, y el par motor pasa por encima de los 6 kgm, pero sin duda lo mejor es que tanto la curva de potencia como la de par son muy lineales y homogéneas, lo que habla de un buen comportamiento del motor.

Triumph Daytona 675



CURVA DE POTENCIA

Vamos a poner en cuarentena esta lectura, por tratarse de una unidad de banco distinta a la nuestra habitual y dar una lectura bastante pesimista. En este banco ocasional la potencia máxima fue de 108 CV a 13.880 rpm y el par de 5,9 kgm a 12.200 rpm. Creemos honestamente que ambas cifras deben de ser algo superiores en realidad.

	Ducati 848	Suzuki GSX-R 600	Triumph Daytona 675
MOTOR			
TIPO DE MOTOR	2 cil. V90° 4T LC DOHC Desmo 8V	4 cil. 4T LC DOHC 16V	3 cil. 4T LC DOHC 12V
CILINDRADA	849 c.c.	599 c.c.	675 c.c.
DIÁM. X CARRERA	94 x 61,2 mm x 2	67 x 42,5 mm x 4	74,0 x 52,3 mm x 3
COMPRESIÓN	12:1	12,8:1	12,6:1
POTENCIA MÁX.	134 CV a 10.000 rpm	N.d.	128 CV a 12.600 rpm
PAR MÁXIMO	9,8 kgm a 8.250 rpm	N.d.	7,4 kgm a 11.750 rpm
ALIMENTACIÓN	Inyección electrónica Marelli	Inyección electrónica	Inyec. electrónica, Keihin 44 mm
ENCENDIDO	Electrónico digital CDI	Electrónico digital CDI	Electrónico digital CDI
ARRANQUE	Motor eléctrico	Motor eléctrico	Motor eléctrico
EMBRAGUE	Multidisco en baño de aceite	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite
CAMBIO	De 6 relaciones	De 6 relaciones	De 6 relaciones
TRANSMISIÓN	Por cadena sellada	Por cadena sellada	Por cadena sellada
PARTE CICLO			
TIPO CHASIS	Multitubular Treillis en acero	Doble viga en aluminio	Perimetral en fundición de aluminio
BASCULANTE	Doble brazo en acero rectangular	Doble brazo en aluminio	Doble brazo de aluminio
GEOMETRÍAS*	24,5°	23,8° y 98 mm	23,9° y 89,1 mm
SUSP. DELANTERA	Horquilla invertida Showa 43/127 mm, multiajustable	Horquilla hidráulica invertida 41/120 mm, multiajustable	Horquilla invertida Kayaba de 41/120 mm, multiajustable
SUSP. TRASERA	Sistema progresivo con amortiguador Showa de 127 mm, multiajustable	Sistema progresivo, monoamortiguador de 130 mm, multiajustable	Sistema progresivo, monoamortiguador Kayaba de 130 mm, multiajustable
FRENO DELANTERO	2 discos de 320 mm, pinzas radiales Brembo de 4 pistones	2 discos de 310 mm, pinzas radiales de 4 pistones	2 discos de 308 mm, pinzas radiales de 4 pistones
FRENO TRASERO	1 disco de 245 mm, pinza 2 pistones	1 disco de 220 mm, pinza 1 pistón	1 disco de 220 mm, pinza 2 pistones
NEUMÁTICOS	120/70 x ZR17 y 180/55 x ZR17	120/70 ZR 17" y 180/55 ZR 17"	120/70 ZR 17" y 180/55 ZR 17"
BANCO DE POTENCIA			
POTENCIA DECLARADA	134 CV a 10.000 rpm	N.d.	128 CV a 12.600 rpm
POTENCIA EN RUEDA	127,3 CV a 9.900 rpm	106,4 CV a 13.808 rpm	99 CV a 13.780 rpm
POTENCIA MÁX. MOTOR	135,6 CV a 9.900 rpm	116,9 CV a 13.904 rpm	108 CV a 13.882 rpm
PAR DECLARADO	9,8 kgm a 8.250 rpm	N.d.	7,4 kgm a 9.600 rpm
PAR MÁXIMO MOTOR	10,8 kgm a 8.300 rpm	6,5 kgm a 11.904 rpm	5,9 kgm a 12.200 rpm
PRESTACIONES			
VEL. MÁX REAL	+200 km/h	+200 km/h	+200 km/h
VEL. MARCADOR	+200 km/h	+200 km/h	+200 km/h
PESOS Y DIMENSIONES			
PESO DECLARADO	168 kg	163 kg	162 kg
PESO REAL SECO	179,5 kg	179 kg	165 kg
REPARTO DE PESOS	48,7/51,3 %	50/50 %	50/50 %
RELACIÓN PESO-POT.	1,37 kg/CV	1,53 kg/CV	1,52 kg/CV
LARGO X ALTO X ANCHO	2.100 x 1.100 x n.d. mm	2.040 x 1.125 x 715 mm	2.010 x 1.120 x 700 mm
DISTANCIA ENTRE EJES	1.430 mm	1.445 mm	1.395 mm
ALTURA ASIENTO	830 mm	810 mm	825 mm
CAP. DEPÓSITO	15,5 l	17 l	7,0 l
CONSUMO MEDIO	6,4 l/100 km	5,4 l/100 km	6,8 l/100 km
AUTONOMÍA	242 km	350 km	248 km
GUIA DEL COMPRADOR			
PRECIO	13.995 euros	10.399 euros	10.995 euros
GARANTÍA	2 años	2 años piezas y M.O.	2 años piezas y M.O.
IMPORTADOR	Ducati Ibérica	Suzuki Motor España S.A.U	Triumph Motocicletas España
	96 153 93 32	98 530 73 73	91 790 11 76