



Con un precio bastante atractivo y mejoras muy interesantes, Suzuki puso de nuevo en escena a la ya conocida GN 125

Suzuki GN 125H

"La vida te da sorpresas, sorpresas te da la vida". Palabras sabias de Rubén Blades y en esta ocasión, las que mejor pueden definir la experiencia vivida a lo largo de un par de semanas durante las cuales tuvimos la oportunidad de probar la GN125H, segunda versión de este modelo lanzado en nuestro país por Suzuki. Y es que con ella sucede lo que muchas veces pasa cuando te presentan a alguien, se necesita tiempo para conocerla, como si fuera una persona tímida que en principio no te hace sentir confianza, pero que luego de un tiempo deja ver de qué está hecha para convertirse en alguien entrañable.

Es que esta es una moto que por detalles como la posición de manejo, implica un proceso de adaptación, el manubrio alto y estrecho en combinación con el asiento bajo puede llegar a hacerte sentir casi "hundido" dentro de la moto y no sentado sobre ella, además de dar la impresión de estar más cerca del piso de lo que realmente es, sin embargo este concepto cambia con el uso y al final la posición de manejo termina siendo muy agradable, de otro lado, su apariencia tipo cruiser que se asemeja, pero no es ni pretende ser una copia a escala de las motos

que se fabrican en Milwaukee, puede no ser muy impactante a primera vista. Pero es parte de su personalidad y uno de los motivos por los que es necesario darle tiempo para conocerla.

Algo así sucedió hace seis años cuando tuvimos la oportunidad de probar a su antecesora, la GN125 Intruder. Seguramente, muchos de ustedes con buena memoria, recordarán que en la edición #9, cuando la Revista celebraba su primer año de existencia, les relatamos la experiencia que tuvimos con ella, una moto que por aquel entonces nos dejó una muy buena impresión superando con creces las expectativas que teníamos, gracias a su buen rendimiento y a la versatilidad que demostró a la hora de rodarla.

Pues bien, esta nueva versión de la GN, que a propósito hemos probado coincidiendo con el séptimo aniversario de la Revista, mantiene el aspecto particular de su antecesora, pero ahora viene cargada de nuevos argumentos que combinados con la conservación de sus excelentes dotes de maniobrabilidad, economía y polivalencia a la hora de transitar dentro o fuera de la ciudad mejoran aún más su personalidad y la hacen mucho más atractiva.

Las mejoras que se han hecho a esta Suzuki, tienen que ver específicamente con el conjunto mecánico: motor, embrague y caja. El propulsor, que como el anterior es alimentado por un carburador Mikuni de diafragma, ha visto aumentados el torque y la potencia consiguiendo con esto optimizar, de una parte la capacidad de respuesta de la moto desde un régimen de revoluciones más bajo, ahora dispone de 0.91kgm a 7.500rpm mientras que la Intruder contaba con 0.85kgm a 8.500rpm y de otro que la máquina disponga de más caballos llegando a los 12.5hp a 9.000rpm mientras que la versión anterior tenía 10.7hp a 9.500rpm, al tiempo que mejoró también la relación peso potencia quedando en 8.4 kilos por caballo mientras que antes era de 9.8kg/hp. En la práctica, estas modificaciones han logrado incrementar el carácter "amable" de esta 125 y con esto queremos decir que tenemos ante nosotros una máquina que responde eficaz pero suavemente a las exigencias de quien la conduce, pues el incremento de estos factores facilita un mejor aprovechamiento del motor teniendo en cuenta que ahora se dispone de un rango mayor de revoluciones para sacar provecho del propul-

*Su solución al pico
y plácá.*

KYMCO

Top Boy₁₀₀

\$4.449.000



Dado nuestro moderno y popular diseño, éste ha sido copiado por fabricantes chinos, pero la tecnología y la calidad del motor no se improvisan. Además, el respaldo de Auteco en garantía y repuestos le ofrece seguridad.

Medellín: Dismerca La 33: 2323122.
Dismerca San Juan: 2323353.
Motos Alfonso Blanco: 2622732.
www.auteco.com.co

Precio de lista \$5.040.000.
Precio promoción \$4.449.000.

Válida hasta mayo 31 de 2005, 300 unidades.
No incluye vueltas de tránsito. Crédito hasta 60 meses.

sor. Ejemplo de ello es cuando se transita entre los carros, situación en la que se puede llevar la moto muy lentamente en segunda a 2.500rpm y si fuera necesario acelerar desde este punto hasta alcanzar la línea roja para decirle adiós a todo el mundo, sería solo cuestión de girar el puño derecho sin que por esto el motor se resienta o se ahogue, algo a lo que sin duda contribuye también el carburador de diafragma, que en todo momento responde de manera progresiva. Y a lo que ayuda también el embrague, elemento que por la eficacia con que transmite la potencia del motor a la rueda merece un solo calificativo: impresionante. A lo largo de la prueba no hubo una sola ocasión en la que diera señales de desfallecer, ni siquiera cuando debimos afrontar pendientes complicadas con pasajero a bordo, la GN lo hizo muy bien, incluso cuando fue necesario detenerse por completo no hubo de que preocuparse, pues contamos siempre con el buen desempeño de ambos elementos pudiendo reanudar la marcha sin titubeos. Pero para todos está claro que motor y embrague poco pueden hacer si no se cuenta con una transmisión que permita aprovecharlos. En este caso la GN cuenta con una caja que dispone de las tres primeras relaciones cortas, y las dos últimas un poco más largas, de modo que al acelerar desde el punto de partida rápidamente se agotan los tres primeros cambios mientras la máquina acelera bastante bien llevándola entre 3.500 y 6.500rpm, de igual modo es en este rango de revoluciones donde se percibe cómo el aumento del torque mejora la marcha de la GN permitiendo que haya respuesta desde abajo en cualquier marcha. Al acelerar un poco más y pasar de tercera a cuarta, si vas con

acompañante notarás una caída en las revoluciones, algo que no se percibe al rodar en solitario, y luego al engranar la quinta marcha el motor trabaja sin mayor esfuerzo en la parte media y alta del tacómetro alcanzando su tope de velocidad que esta cerca de los 110Km/h con la aguja del tacómetro rozando la línea roja.

Retomando lo que mencionamos al principio, con esta Suzuki se vive un período de acercamiento en el que ella te da una primera impresión y luego te empieza a sor-



Examen a Fondo

prender. Al principio la nueva GN, nos pareció una moto de manejo muy tranquilo, precisamente por la capacidad que tiene de rodar casi en cualquier marcha sin necesidad de estar cambiando continuamente y por contar con una caja de relaciones cortas. Esto se agradece cuando la usas dentro de la ciudad, donde ayudada además por un equilibrio bien logrado entre el peso de la moto y sus dimensiones, obtienes un balance que te facilita el tránsito entre los demás



Sin ostentar demasiado la GN tiene un diseño muy clásico y sobrio. El tablero brinda bastante información incluyendo un indicador de cambios. Abajo puede verse el disco con pinza de pistón simple y los rines de aleación.



vehículos e incluso provoca una sonrisa en los labios mientras se rueda entre ellos lentamente sin necesidad de bajar los pies o de estar mecidiéndose peligrosamente de un lado a otro corriendo el riesgo de llevarse por delante el retrovisor de algún parroquiano. Pero esa es sólo la primera sensación, pues esta Suzuki, si bien no es una moto que te erice los pelos por sus prestaciones, una vez que la aguja supera las 7.000rpm encontramos esos dos caballos extra que terminan de convencer. Conservando la suavidad que la distingue y la eficacia de su propulsor que se estira hasta las 10.000rpm, la Suzuki es capaz de llevarnos por las carreteras con soltura y mucha seguridad manteniendo un ritmo

promedio entre 70 y 90km/h en solitario y un poco menos con pasajero si se trata de montaña. A esto hemos de agregar el confort de marcha que proporciona en gran medida gracias a las suspensiones que salen a relucir cuando se viaja en solitario, demostrando firmeza, estabilidad y buen desempeño a la hora de asumir tramos de curvas sin evidenciar rebotes o movimientos inesperados; su pecado aparece al transitar con pasajero, pues en este caso los amortiguadores traseros regulables en la dureza de la espiral, se muestran cortos de recorrido llegando a su tope con relativa facilidad, algo ciertamente molesto para nuestra acompañante cuando el estado de la vía no sea el mejor, por eso en estas circunstancias recomen-



Examen a Fondo

mos apretar los resortes al máximo. Otro buen aspecto de esta Suzuki a la hora de rodar son sus llantas, con medidas 2.75 – 18 adelante y 3.50 – 16 atrás, que estuvieron siempre a la altura ofreciendo un óptimo agarre bajo cualquier condición climática, algo de lo que fuimos testigos cuando en mitad de un viaje nos sorprendió un lapo de agua impresionante que nos siguió hasta nuestro destino, fue por esto que nos dimos cuenta de la poca efectividad del guardabarros trasero para proteger a los ocupantes de las salpicaduras, algo que en cualquier caso es de fácil solución. Por el lado de los frenos, esta 125 cuenta con disco delantero y mordaza de un solo pistón mientras que atrás encontramos un tradicional sistema de campana; ambos elementos resultan eficientes para detener la moto pero su mejor funcionamiento está dentro de unas condiciones de uso no excesivas, puesto que a la hora de buscar el límite y de arriesgar algo más, disco y tambor son apenas suficientes y hay ocasiones, sobretodo rodando con pasajero, en las que la moto parece alargarse en la frenada, especialmente cuando debemos reaccionar de emergencia, por eso en estas circunstancias es mejor mantener un mayor margen de seguridad y esto es aplicable a toda moto.

En cuanto a la apariencia, no ha variado mucho respecto a la versión anterior, salvo por los rines que ahora son de aleación (y que a nuestro parecer es una lástima que no vengan con llantas sin neumático). Cabe destacar algunos elementos por su impecable terminación.



Tanto en ciudad como en carretera su desempeño es destacable en todo sentido

nación, como los comandos, las piezas cromadas, sobretodo el escape con su estilo característico a manera de megáfono, del que emana un agradable sonido, y el motor que incorpora filtro de aceite y un "ojo" para chequear el nivel del mismo, el cual se encuentra en el lugar de donde debería salir el eje del crank, inexistente en este modelo como en su antecesor, por lo tanto la operación del arranque se sigue confiando a un motor eléctrico, a propósito hay que decir que la GN es un "fosforito" a la hora de ponerse en marcha, tanto que durante toda la prueba nunca fue necesario usar el choke sin importar que tan frío estuviera el propulsor. La GN incorpora también un práctico filtro de gasolina que va montado en el grifo de combustible, tiene el depósito del líquido de frenos fabricado en plástico y la opción de dejar encendidas las luces de posición (piloto delantero y luz trasera) para cuando sea necesario dejar la moto al borde de la vía durante la noche. Solo nos parece que hizo falta incluir el bloqueo de la dirección en el cilindro de encendido y que la tapa de combustible viniera fijada al tanque por una bisagra, por que al tenerla en la mano o puesta sobre algún lugar no será extraño que tarde o temprano termine rodando por el piso.

La GN es una moto que se compra más como resultado de una muy inteligente decisión que por un

Lo mejor de esta nueva GN es su propulsor, que además de tener más torque a menos revoluciones, también ha ganado 2 caballos, con lo cual su desempeño ha mejorado bastante en toda la gama de revoluciones



flechazo, una decisión tomada teniendo en cuenta que es una máquina polivalente, segura, supremamente agradable, cómoda, económica (durante la prueba nos dio un consumo estimado de 135Km/g), apta para el uso diario en ciudad o fuera de ella, además de contar con el respaldo de uno de los más grandes ensambladores de nuestro país y que por si fuera poco, se ofrece a un precio que compite con motos de menor cilindrada, esto sin contar con que una vez que le hayas dado la oportunidad de mostrarse, estamos seguros que habrás encontrado una amiga para muchos kilómetros.

Texto: DVG.

Fotos: Juan C. Posada

Ficha Técnica

Motor	Monocilíndrico, 4T, SOHC, dos válvulas, refrigerado por aire
Cilindrada	124 c.c.
Diam. x Carrera	57 x 48,9
Rel. de Compresión	9.2 : 1
Potencia Max.	12,5 Hp a 9,000 rpm
Torque	0,91 kgm a 6.500 rpm
Arranque	Eléctrico
Transmisión	5 velocidades
Susp. Del.	Telescópica
Susp. Tra.	Doble amortiguador
Freno Del.	Disco
Freno Tra.	Tambor
Rines	De aleación
Peso vacío	105 kg. (en seco)
Capacidad tanque	10,3 litros (2,7 gal).
Garantía	15.000 km. o 12 meses
Precio introducción	\$3.990.000