

Regresa la GS 500

Texto: Mauricio Gallego B.



En el '99 tuve la oportunidad de escribir en esta revista (Ed. 10 y 11) un artículo sobre el viaje que hice a Venezuela en mi GS500, con la compañía de Gabriel Jaime Abad y su K a w a s a k i Victor. Terminando el artículo escribía acerca de mi moto: "Aguantó

las duras jornadas sin ocasionar problemas y siempre respondió a las exigencias, lo que demuestra que es un producto de gran calidad y confiabilidad que puede usarse todos los días o incluso para llegar hasta el fin del mundo". Creo que en estas

palabras se resume el concepto que siempre ha tenido la GS, no solo en nuestro país sino en todo el mundo. Es una moto lógica que proporciona grandes satisfacciones. Qué es una moto lógica? Es una moto que no es la más potente, ni la más moderna, ni la más deportiva, ni la más campera pero que se defiende bien en todos los aspectos y las podemos usar como medio de transporte diario o para viajar dándonos siempre las mejores satisfacciones, además que tiene una reputación bien ganada de una excelente relación costo - beneficio, esto es lo que recibes por el dinero que pagas.

La GS500 fue lanzada al mercado mundial en el año de 1989 como evolución del modelo GS450E respecto al la cual mejoraba el motor y la estética. Gracias a su acertado balance como moto práctica, su imagen y sus características avanzadas para la época (monoamortiguador trasero, frenos de disco de generoso diámetro, suspensión progresiva atrás y regulable adelante) fue rápidamente aceptada en todos los mercados por un gran número de entusiastas lo que ha permitido que llegue a nuestros días con muy pocos cambios. Cuando se produce una moto por tanto tiempo los costos de desarrollo del modelo ya se han amortizado y permite ofrecerla a un muy buen precio siendo una excelente compra. Por ejemplo cuando en nuestro país se lanzó la Suzuki TU250 - Volty su precio se acercaba mucho al de la GS, pero no era que esta moto fuera muy cara sino que la GS siempre ha sido muy asequible.

Para mantener la GS500 a la par de las exigencias del nuevo milenio, el año pasado Suzuki lanzó la evolución de este popular modelo que sin presentar demasiados cambios logro actualizar su motor y su estética. Esta nueva actualización de la GS está próxima a salir en nuestro país después de un largo receso en la oferta de este modelo por parte de Suzuki Motor de Colombia, lo cual lo han sentido bastante los usuarios porque ha sido un modelo de gran aceptación. Recordemos que las primeras GS llegaron a nuestro país en el año 94 y se caracterizaban por tener un carenado fruto de la inventiva criolla porque fue adaptado por una empresa colombiana. El objetivo fue presentarla como una moto deportiva emulando en algo, sin mucho éxito, las populares "Ninjas" con las que soñábamos tantos aficionados. A mi en lo personal no me disgustaba, mi GS es de esta versión, pero al grueso del público nunca le gusto y se vendieron pocas unidades. Las que más se veían en la calle eran las de la policía y ejército donde demostraron su calidad y fama de indestructibles. Posteriormente en el año 98 la ensambladora nacional realizó importantes cambios de estética. Se deshicieron del carenado presentándola esta vez como una moto estilo "Naked" (Desnuda) que es lo que realmente es y que es un concepto de gran aceptación en el mundo. Sin el carenado y con la farola redonda su estética ganó mucho y el público reaccionó y a partir de ese momento se empezaron a vender muy bien, aunque no se libró del todo de los inventos criollos debido a que la ensambladora nacional le puso un manubrio tipo "chopper" o cuerno de vaca, como si fuera una custom. Esto no fue muy acertado y la prueba de ello es que la gran mayoría de los usuarios





Havoline

Super Motorcycle Engine Oil



Team Texaco de Velocidad

Nuevo envase



Alejandro Cadavid "Catorce"

- ★ Protege contra la herrumbre y la corrosión
- ★ No carbona ni produce depósitos en los pistones
- ★ Máxima protección al desgaste
- ★ Cumple las especificaciones JASO FC, exigidas por los mayores fabricantes japoneses de motos



Distribuidor Autorizado

TEX - LUBRICANTES LTDA. Carrera 59 No. 48-72 Medellín - Colombia Tels: 5116949 - 5136106 Fax: 2312299

rios cambiaron este manubrio por uno más bajo. Con este nuevo modelo también se perdió la regulación de la suspensión delantera lo cual fue una lastima tomando en cuenta que de serie venía con la suspensión muy blanda y hacía topes fácilmente,



por esto muchos usuarios hicieron adaptaciones a la suspensión para mejorar este aspecto. Ahora esperamos con ansias el nuevo modelo que promete muchas cosas interesantes. Repasemos cuales son los principales cambios.

Comencemos por el motor: Se han hecho algunos cambios que obedecen en su mayor parte a la actualización de los materiales y modernización de los procesos productivos. Ahora el bloque del motor es en aluminio con los cilindros tratados

al níquel silicio en reemplazo de las antiguas camisas de hierro, que a la larga hará que el motor dure una mayor cantidad de kilómetros. Los carburadores también han cambiado y ahora tienen un milímetro más de diámetro lo cual redundará un mejor comportamiento del motor que ahora funciona más suavemente. Además se incorpora el sensor TPS, que anuncia al encendido electrónico la apertura del acelerador y las revoluciones por minuto y adapta la curva del encendido a ello con el resultado de una mejor respuesta en todo momento. Con todo esto se ha logrado (*Sigue en la pág. 22*)

Ficha Técnica

Motor	Bicilíndrico paralelo 4T, DOHC, 8 válvulas, refrig. por aire
Cilindrada	487 c.c.
Rel. compresión	9.0 : 1
Potencia Max.	52 hp a 9.200 rpm
Torque Max.	4.2 Kgm a 7.500 rpm
Arranque	Eléctrico
Caja	6 Velocidades
Susp. Del.	Telescópica Hidráulica
Susp. Tra.	Monoamortiguador ajustable
Freno Del.	Disco flotante
Freno Tra.	Disco
Peso vacío	169 kg. (en seco)
Capacidad tanque	17 L (3.5 reserva)