





## Gilera RV-200

Prueba a fondo

# ¡Homogénea!

Podemos empezar a cambiar nuestros esquemas sobre las motos de turismo. A ésta «pícolita Ninja» italiana, le bastan menos de 200 c.c. para llevarnos con soltura por cualquier carretera europea. Con la facilidad de una super-bike... y a un precio de super-bike.

**E**N el Salón de Milán del año 1983, Gilera presentaba por primera vez al mundo motociclista su nueva concepción sobre el motorismo joven en carretera. Se presentaban las RV-125 y RV-200, ambas sobre el mismo concepto básico: motos de carretera como las «grandes» y con todo lo necesario para no envidiarlas en absoluto. Motos para soñar a los 16 años (en Italia) o a los 18, como en el caso de la RV-200.

Para ambas, (una es la hermana mayor de la otra), se rediseñó un nuevo motor basado en el 125 cross dos tiempos de la casa. Se le añadió un eje de balance conectado por engranajes al cigüeñal, con el objeto de reducir las vibraciones y se construyó un nuevo grupo termodinámico con el sistema de admisión regulado por láminas, adosado a un carburador Dell'Orto de 26 mm. de diámetro de difusor.

Pero la RV habría de enfrentarse a otras de mayor cilindrada, amén de la dura competencia en la propia categoría, así es que hubo que dotarla de un buen y vistoso sistema de refrigeración líquida, mandado por bomba centrífuga en el lado derecho del cigüeñal y ayudado en los momentos de mayor temperatura, por un más que discreto electroventilador regulado por un termostato. Un sistema muy bonito técnicamente y un buen argumento de ventas, pero la superficie refrigerada por el ventilador es demasiado pequeña como para convencernos de su gran utilidad. Pero un buen «gadget» como este nunca está de más.

Claro que los técnicos de Gilera tenían las cosas muy claras. La moto debía ser tan cómoda de utilizar como cualquier otra moto de turismo. Esta RV-200 tiene así un sistema de engrase separado muy bien

resuelto, que simplifica enormemente la operación de repostado de gasolina.

Un sistema que además de útil es perfectamente fiable, como hemos podido comprobar. El depósito de aceite de la mezcla está adosado junto al radiador de agua (en el frontal del bastidor) y comparte con éste la rejilla frontal de plástico y los embellecedores del mismo material, decorados al igual que el resto de la carrocería, en colores gris metalizado o rojo, los únicos en los que se sirve ésta moto. El resultado del conjunto está muy logrado, como podréis apreciar en las fotografías, presentando una vista frontal imponente.

### Como es

El conjunto propulsor queda descrito si añadimos que posee un encendido electrónico de



Ligereza en el tren delantero que propicia unas espectaculares levantadas de rueda. La accesibilidad mecánica está bien resuelta, con quitar 5 tornillos Allen (se facilita un equipo de llaves) dejamos la moto tal y como la veis. Sobre el sillín, el conciso equipo de herramientas.

#### Ficha técnica

**Motor:** monocilíndrico 2 tiempos refrigerado por agua, por bomba centrífuga.

**Cilindrada:** 183,4 c.c.

**Ø por carrera:** 68 x 50,5 mm.

**Relación de compresión:** 12,5/1.

**Alimentación:** Dell'Orto de 26 mm.

**de Ø.**

**Engrase:** separado mandado por engranajes.

**Potencia máxima:** 25 CV a 7.750 r.p.m.

**Par máximo:** 2,5 kg. a 6.500 r.p.m.

**Arranque:** por palanca o eléctrico (opcional).

**Encendido:** electrónico, descarga capacitiva.

**Transmisión:** primaria por engranajes, secundaria por cadena. 6 velocidades.

**Embrague:** multidisco en baño de aceite.

**Bastidor:** doble cuna continua en tubo de acero de sección redonda.

**Suspensiones:** Delantera, horquilla hidráulica telescópica, barras de 32 mm. de Ø, recorrido de 40 mm, unidas por puente. Trasera: de progresividad variable Mono-Drive, amortiguador Corto-Cosso.

**Frenos:** discos perforados Grimeca delantero: 260 mm. de Ø, Trasero: 240 mm. de Ø.

**Medidas:** largo: 2010 mm, distancia entre ejes: 1345 mm., peso en seco: 120 kg., capacidad del depósito: 20 litros (2,5 de reserva), precio en la calle: 474.720 pts.

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

motos clasicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



descarga capacitiva y que para poder gozar de esta pequeña joya sólo tenemos que pulsar un botoncito en el manillar. Botón que acciona un ruidoso pero efectivo motor de arranque que da vida al corazón de la máquina. Este motor de arranque es opcional, y las motos que lo lleven os costarán unas 15.000 pts más... Pero luego hablaremos de dinero; veamos antes cómo es el resto de la moto.

El bastidor es un doble cuna continua en tubo de acero en sección circular, pintado de color gris claro. Un bastidor diseñado expresamente para esta moto (no está derivado del de cross ni del de la RX o Arizona) incorpora en su diseño la utilización de rueda delantera de 16", sujeta por una horquilla telescópica de accionamiento hidráulico firmada por Marzocchi, con un diámetro de barras de 32 mm. y un recorrido útil de suspensión de 140 mm., unidas entre sí por un puente de horquilla. Esta horquilla lleva en su parte inferior delantera unas botellas separadas a modo de anti-dive, pero que no es sino un dispositivo de regulación del hidráulico en tres o cuatro posiciones (según modelos). Su significado, cuestión de marketing.

La suspensión trasera la forma un grueso basculante de acero en sección cuadrada, que acciona unas vistosas bieletas en los exteriores de los brazos del basculante, que se encargan de actuar sobre el monoamortiguador situado verticalmente en posición central. Es el sistema Mono-Drive de suspensión de progresividad variable y el amortiguador, un Corte-Cosso oleoneumático, accesible por válvula a su cámara neumática y con posibilidad de variar la precarga del muelle a base de tuerca y contratuerca, con una adecuada herramienta que suministra el fabricante.

Poco queda ya de la moto por describir, pero si aún grandes detalles que hacen de ella una gran máquina, consecuencia de un racional y acertado diseño.

Por ejemplo las llantas, de aleación ligera de tres grandes palos, están servidas por Grimeca y son en medidas de 2,15" de garganta por 16" para la rueda delantera, y de 2,15" por 18" para la trasera. Medidas grandes de llantas, lo que le permitirá calzar buenos neumáticos (os recuerdo que la XS-400 lle-

## Cosas de la RV-200

- El caballete central es algo incómodo de accionar. Le falta palanca.
- No dispone de pata de cabra lateral.
- Muy práctico el asidero trasero sobre el colín.
- Intermitentes montados elásticamente.
- El chivato acústico es muy acertado. Se percibe hasta casi 100 km/h y no molesta demasiado en ciudad.
- Se puede arrancar el motor con una marcha engranada con sólo accionar el embrague, pero no desconecta el motor de arranque, si hay una marcha metida y no cogemos el embrague.
- En conducción deportiva, la moto se comportó muy noblemente con presiones en los neumáticos de 2,1 atrás y de 2,0 delante y el hidráulico en su posición más dura. El amortiguador trasero debe endurecerse ligeramente en muelle.
- La moto llega a tocar con el caballete central y el tubo de escape en cambios de curvas y en curvas muy fuertes (con 75 kg. de peso del piloto). Asimismo, los es-

tribos están demasiado bajos y los brazos muy abiertos.

● A pesar de otras opiniones, la rueda de 16" es muy apta para esta moto, y los problemas de adaptación vienen de su altura y de su relativamente alto centro de gravedad y no de la llanta.

● Un sillín rebajado mejoraría la posición de conducción.

● El freno trasero chirriaba. Tal vez pastillas de freno cristalizadas.

● La moto ralentiza perfectamente tanto en frío como en caliente, situándose a 1.500 r.p.m. de marcador. Gentileza de Gilera al servir de origen una bujía de punta de platino.

● La cúpula (y con ella el faro) vibra demasiado en carreteras bacheadas.

● Las agujas de los relojes no oscilan prácticamente, excepto el de temperatura del agua.

● En la caja de herramientas encontramos lo imprescindible para acceder a sus intimidades. Tiene una buena accesibilidad mecánica.

● Falta espacio suficiente para guantes, documentación, etc.

va 1,75" delante y 2,15" atrás, donde montamos un 130/66/18) como son los Pirelli Mandrake que lleva de origen en medidas de 3,25 delante y 3,50 detrás, que encuentro adecuadísimos para esta moto.

Al igual que las llantas, también es Grimeca el sistema de frenado, que incorpora un simple disco perforado delantero de 260 mm. de  $\phi$  y un disco trasero también perforado de 240 mm. que sustituye al tambor de 160 mm. de la RV-125. La frenada es suficiente, pero algunas de sus competidoras en Italia incorporan doble disco delantero (Cagiva Aletta Oro).

## A los mandos

Una vez encima de la moto, en lo que menos piensas es en que se trata de una 180 c.c. La vista que se te ofrece situado en el puesto de conducción, es la que siempre habrías querido tener en tu moto o tal vez tengas en tu sofisticada super-bike japonesa.

Escondido tras la cúpula (con cristal oscuro y de nula transparencia) aparecen un velocímetro (con cuentakilómetros total y parcial) y un cuentavuelts, con números en naranja y fondo negro. En el centro, más pequeño, el indicador de temperatura del agua, y debajo, los indicadores de dirección (con avisador acústico), testigos luminosos de reserva de gasolina, de aceite del depósito de engrase, de punto muerto y de luz larga. Como veis, un tablero muy completo y muy útil, pues desde el puesto de conducción puedes controlar el estado de tu moto al completo.

La llave de contacto, que además abre el asiento (con asidero para casco) y el tapón de gasolina, y bloquea la dirección en la cerradura de la pipa, dispone de una posición intermedia de chequeo del cuadro de instrumentos, lo que te permite controlar si algún testigo «crítico» (como el del aceite que ha de encenderse en esa posición) está en buen estado.

## En ruta

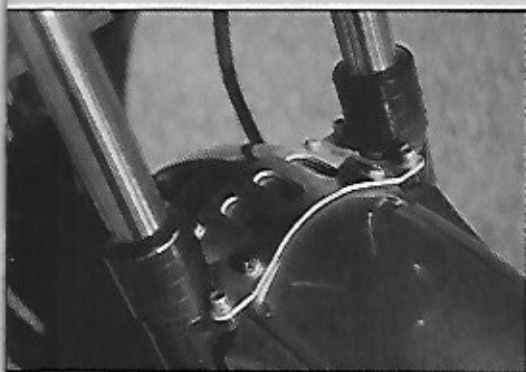
Sólo tenemos que arrancar la moto, cerrando el aire mediante una palanca algo escondida, junto al carburador y pulsando el motor de arranque, sito en su posición convencional. Algún ligero ruido del arranque y la moto, emitiendo un ligero sonido por el silenciador y bonito tubarro, se pone en marcha siempre al primer intento. El escape no humea en absoluto, dando otra prueba del excelente sistema de engrase.

La posición en la moto es muy elevada para lo que estamos acostumbrados, lo que le da tacto de moto grande. Pero en cambio es muy estrecha y se llega con facilidad al suelo, si medimos más de 1,65 m.

Damos unos ligeros golpes de gas y la RV va aclarando su voz. Ningún ruido mecánico, únicamente un silbido por el tubo de escape. Las manos en los semimanillares (de aluminio forjado, no regulables), y los pies a los estribos, que encuentran un poco bajos incluso para conducción turística. En esta postura, los brazos quedan un poco más abiertos de lo debido y perjudican en cierta medida una mejor penetración aerodinámica. La moto debería llevar unos semimanillares más estrechos y regulables (se superaría así a los japoneses) que no perjudicarían la conducción turística y las estribas más altas para acompañar el carácter «racing» de su motor. Pero es cuestión de gustos. Los retrovisores, muy prácticos, son también muy aparatosos.

## Un conjunto homogéneo

Esta es la impresión que obtuve nada más empezar a circular con ella. La moto es muy ligera, algo alta, pero de un tacto general muy equilibrado. Los mandos caen en su sitio y tienen un tacto agradable tras regularlos a sus posiciones correctas. Sin embargo el reenvío y la palanca de cambio son una tremenda chapuza que choca con la buena terminación del soporte de las estribas, mecanizado en aluminio. El reenvío es una varilla de 6 mm. de  $\phi$  con una doblez intermedia y que cede bajo la presión del pie. Tanto es así que al presionar sobre la palanca repetidas



*Detalle del puente de horquilla que además sirve de soporte del guardabarros delantero. Este, también de plástico.*

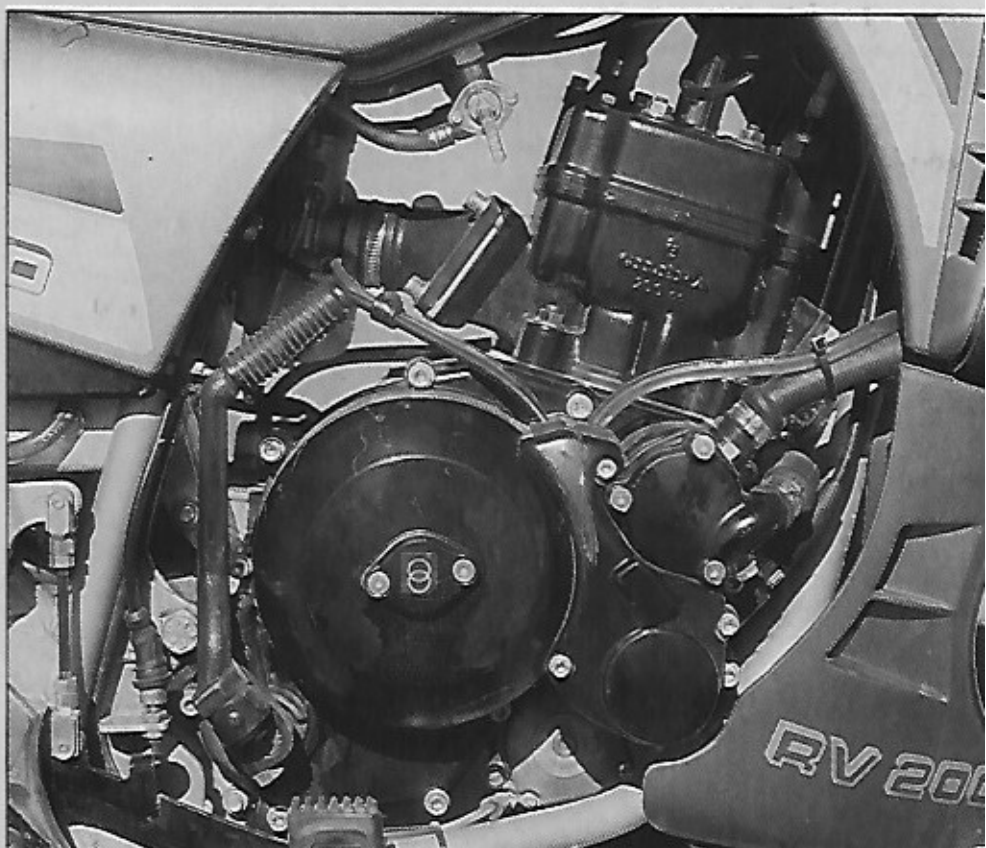
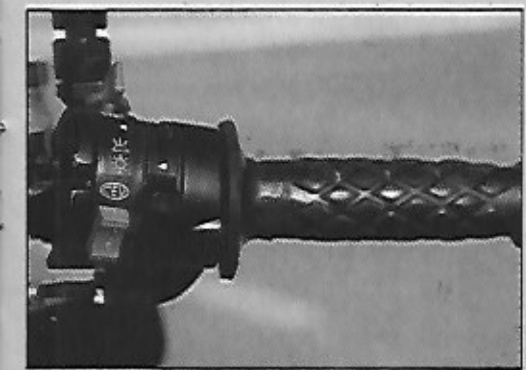


*Completo y funcional cuadro de instrumentación. En el centro, el medidor de temperatura que oscila demasiado. El resto, perfecto y envidiable.*



*Conmutador izquierdo donde todo está en su sitio excepto el mando de cortas/largas/ráfagas. Lleva además un chivato muy práctico.*

*El conjunto de conmutadores derecho: muy bien resuelto y donde se observa el botón de arranque eléctrico. Un gran detalle.*



*Detalle del motor por el lado derecho. Bombas de agua y engrase, admisión por láminas. El chasis, cubierto por la carrocería.*

*Vistas frontal y trasera. Un conjunto muy estrecho donde sólo destacan los grandes espejos retrovisores, por otro lado muy efectivos. El manillar, demasiado ancho.*



es, pero tan noble es el bastidor que hasta que no oyes chinar la rueda apenas te das cuenta.

En estas condiciones, con el motor aún soltándose y posiblemente graso de carburación, obtuve un consumo de gasolina de 6,3 litros/100 km. que siendo elevado es permisible, pues la conducción, sin contemplaciones, se puede catalogar de deportiva. A este ritmo de conducción muy fuerte en carretera, disponemos de una autonomía de 270 km, pero poco antes el testigo rojo de reserva centellea avisándonos con tiempo. Entonces todavía nos quedan 2,5 litros de reserva.

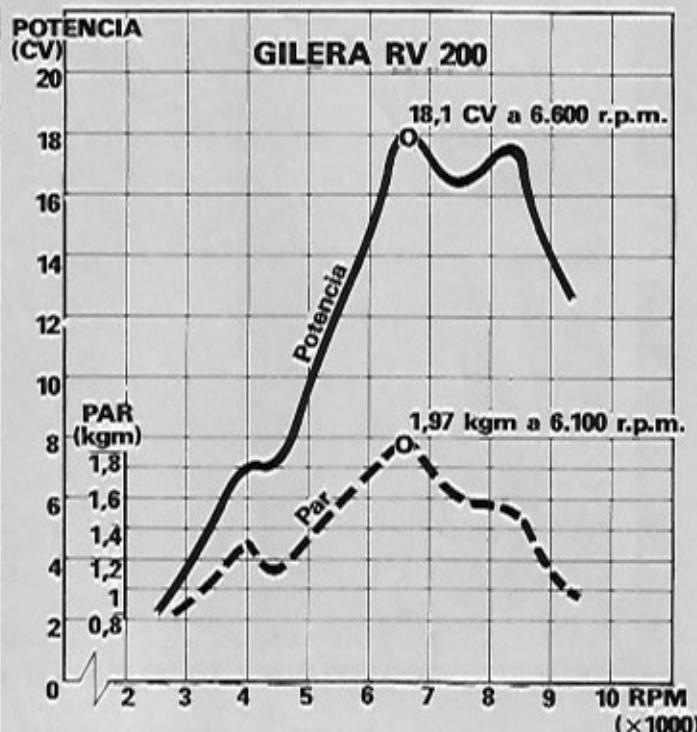
De día y por la misma carretera, probé un promedio mayor, racionalizando el consumo pero llevando el motor hasta las 1.500-8.000 r.p.m., poniendo a prueba su resistencia mecánica.

La conducción fue más pausada y relajada y pude disfrutar de la moto y del paisaje todo cuanto quise. El sillín ligeramente duro y la prácticamente total ausencia de vibraciones sólo apreciables en los reposapiés, y muy contenidas hacen posibles largos recorridos a un promedio de casi 120 km/h, sin sufrir las secuelas del cansancio. Uno se siente totalmente relajado y encantado con la RV-200.

El consumo, que incluye en este caso multitud de pruebas de aceleración, elasticidad y velocidad máxima, se redujo a un discreto 5,43 litros/100 km., que promete unas grandes cualidades de la RV en autopista, sin complejos de ningún tipo y con una fabulosa autonomía de 320 km. sin contar con la reserva.

## Conclusiones

Gilera ofrece una buena alternativa al motorista joven. Una moto brillante en motor, consumo, autonomía y conducción que se adapta fabulosamente bien en ciudad y autopista, y una moto divertida y rápida en conducción deportiva. Su motor, con un ligero bache de respuesta alrededor de las 4.500 r.p.m. y una extraña entreda de potencia en su zona de régimen máximo (ver sección Banco de potencia) es elástico y fulgurante de respuesta en su régimen óptimo de utilización. Dispone de un noble chasis, muy acertado en concepto pa-



La curva de potencia de la Gilera RV-200 es muy peculiar, mostrando dos picos de potencia consecutivos y separados por unas 1.500 vueltas. El verdadero valor máximo de potencia se obtiene en el primer pico, mientras que el segundo sirve para mantener una buena zona de utilización hasta las 9.000 r.p.m. comenzando desde el «bache» de las 4.500 que es donde entran los CV en tropel.

## Consumos

|                               |                       |
|-------------------------------|-----------------------|
| Carretera (conducción rápida) | 6,3 litros/100 km.    |
| Conducción deportiva          | 6,45 litros/100 km.   |
| Carretera (100/120 km/h)      | 5,43 litros/100 km.   |
| Ciudad                        | 5,9 litros/100 km.    |
| Media                         | 5,77 litros/100 km.   |
| Capacidad depósito            | 20 litros.            |
| Autonomía media               | 346,6 km.             |
| Acete                         | 500 cc. en 700 km.    |
| Gasto de acete por 100 km     | 86 pts. (Motul 300 T) |

## Prestaciones

|                                 |              |
|---------------------------------|--------------|
| Aceleración 0-100 m.            | 6,75 s.      |
| Aceleración 0-400 m.            | 17,72 s.     |
| Recuperación (60-120)           | 23,41 s.     |
| (1) Velocidad máxima (erguido)  | 132,39 km/h. |
| (2) Velocidad máxima (agachado) | 135,81 km/h. |

## Error velocímetro

| Leído | Reales |
|-------|--------|
| 60    | 38,5   |
| 90    | 83,49  |
| 100   | 95,9   |
| 120   | 116,8  |

ra las prestaciones de esta moto, acompañado de grandes innovaciones como son la rueda de 16" y la suspensión Mono-Drive. Ofrece además un fabuloso cuadro de instrumentos y arranque eléctrico opcional. Pero todo esto nos va a costar exactamente 474.720 pts (15.000 pts. menos sin el arranque eléctrico). En Italia, su precio es de 3.760.000 L., que al favorable cambio actual —gracias a la devaluación— suponen unas ajustadas 327.120 pts. que la situaría con precio más que competitivo en nuestro país. Pero esas 150.000 pts. de más, me temo que van a penalizar la moto extraordinariamente. Lástima, porque la moto es muy buena, pero se encuentra por precio cerca de motos de mayor cilindrada y prestaciones. Lo que vulgarmente llamamos «más moto».

Tal vez Gilera decida traer en su momento la RV-125, menos castigada por la imposición aunque seguirá teniendo restringido su mercado por cuestión del carnet de conducir. Esta moto, con un precio en Italia menor que el de la RV-200 tendría que competir con motos como la Cagiva Aletta Oro (319.200 pts. en Italia) y otras muchas de la categoría (Aprilia, Garelli,...).

Pero ya puestos a elucubrar, ¿por qué no trae Gilera la RV-250 NGR? Con sus tres discos, frenada Brembo y con embrague hidráulico, motor monocilíndrico con válvula rotativa, refrigerado por agua y un concepto de chasis y suspensiones tan bueno como en ésta RV-200, podría dar a la marca el prestigio y títulos necesarios para introducirse con fuerza en nuestro país... siempre y cuando ajustaran el precio (su precio en Italia de 407.000 pts. nos induce a pensar en más de medio millón de pesetas aquí... ¡y sin el IVA!). Las **Motociclismo Series** y el **Criterium** se muestran como plataformas ideales de lanzamiento de una moto, y más aún a partir de ahora, que van a dejar de estar vendidas de antemano.

La Gilera RV-200 ya está en la calle. Ahora es decisión tuya y de tu banquero el que te hagas con una para introducirte en el auténtico ambiente de carretera con una «piccola» superbike... pero que no las envidias en absoluto. Tú tienes la palabra... ¿y el dinero?

**Manuel TRIGO**  
Fotos: Emilio JIMENEZ