

www.motosclasicas80.com



motos clásicas



info@motosclasicas80.com



Suzuki RG 250 Gamma

Prueba

Crazy Horse

Si la semana pasada era una Kawasaki la que abría el fuego en esta nueva categoría de las 250 G.P. «réplicas» para la calle, en esta ocasión el turno es de Suzuki, que tras unos primeros fracasos en sus primeros diseños (aunque comercializados), lanzaba en 1983 su definitiva y también explosiva «cuarto de litro» de nombre «RG» y de apellido «Gamma»...



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

La popularidad de estas pequeñas cafe-racer japonesas ha alcanzado en aquél país unas cotas inesperadas, incluso para los mismos directivos de Suzuki: la RG Gamma 250 sería proclamada en 1983 «moto del año» en Japón y se vendieron más de 52.000 unidades, que fueron a parar a manos de jóvenes nipones que empezaban a dar sus primeros pasos en moto con esta cilindrada obligatoria. Pero el éxito de la categoría casi puede atribuirse exclusivamente a Suzuki, puesto que las malas lenguas afirman que las ventas de su contrincante, la Honda MVX 250, tricilíndrica en V de dos tiempos, fue sólo de 8.230 unidades y que su fabricación cesó poco después.

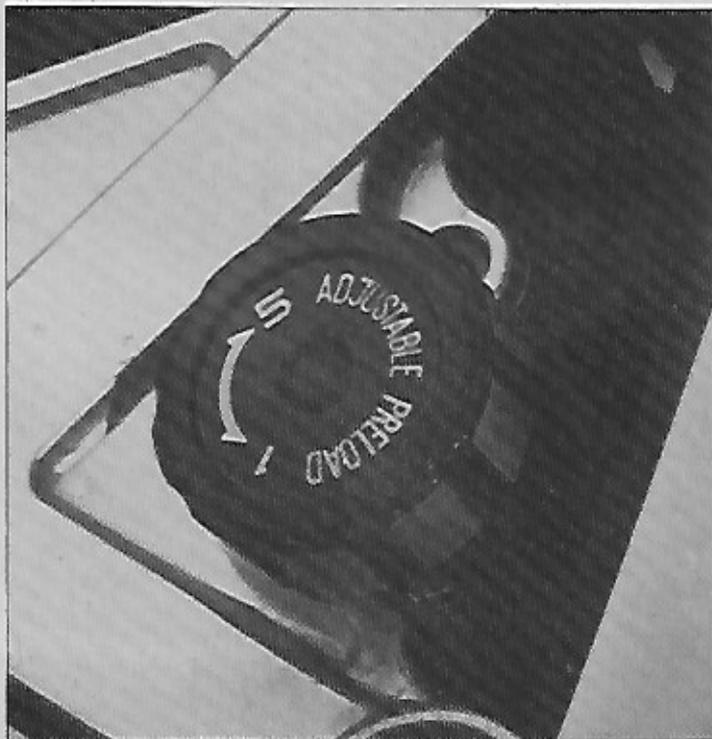
Sin embargo, la creación de la RG 250 Gamma no es ninguna novedad en Suzuki puesto que en 1967 esta marca ofrecía una T 20, dos tiempos y 29 CV, que en aquella época la situaba como de las mejores y más rápidas de su categoría. Pero con la actual bicilíndrica de dos tiempos, se ha pretendido ofrecer un auténtico motor de carreras bajo la configuración de una moto de aspecto agresivo, un propulsor que rinde 45 CV (una relación de 18 CV/litro) y al que ni la admisión por láminas consigue hacer mínimamente elástico, es decir, «civilizado». Así pues, al igual que sucedía con la KR 250, prepararos a jugar a las carreras...

A pesar de la aparente simple construcción de este motor de dos tiempos y admisión convencional a través de lumbreras, los dos cilindros separados reciben también la alimentación a través de láminas. Cada una de las culatas dispone de su cámara de refrigeración líquida y el interior de la cámara de combustión está especialmente diseñado para favorecer el barrido de los gases. En todo el recorrido del líquido de refrigeración se ha procurado aumentar el caudal en los puntos más críticos, como por ejemplo alrededor del escape.

El lema más apropiado para esta Suzuki RG 250 con intermitentes podría ser: «*Todo o nada*». La razón es que la potencia que se manifiesta a 8.500 r.p.m., apenas existe por debajo de 7.000 r.p.m. y una vez llegado a 9.000 r.p.m. ésta termina bruscamente. Evidentemente, el piloto no descansa un mo-



Instrumentación de alto nivel para la pequeña cafe-racer.



Mando exterior para el reglaje del Full-Floater.

mento sobre esta moto. Ello quiere decir que para movilizar 45 CV hay que trabajar con precisión el cambio de seis velocidades. De recorrido corto, preciso, facilita obviamente este trabajo. Ello representa también que la potencia que la RG es capaz de desarrollar se encuentra en una franja realmente estrecha. Es una moto para que rerla u odiarla, no hay otra alternativa.

Y vale la Suzuki RG 250 con sus 153 kg. de peso realmente lo que cuesta (casi medio millón de pesetas en Alemania, en G.B.). Sí, lo suficiente como para disfrutar con ella por carreteras poco transitadas y revisadas, simulando nuestro pequeño G.P. particular.

Lo suficiente para contarse entre la gente que no se conforma con lo más o menos convencional. En pocas palabras: pilotar la RG resulta tan divertido porque casi todas las demás motos han sido fabricadas

Prueba Suzuki RG 250 Gamma

con criterios más sensatos. Con la RG, además, los demás «motards» que encuentres por la carretera te saludarán sólo si tú les has saludado primero. Simplemente piensan que llevas una 80 c.c. Otro motivo por el que la gente sensata seguramente saldría huyendo de esta moto es por su elevadísimo consumo en relación a la cilindrada, aunque se trate de un dos tiempos: 7 litros, que pueden aumentar hasta 10 si el recorrido es por autopista.

Sea el recorrido que sea, ciudad, carretera o montaña, en realidad la Suzuki se comporta como una monocilíndrica de dos tiempos de las de «todo o nada». Es inútil, viajando por carretera o autopista, intentar bajar el régimen, digamos a 5.000 r.p.m., porque entonces será mejor pararse en un área de servicio, descansar y reemprender, después de habernos fumado un cigarrillo, la marcha con el puño roscado a fondo.

Ficha técnica

MOTOR:

Bicilíndrico dos tiempos refrigerado por agua, engrase separado. Admisión por láminas. Diámetro por carrera 54 x 54 mm., cilindrada 247 c.c. Compresión 7,1:1. Potencia 45 CV a 8.500 r.p.m. Par máximo 3,8 mkg. a 8.000 r.p.m. Carburadores dos Mikuni de cortinilla, 28 mm. 0. Encendido transistorizado. Generador 200 W. batería 12 V 5 Ah. Embrague multidisco en baño de aceite, cambio de seis velocidades, arranque a pedal, transmisión secundaria por cadena.

presión 130 mm. Suspensión posterior Full Floater system. Frenos: delantero simple disco 260 mm., disco posterior de 210 mm. Ruedas: 100/90-16 delante, 100/90-18 detrás.

MEDIDAS:

Distancia entre ejes: 1.385 mm. Longitud total: 2.050 mm. Altura asiento 780 mm. Anchura manillar (dos piezas) 680 mm. Peso depósito lleno: 153 kg. Capacidad depósito: 17 litros (4 reserva).

PRESTACIONES:

0-100 km/h.....6,5 s.
0-140 km/h.....13,8 s.
0-400 m.....14,7 s.
0-1.000 m.....28,3 s.
Velocidad máxima:
(agachado)172 km/h. a 9.470

CONSUMO:

r.p.m.
Media 7,5 litros /100 km.

CHASIS:

Doble cuna en tubos de aluminio, sección rectangular, horquilla delantera asistida por aire y sistema anti-dive hidráulico. Diámetro de barras 36 mm. Recorrido sus-

a front-end engine. The most advanced parts of the engine and chassis are improved, and a fuel-injection system is made to accommodate the RG250's.

aluminum material widely used in other Suzuki global fuel-injection bikes. The RG250's new Power Chamber has a power or "flange" which the intake manifold of the cylinders are

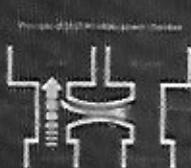
RG250's lightweight and highly advanced electronically all over.

SUZUKI Intake Power Chamber brings greater power at low fuel cost.

The newly developed SUZUKI Intake Power Chamber has a power or "flange" which the intake manifold of the cylinders are

linked together with chamber containing air in the intake manifold the pressure difference inside the

intake manifold, the amount of sucked in air fuel mixture is increased. As a result, greater amount of fresh fuel goes in mixture. At high speeds, since the gas required from the crank chamber is sucked by the other manifold, distribution of



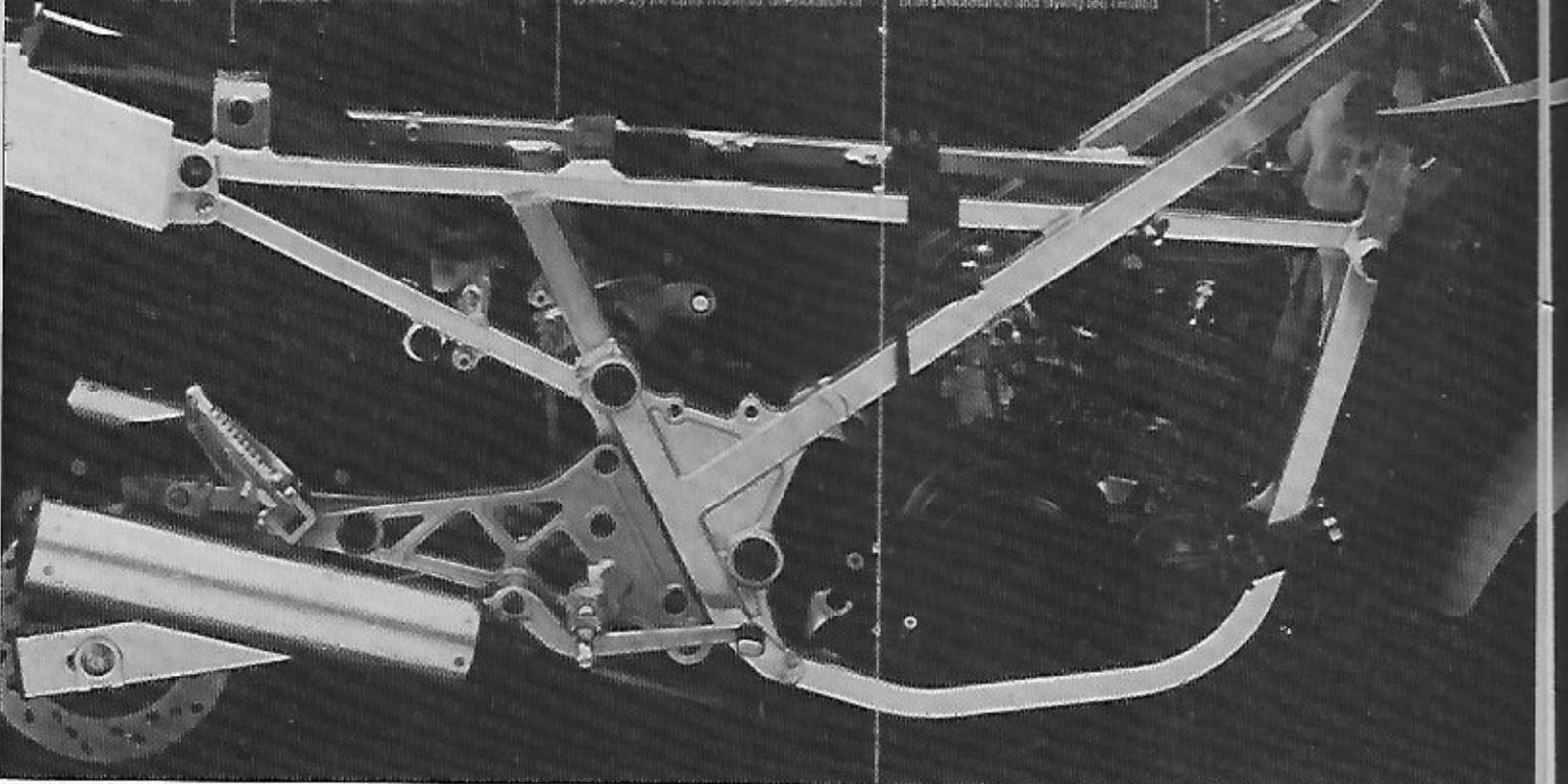
helped to prevent and the engine runs out well.

16 inch front wheel promising remarkable driving control.

The 16 inch Suzuki front tire taken over from the RG750 brings excellent steering control and improved braking performance. The excellent and aggressive riding is on the precise style of torque and flexion.

Impressive cast wheels of new design.

Both the front and rear wheels are cast wheels of new design. With black finish processing, they are given an aggressive handsome look. Both performance and styling are created.



Fantástico chasis en tubos de aluminio de sección rectangular. Una pequeña obra maestra.

Por ciudad, las salidas de semáforo nos dejarán en ridículo al principio, los coches nos adelantarán irremisiblemente, pero cuando el motor empiece a «morder», hay que cogerse fuerte porque pondremos entre nosotros y aquel coche una distancia de por los menos 50 metros.

Todo esto sería seriamente criticable si no fuera porque este motor de carreras va montado en un chasis que es pura estabilidad, se maneja como un juguete y aguanta cualquier pilotaje, por arriesgado y forzado que sea. Chasis superrígido, doble cuna, de tubos de sección rectangular, que convergen en una sólida triangulación de aluminio a la altura de los estribos y anclajes del eje del basculante. La horquilla delantera lleva sistema anti-dive y la rueda, cuestión de aumentar la manejabilidad y bajar al máximo el centro de gravedad, es de 16 pulgadas. Y para los que

pueden tener sus dudas acerca del buen comportamiento en cualquier circunstancia de esta G.P. «réplica» diremos que en línea recta es un auténtico misil. Para completar el trabajo de estabilidad pura, la RG monta neumáticos de perfil bajo y ancho, con goma de compuesto blando. La posición sobre la moto, por otro lado, resulta perfecta siempre teniendo en cuenta su carácter de moto de carreras, y sólo si tienes los brazos muy cortos cargarás excesivamente el peso sobre los antebrazos.

El asiento, que en principio parece excesivamente espartano, cumple perfectamente su misión, que es la de mantenernos relativamente fijos y bien encajonados en el asiento, como corresponde a una moto que hay que dominar en todo momento. Y una vez montados sobre esta pequeña réplica de carreras, con su fina figura y motor salvaje, si queremos hacernos cada vez más pequeños en el horizonte sólo tenemos que acelerar con auténtica rabia: 172 km/h. de velocidad punta son, para una 250, una cifra muy atractiva y aunque el motor estará girando a su régimen máximo, sólo escucharemos el rugir del viento alrededor nuestro. Ni un solo ruido mecánico.

¿Por qué la «Gamma»? se preguntarán muchos que estén leyendo esta pequeña prueba. ¿Por qué en un momento en que las motos de dos tiempos sólo parecen tener justificación si son «utilizables» o tan atractivas como la Yamaha RD 500 LC? Sencillamente, Europa nada tiene que ver con estas extravagancias a la japonesa. Es todo cuestión de mercado interno nipón que obliga al paso por la cilindrada de 250 a los primeros motoristas y donde, además, por ser popular, existen infinitas de carreras para las cuales motos como la Kawasaki KR 250, la Suzuki Gamma 250 o la fracasada Honda MVX 250 tricilíndrica son el arma adecuada. Tenerlas en Europa no es más que un espejismo, un exotismo o, quizá, una señal de robusto poder económico, invertido en una indudable muestra del ingenio japonés que no cesa de sorprendernos día a día con un nuevo «as» sacado de la manga, aunque sea sólo para jugar en casa. □

P.L./C. BOET

EN MADRID

¡RECUERDA!



MOTO GUZZI MONTESA

Benelli

LBOM

La Boutique de la Moto

EXPOSICION: Mejía Lequerica, 16 Teléfonos 447 49 99-447 00 39
REPUESTOS: 448 09 42. MADRID-4

Kawasaki

KZ: 490.000 ptas. f.f.

GPZ: 598.500 ptas. f.f.

**PUEDES PROBAR LA MOTO
ANTES DE COMPRARLA**

La moto más rápida de 550

SOBREVALORAMOS TU MOTO USADA

CAUCA

C/ San Bernardo, 76. MADRID

C/ Héroes de Sostoa, 69. MALAGA