

SUZUKI DR 650 RS

¡¡QUE CAMBIO!

VAYA CAMBIO QUE HA RECIBIDO LA SUZUKI DR 650 RS. LA NUEVA RS HA CRECIDO Y SE HA VESTIDO DE GALA PARA LA OCASION. DE AQUELLA SEMI-AFRICANA DR 600 DJEBEL SE HA PASADO A UNA TRAIL MODERNA Y TERRIBLEMENTE ESPECIALIZADA EN SU FACETA ASFALTICA, DEJANDO PARA SU HERMANA DR 650 DJEBEL LA MAYOR DIVERSION POR PISTAS. ASI, LOS TRAILEROS RUTEROS DE SUZUKI YA TIENEN LA ELECCION UN POCO MAS DIFICIL.

Texto: José Codina

Fotos: Francisco Comuñas/José Codina

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Más difícil porque la preciosa recién llegada se las verá muy de cerca con la hermana mayor de las trail de Hamamatsu, la DR Big 800 S, pues ahora serán dos las trail ruterías de que dispondrá Suzuki en catálogo. Aunque seguramente habrá suficientes y potenciales clientes para los dos o tres modelos de motos trail que ofrece Suzuki, si tenemos en cuenta que tampoco se deberá descartar la nueva Djebel 650.

Así, la distancia existente entre las dos DR 650 y la DR Big se han acortado, muy a pesar de que también la mayor ha crecido de cubicaje. Ahora la DR 650 RS se encuentra muy próxima en prestaciones a la mayor trail del momento. Se han aumentado sus cualidades "on road", mientras que su hermana Djebel 650 ha conservado intocadas casi todas sus virtudes "off road". También la Big al pasar de 750 a 800 ha visto incrementadas sus ya innatas cualidades ruterías, pero no tan drásticamente como sobre la nueva belleza de Hamamatsu.

BONITA

Aunque sobre gustos no hay nada escrito y no a todos les va a gustar, la nueva Suzuki DR 650 RS es realmente bonita -a título de opinión personal-. Los diseñadores de Hamamatsu han tomado las líneas imperantes en el mercado y han confeccionado un atuendo verdaderamente atractivo y muy personal para la RS. Un carenado de faro con gran personalidad y que será el que proteja más al piloto de todas cuantas trail 600-650 existen actualmente en el mercado. Al mismo tiempo se ha aprovechado para realizar una excelente cura de rejuvenecimiento a toda la moto, que prácticamente se ha remozado por completo, aunque los técnicos de Suzuki han caído en un incalificable descuido.

Este no es otro que haber dejado en el olvido el esperado motor de arranque. Un accesorio que en estos tiempos ya no es tan accesorio, si no de obligado montaje en cualquier motocicleta. Un descuido en el que puede haber tenido culpa el departamento de marketing de Suzuki, para así alejar la coincidencia de competencias entre esta DR 650 RS y la



DR Big 800 S, la primera con arranque a palanca y la segunda por motor eléctrico.

Una ausencia imperdonable y que mermará sin duda las potenciales ventas de esta moto, que frente a la competencia ya se presenta con un atributo menos. Aunque hay que decir a su favor que es bastante fácil poner en funcionamiento el mono, tras su obligada ceremonia ritual. Contacto, en frío con el starter-estirado y en caliente sin starter, descompresor manual echado, mover lentamente la palanca de puesta en marcha hasta que salta el gatillo del descompresor y cuando lo haga, dar una patada aprovechando todo el recorrido de la palanca del kick, sin dar nada de gas y el monocilíndrico se pondrá de inmediato en marcha. Si no se sigue alguno de estos pasos -ojo al "on-off" que en ocasiones se queda enganchado-, inevitablemente no se pondrá en marcha el "mono" y gastaremos inútilmente nuestras energías.

De todas formas y sin quitarle facilidad de funcionamiento a su puesta en marcha, es imperdonable que se haya cuidado tanto la moto y se haya



PRESTACIONES

	Erguido	Agachado
VELOCIDAD MAXIMA (km/h)	166	158
ACELERACION (s.) SALIDA PARADA	14,2	28,8
FRENADA (Metros)	A 50 km/h. 10,5	A 100 km/h. 38,0
RECUPERACION (s.)	100 metros	200 metros
Desde 50 km/h. en 5º	5,1	9,0
Desde 50 km/h. en 4º	5,0	8,2
CONSUMOS (Litros/100 km)		
CIUDAD	7,0	
CARRETERA	100 km/h. 5,6	Deportiva 7,8
AUTOPISTA	120 km/h. 6,1	150 km/h. 7,5

SUZUKI DR-650 RS

Cilindrada: 640'4 c.c.
Potencia: 46 CV a 6.800 rpm.
Velocidad máxima: 166 km/h.
Precio: 840.000 ptas.
Lo mejor: Cualidades "on-off road"
Lo peor: Ausencia motor arranque

SUZUKI DR 650 RS

prescindido de este obligado accesorio... que echaremos en falta cuando se cale el motor y sobre todo en "off road", cuando busquemos dificultades sobre ella. Ya que cuando se cala... cuesta lo suyo volverla a arrancar.

Un "cinco" para quien fue el causante de este gran "fiasco".

NUEVA JUVENTUD

Con la cura de rejuvenecimiento, prácticamente total, la DR 650 RS dispone de toda una nueva juventud por delante.

Sus técnicos la han especializado hacia la faceta que más se lleva hoy, el asfalto. Pero sin cortar de raíz con sus dotes aventureras, de las que conserva un buen pellizco.

Así, conserva intactos sus recorridos de suspensiones de 240 mm. delante y 221 mm. detrás, pero sobre remozados elementos como son, una horquilla que pasa a disponer de 41 mm. de grosor de barras -38 mm. en la DR 600- y un nuevo sistema Full Floater para la suspensión posterior, sin bieletas de unión basculante/parte superior monoamortiguador, y que recibe un nuevo elemento amortiguante.

Los frenos también se han potenciado para la mayor faceta "on road" de la RS. Su disco delantero ha crecido hasta los 280 mm. de diámetro, mientras que el posterior lo ha hecho hasta los 250 mm., montando ambos pinzas de doble pistón paralelo, con lo que se asegura su buen funcionamiento en cualquier condición de carga.

El chasis se ha reforzado en sus puntos débiles y su geometría se ha adaptado a su vida más asfáltica, al mismo tiempo que el basculante se ha alargado 45 mm. para conferirle una mayor estabilidad y aplomo a alta velocidad en línea recta y curvas rápidas.

La carrocería es totalmente nueva, con guardabarros bajo, protectores de horquilla y disco delantero, carenado de faro de perfecto acoplamiento a su óptica integrada y depósito. Este ha perdido 2 litros de su capacidad al amoldarse para recibir el carenado y ahora puede albergar 20 litros en lugar de los 22 de la DR 600. El asiento también es nuevo y presenta la novedad de ser extraíble - como en una verdadera moto turística - mediante llave, dando acceso al filtro de aire, batería, caja de herramientas y a una pequeña guantera. Las tapas laterales son amplias y resguardan los dos silenciosos laterales que dan un formidable aspecto a la moto, que ha visto adornada su parte posterior por un transportín en fundición de aluminio, muy similar al que monta la DR Big 750-800 S. Todos estos cambios, más los que ha recibido el motor, ha supuesto un aumento hasta los 155 kilos de peso del conjunto, cuando la DR 600 estaba en los 142 kilos.

Toda la moto se ha cuidado al máximo y presenta buenos detalles respecto a su salvaje predecesora. Tapón con llave



El tablero de instrumentos está un poco descuidado. La cúpula desvía bien el viento del cuerpo.



El freno de disco posterior ha crecido hasta los 250 mm., recibiendo una pinza de doble pistón paralelo.



www.motosclasicas80.com
motos clásicas
Info@motosclasicas80.com

Gran transportín en fundición de aluminio y doble salida de silenciosos dan un inmejorable aspecto a la parte posterior.



El asiento es extraíble, con cierre por llave, dando acceso a la batería, filtro, herramientas y guantera.



Potente y a la vez muy dosificable es el nuevo disco delantero de 280 mm. con pinza de doble pistón paralelo.

FICHA TECNICA

SUZUKI DR 650 RS

MOTOR

Tipo: Monocilíndrico de cuatro tiempos, con refrigeración mixta aire/aceite sistema SACS, dotada de dos ejes de balance antivibraciones. **Distribución:** Un árbol de levas en culata, accionado por cadena, sobre cuatro válvulas. **Diámetro x carrera:** 95'0 x 90'4 mm. **Cilindrada:** 640'4 c.c. **Relación de compresión:** 9'7:1. **Potencia máxima:** 46 CV a 6.800 rpm. **Velocidad lineal del pistón:** A régimen de potencia máxima = 20'4 m/s. **Par máximo:** 5'6 Kgm. a 5.000 rpm. **Alimentación:** Carburador Mikuni BST de 40 mm. de diámetro de difusor. **Lubricación:** Forzada por bomba mecánica en cárter húmedo. **Puesta en marcha:** Únicamente por palanca.

TRANSMISIONES

Transmisión primaria: Por engranajes. Relación 2'200:1. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite. **Transmisión secundaria:** Por cadena. **Caja de cambios:** De cinco velocidades. **Relaciones de cambio:** 1º- 2'416:1; 2º- 1'625:1; 3º- 1'263:1; 4º- 1'000:1 y 5º- 0'826:1. **Relación final:** 2'625:1.

PARTE ELECTRICA

Generador: Alternador de 12 V y 180 W de potencia. **Batería:** 12 V 5 Ah. **Encendido:** Electrónico CDI con dos bujías. **Faro:** Óptica rectangular con bombilla halógena de 55/60 W. **Ráfagas:** Por pulsador.

CHASIS

Tipo: Simple cuna desdoblada a la altura del motor, realizada en tubo de acero de secciones redonda y cuadrada. **Basculante:** En tubo de acero de sección rectangular. **Ángulo columna dirección:** 61'30'. **Avance:** 115 mm. **Suspensión delantera:** Horquilla telehidráulica convencional de eje avanzado, con barras de 41 mm. de diámetro y 240 mm. de recorrido. **Suspensión posterior:** Sistema de progresividad variable Full Floater, con monoamortiguador Kayaba hidráulico regulable en la precarga del muelle, con 221 mm. de recorrido.

RUEDAS

Llantas: Cerco de aluminio, con 36 radios, en medidas 1'85 x 21" delante y 2'50 x 17" detrás. **Neumáticos:** Bridgestone Trail Wing japoneses en medidas 90/90 x 21" delante y 120/90 x 17" detrás.

FRENOS

Delante: Disco perforado de 280 mm. de diámetro, con pinza hidráulica de doble pistón paralelo y latiguillo convencional. **Detrás:** Disco perforado de 250 mm. de diámetro, con pinza hidráulica de doble pistón paralelo y latiguillo convencional.

CAPACIDADES

Depósito gasolina: 20 litros. **Reserva gasolina:** 2'5 litros. **Cárter motor:** 2'6 litros.

DIMENSIONES Y PESO

Longitud total: 2.235 mm. **Anchura total:** 870 mm. **Altura total:** 1.345 mm. **Altura del asiento:** 890 mm. **Distancia entre ejes:** 1.510 mm. **Distancia mínima al suelo:** 260 mm. **Peso en vacío:** 155 kg. **Peso en orden de marcha:** 177 kg. **Relación peso potencia:** 3'3 kg/CV.

para el depósito de gasolina, platinas en fundición de aluminio para las estribas del pasajero, estribas del piloto con protecciones de goma y sobre silent-blocks, nuevos y funcionales conmutadores de luces, además del mencionado anteriormente asiento extraíble, etc., etc.. Aunque también se han quedado algunos puntos por revisar, con podrían ser el espartano tablero de instrumentos, que no es otro que el de siempre... pero adornado por un carenado, el protector del cárter motor que ha visto reducido su tamaño -aunque continúa siendo de aluminio-, los cortos retrovisores, etc., etc..

MAS MOTOR

Para realizar la reestructuración del motor de la DR 600, los técnicos de Hamamatsu no lo tenían nada fácil, pues debían rejuvenecer el propulsor, pero sin quitarle la alegría en subida de vueltas que siempre lo ha caracterizado.

Para conseguirlo sólo se ha aumentado el diámetro de la DR 600 en un milímetro, mientras que la carrera se ha alargado en 5,4 mm., con lo que las medidas anteriores de 94,0 x 85,0 mm. se han dejado supercuadradas en 95,0 x 90,4 mm., que otorgan un nuevo cubaje de 640,4 c.c. a 51,4 c.c. más que la DR 600 de 589,0 c.c., con los que se ha conseguido pasar de 44 CV a 6.500 rpm. a 46 CV a 6.800 vueltas, mejorando el comportamiento del motor desde muy abajo y conservar al mismo tiempo la vivacidad del propulsor, que ahora dispone de 5,6 kgm. a 5.000 rpm. de valor máximo de par, cuando antes era de 5,05 kgm. a las mismas revoluciones.

A todo esto también ha contribuido el nuevo carburador de guillotina plana -Slingshot Mikuni BST de 40 mm., que respira a través de una renovada caja de filtros. Toda la culata, árbol de levas, 4 válvulas, ... es de nueva factura, así como el cigüeñal reforzado y la nueva disposición del doble árbol de balance antivibraciones. También se ha rediseñado el circuito de lubricación-refrigeración SACS, que recibe una bomba de aceite más potente -con spray/jeringazo de aceite fresco por debajo del pistón-, un radiador de mayor capacidad y un aleado más prieto en la culata y cilindro del motor, para favorecer así la dispersión del calor, etc., etc..



El cambio de marchas se ha adecuado para su faceta más rutera, con una primera marcha más larga y las restantes muy bien escalonadas, con una quinta larga, ideal para llanear a elevada velocidad de cruce, con el motor ronroneando lejos de la zona roja del tacómetro.

EN CARRETERA

La DR-RS se deja coger muy bien por

todo tipo de usuarios, aunque no es bajita, ya que su asiento se encuentra a medio camino entre la alta y todoterrena Gilera RC 600 y la nueva Yamaha XT 600 Electric. Con 1,80 m. de estatura se llega bien con los dos pies al suelo y la manejabilidad de la moto en parado o a baja velocidad es muy aceptable, gracias a su ancho manillar y excelente radio de giro. Pero antes de descubrir como va... se deberá arrancar el motor a base de la palanca de puesta en marcha.

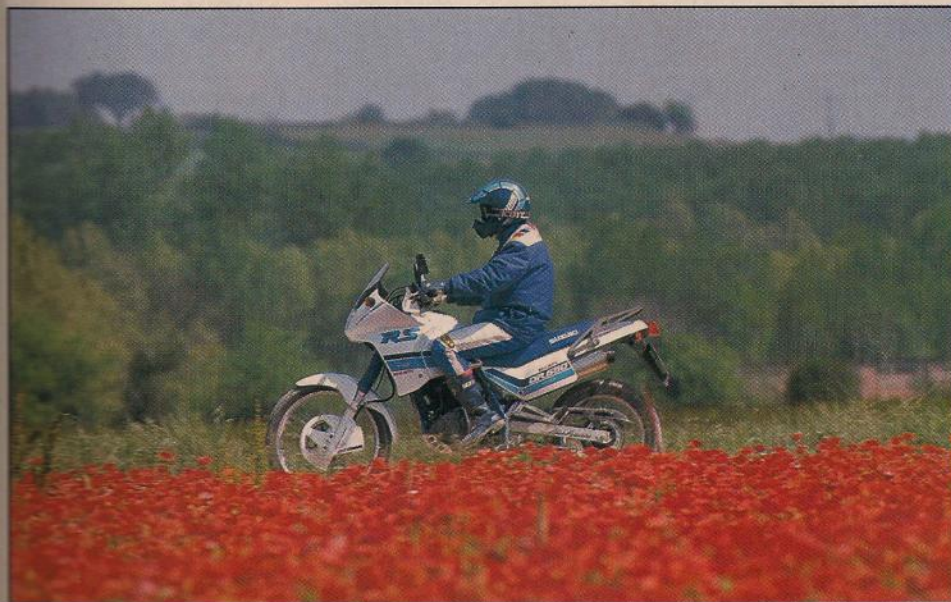
Detalle que, siguiendo las instrucciones anteriormente detalladas, no es difícil, pero más de uno de sus futuros propietarios se acordará alguna vez de los padres de la criatura.

Lo primero que se constata sobre la nueva DR 650 es su larga relación de cambio en primera marcha, muy especializada para carretera en comparación con sus rivales. Esto no la priva de tener una formidable respuesta en bajas, pues su motor respira buena potencia y

LA SUZUKI DR 650 RS FRENTE A SUS RIVALES

Marca y modelo	Motor	Diám.X Carr.	Cubaje	Potencia máx.	Par máx.	Sus. del.	Sus. trasera	Freno del.	Freno tras.	Depósito	Peso	Precio
Suzuki DR 650 RS	4 T SOHC 4 Aire/Oil	95,0 x 90,4	640,8	45,0/6.500	5,7/5.000	Horq./240	Full Floater/220	Disco 280	Disco 250	20,0	155	840.000
Suzuki DR 650 Djebel	4 T SOHC 4 Aire/Oil	95,0 x 90,4	640,8	44,0/6.800	5,3/5.000	Horq./240	Full Floater/220	Disco 280	Disco 250	20,0	151	800.000
Suzuki DR Big 800 S	4 T SOHC 4 Aire/Oil	105,0 x 90,0	779,0	52,5/7.000	6,06/5.500	Horq./240	Full Floater/220	Disco 280	Disco 260	29,0	185	943.000
Yamaha XT 600 Electric	4 T SOHC 4 Aire	94,0 x 84,0	595,0	45,0/6.500	5,1/5.500	Horq./225	Monocross/200	Disco 267	Disco 220	13,0	155	808.900
Yamaha XT 600	4 T SOHC 4 Aire	94,0 x 84,0	595,0	45,0/6.500	5,1/5.500	Horq./235	Monocross/235	Disco 267	Disco 220	13,0	140	773.900
Yamaha XT 600 Z Ténéré	4 T SOHC 4 Aire	94,0 x 84,0	595,0	45,0/6.500	5,1/5.500	Horq./255	Monocross/235	Disco 267	Disco 220	23,0	160	911.800
Gilera XRT 600	4 T DOHC 4 LC	99,0 x 74,0	569,3	47,0/7.000	4,8/5.500	Horq./250	Power Drive/230	Disco 260	Disco 230	20,0	165	809.800
Gilera RC 600	4 T DOHC 4 LC	99,0 x 74,0	569,3	48,0/7.250	4,8/5.500	Horq./280	Power Drive/260	Disco 260	Disco 230	13,0	155	899.500
Honda NX 650 Dominator	4 T SOHC 4 Aire	100,0 x 82,0	644,0	46,0/6.000	5,8/5.000	Horq./220	Pro Link/195	Disco 256	Disco 220	13,0	152	930.000
Kawasaki KLR 650 Tengai	4 T DOHC 4 LC	100,0 x 83,0	651,0	48,0/6.500	5,60/5.500	Horq./230	Uni Trak/230	Disco 260	Disco 240	23,0	163	795.000

SUZUKI DR 650 RS



QUE CAMBIA EN LA DR 650 RS

Elemento	DR 600 Djebel	DR 650 RS
Diámetro x carrera	94,0 x 85,0 mm.	95,0 x 90,4 mm.
Cubicaje	589 c.c.	640,4 c.c.
Compresión	8,5 a 1.	9,7 a 1.
Potencia máxima	44 CV/6.500 rpm.	46 CV/6.800 rpm.
Par máximo	5,05 kgm/5.000 rpm.	5,6 kgm/5.000 rpm.
Velocidad pistón	18,41 m/s. a 6.500 rpm.	20,4 m/s. a 6.800 rpm.
Carburador	Un Mikuni 38 mm.	Un Mikuni BST 40 mm.
Cigüeñal	Normal	Reforzado
Chasis	Normal	Reforzado
Angulo dirección	60 grados.	61,30 grados.
Avance	105 mm.	115 mm.
Diámetro horquilla	38 mm.	41 mm.
Neumático delantero	100/80 x 21	90/90 x 21
Neumático posterior	130/80 x 17	120/90 x 17
Freno delantero	Disco de 240 mm.	Disco de 280 mm.
Pinza delantera	Simple pistón	Doble pistón paralelo
Freno posterior	Disco de 210 mm.	Disco de 250 mm.
Pinza posterior	Simple pistón	Doble pistón paralelo
Suspensión posterior	Full Floater por bieletas	Completamente nuevo
Amortig. posterior	Kayaba	Nuevo Kayaba
Largo total	2.200 mm.	2.235 mm.
Distancia entre ejes	1.465 mm.	1.510 mm.
Altura asiento	885 mm.	890 mm.
Peso en vacío	142 kilos	155 kilos
Depósito	22 litros.	20 litros.
Carenado	Mascarilla de faro	Carenado de faro
Precio	800.000 ptas.	840.000 ptas.
Conmutadores luces	Antiguados	Modernos y funcionales

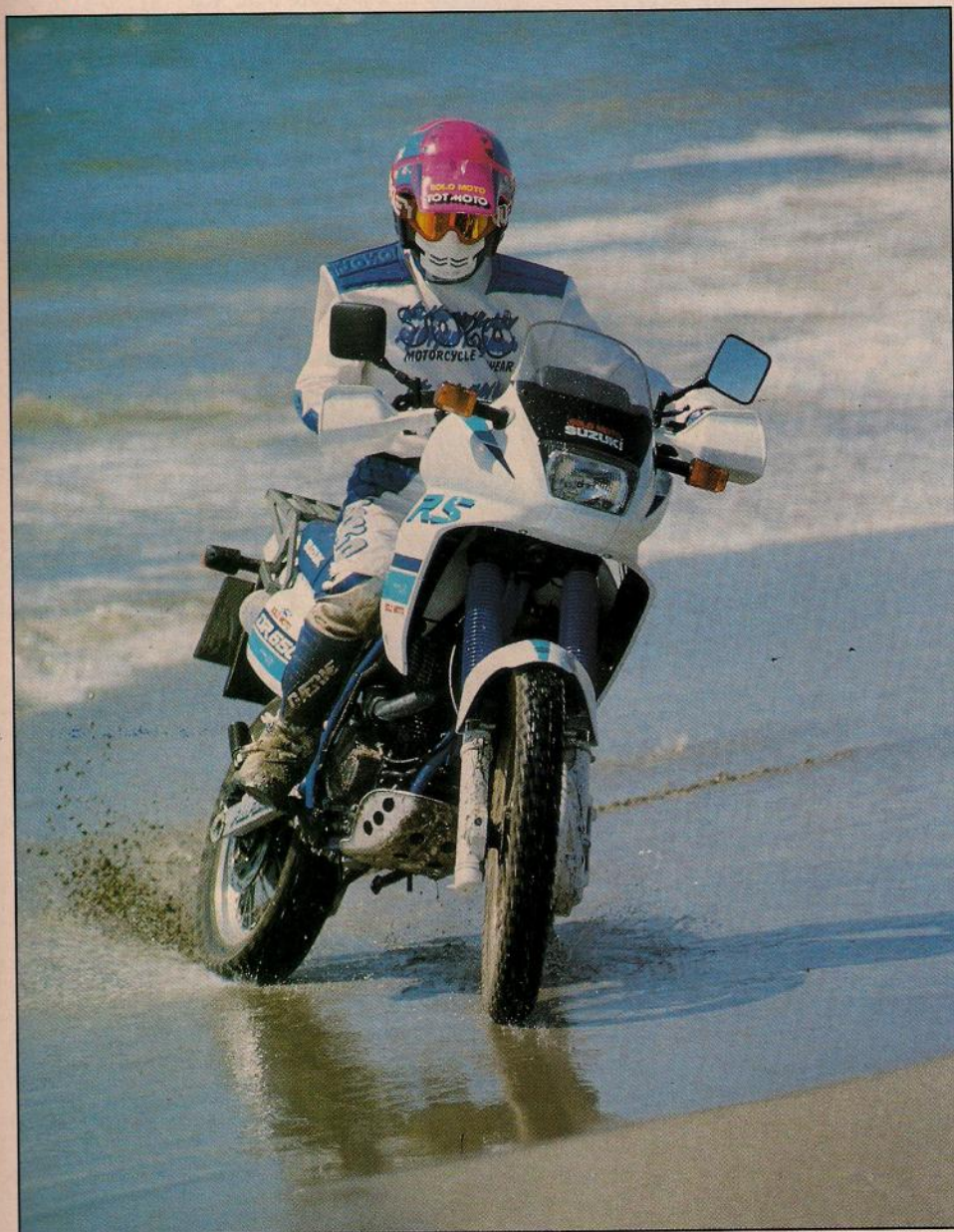
par ya desde las 2.000 revoluciones, acompañado de un buen rugir de la doble salida de silencioso. Entusiasma su alegre subida de régimen y fenomenal respuesta en cualquier marcha, lo que permite ir colocándolas sucesivamente en circulación urbana, para llegar a un semáforo y encontrarte que debes bajar más marchas de las que pensabas, pues estabas circulando en cuarta sin proponértelo. Esto dice mucho en favor de la buena predisposición del motor para

rodar tranquilamente en marchas largas, haciendo trabajar sus magníficos bajos y medios, que rápidamente conectan con la zona alta del tacómetro. Ya que la alegría no se pierde hasta que se entra en su zona roja.

Ya en carretera, por fin encontramos un carenado trail que cumple casi perfectamente su cometido, que es algo más que un puro elemento estético, sobre una trail de medio cubicaje. Su anchura y alta cúpula desvían el flujo directo del aire del cuerpo del piloto y sólo se nota en el casco, con lo que tomando una posición más recogida, se puede escapar un poco más de las turbulencias de Eolo y disfrutar de un mayor confort de marcha.

Un confort de marcha muy elevado gracias a sus suspensiones, ausencia de vibraciones muy filtradas, cómodo y ancho asiento, confortable posición de conducción,... lo que unido a su larga autonomía, elevada velocidad de cruce-ro entre 130-140 km/h. gracias a una quinta marcha larga- y perfecta estabilidad y aplomo a esta velocidad, todo estará a favor de hacer con ella cientos de kilómetros sin que la fatiga haga mella en el pasaje. Un pasaje cuyo pasajero dispone de un mullido asiento, baja posición de sus estribas y hasta resulta un tanto protegido del viento gracias a la alta cúpula del carenado... por lo que rápidamente se apuntará a todas las excursiones y salidas que le proponga el futuro propietario de la nueva DR 650 RS.

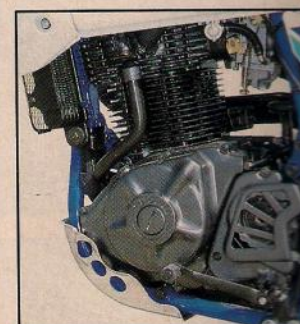
Buscando carreteras más divertidas, ya se comienza a notar el trabajo que han realizado los técnicos de Suzuki. La DR posee ahora una estabilidad más ruter, más de moto pesada, con un perfecto aplomo y estabilidad en todo



Detalle de la generosidad del carenado de faro, en el cual se integra perfectamente la óptica.



La horquilla delantera ha pasado a ser de 41 mm. de grosor de barras y su funcionamiento es excelente.



El motor es todo potencia a cualquier régimen de giro, aunque un poco ruidoso de funcionamiento.

tipo de curvas, pero con algunas anotaciones respecto a su ligera predecesora. La nueva DR 650 es ahora un poco más trabajosa de meter en las curvas, le gusta entrar en ellas con todo el trabajo realizado. O sea, iniciar la inclinada una vez se haya frenado totalmente y con las cosas claras para su piloto, que sepa por donde debe ir la trazada y meter la moto con decisión, pues si se entra actuando sobre los frenos o con indecisión al afrontar una curva, la DR 650 muestra una pequeña tendencia a salirse de la trazada, a abrirse. En una palabra, que es un poco

subviradora. Pero nada alarmante, pues la moto se deja llevar muy bien en todo tipo de curvas, aunque ahora es menos amiga de las curvas muy cerradas y cambia menos rápidamente de trayectoria en las curvas enlazadas.

Esta es la pequeña penalización que ha debido devengar la nueva DR 650 RS por su mayor especialización ratera. Ha ganado mucho como tragamillas, aplomo y estabilidad en recta y en todo tipo de curvas rápidas, pero ahora es un poco más lenta de reflejos en curvas lentas y cuando se "va a por faena". Su mayor

distancia entre ejes y mayor peso colocado delante -carenado-, son los causantes de ello.

Las suspensiones tienen un excelente comportamiento, un poco más durillas que el término medio del resto de trail japonesas. Muy equilibradas y absorbentes, aun rodando sobre el peor de los asfaltos. Su frenada también ha subido algunos enteros en su cotización. El gran disco delantero es a la vez potente y dosificable, apoyado en su labor por el freno posterior, que en apuradas de frenada al límite bloquea la rueda...

siempre que tu lo quieras. Con la moto cargada o con pasajero, se puede aprovechar aún más la potencia del freno posterior, mientras que el delantero parece inagotable.

EN PISTAS

Con su faceta asfáltica potenciada, la nueva DR 650 RS también ha cedido algo de libertad de acción por pistas, así lo que será más fácil encontrar el límite de sus posibles aventuras.

SUZUKI DR 650 RS

La moto está preparada para ello, puesto que no se han recortado sus equilibradas y ahora reforzadas suspensiones, manteniendo así su buena distancia al suelo, que le abrirán muchos caminos a una posible vida exploradora... a que otras trails más bajitas no tendrán acceso.

Ahora la moto es más pesada de delante, más imprecisa en conducción por pistas y no tan manejable como su salvaje predecesora. Esto unido a que su peso ya está en el orden de los 175 kilos a tope del tanque y a que existen más cosas para romper en una inoportuna caída, la van a privar en numerosas ocasiones de que sus futuros usuarios se arriesguen más en conducción alegre por pistas. Una conducción en la que brilla a gran altura su equipo de suspensiones, la nobleza de reacciones del conjunto-es una moto muy larga-y motor de grandes bajos y medios, que en pistas entretenidas acusa una primera marcha excesivamente larga. Una marcha a la que no le gustan nada las trialeras, donde

se deberá tirar en exceso del embrague, ya que no le gusta nada subirlas a pisto-nadas, siendo un verdadero calvario cuando se cala el motor, pues cuesta lo suyo volver a arrancarlo, pues se ahoga fácilmente a consecuencia del gran carburador de 40 mm.

Tanto la moto como sus futuros usuarios se encontrarán más a gusto en pistas más abiertas, donde se pueda explotar el cambio y desarrollar más la brillante potencia del motor, pero siempre estando atentos a las frenadas, pues el disco posterior clava con facilidad en terreno blando y la distancia de frenado se alarga excesivamente.

CONCLUSIONES

Un gran y buen cambio es el que ha recibido la Suzuki DR 650 RS. Un gran cambio hacia su faceta rutera, que la acercará más a un amplio sector del público trailero-tragamillas.

Cualidades ruterar no le van a faltar.

Un brioso y potente motor superaprovechable, gran autonomía, excelente confort de marcha, carenado que tapa más que sobre otra trail de su categoría, gran finura y tacto de funcionamiento, mejorada estabilidad, frenada potenciada,... pero que ha supuesto perder enteros en su faceta aventurera, ganando peso, más cosas para romper, menor manejabili-

dad... pero que quedan de sobras compensados por sus nuevas cualidades ruterar, que serán siempre más aprovechadas por sus usuarios que las aventureras.

Todo un buen cambio para la nueva DR 650 RS, que ha dejado para su hermana DR 650 Djebel la defensa de sus ancestrales virtudes aventureras.

A FAVOR

Presentación y diseño
Suspensiones equilibradas
Estabilidad y manejabilidad
Motor alegre y divertido
Potencia a todo régimen
Protección carenado
Confort de marcha
Cualidades ruterar
Asiento extraíble

EN CONTRA

Ausencia motor de arranque
Cuadro de instrumentos espartano
Físico expuesto a las caídas
Precio elevado
Cambio algo impreciso
Primera algo larga en "off road"

GUIA DEL COMPRADOR

PRECIO
GARANTIA
FABRICANTE
IMPORTADOR

840.000 Ptas. matriculada.
Dos años piezas y mano de obra.
Suzuki Motor Co. Hamamatsu (Japón)
Suzuki Motor España, S.A. Tel. 985-32 01 00

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



CONCESIONARIO OFICIAL EN BARCELONA

SUZUKI

- C/ Zaragoza, 135 - Tel.(93) 418 31 03
- Travessera de Les Corts, 166 - Tel.(93) 339 17 04

**¡ UN MEJOR
SERVICIO !**

MOTOA RT

RECOMENDAMOS:



SERVICIO POST-VENTA
Tel. 200 11 77

GAMMA

MOTORS

EXPOSICION Y VENTAS
Tel. 200 97 44

RECAMBIOS
Tel. 200 45 40

Fax. 200 13 98

Maestro Nicolau, 12

08021 BARCELONA



CONCESIONARIO OFICIAL:

SUZUKI





MOTO MOTORS

TALLER DE REPARACION
MOTO LAVADO-ACCESORIOS

VENTA NUEVAS Y USADAS




SUZUKI

VILLARROEL, 15- FLORIDABLANCA, 136 TEL.(93) 423 18 32 -BARCELONA-08011

MOTO MOTORS