

PRUEBA

SUZUKI RGV 250

PUREZA

La moto de Gran Premio por excelencia es la de 250. Motor con dos cilindros en V, admisión por láminas, anchas ruedas de diecisiete pulgadas, frenos grandes de cuatro pistones, rígidos chasis de aluminio... agilidad y precisión por encima de todo. Motos potentes, pero «humanas». La Suzuki RGV 250 tiene todo eso y se puede llevar por la calle: la moto deportiva en estado puro a tu alcance.



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



YA la he localizado en el plano. Era la carretera que va desde Alforja hacia Cornudella, a pocos km. de Reus. Delante van la RC-30 llevada por Gunhard y la Kawa ZXR 7 que monta Gerry. En la autopista todos hemos ido al ritmo de la Aprilia 125 que lleva Augusto, pero cuando nos ha dado rienda suelta hasta el siguiente cruce, el ritmo se ha avivado cada vez más en un «pique» de las grandes 4 T que se me han escapado un poco.

Cuando empieza el puerto de Alforja les atrapo y pronto «liquido» a Gerry, pero Gunhard no está dispuesto a darse por vencido. La RC-30 se siente como pez en el agua; una carretera más bien lenta, pero con buen asfalto. Le voy metiendo rueda en las frenadas, pero él es impecable en las aceleraciones. Apuro cada vez más. Los neumáticos no protestan y yo comienzo a recurrir a las cosas que aprendía con mi Yamaha TZ 250 o las otras «cuarto de litro» de G. P. que he probado.

Hay que apurar al límite la frenada y tener el trasero ya fuera del asiento aunque tengas las rodillas bien apretadas contra el depósito. Quitas dos o tres marchas y, justo al final, tiras la moto al interior y abres gas casi inmediatamente. Un vistazo al cuentavueltas mientras apuras régimen y... rayas blancas. Lo

importante es no perder inercia y aprovechar bien la carretera. La rodilla comienza a intuir cerca el asfalto. En esos momentos lo único que existe en el universo es el trozo de curva que tengo enfrente. Hace rato que pasé a la RC-30. Me estorbaba como un camión y me cansé de bailar detrás de ella buscando un hueco. En cuanto comenzamos a bajar se convirtió en algo del pasado.

Por fin llegamos a un cruce justo después de un antiguo puente sobre el río Siurana. La Honda llega unos segundos después. La Kawa tarda cerca de un minuto. Luego aparece la Aprilia y, por fin, el coche de Emilio, lleno de cámaras. Todos se dedican a preparar fotos estáticas. Yo estoy todavía en trance. Esto ha sido realmente nuevo. Luego, marchando hacia Poboleda, en una carretera muy lenta y de agarre excepcional, llega el éxtasis.

Cuando Frank Le Boucher nos presenta toda esas pequeñas superdeportivas japonesas, puedes quedarte con la sensación de haber visto un capítulo de Falcon Crest: muy emocionante pero totalmente desconectado de tu mundo. Apagas el televisor y te olvidas de ello. Jamás piensas en ver por tu calle un tipo barbudo con camisa de cuadros conduciendo un «pick-up» de cinco litros de cilindrada.



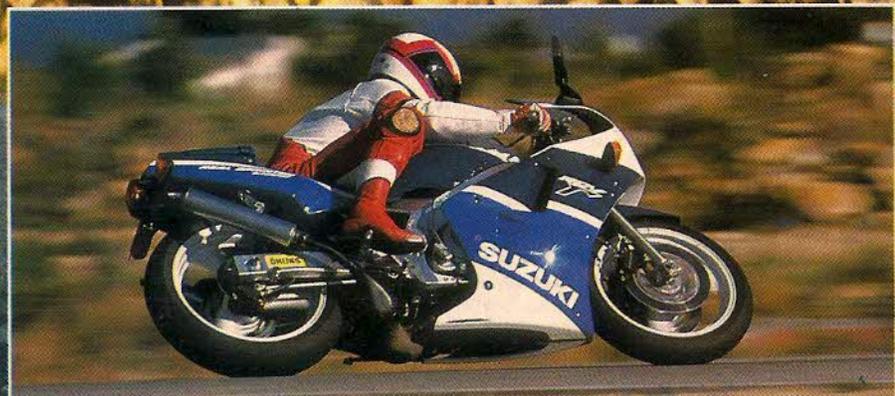
www.motosclasicas80.com

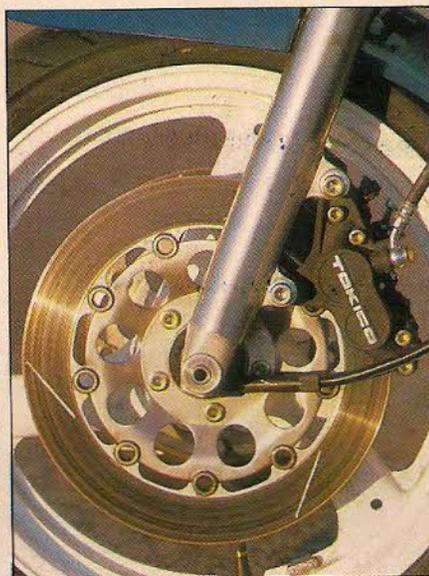
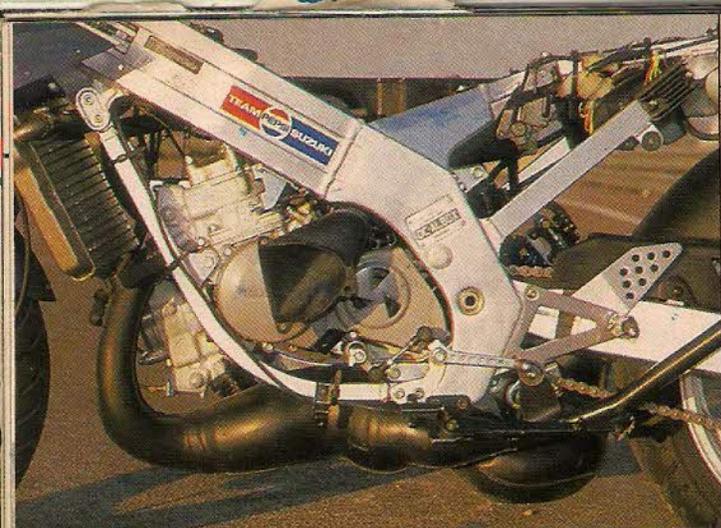
motos clásicas

info@motosclasicas80.com

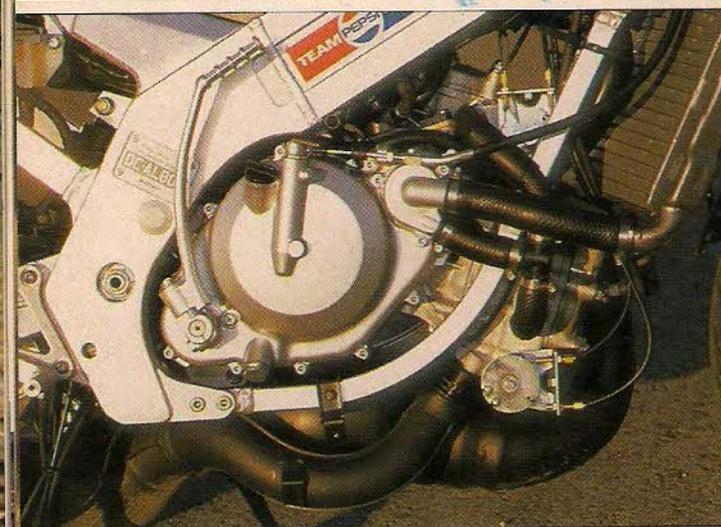


La RGV 250 es una moto de... carreras, sin concesiones, creada con los mejores materiales y la experiencia del departamento de competición para ofrecerte, por el precio de una moto de calle, un auténtico sueño, también para ir por la calle.





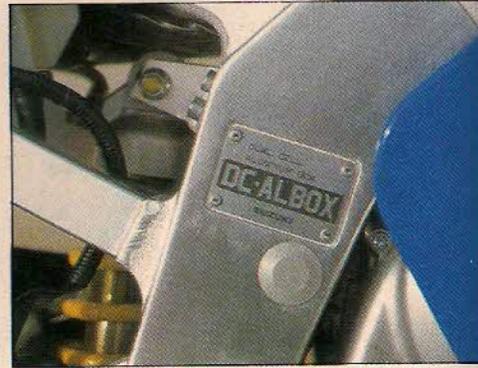
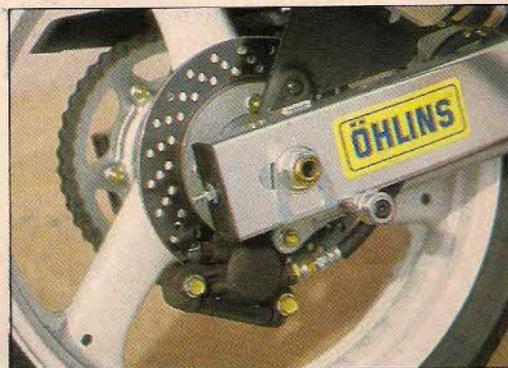
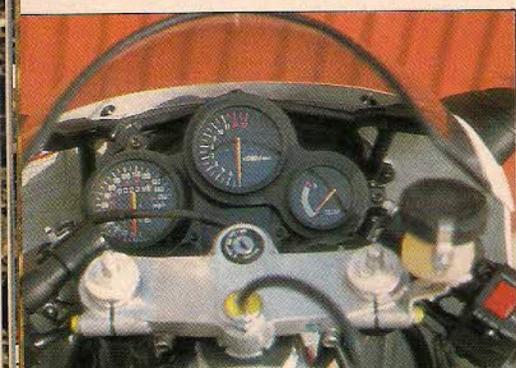
Chasis de aluminio y doble viga, frenos delanteros flotantes de 290 mm. con pinzas de cuatro pistones, todo material de primera calidad. Las suspensiones son de precisión milimétrica, con barras de 41 mm.



permítete llamar la atención sobre unos pocos detalles.

La gran diferencia entre una moto de calle y una de carreras está casi siempre en la horquilla. Lo habitual es que dos paños de escoba que deslizan malamente en las botellas sujeten las rueda delantera al chasis. Aquí no es así. 41 mm. de barra tienen buena parte de la culpa, pero el diámetro no es un simple argumento de ventas. En Japón han puesto una rectificadora «de las buenas» para hacer las horquillas de RGV, y el acabado es impecable. La sensibilidad a pequeñas irregularidades es sorprendente. Muchas veces, al sentarte en una moto de calle, la horquilla se queda atascada y sólo cede la suspensión trasera. En la 250, con el amortiguador de serie o con el Ohlins que se puso a punto en esos días, las dos partes bajaban al unísono. Esto también puede suceder en una moto muy rodada, pero casi siempre hay un juego excesivo entre barra y horquilla que ocasiona imprecisión a alta velocidad. La manera de «aguantarse» en la rápida curva de izquierdas del final de recta en Calafat no dejaba lugar a eso en la RGV.

El otro gran detalle son los neumáticos. Una llanta de 3 x 17 delante (3,50 x 17 o 3,25 x 17 en los G. P.) y otra de



Con las 250 o 400 japonesas pasaba lo mismo... hasta ahora. Algunas de las 250 japonesas se venden en otros países de la CEE y eso significa que se pueden importar (usadas a nuestro país, aunque no haya una homologación específica por parte del importador oficial (no se pueden importar japonesas nuevas de menos de 400 c.c.). Quizá haya problemas burocráticos por un tiempo, pero su llegada a nuestras carreteras, como una primavera, es inevitable: el sueño prohibido a nuestro alcance.

Esta toma de contacto con la Suzuki RGV 250 supone un mundo nuevo ante nosotros. El cambio de enfoque es total. No se trata de exotismo, sino de realidad cotidiana. Hay que utilizar una mentalidad distinta al subirse a ella. La pregunta básica es:

¿Merece la pena una 250 que cuesta más que una RD 350?

Y la respuesta es...

Sí, lo merece...

A condición de que tú seas el cliente adecuado. Una RD tiene una versatilidad muy superior a la de estas 250. No es sólo cuestión de que la cilindrada proporcione una curva de potencia más amplia, la de la Suzuki es más que suficiente; también hay que pensar en la posición de conducción, el pasajero, el mantenimiento que necesita el motor, el consumo, etc... Una RD 350 es a esta RGV 250, como una FJ 1100 a una Suzuki GSX R 750. Cuando tienes la FJ unos días te das cuenta de que es fantástica y que sólo echas de menos la GSX en tus momentos más histéricos en la sierra, pero también es verdad que la moto

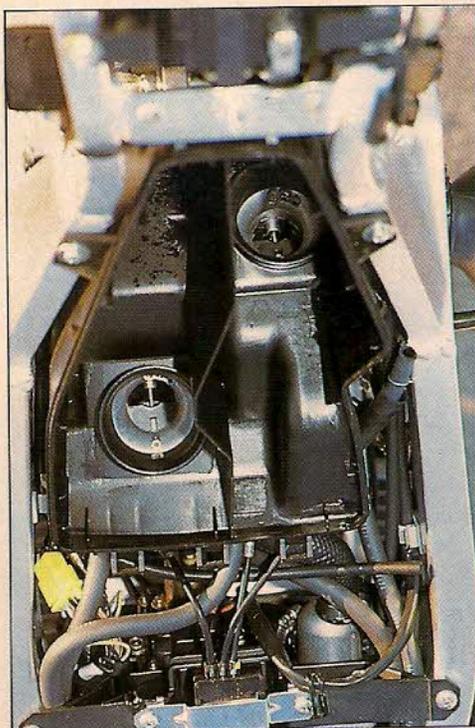
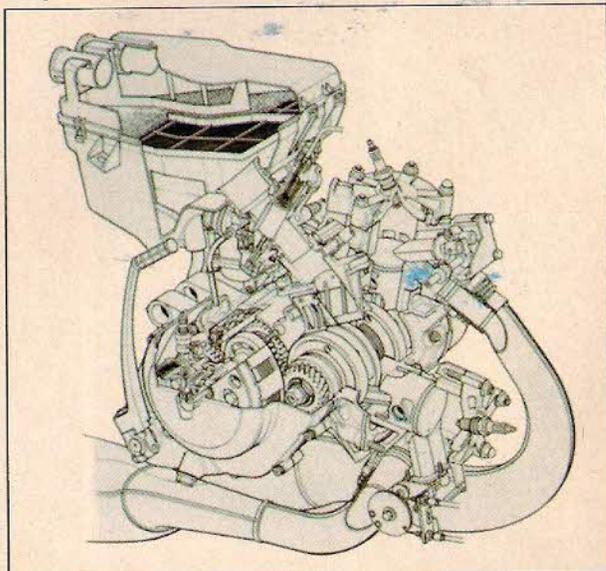
es deporte, aventura y ensueño. Por eso la gente compra tantas GSX R.

La Suzuki RGV te transporta a un nivel que parecía olvidado entre tanto armario con válvulas en la culata en vez de en el cilindro. En realidad tengo que pensar en una Metralla MK-2 para encontrar el mismo espíritu deportivo sin compromisos. Las Ossa F-3 eran unos alambres, las Crono 350 demasiado turísticas, las RD 350 llegaron con demasiados años de retraso. Esta 250 es «Real Sprinter», como reza el letrero del costado.

Como en las serie GSX R, Suzuki ha partido desde cero y sin concesiones al diseñar la RGV. Ya has visto las fotos y los despieces en estas páginas, pero

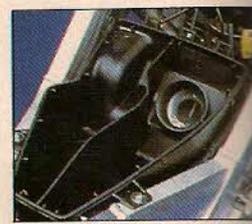
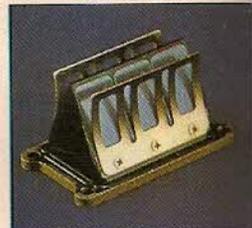
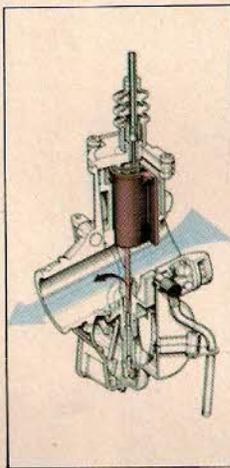
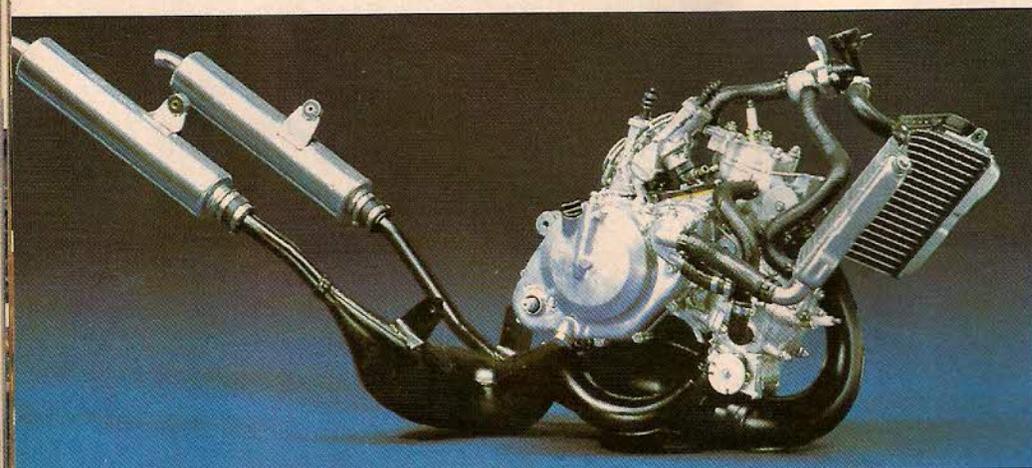
4,00 x 18 detrás (4,50 x 17 o 18 en los G. P.) son calzadas por un 110/70-17 y un 140/60-18, la misma anchura que una GSX R 750 87 y muy cerca de sus hermanas de G. P. (120 delante y 150 detrás). Antonio Cobas tuvo que recurrir a neumáticos de perfil alto y carcasa dura en su JY-4, la 250 de calle con motor Yamaha TZR 250. No había nada mejor disponible y aún así el comportamiento era buenísimo (fui un par de segundos más rápido en Calafat con ella que con la Suzuki). 23 kg a favor de la moto española son los principales responsables, pero si Cobas hubiese dispuesto de estos neumáticos, quizá los rebotes al derrapar de la JY-4 no hubiesen existido. Los Dunlop japoneses están especialmente diseñados para esta moto y son una sim-

Motor bicilíndrico en V refrigerado por agua, con admisión por láminas y válvula de escape. Radiador curvo y carburadores de campana plana «slingshot». Tiene una potencia específica de 200 CV/litro.



FICHA TECNICA

Motor: V-2 90°, dos tiempos, refrigerado por agua, admisión por láminas, válvula escape AETC.
Cilindrada: 249 c.c. (56,0 x 50,6 mm.).
Potencia: 45 CV. a 9.500 r.p.m.
Par máximo: 3,8 kgm. a 8.000 r.p.m.
Compresión: 7,5:1.
Alimentación: Dos Mikuni TM32SS.
Encendido: CDI.
Cambio: Seis velocidades.
Embrague: Multidisco en baño aceite.
Suspensiones: Horquilla del. 41 mm. Ø. Full-Floater posterior.
Frenos: Dos discos 290 mm. delante. Un disco 210 mm. detrás.
Neumáticos: 110/70R17, delante. 140/60R18, detrás.
Distancia ejes: 1.375 mm.
Longitud: 1.990 mm.
Altura asiento: 755 mm.
Peso en vacío: 128 kg.
Depósito: 17 lit.
Precio en Japón: 569.000 yenes (aprox. 520.000 ptas.).



ple adaptación a carretera de su material de carreras: carcasa y goma blanda; perfil bajo y estructura radial tanto en el delantero como en el trasero. ¡Tremendos!

El resto de la moto está a su nivel. El chasis de aluminio y doble viga, los magníficos frenos delanteros flotantes (290 mm. de diámetro y pinzas de cuatro pistones), etc. La moto en general es una preciosidad carente de un sólo detalle «barato» o «burgués». El radiador curvado (lo fabrican plano y luego lo tuercen, no es demasiado caro) es la estrella de la planta motriz, un fantástico bicilíndrico en V que da una potencia a la rueda superior a los 200 CV. por litro, mejor que ninguna otra moto de carretera (incluida la Freccia 125).

Si divides por cuatro te salen 50 CV.; prácticamente lo mismo que una RD 350 y con una curva de potencia casi igual de amplia. Como en nuestra familiar Yamaha, la apertura de la válvula

de escape no produce una «patada» fuerte, sino un simple cambio de carácter. Por debajo de las 7.000 r.p.m., la Suzuki parece una 125 muy buena, pero después estira alegremente hasta estrellarse en las 11.000 r.p.m. y no subir ni una más. A la hora de acelerar se nota mucho la diferencia de peso y basta con echarse un poco hacia atrás para que se levante la rueda delantera saliendo de los ángulos. Cuando llegan las rectas, también. Una RGV alcanza 200 km/h. reales, o eso dicen.

Acabo de bajarme de la Cagiva Freccia C-12 que aparece también en este número y no puedo dejar de ponerla como referencia ante la Suzuki. Pesan casi lo mismo y la manejabilidad de la 250 está a su nivel. Circulando por Reus con la Suzuki y la Aprilia 125 Réplica, no parecía que una fuese «el doble» que la otra. De hecho, la Aprilia es más grande y llamaba mucho más la atención de la gente. No esperes demasiados desmayos

de tus amigos si te compras una Suzuki. Tendrás que esperar a la primera salida a la sierra.

Volvamos a la Freccia. Imagínate esa moto con el doble de potencia y un chasis, frenos y neumáticos superiores incluso a esa potencia. ¡El acabose!, el arma absoluta en carretera revirada. No hace falta que el asfalto sea impecable. La ligereza de las llantas, la rigidez del chasis y el tarado de las suspensiones permite tomar a fondo curvas rápidas y bacheadas como sólo parecía posible para una moto grande. En cuanto llegue una frenada fuerte les habrás dejado atrás.

De todos modos la RGV exige mucho a su piloto. Es algo parecido a una RC-30. Cuando probé la 750 en mi carretera favorita, sentí que me sobraba mucha moto hasta que le tomé el pulso. Tiene el límite tan lejos que hay que poner mucho de tu parte para pasártelo realmente bien. En caso contrario te da la

sensación de que vas «parado» y que es la moto la que te está dando una vuelta a ti, como si fueras un novato encima de un caballo de picadero.

Con la RGV se puede ir tranquilamente por ciudad. La posición de conducción es muy deportiva pero no incómoda. El carenado protege bastante y el motor nunca te dejará en la estacada. En realidad es increíblemente civilizada si piensas en sus posibilidades deportivas. Al meterla en circuito te das cuenta de que olvidaste comprar el kit de F-3 que sube la potencia hasta unos 70 CV. Hay tanto «ciclo» que el motor se queda corto, cosa que no ocurre en montaña, donde las cualidades del chasis te ayudan a improvisar y apurar mucho más de lo que habías imaginado. Es TAN rápida de meter en curvas, TAN estable, frena TANTO... Una moto ideal para divertirse sin límites. Un juguete muy serio. □

César Agüi
Fotos: Emilio Jiménez