Roger de Pablo · 12005

Suzuki Sixteen 125

¡Quiero ser la reina!

Suzuki irrumpe en la ciudad con su primer scooter de rueda alta, Suzuki Sixteen, dispuesta a ser la reina de la ciudad y alrededores. Quizás sea un pelín tarde y le costará, pero cualidades no le faltan.

Cuando adquirimos un scooter evidentemente estamos comprando una motocicleta, pero quizás tiene un objetivo distinto que una moto "grande", ya que será una moto que a buen seguro conduciremos casi cada día y para comprarla nos hemos de fijar más en otros detalles. Que sea bonita es importante, el precio también, pero sobre todo que sea práctica, ágil y nos solucione el día a día.

QUÉ BONITA ERES

A primera vista, mirada de lejos, la podemos confundir con algún otro scooter de la competencia, pero si nos fijamos bien veremos una moto nueva, diferente y esbelta. La Sixteen tiene unas formas afiladas pero agradables, que recuerdan un poco a la línea que están llevando Suzuki en su gama R, sobre todo el colín al que rápido le vemos un semblante semejante al de la GSX-R.

La unidad de pruebas era de un blanco perla muy bonito, con las llantas plateadas, un poco como para quien gusta de motos de estética suave, no muy llamativas. Tenemos tres opciones más. Una versión plata con llantas negras, un poco más elegante y seria, pero sin cromados innecesarios. Y dos (que a mi me encantaron) con un aire mas "deportivo", azul eléctrico y negro mate, las dos con llanta negra, la verdad es que enamoran rápido. ¿Qué hay que no nos guste mucho? Quizás el escape, un poco voluminoso y sobresalido. Los prácticos agujeros del portabultos para si queremos ponerle un baúl podrían llevar unas tapitas. O los agujeros que tiene en el manillar para ver el los niveles del liquido de freno, que como veis, tienen su razón de ser….Son detalles tontos a los cuales nos acostumbraríamos rápidamente sin más importancia.

AL DETALLE

Detalles tiene de buenos, y algunos mejorables. Antes de subirnos podremos comprobar el buen accionamiento de su caballete central y su excelente estabilidad. Buen espacio debajo del sillín, donde además del práctico kit de herramientas básicas, encontraremos el espacio suficiente para guardar cualquier casco tipo jet, con o sin pantalla. El contacto lleva un práctico y sencillo sistema antirrobo, y el sistema de apertura del sillín. Dispone también de una guantera con llave, pero la verdad es que no es muy grande.

Cuando por fin nos subimos a ella, podemos apreciar un cuadro de instrumentos sencillo pero bien legible, con la información suficiente y algún extra más, indicador de temperatura, reloj digital con cuentakilómetros parcial, nivel de combustible; también hay dos chivatos importantes: uno de fallo de motor y otro que te avisa de cuándo cambiar el aceite. El asiento es amplio, cómodo y con el suficiente ángulo lateral como para llegar bien al suelo con los pies. La postura es relajada aunque el manillar para mi gusto queda un poco elevado. La plataforma plana para poner nuestros pies nos ira bien por si necesitamos llevar algún objeto o bolsa. Los retrovisores ovalados no desentonan con la línea de la moto y tienen una visión más que buena. La iluminación es perfecta, la verdad es que me sorprendió lo que alumbra

Seguro AMM

Suzuki Sixteen 125cc

25 años 178.59 €

40 años 136.90 €

en carretera abierta, y evidentemente para ciudad vamos sobrados.

UNA VEZ YA EN MARCHA

Esta Suzuki se encuentra comodísima en el tráfico urbano, entre los coches notaremos su línea esbelta y su ligereza, los retrovisores están a la altura perfecta para pasar entre los coches. En los semáforos quizás no somos los mas rápidos en salir, pero señores esto no es un circuito y llevamos una 125cc, sale alegremente. En los asfaltos malos notaremos como la rueda de 16" absorbe mejor los pequeños baches que un scooter de rueda pequeña. En la frenada, aprobado y con buena nota. El sistema de frenado combinado/hidráulico de la que dispone este scooter nos facilita el trabajo. El freno delantero actúa solo, pero el trasero se combina con el delantero. Esto nos podría crear dudas a la hora de apretar fuerte el trasero y más en caso de lluvia, pero nada, en un momento dado clava detrás pero no delante, esta probado. Tiene un buen ángulo de giro, quizás no como una moto de rueda pequeña, pero bien. Si circulamos por el extrarradio, podremos circular bien entre 90 y 100 Km/h sin que parezca que forzamos la maquina. Aquí si notaremos su buen conjunto de suspensiones y llanta de 16", que combinado con unos neumáticos excelentes, nos da una muy buena estabilidad en curvas rápidas, siempre contando que esto es un scooter, claro. Es de agradecer la pareja de neumáticos Metzeler Feelfree que monta, ya que hoy en día muchas marcas montan gomas muy justitas. Con este neumático y una sobrada distancia al suelo podremos trazar sin miedo a rozar con el suelo, porque nos llega a dar mucha confianza. Sí que la ya comentada altura de manillar nos hace los cambios de dirección un poco perezosos, pero es acostumbrarse a conducir más con el cuerpo. Su inyección nos hace tener un consumo bastante reducido, y tranquilamente podremos recorrer algo más de 100km con cuatro litros a ritmo alegre.

A DÚO

Si vamos acompañados nuestro acompañante se sentirá cómodo y seguro, y estará sentado un poco más arriba que el piloto, pero ideal. Buena posición de piernas, estriberas con goma para él solito, buena posición de espalda y un buen par de asas bien situadas donde poder agarrarse.

Veremos que la moto responde bien, en ninguna de sus buenas cualidades pierde mucho. La frenada bien, la estabilidad se mantiene buena, y de motor casi seguirá con la misma alegría, siempre contando que es una 125cc.

¿Y QUÉ PRECIO TIENE?

Os puedo decir que su precio 3.199€, quizás sea un pelín alto para lo que nos tiene acostumbrados Suzuki, pero está en la línea de la moto más vendida de su categoría, que no hace falta que os diga cuál es. Creo que Suzuki, ha hecho una moto donde se nota el esfuerzo, tiene calidad, es práctica, con buena estética, y hoy en día, dispone de un buen servicio post-venta en su amplia gama de concesionarios. Y a todo esto le podemos sumar una amplia gama de equipamiento opcional, pantalla, caballete lateral con sistema de seguridad integrado, baúl, embellecedores, etc. Pues vamos, que no está tan mal.

Alan Corbalán · 7272

¡MEGA!

BMW R 1200 GS HP2 Megamoto

La verdad es que me he quedado un poco extrañado, por nada en particular, pero el mito de que las BMW boxer son coto privado para "tiarrones" altos se me ha venido abajo.

¿QUÉ HABRÁN QUERIDO DECIR CON MEGAMOTO?

Al acercarme voy entendiendo. ¡Qué le han dado de comer a esta supermotard!

Es gorda, mejor dicho, con curvas, es más boxer que las demás de la familia, los cilindros aparecen más por los lados debido a la estrechez del depósito y asiento, lo que le da una imagen de sobredimensionada, de megamoto.

Esto la hace muy atractiva a la vista, los colores blanco y azul, clásicos de BMW nos trasmiten esa clase y elegancia de la marca y su perfecta combinación le da un toque racing.

Llega el momento de arrancar y, como no estoy acostumbrado, me hace gracia el "meneillo" del bóxer. Os recuerdo que en los modelos HP2 se ha eliminado el eje de equilibrado de vibraciones que gira inverso por el medio del cigüeñal para reducir vibraciones.

Ahora os explico el porqué de la introducción: soy pequeñín y este tipo de motos siempre había pensado que no eran para mí, pues creía que eran toscas para manejar en ciudad y conducirlas en carretera, pero no.

Parece aparatosa pero la distancia del sillín al suelo es asequible para el 1,70 m que mido, al ser estrecha en la parte delantera entre el sillín y el depósito me dan seguridad en parado.

EN MARCHA

Al empezar a rodar, la moto se destapa y sale a relucir una de sus principales virtudes, porque su estabilidad en marcha es intachable gracias a su geometría y el reparto de pesos.

La moto es superágil en los cambios de dirección, donde las suspensiones y el telelever juegan un papel importantísimo, manteniendo la geometría a pesar del efecto que provoca en ellas la oscila-

Seguro AMM

BMW R 1200 GS HP2 megamoto

25 años 332.48 €
40 años 301.54 €

Ficha técnica

Motor	Boxer de dos cilindro, 4T
Cilindrada	1.170 cc
Pot. máx.	113 CV a 7.500 rpm
Par. máx.	115 Nm a 6000 rpm
Transmisión	Cardan
Embrague	En seco
Suspensiones:	
Delantera	Horquilla Upside-Down, 160 mm
Trasera	160 mm
Ruedas:	
Delantera	3.50 x 17
Trasera	5.50 x 17
Freno Delantero	Doble disco flotante de 340 mm
Freno Trasero	Monodisco de 265 mm
Depósito	13 litros
Peso en seco	179 kg

La "Mega" camina elegante por la ciudad, en carretera es divertida y eficaz y al llegar al circuito se deja la corbata en el armario.

ción del peso de un lado al otro.

En cuanto a las suspensiones, el tarado estándar está muy compensado para mi peso, ofreciendo un comportamiento firme y sensible tanto en carretera como en ciudad. Tan solo ajustaría el muelle trasero si el piloto pesara más.

El motor va acorde con la moto y es contundente, pero muy dosificable porque su aceleración es muy progresiva.

EN CIRCUITO

Si vamos al circuito tenemos la posibilidad de reglaje hidráulico en horquilla y amortiguador, pudiendo ajustar según las características del trazado (fuertes frenadas, suelo mojado, etc..)

Su comportamiento depende de cómo lo trates, porque parece una supermotard pero no lo es (esto no es malo) y no hay que dejarse a la improvisación al afrontar las curvas. Esta moto requiere frenar y reducir recto, y luego a por la curva en la marcha adecuada.

Resumiendo, la "Mega" tiene mucha personalidad, camina elegante por la ciudad, en carretera es muy divertida y eficaz y al llegar al circuito se deja la corbata en el armario y nos ofrece un comportamiento tan agresivo como si de un hiperdeportiva se tratase.

Si me permitís un consejo, seáis altos o bajos, si tenéis oportunidad de probarla, no lo dudéis; os encantará.

Pikes Peak

El Ascenso Internacional de Pikes Peak tiene una larga tradición en Colorado Springs y es la segunda competición más antigua con vehículos a motor de los Estados Unidos. El evento se celebra con frecuencia anual desde 1916, éste es el año de la edición número 86 de la "Carrera hacia las Nubes" y el aniversario número 96 de este histórico evento. Este año la carrera se disputará en julio y se espera que haya 25.000 espectadores animando a los valientes pilotos de motos y coches que intentarán escalar por este recorrido de 20 kilómetros, que comienza a 2.862 metros de altura y termina a 4.300, en la cima de la espectacular montaña Pikes Peak. Cuando los participantes van ascendiendo hacia la cima, el aire es cada vez menos denso y eso les hace perder reflejos y potencia muscular. En la cima, los motores pierden un 30 por ciento de su potencia a causa de la menor densidad del aire. Por eso, los pilotos y las máquinas deben estar en perfecta forma para terminar, ¡y ya no digamos para ganar! Este año la carrera tendrá 11 categorías en total para coches, camiones, quads y motocicletas. Por segunda vez, BMW Motorrad Motorsport llevará su nueva HP2 Megamoto a esta histórica carrera y cuenta con un grupo de pilotos con experiencia, que esperan ser los más rápidos en llegar sobre dos ruedas a esta sobrecogedora cima de las Montañas de Colorado.

En 2007 BMW ocupó las 7 primeras plazas en la categoría de moto de máxima cilindrada.

Más información en: www.ppihc.co

Texto: Carlos Polo
Fotos: Ángel de la Maza
Adaptado por Jordi Fernandez
Texto completo Motociclismo Clásico

Con mucho fondo

Ducati Mototrans 200 Elite

Posiblemente todos los aficionados a las monoárbol de Ducati Mototrans tenemos una especie de lista de preferencias, en la que, comúnmente, la 24 Horas se sitúa en una destacada primera posición. Pero ... ¿y detrás de esta?. Yo, personalmente, tengo dos en la cabeza, y una de ellas es la 200 Elite.

La Ducati Mototrans 200 Elite fue presentada en la XXVIII Feria Internacional de Muestras de Barcelona de 1960 y su comercialización se prolongó… ¡hasta 1972! Hoy podemos recuperar el sabor de aquellos años, juzgando las virtudes y defectos de la Elite con la imparcialidad que nos da la distancia en el tiempo y la experiencia de haber montado máquinas supuestamente mejores, y bastante más modernas. Quieras o no, a la hora de montar sobre una Ducati es difícil no dejarse llevar por la pasión, y quizá -es una reflexión personal - sea incluso bueno que esa pasión se refleje en el papel. Pero como antes mencionamos, es un deber necesario ser lo más imparcial posible.

Al acercarse a "nuestra" Elite podemos ir apuntando detalles que dejan clara la categoría de esta máquina: pintura metalizada (cuando la competencia ni siquiera sabía que era eso), poderosa horquilla de gran diámetro, velocímetro con cuentakilómetros, tapón metálico de apertura rápida, poderosos frenos sobredimensionados (180 mm delante y 160 mm detrás) ... y también otros declaran su vocación deportiva, como los semimanillares, el asiento estrecho y, sobre todo su depósito de combustible. Ese depósito que a algunos nos atrae tanto como a otros les repele. Ese depósito que ha hecho que a esta moto la apoden, groseramente, "la de las jorobas". Un depósito especialmente deportivo, nunca visto en una moto de serie, con marcados huecos para las rodillas y la barbilla del piloto, testimonio en chapa de un tiempo en el que la limitada potencia de las máquinas obligaba a aprovechar al máximo la penetración aerodinámica. Un depósito, en definitiva, inconfundible e impagable.

Ponerla en marcha es tan sencillo como abrir el paso de la gasolina, cebar el Dell´Orto UB 24 B y darle un par de patadas al pedal de arranque. Una de las cualidades más preciadas en su tiempo por los usuarios de las Ducati era su facilidad de puesta en marcha, menos sometida a la variabilidad meteorológica y a las incidencias del paso de las estaciones que sus competidoras. El inconfundible sonido Ducati se deja oír, redondo, acompasado, grave, musical ... siempre me ha parecido un deleite para los oídos. Nos acomodamos sobre el asiento, y ponemos nuestras manos en los puños. Antes de salir ya nos damos cuenta de que como buena deportiva no es una moto consagrada a la comodidad, y que nues-

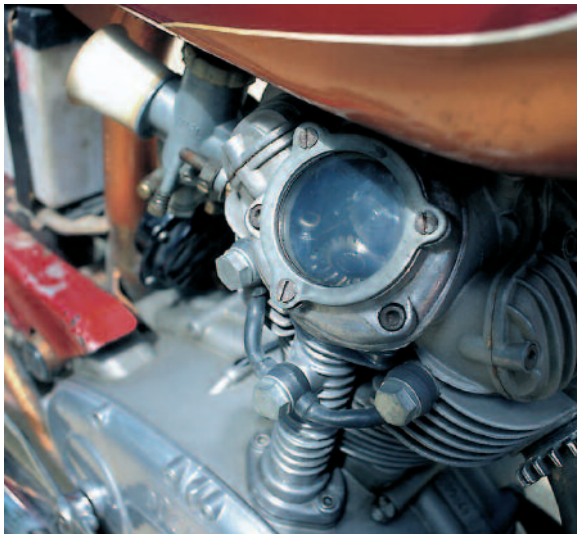
tros riñones y antebrazos pagarán el tributo a la diversión. La maneta de embrague cede con facilidad, y la primera se engrana como si el piñonaje del cambio hubiera sido fabricado por un relojero suizo. Sin necesidad de emplear todo el recorrido del puño salimos disparados, gracias a un par motor prodigioso, digno de una moto de mayor cilindrada. Rápidamente se suceden las marchas, engranando con la misma precisión que la primera, hasta llegar a la cuarta.

Hace tiempo aprendí que la Elite, como buena Ducati, no es tan fácil de comprender y dominar como parece. Como moto de turismo, a un ritmo sosegado, se comporta muy bien. Pero es al exigirle cuando muestra su verdadero carácter: la dureza de las suspensiones y la rigidez del chasis transmiten una primera impresión errónea, y esto se traduce en cierto miedo del piloto a forzar las tumbadas; basta con cargar el peso del cuerpo sobre la horquilla, y confiar plenamente en nuestra montura, para que esta revele sus verdaderas posibilidades. Una vez cogido el "tranquillo", podemos rodar mucho más deprisa de lo que los prejuicios hacia una moto del 61 pudieran hacer pensar, y medirnos mano a mano con motos más grandes y modernas. Especialmente cuando el trazado se retuerce en planta y alzado, el terreno "de caza" preferido por las máquinas de la calle Almogávares. En esta tesitura, son de gran ayuda la respuesta del motor y la calidad de su caja de cambios, de buena factura y con un perfecto escalonamiento. También la agilidad en los cambios de dirección se muestra decisiva un punto en el que muy poco tendría que envidiar a las ligeras dos tiempos.

De todos modos, no todo pueden ser flores, y lo cierto es que en las reducciones el cambio pierde parte de su precisión y eficacia, aunque esto se compensa en parte con la gran palanca del tipo puntera - tacón.

La frenada es otro de los puntos fuertes de la Elite: es una de las primeras motos nacionales en las que no es siempre necesario combinar el trabajo de ambos tambores, ya que el delantero es más que suficiente en la mayoría de las ocasiones. Ambos frenos tienen una magnífica mordiente y una eficacia desconocida para una moto de entonces. Gracias a esto, la conducción deportiva es mucho más fácil, al permitirnos apurar mucho la frenada antes de entrar en curva.

Como resumen, podemos decir que estamos ante una de las mejores "pura sangre" de la producción nacional. No en vano fue durante un tiempo la moto más rápida fabricada en España. La calidad y eficacia del motor es realmente increíble, y nada en la parte ciclo se queda atrás. Hoy pueden adquirirse muchas motos clásicas más rápidas, pero muy pocas con tanto carácter como nuestra protagonista. Una máquina potente y extremadamente fiable en la que cualquiera puede pasar ratos impagables acudiendo a una de las innumerables concentraciones y excursiones que se organizan en nuestro país. O, simplemente, rodando durante kilómetros en solitario, explorando las muchas posibilidades de la Elite. Estoy seguro de que en ningún caso les defraudará.



Datos Técnicos

- *MOTOR: Monocilíndrico 4T refrigerado por aire. 203,8 cc. 15 CV a 7.500*
- *RUEDAS: Neumáticos delanteros 2,75 x 18, traseros 2,75 x 18 ó 3,00 x 18*
- *MEDIDAS:*
  - *Distancia entre ejes: 1.320 mm*
  - *Distancia total: 1.980 mm*
  - *Altura del asiento: 790 mm*
  - *Altura libre al suelo: 130 mm*
  - *Peso: 114 kg*
- *PRESTACIONES:*
  - *Velocidad máxima: 140 km/h*
  - *Máxima pendiente superable: 27%*
  - *Autonomía aproximada: 660 kms*

Jordi Fernández · 1055

Derbi 400

Una cuatro cilindros fabricada en Martorelles

La protagonista de este artículo es una moto rara, entre otras cosas por ser una moto dedicada a la competición y de la que se fabricó un solo ejemplar. Se podría decir que era una gran desconocida del público en general hasta hace relativamente poco, porque ¿quién había oído hablar de una Derbi 4 cilindros que cubicaba 400 cc? Yo no, hasta que me la encontré por casualidad en pleno proceso de restauración en un taller de St. Fruitós de Bages.

LA HISTORIA

Pero empecemos por el principio. La moto fue obra de Jaume Pahissa, quien la construyó en el 54 a base de piezas de la misma fábrica y de mucha inventiva. Sumando cuatro cilindros de 98 cc. obtuvo una cilindrada de 392 cc. y uniendo el bloque a una caja de cambios de la derbi 250 - de cuatro marchas - y cuatro carburadores (siempre cuatro!!!) Dell'Orto de 22 mm, el resultado fue un motor que giraba a 11.000 vueltas (creo que en el 54 eran muchas ¿no?) y de potencia desconocida. Sin entrar en muchos más detalles técnicos, el motor estaba construido partiendo de dos bloques de dos cilindros que se podían desmontar independientemente, unidos por el centro por un cárter intermedio.

Al igual que la Ossa construida años más tarde de manera parecida (ensamblando dos motores de Yankee 500) el objetivo de la Derbi 400 era participar en las 24 H de Montjuïch. Las excesivas vibraciones del motor provocaron numerosos problemas que afectaron a su fiabilidad. Esto, añadido al desmesurado consumo de combustible hacía evidente que no estaba en condiciones de presentarse en la parrilla de El Parque. Su destino fue entonces competir en distintas carreras en cuesta como en l'Arrabassada o la Vuelta a Mallorca de ese mismo año. No se obtuvieron buenos resultados y se acabó abandonando el proyecto.Después de eso, la moto quedó en algún almacén de la fábrica, cubierta de polvo y sin que nadie se acordara de ella. Hasta que, entrado ya el siglo XXI, apareció en algún proceso de limpieza y se decidió restaurarla para formar parte de la colección de la familia Rabasa. El encargado de esta singular tarea fue Josep Pascual, ingeniero de la fábrica que actualmente dedica más tiempo a su taller donde repara y acondiciona las motos que más le gustan: ciertas italianas con solera y otras motos añejas.

RESTAURACIÓN Y INTERPRETACIÓN

Como el objetivo era esencialmente la exposición, lo más importante no consistió en recuperar la perfección mecánica ni alcanzar una complicada puesta a punto. Eso sí, se desmontó la moto por completo y se revisaron y restauraron todos sus elementos.

Ponerse a trabajar en una moto de la que apenas existe documentación y de la que no hay ningún otro ejemplar para comparar tiene la faceta adicional del descubrimiento, a modo de arqueólogo, a medida que ésta se va desarmando.

Empezando por el motor, una vez desmontado se apreció la delgadez de las paredes del cárter en las bases de los cilindros.

Puede que hoy en día sea una medida aceptada en las nuevas superdeportivas japonesas, pero con los materiales de la época no presentaría muchas garantías de fiabilidad. Destacan también los cuatro escapes cromados, aún sin la forma

De SRS a Derbi

Simeó Rabasa Singla inició un negocio de alquiler y reparación de bicicletas en 1922. Con el tiempo montó motores Hispano Villiers y Iresa de 49 c.c. para crear sus primeras motos, las SRS a finales de los 40.

En 1950, Josep Rabasa consigue un tercer puesto en la categoría de 50 c.c. en la Subida a la Rabassada con un ciclomotor SRS.

Ese mismo año la empresa Bicicletas Rabasa se transforma en Nacional Motor con denominación comercial DERBI (acrónimo de DERivados de Bicicleta).

A partir de ese momento fabricaron sus motocicletas, partiendo de una primera copia de la Jawa 250, a la que siguieron variedad de modelos y motorizaciones como los 250 o 350 bicilíndricos junto a los pequeños ciclomotores que han motorizado medio país.

Desde sus inicios, la marca ha estado ligada a la competición y la primera victoria oficial llegó de la mano de Jaume Pahissa en 1952 en Vallvidrera.

El objetivo de la Derbi 400 era participar en las 24 H de Montjuïch.

Sumando cuatro cilindros de 98 cc. obtuvo una cilindrada de 392 cc.

El encargado de esta singular tarea fue Josep Pascual.

de tubarro característica de las dos tiempos de etapas posteriores.

Las ruedas fueron radiadas de nuevo alrededor de unos bonitos y ventilados frenos de tambor. Imagino que su efectividad sería acorde a la época. El chasis y carrocería fueron pintados convenientemente para lucir mejor que en sus buenos tiempos. Aquí surgió la duda del color a elegir: al ser un prototipo no había tenido nunca uno definido. Al final se optó por el marrón que decoraba las motos de la marca en esa época, combinado con el beige del depósito. Allí luce el logo de Derbi.

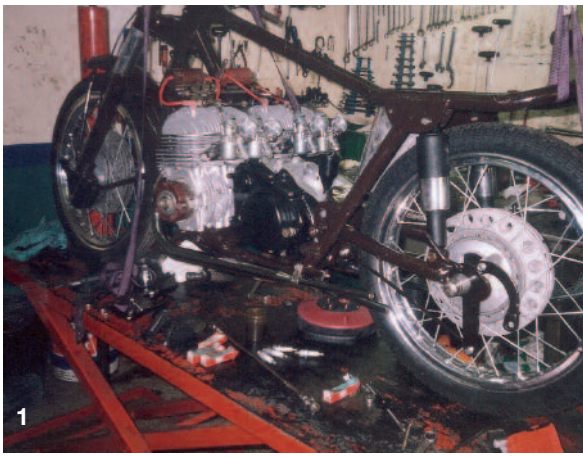
Junto a todo el cableado nuevo y la instalación eléctrica básica en ese tipo de motos, se buscaron las gomas de puños y estriberas correspondientes. Además, se reconstruyó y tapizó de nuevo el sillín del que sobresale -en su parte trasera, en forma de colín- el tapón del que debía ser el depósito de aceite que más tarde fue readaptado como supletorio de gasolina.

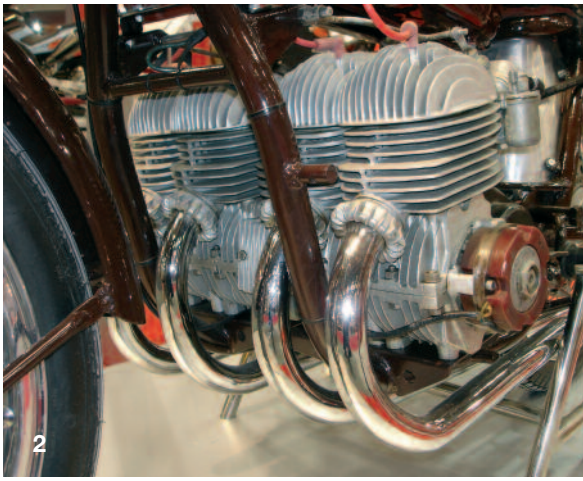
El detalle se encuentra en el logo de Castrol que decora dicho tapón. Se buscó el diseño correspondiente al 54 y se mandaron hacer las calcas para lograr ese acabado que marca la diferencia.

INDOCUMENTADA

Un último apunte: Un trabajo añadido a la propia restauración en sí fue el tema burocrático. Dado el valor que puede tener una pieza única como ésta se decidió asegurarla. El problema surgió cuando -para identificarla- la compañía requería un número de chasis que obviamente no tenía…así que se tuvo que "crear" una numeración exclusivamente para ella cincuenta años más tarde…

La moto, ya acabada, se ha paseado por numerosas exposiciones como en el Museo de la Moto de Basella o el Moto-Oh de Barcelona, devolviéndole un protagonismo que tal vez nunca debería haber perdido. ¿No os gustaría poder conducir una Derbi cuatro cilindros actual?





1. FOTO EXCLUSIVA: la Derbi en proceso de restauración
2. Cuatro escapes para cuatro cilindros
3. Batería de carburadores y cambio separado