

MOTOCICLISMO

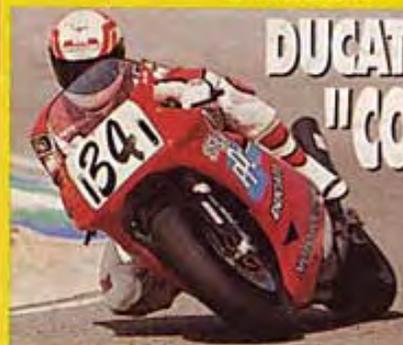
COMPARATIVA

**SUZUKI BANDIT 400
YAMAHA RD 350 R**



PRUEBA

**DUCATI 888
"CORSA"**



UNICA EN ESPAÑA

REFRESCANTE

EN MOTO AL POLO SUR

YAMAHA FJ-R 1000

PRIMERAS FOTOS



MOTOS

M COMPARATIVA

YAMAHA RD 350 R

SUZUKI BANDIT 400

Comparar motos de potencia y prestaciones equivalentes, pero de conceptos tan diferentes como estas dos, es una tentación irresistible: cuatro cilindros cuatro tiempos, desnuda de lujo, contra dos cilindros dos tiempos, carenada y popular. Son modernas motos de diferentes tiempos... Llegan los tiempos modernos.



De tentaciones está el mundo lleno, y hacer esta comparativa era algo que se planteaba (con el casco y el mono puestos...) estos cálidos días de verano. Para cualquier amante de la técnica, muy en particular de los motores, poder comparar las dos formas más conocidas de producir potencia quemando gasolina era más que atractivo.

A los despistados que todavía no conocen la diferencia entre un motor de dos tiempos y uno de cuatro, o para quien haya olvidado esos conceptos básicos, recordar que por cada vuelta de cigüeñal un motor de dos tiempos tiene una explosión (un ciclo completo de trabajo), mientras que un motor de cuatro tiempos tiene una explosión por cada dos vueltas del cigüeñal.

En la práctica, un motor de dos tiempos es en principio más sencillo —más barato— y más potente, pero consume más gasolina y —de momento— tiene que quemar aceite (por construcción). Frente a él, un motor de cuatro tiempos es más complejo —caro— y menos «gastón», pero no desarrolla tanto par (a igual de revoluciones tiene la mitad de explosiones que un 2T), así que para conseguir una potencia parecida debe girar mucho más rápido. Contado así, la confrontación directa entre la Yamaha RD 350 y la Suzuki Bandit 400 se pone muy interesante.

BUEN EJEMPLO

Nuestras protagonistas son dos buenas representantes de sus familias: la Yamaha RD, una clásica donde la haya, está propulsada por un potente bicilíndrico en línea de dos tiempos y 350 centímetros cúbicos de cilindrada, que incorpora todos los adelantos que la técnica ha puesto a disposición de los diseñadores para mejorar el rendimiento del motor: refrigeración líquida, admisión por láminas al cárter, escapes óptimos independientes, engrase separado y válvula paralizadora de la lumbrera de escape para mejorar la entrega de potencia a bajas vueltas... No falta nada.

La otra protagonista es la que defiende la bandera de los cuatro tiempos, y lo hace muy dignamente. El

motor de la Suzuki Bandit coincide casi en cilindrada con el de la Yamaha, y para conseguir acercarse en potencia tiene que esforzarse más: cuatro cilindros (por dos de la RD) en línea, con cuatro válvulas en cada uno de ellos, doble árbol de levas en culata, refrigeración líquida, escape cuatro en uno...

Ambas consiguen una potencia similar, casi idéntica según las cifras que medimos en nuestro «banco», pero de forma bien diferente: la Yamaha entrega mucho par muy rápidamente y llega a sus casi 50 caballos reales al embrague antes de las 9.000 vueltas, tras las que el motor ya no estira más (diseño de escapes), lejos de la zona roja todavía. Antes de eso, sobre las 6.000 vueltas, coincide la apertura de la válvula YPVS con un importante aumento del par (y potencia) que ayuda cuando quieres levantar un poco la rueda delantera... y que te recuerda el estrecho parentesco de la RD con las motos de Gran Premio. Tenemos que hacer una salvedad y es que la unidad '92 que probamos no ha rendido lo que estábamos acostumbrados en otras RD 350; la solución tiene mucho que ver con la voluntad de Yamaha de cumplir las normativas antirruído (limitación de la admisión en la caja del filtro de aire) y de evitar tener en el mercado una moto demasiado «salvaje» (cilindros de distribución más tranquila).

La Suzuki, en cambio, es un prodigio de suavidad que sube, sube, sube... y no para hasta que el encendido corta con la aguja del cuentavueeltas en las ¡14.500! revoluciones. Este aullante motor produce ese máximo de 50 caballos a más de 12.000 vueltas, pero lo hace con una suavidad que es digna del mayor elogio. Fíjate en la curva de par a partir de medio régimen... ¿Has visto cosa tan plana y bonita antes? Se mantiene en valores altos sin caer hasta que el motor gira muy, muy deprisa. Es hasta casi mejor que la curva de mi CBR 600...

Por debajo, al motor de la Bandit no le falta nada: permite andar por ciudad tranquilamente cambiando a cuatro o cinco mil vueltas, siempre con un tacto consistente que sólo baja ligeramente con el motor muy caliente —gran atasco veraniego—





LA BANDIT MUESTRA SIN VERGÜENZA SU MOTOR Y ALGUNOS
DETALLES DE CALIDAD, COMO LAS PLETINAS DE REPOSAPIÉS Y
PALANCAS, Y EL CHASIS TUBULAR EXCELENTEMENTE PINTADO.
LA PARTE INFERIOR DE LOS COLECTORES ES LO ÚNICO QUE
PUEDE LLEGAR A ROZAR MUY AL LÍMITE.

o, única mancha en el historial de la «bandida», cuando el motor está fuera de punto. Si vas a hacer muchos kilómetros, cuidado, porque la Bandit, haciendo honor a su nombre, te robará bastante tiempo de placer a sus lomos obligándote a frecuentes visitas al taller en busca de la carburación perdida.

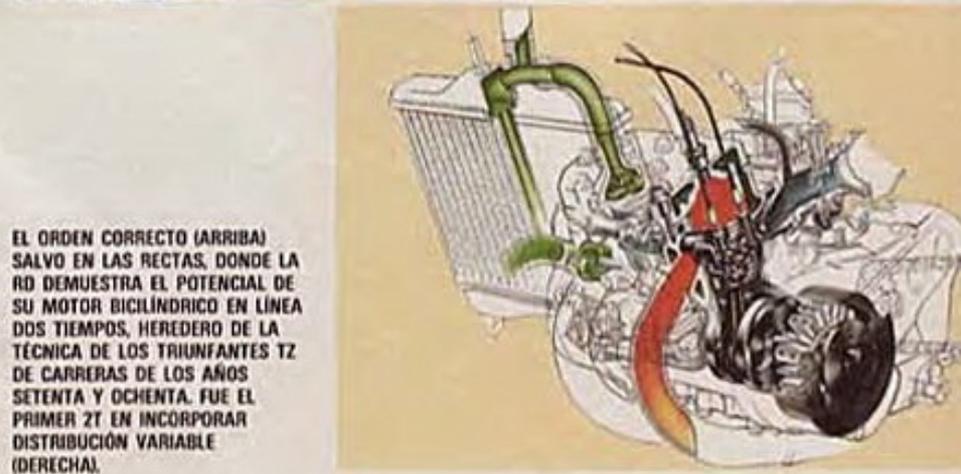
Aclaremos que no es nada grave; simplemente cuando no está a punto la potencia tarda más en llegar y si quieres ir a ritmo «vivo» debes mantener la aguja por encima de las 8.000 vueltas en permanencia. Es exactamente el mismo problema que sufren prácticamente todas las tetra-cilíndricas de 600 o 750, con la diferencia de que a causa de su poca cilindrada la Bandit lo acusa más y su piloto percibe cómo la moto «no empuja» en medios.

DIFERENTES

Hasta ahora hemos analizado las diferencias más grandes entre la Bandit y la RD, centradas en sus respectivos propulsores, pero hay muchas más cosas que alejan una de la otra y que se aprecian a simple vista. La Bandit es un claro —y preciso— ejemplo de «naked bike», de moto diseñada para estar desnuda mostrando su chasis y su conjunto motoriz, con su gran faro redondo y sin carenado; la RD «R» es, más que nunca, una moto carenada que esconde —¿demasiado?— todo bajo un manto de plástico. Lo esconde tanto que se calienta en verano, lo que solucioné, desmontando los embellecedores (tapas) superiores y las tapas desmontables laterales, con éxito.

Las diferencias siguen: el equipo rodante de la Bandit está de acuerdo con esta década, con anchas llantas de 17 pulgadas de diámetro y grandes neumáticos de perfil bajo en medidas 110/70 delante y 150/70 detrás, y con un gran disco flotante para detenerse delante apoyado por un disco trasero, ambos con pinzas de doble pistón paralelo.

Frente a esto, a la veterana Yamaha RD no la han dejado presentar más de lo que tenía hace ya ocho años: llantas de 18 pulgadas calzadas con estrechas gomas 90/90 delante y 110/80 detrás, y un doble disco delantero cuyas pinzas de pistones opuestos ofrecen un nivel aceptable de frenada, aunque claramen-



EL ORDEN CORRECTO (ARRIBA) SALVO EN LAS RECTAS, DONDE LA RD DEMUESTRA EL POTENCIAL DE SU MOTOR BICILINDRICO EN LINEA DOS TIEMPOS, HEREDERO DE LA TÉCNICA DE LOS TRIUNFANTES T2 DE CARRERAS DE LOS AÑOS SETENTA Y OCHENTA. FUE EL PRIMER T2 EN INCORPORAR DISTRIBUCIÓN VARIABLE (DERECHA).



te inferior en tacto y resistencia al de su competidora de hoy.

Por cierto, otra diferencia importante está en la forma de dar vida a cada motor, por el mágico y ya acostumbrado botón de arranque eléctrico en la Bandit pero «a mano» en la RD, que a pesar de ello siempre arranca a la primera.

Más diferencias: la Bandit está mucho más trabajada a nivel de estética; es más lo que podríamos llamar «moto de escaparate» que la veterana RD, pero eso se paga en algunos detalles. El asiento de la Bandit es más duro y más incómodo que el de la RD en el caso del piloto, y no tiene comparación en el caso del pasajero, que es tan bien recibido en la RD como el piloto, pero al que se castiga sin piedad en la Bandit.

Y con esto nos ponemos —¡por fin!— en marcha. La posición de conducción de la Bandit es buena, a condición de no medir más de 1,70. A partir de esa medida empezas a sentirte raro, y yo (1,82 m.) ya me sentía bastante «estrecho». Es simple cuestión del diseño del triángulo manillar-asiento-reposapiés, que no oculta el origen japonés de esta preciosa moto, y que hace que los menos bajos tengamos las piernas más flexionadas de lo normal (estriberas altas). A cambio sólo rozarás las estribe-

ras con el suelo en circuito, porque la distancia libre de la Bandit en inclinaciones es muy grande y así te evitas sustos... que sí te dará la RD.

No hay que perder de vista que el diseño original de la RD tiene más de diez años a la hora de analizarla. Era una superdeportiva y el paso del tiempo la ha convertido en una «sport», en la que te encuentras sentado más encima que dentro de la moto, en una postura que —eso sí— siempre fue muy cómoda con los reposapiés y el manillar en posición natural. A la hora de atacar las zonas de curvas llegan los «peros»: no tendrás que inclinar demasiado para notar cómo los reposapiés rozan el asfalto y, si no te contienen, enseguida el caballete y los escapes te recordarán el cuidado que hay que tener al pilotar una RD.

Porque, si no te contienen, el apoyo sobre el caballete y los escapes aumentará en la misma proporción que disminuirá la carga sobre los estrechos (estrechos en su día y muy estrechos actualmente) neumáticos, con las consecuencias que ello trae. La Bandit puede llegar a rozar ligeramente el escape por dos puntos (la unión de colectores y el codo que sube hacia el silencioso), pero eso pasará exclusivamente en circuito

y buscando con muchas ganas el límite.

...IGUALES

Después de repasar someramente las diferencias que más saltan a la vista entre nuestras dos protagonistas, podría pensarse que son dos motos totalmente diferentes, de caracteres opuestos. Nada más lejos de la realidad. Podríamos decir que una es deportiva y la otra es más «sport», pero... ¿cuál es cuál? La RD sólo llama la atención de aquellos que conocen algo de la historia motociclista de los ochenta... que son muchos a tenor del interés que despertaba la moto en los semáforos y aceras madrileñas. Me sorprendió, porque pensaba pasar totalmente inadvertido.

La Bandit te lo pone difícil si quieres pasar inadvertido. Centro de admiración en las aceras, particularmente con esta preciosa decoración en color «rojo fuego», común de chasis, basculante, depósito, laterales y colin; tampoco en marcha es discreta, precisamente con el aullante sonido de su escape 4 en 1.

PRESTACIONES

Si comparas las cifras de prestaciones, verás cómo apenas existen

grandes diferencias entre las dos; era de esperar, sabiendo —después de pasarlas por nuestro «banco de potencia»— que teníamos entre manos motos de potencias prácticamente iguales (50 caballos), aunque teóricamente no debería ser así.

Al planear esta comparativa tengo que confesar que contaba con una ligera, pero cierta, ventaja de la Yamaha dos tiempos en potencia y prestaciones respecto de la Bandit. Las potencias declaradas son 63 y 54 caballos, respectivamente, una diferencia notable pero que no se ha visto plasmada en la realidad. Ya comentábamos antes que Yamaha ha ido «tranquilizando» su explosivo motor 350 de dos tiempos hasta el que ha llegado a nuestras manos (con el rodaje justo, eso sí; en condiciones normales debe ser capaz de unos 55 CV).

En velocidad máxima apenas existe diferencia, si bien la Yamaha se beneficia claramente de su carenado en la medición «sentado» perdiendo muy poco respecto de «tumbado». Tampoco es ajeno a ello un desarrollo final perfecto, que estira el motor en sexta hasta justo donde se acaba el motor (unas 9.000 vueltas) y la potencia ya no podría con mayor resistencia aerodinámica; un motor algo más potente y que subiera un poco más de vueltas (anterior generación RD) llevaría ese mismo desarrollo hasta 190 y pico, no lejos de los míticos 200 kilómetros por hora.

La Bandit se resiente de la falta de carenado y de un desarrollo final más bien largo; con un carenado de los que se comercializan para ella, la Bandit gana hasta diez kilómetros por hora de punta absoluta, demostrando todo su potencial. Teniendo en cuenta lo adecuada que es la Bandit para chicas no muy altas, por estética, suavidad y tacto fácil (conste que lo dicen ellas, no quiero líos), ten por seguro que con un piloto de esas características la aullante Suzuki anda considerablemente más... comprobado al perder con la RD el rebufo de nuestra amiga Leticia (45 kilos) a 200 de marcador.

Pero, con carenado o sin él (se vende y es más bonita sin), y con piloto pesado o ligero, donde la Bandit gana claramente la partida a la RD es en las aceleraciones.

Puede parecer sorprendente que una moto que pesa veinte kilos más sea capaz de acelerar mejor a igual-

COMPARATIVA BANDIT-RD

dad de potencia real, pero no lo es tanto si tenemos en cuenta cómo se entrega esa potencia. Al subir tantísimo de vueltas, el motor de la Bandit tiene un escalonamiento del cambio mucho más cerrado que el de la RD; es decir, que al cambiar nos mantenemos siempre en una zona de entrega máxima de potencia que corresponde además con la «meseta» que existe entre las 10.000 y las 12.500 vueltas (fíjate en la curva), por lo que el motor siempre está acelerando al máximo de sus posibilidades, si su piloto lo desea, por supuesto.

Pero por mucho que el piloto de la RD quiera acelerar, está obligado a usar un cambio más «abierto» en un motor con una curva de potencia mucho más estrecha. Es decir, que acelera en primera hasta que se acaba el motor (9.000 r.p.m.) y al pasar a segunda el motor cae a 7.000 vueltas. Observa en la curva la diferencia de potencia que hay entre esas dos cifras y la correspondiente al máximo (8.300); compara con la «meseta» que tiene arriba la Bandit, y entenderás de qué estoy hablando: la RD casi nunca está dando su máximo. ¿A que ahora comprendéis lo importante que es tener un motor que aguante bien la potencia arriba, y lo difícil que les resulta a los pilotos de carreras conseguir unas relaciones de cambio perfectas? Nunca te acostarás...

Todo este discurso explica los tres segundos que le saca la Bandit a la RD en la aceleración de 1.000 metros con salida parada, y el segundo largo en la de 400. La salida de parado es mejor en la RD, por tacto de embrague y porque en esos primeros metros sí cuenta mucho el peso, pero desde que empiezas a cambiar de marchas la ventaja se va acortando hasta que la Bandit supera a la RD (antes de pasar a tercera).

PILOTAJE

Decíamos que una era «deportiva» y otra era «sport». Adivina cuál es cuál... y te equivocarás, porque ambas tienen suficiente carácter como para adoptar uno u otro papel según el deseo del que las pilote. Pero, puestos a elegir, prefiero la Bandit para divertirme y la RD para viajar.

En conducción deportiva se aprecia claramente la diferencia generacional entre las dos motos; ruedas

grandes, altas y estrechas para la RD, pequeñas, bajas y anchas para la Bandit, son la gran diferencia que manda en todo lo demás: chasis y suspensiones.

La Bandit te provoca, sientes ganas de ir siempre más allá, de atacar más, de entrar más rápido, de hacer aullar más al motor... por su increíble agilidad, la seguridad que su rígido chasis tubular, sus ruedas (los neumáticos Dunlop originales tienen un buen agarre y deslizan notablemente al límite) y sus casi acordadas suspensiones consiguen. Con un poco más de buen aceite en la horquilla (500 a 510 centímetros cúbicos en cada botella de SAE 10 para suspensiones) y algo más de precarga (10 mm. para 75 kilos de piloto), con el muelle trasero en el quinto punto de la precarga, la Bandit mejora lo bueno y es la tentación perfecta para pasar largos fines de semana recorriendo puertos y carreteras de curvas sin demasiados baches (aunque admita algunos sin problemas). Sólo tienes que estar atento a tener el motor por encima de 8.000 vueltas.

La Yamaha se queda atrás, no mucho, pero desde la primera curva te das cuenta de que permite menos improvisación. Siempre atento, reduciendo para no dejar caer el motor de las 7.000 vueltas, y cambiando hacia arriba al llegar a las 9.000 para no quedarse fuera de la zona de potencia; además tiene que trazar muy fino para evitar movimientos bruscos una vez metido en la curva. Porque, recuerda, no tienes demasiada distancia libre al suelo y si apoyas demasiado el caballete o un escape en el asfalto, las estrechas ruedas dejarán de sostenerte. Además, en la RD siempre te parece que vas «dando botecitos» si la pruebas después de bajarte de la Bandit: cosas de los neumáticos de perfil alto (90) y de unas suspensiones a las que tampoco va nada mal un retoque delante (casquillos de 15 mm. y 10 mm. más de nivel de aceite en cada botella).

Lo que no puede igualar la Bandit es la ligereza de la RD. Aunque es tremendamente ágil, veinte kilos son muchos y eso se nota. Además, la postura de la RD es muy cómoda (en la Bandit yo voy algo estrecho, otros menos) y, aunque invita menos a la conducción de «ataque», castiga menos.

Tuvimos ocasión de rodar en el cir-



AL DETALLE

ANTIRROBO: Bloqueo por la cerradura central que actúa con el manillar a la izquierda en ambas.

RETROVISORES: Solidarios al manillar en la Bandit, permite ver bien aunque tienden a alojarse. En la Yamaha son grandes pero vibran mucho y apenas se ve nada, encima hacen vibrar al carenado e incomodan a crucero elevado.

ASIENTO: Duro (sobre todo para el pasajero) pero antideslizante en la Bandit, cómodo y amplio para ambos en la RD, aunque alto para tanta «R».

BOCINA: Ridícula en la Bandit, más si el motor está en marcha. Correcta en la Yamaha, de nivel sonoro habitual.

INSTRUMENTACION: Más precisa la Yamaha que la Suzuki en cuentavueeltas y velocímetro, bien iluminadas de noche, y «decorativa» (cromados...) en la Bandit, donde se echa en falta un reloj de temperatura.

CONMUTADORES: Habituales en las Suzuki alto de gama para la Bandit (buenos); los inmortales de toda la vida en la Yamaha.

MANETAS: Regulación fácil del freno en la Bandit, habitual en el resto.

MANILLARES: De tubo en la Bandit, semimanillares en la RD, ambos de posición erguida y cómoda. Más vibraciones en la RD.

REPOSAPIES: Estriberas altas en la Bandit para piloto y pasajero, más bajas en la RD (pero vibran...).

FARO: Único, grande y redondo para la Bandit, de excelente iluminación halógena. En la RD es doble, pero no halógeno (35 W) y luce casi igual.

CABALLETE: Ambas tienen de todo, caballete central (fácil en las dos) y pata de cabra con desconexión

de encendido a prueba de despistados.

HERRAMIENTAS: Bajo el asiento, la dotación habitual desde hace ya casi dos décadas en las motos japonesas... ¿Por qué no tirarán los viejos moldes? En la Bandit hay que desmontar el colín para acceder a la bolsa.

GASOLINA: En ambas, el tapón se abre con la llave de contacto, siendo articulable. La llave de reserva de la Bandit está algo escondida.

ACEITE: La Bandit tiene «ojo de buey» y se llena bien. La RD esconde el depósito para mezcla bajo el asiento y el testigo no es demasiado pesimista. Ojo. El aceite del cambio de la RD se comprueba por varilla.

ACCESIBILIDAD: Nada más fácil en la Bandit, todo a mano. La RD está ¡tan tapada...!, menos mal que se acordaron y tiene tapitas laterales desmontables para acceder a las bujías, etcétera.

MANTENIMIENTO: Operaciones habituales fáciles en ambas, gracias al caballete. Tensión de cadena por tuerca y tornillo.

CARENADO: La Bandit no sabe ni contestar. La Yamaha sí, protegiendo bien a piloto y acompañante, pero vibra por culpa de los retrovisores.

EQUIPAJES: En la Bandit falta espacio por sus formas, pero tiene muy buenos anclajes (tubos por todas partes). Mucho espacio pero pocos anclajes para la RD. Ambas llevan el obligado portacascos (lado izquierdo), tan inútil y poco práctico como siempre.

ESCAPE: Cada maestrillo tiene su librillo, y así la tetracilíndrica 4T (Bandit) tiene un sonoro cuatro en uno, mientras que la bicilíndrica 2T (RD) se deja oír —discretamente— por sendos tubarros.





TELEX DE LA PRUEBA

CIUDAD

Ambas son muy buenas ciudadanas, pero la ventaja es para la Bandit: sale mejor desde muy abajo y aunque gira bastante menos que la RD, al ser menos aparatosa logra llegar siempre a primera fila de los semáforos.

Por motor, ambos son muy provocadores, pero otra vez gana la Bandit, con su sonido inigualable de escape que enciende al más tranquilo y, de paso, avisa a los coches para que su aparcamiento de tu camino (mucho más eficaz que la ridícula bocina).

CARRETERA

En plan viajero gana la RD. Por muy bonito que sea no tener carenado, hace imposible mantener cruceros superiores a 140 so pena de llegar esondado al destino, y el asiento es realmente bueno para dos; además el motor RD se encuentra muy cómodo a ritmo alto mantenido, hace muy poco ruido y su único defecto es la obligatoriedad de llevar aceite de recambio, aparte del superior consumo de gasolina. La Bandit es válida pero terminas cansado, sobre todo si eres alto (más de 1,75), y tu pasajero tampoco resistirá mucho. Pero es más divertida la Bandit si vives en las montañas...

AUTOPISTA

Nueva ventaja para la RD, por todo lo anterior -insisto- y porque la Bandit no permite ir demasiado deprisa mucho tiempo, sin carenado. Mejor estabilidad en lo rápido para la Bandit a condición de tener el neumático trasero muy nuevo. La RD permite cargar muchas más cosas, pero si a pesar de todo prefieres la Bandit... ¡busca acompañante con buena espalda! (por si las mochilas).

SPORT

La tortilla vuelve a dar la vuelta. Mejor la Bandit por ruedas, frenos, cambio, motor..., aunque las diferencias son escasas excepto en el tema ruedas. Probablemente la Bandit sea uno de los mejores motos para divertirse en carreteras de montaña o incluso en circuito (sí, sí) sin buscar la máxima prestación. Es segura al máximo, muy noble y predecible... es siempre mejor que tú y el motor tiene suficiente potencia y apouche en la zona alta. Y ese sonido... La RD también suena atractiva, como una moto de Grau Premio, pero hay que tener cuidado al inclinarse porque roza todo (caballete, estríbera, escape...), obliga a cambiar pendiente del cuantavuelta y tiene menor aplomo que su aullante rival. Su tiempo de deportiva pasó.

cuito de La Torrecica (Albacete) con nuestras protagonistas y, aunque éste no es el medio natural de estos dos motos de uso ciudadano y de fin de semana, demostraron ser grandes devoradoras de curvas. La RD perdió terreno al rozar con todo por el suelo, frenar claramente menos y obligarla a estar pendiente del motor, pero tenía una cierta ventaja al moverla (2 kilos...). Las diferencias, siempre a favor de la Suzuki, eran de unos tres segundos por vuelta, rodando sobre los 200, y además siempre bajaba más contento (y cansado) de la Bandit.

REALIDADES

Para viajar está claro que necesitas un carenado y una postura cómoda. Los dos litros de gasolina que tiene el depósito de la RD de ventaja respecto de la Bandit apenas cuenta porque el dos tiempos gasta bastante más y la autonomía queda en un nivel muy parecido. Pero la RD es capaz de tragarse kilómetros sin problemas, con muy poco mantenimiento y con la única servidumbre de tener que llevar siempre aceite de media de buena calidad (sintético obligatoriomente). Recuerda que eso vale dinero y que equivale a otro litro y medio más de gasolina (en pesetas al kilómetro) en el consumo.

Y hay algo que no hemos mencionado todavía: el vil metal. La diferencia de precio, más de 130.000 pesetas favorable a la Yamaha, es demasiado grande como para no ser tomada en cuenta; la RD-350 es una oferta muy buena como para ser ignorada. Tienes que hacer más de 50.000 kilómetros gastando aceite y gasolina con la RD para compensar la diferencia de precio con la Bandit.

La Bandit es mejor ¿(la mejor?) para pasar ratos muy divertidos recorriendo zona de curvas, es preciosa... todo un capricho. Yamaha sigue ofreciendo la única dos tiempos media cilindrada del mercado, con un enfoque práctico y matices deportivos, por un precio muy interesante equivalente al de las 125 de última moda. Es una gran moto, llena de historia y de cualidades. No os olvidéis de ella.

Josep M.ª Arment
Fotos: Jaime Oliva
Colaboran: Werner
Mariano Ur