

Las **iniciadas**

PRECIO: 3.606 €

Hyosung GV 250 Aquila **6,2**

PRECIO: 3.880 €

KYMCO Venox 250 **6,3**

PRECIO: 4.327 €

Suzuki Intruder LC 250 **6,3**

PRECIO: 4.870 €

Yamaha XVS 250 Drag Star **6,0**

Comparativa

La llegada de la KYMCO Venox ha revitalizado el segmento de las custom bicilíndricas de «dos y medio». Son «auténticas», a todas les caracteriza su llamativa estampa y además tienen la polivalencia propia de las motos ciudadanas. ¿Qué mejor manera de iniciarse en el «custom»?



KYMCO Venox, Hyosung Aquila, Suzuki Intruder y Yamaha Drag Star no son motos ciudadanas sin más. Son auténticas custom, con las ventajas e inconvenientes propias de las de su raza, y capaces de cumplir en ambientes urbanos casi tan bien como las «dos y medio» urbanas. Después de todo, la mayoría de los usuarios de estas motos las quieren precisamente para sus desplazamientos diarios, y para quien prefiera utilizarlas en salidas domingueras también valen, pues sus prestaciones permiten ir más allá del extrarradio.

Para todo

Pero diseñadas con gusto. Así son ellas. Las custom en general son motos personales y llamativas, de vistosas formas y luminosos cromados... Y a la vez, son grandes, bastante «aparatosas» y desde un punto de vista práctico bastante críticas. Sin embargo, con la llegada de las «dos y medio» todo cambia para bien.

En lo que sí coinciden las cuatro protagonistas de esta prueba es en la clásica estética «long & low» -largo y bajo-, pues todas destacan por la gran distancia entre ejes y por la escasa altura de su asiento, pudiendo llegar perfectamente con ambos pies al suelo. Estas características inciden directamente en su manejabilidad, de forma negativa la primera y positiva la segunda.

También coinciden en la configuración de sus motores -bicilíndricos en «V»-, aunque cada cual está calado a diferente ángulo y difieren en las formas de refrigeración -de agua en la KYMCO, de aire en Suzuki y Yamaha, y mixta aire-aceite en la Hyosung-.

Dada la igualdad manifiesta en muchos aspectos de la conducción y de la confección de las cuatro contendientes, no podemos obviar el aspecto económico. En líneas generales están a unos precios contenidos, sobre todo teniendo en cuenta que es-

tamos frente a motos «de verdad», y que muchos scooter de igual cilindrada son más caros.

Hyosung

En la Hyosung Aquila juega a su favor la baza de un precio muy contenido. Parece, y en la práctica lo es, más voluminosa y pesada que aquellas, y sólo se ve superada por la KYMCO Venox, que las vence a todas en tamaño y sobre todo peso. A esta sensación de «más moto» contribuyen algunos de los elementos que le dan forma, como los grandes «balones» que monta por ruedas, los anchos y envolventes guardabarros o la imponente horquilla delantera tipo cartucho. Sobre la tija se aloja el cuadro de instrumentos, siendo la única de las cuatro que lo monta así, pues el resto lo hace sobre el depósito de combustible. La información que transmite es la más completa y visible, con cuentarrevoluciones e indicador del nivel de gasolina incluidos.

El propulsor es de los más sofisticados del grupo, al tratarse de un bicilíndrico en «V» a 75° con cuatro válvulas por cilindro y refrigeración mixta aire-aceite. Su consumo es contenido -como en el resto de sus rivales-, y el comportamiento está a la altura. Responde con energía al iniciar la marcha y con alegría a altas revoluciones, mucho más que Intruder y Drag Star, pero menos que Venox. Las vibraciones que transmite al conductor no son elevadas, pero como ocurre en la Yamaha, llegan a molestar un poco con el paso de los kilómetros si se circula a ritmo elevado.

Como se trata de una custom, no podemos obviar el sonido emanado por sus bonitos escapes cromados. El más «auténtico» y evocador es sin duda el de la moto de Hamamatsu, seguido muy de cerca por el de la KYMCO. No tan musculoso es el de la Hyosung, y eléctrico y casi imperceptible el de la Yamaha.



● Comparativa

Hyosung/KYMCO/Suzuki/Yamaha

En marcha la postura de la Aquila se nos antoja bastante correcta. El tacto de los mandos es correcto, aunque su aspecto está un pasito por debajo de los de sus rivales. Tampoco destaca el tacto del freno delantero, bastante duro, apreciándose además ligeras vibraciones en fuertes apuradas. Al menos es de los equipos más potentes, y sólo se ve superado por el de la Venox.

KYMCO

Es la más novedosa, y de ahí que en principio suscite más expectativa que sus rivales. Argumentos desde luego no le faltan: una estética «long & low» musculosa a la que se suman un moderno propulsor «V-Twin» a 90° refrigerado por agua -aunque «disfrazado» de refrigerado por aire- y unos acabados propios de motos superiores.

La imagen cuenta mucho, y KYMCO se sabía muy bien esta lección cuando diseñó su Venox 250. Después de todo es difícil enfrentarse a rivales con la soleira de la Drag Star 250 y la Intruder 250 -con una importante cantidad de hermanas mayores respaldando sus argumentos-, y la económica Hyosung. Así, la moto taiwanesa mezcla estilos tan variopintos como el «Low Rider» -el asiento tiene 700 mm de altura, y a decir verdad es de los más cómodos por amplitud y mullido-, el «Chopper» -no se abusa de las piezas cromadas-, y el «Dragster» -monta gruesa horquilla, anchos neumáticos con llanta maciza detrás y musculosos guardabarros-.

A los mandos llama la atención su ancho manillar curvado, situado bastante bajo y que junto a unas estriberas muy poco adelantadas -sobre todo en comparación con sus rivales-, permite conducir la Venox casi como una «naked», pudiendo incluso reclinar sobre el ancho depósito si vas buscando la máxima velocidad. El tacto de los mandos es correcto, y bueno el aspecto del escaso cuadro de instrumentos situado sobre el depósito, que tiene un fondo anaranjado cuando menos discutible. Los tres testigos situados sobre la tija apenas se ven a la luz del día.

La KYMCO Venox 250 brilla en carretera, pues es la custom 250 más estable y neutra en sus reacciones, amén de ser la que desarrolla mejores prestaciones. A ello contribuyen un rígido chasis y unas firmes suspensiones -horquilla de 41 mm y doble

amortiguador regulable en precarga carenado-. Tanto es así que pronto rozaremos con los estribos y el llamativo doble escape recortado y cromado tipo «bazooka» que se arrastra en exceso. Las perfectas suspensiones sobre buen firme se transforman en muy secas en otros terrenos como carreteras mal asfaltadas o baches de ciudad. En este último ambiente luce mucho por su porte diferente, pero sus 188 kg verificados pasan factura, siendo la más torpe en maniobras a baja velocidad y en parado.

El propulsor brilla carece de vibraciones y su rendimiento a altas revoluciones, si bien es cierto que los desarrollos se nos antojan muy largos, con una quinta velocidad tipo «over-drive» sólo válida para viajes relajados.

Destacables son las buenas maneras de su gran disco de freno delantero -el mayor de las cuatro con 316 mm-, dosificable aunque no muy potente, que se complementa con un cumplidor tambor trasero.

Como en la Hyosung, el precio es un importante argumento a su favor.

Suzuki

En su caso, una vistosa estética y una excelente manejabilidad unidas a un buen compromiso en carretera y un generoso motor, son sus mejores argumentos.

La Intruder LC (Legendary Classic) 250 se coloca a medio camino entre las versiones de 125 y 600 cc, tomando de la pri-



LAS CLAVES



● Equipa un motor bicilíndrico en «V» con doble árbol de levas en cabeza, cuatro válvulas por cilindro y refrigeración mixta aire-aceite. La horquilla es convencional de tipo cartucho y detrás equipa un doble amortiguador. La frenada se confía a un disco delantero de 278 mm de diámetro y a un tambor trasero de 160 mm. Monta anchos neumáticos de 110/90-16" y 150/80-15". Su instrumentación es muy completa, con cuentarrevoluciones y nivel de combustible incluido.



mera la agilidad en el tráfico y de la segunda su mayor alcance. De hecho comparte numerosos componentes con la «octavo de litro»: chasis, suspensiones, frenos... y su elegante figura. Es por ello que no pasa desapercibida ni siquiera al rodar entre sus rivales. Destaca por sus líneas suaves y proporcionado tamaño, es la más corta y ligera, y por la buena calidad de sus elementos, con los cromados justos que le otorgan una personalidad de «alto standing». Sólo mencionar un pero: el pobre aspecto de la capilla que alberga el velocímetro situada sobre el depósito. Se echa en falta un testigo de reserva de combustible.

De aspecto más sencillo que Venox y Aquila, la Intruder 250 se caracteriza por tener el manillar más elevado de las cuatro. Esto incita a adoptar la típica postura reclinada hacia atrás de las custom. El confort es elevado, y aunque aparecen vibraciones al aumentar el ritmo, son perfectamente aceptables, al menos mejor que las de la Hyosung y la Yamaha.

El sonido emitido por el doble escape cromado es el más ronco de las cuatro, y el motor se caracteriza por su buen empuje a bajo y medio régimen. Tanto es así, que es la que mejores aceleraciones desarrolla. Esto se debe a la buena relación entre las cinco marchas de la precisa caja de cambios -la que más-, y su menor peso.

Para el «día a día» es la más efectiva junto con la Drag Star. La escasa altura del asiento y amplio radio de giro del manillar son los motivos de dicha efectividad. La parte ciclo cumple frente a las exigencias del motor, aunque puede mostrarse algo justa rodando rápido en carretera en forma de ligeros, «flaneos». De cualquier modo no olvidemos que son motos para disfrutar cómodamente del paisaje.

Las suspensiones no son ni tan radicales como en la Venox y en menor medida la Aquila, ni tan blandas como en la Drag Star. Delante el comportamiento es correcto, con una horquilla capaz de absorber los baches y obstáculos varios que nos encontremos por el camino. Detrás, pese a sus cinco posiciones de precarga, es dura y carece de progresividad, algo que se deja notar con molestos rebotes al llevar pasajero y al pasar por baches. Por su parte, y como en todas las contendientes de esta

LAS CLAVES



● La última en llegar está animada por un moderno propulsor bicilíndrico en «V» de «4T» y ocho válvulas refrigerado por agua. El chasis es tubular de doble cuna desdoblada y las suspensiones se componen de una horquilla convencional y doble amortiguador regulable en precarga. Monta el disco delantero de mayor diámetro (316 mm), y un tambor trasero de 160 mm. La instrumentación es, como en el resto salvo la Hyosung, bastante austera.

LAS CLAVES



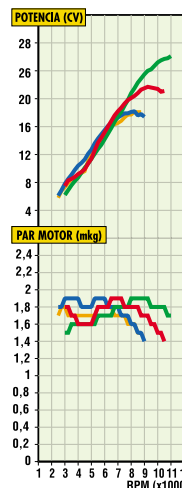
● El motor de la Intruder 250 es bicilíndrico en «V» a 65° refrigerado por aire con un solo árbol de levas y tres válvulas por cilindro. Las suspensiones se componen de una horquilla convencional y un monoamortiguador regulable en 5 posiciones de precarga de muelle. El chasis es de tipo simple cuna desdoblada en tubo de acero, y la frenada se confía a un disco de 275 mm de diámetro delante y un tambor detrás. La instrumentación es austera y legible, localizándose sobre el depósito de combustible.

Banco de potencia

La mayor potencia de la KYMCO Venox se aprecia en marcha por sus mejores prestaciones. Sin embargo, también es la que muestra una curva de par más débil, y carece a bajo régimen de giro del empuje de sus rivales. A la Hyosung, segunda en potencia máxima, le pasa algo parecido. Ambas son mejores opciones en carretera abierta. En el lado opuesto está la Suzuki, y en menor medida la Yamaha, que tienen el par localizado a pocas vueltas. Éstas son más propicias en ciudad por su agradable tacto a baja velocidad.

	HYOSUNG	KYMCO	SUZUKI	YAMAHA
Potencia máxima al embrague	21,7 CV	26,3 CV	18,3 CV	18,4 CV
Régimen de potencia máxima	9.270 rpm	11.050 rpm	7.970 rpm	8.620 rpm
Par motor máximo al embrague	1,9 kgm	1,9 kgm	1,9 kgm	1,8 kgm
Régimen de par motor máximo	6.950 rpm	8.585 rpm	3.170 rpm	6.220 rpm
Velocidad del pistón en pot. máx.	15,2 m/s	17,3 m/s	16,1 m/s	17,7 m/s
Relación peso/potencia	7,8 Kg/CV	7,1 Kg/CV	8,1 Kg/CV	8,3 Kg/CV
Potencia específica	87 CV/litro	105 CV/litro	74 CV/litro	74 CV/litro
Temperatura	29° C	19° C	27° C	29° C
Presión atmosférica	947 mb	947 mb	949 mb	945 mb

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia TECNER TX 200 de MOTOCICLISMO



LAS CLAVES



● El motor bicilíndrico en «V» de la Yamaha Drag Star 250 está refrigerado por aire y cuenta con dos válvulas por cilindro. La alimentación corresponde a dos carburadores Mikuni de 26 mm, la suspensión delantera es convencional y detrás, como la Hyosung, monta un doble amortiguador. Tiene un gran disco de freno delantero de 282 mm, y en el tren trasero, como las otras, dispone de un tambor. La escueta instrumentación se localiza sobre el depósito de combustible.

prueba, la frenada no pasa del aprobado.

Yamaha

Aparecida hace un par de temporadas, llegó, como la Intruder 250, un año después de su hermana de «ciento veinticinco», y como aquella, tomó su imagen y la mayoría de sus componentes.

Su terminación es de primera, destacando sus acertadas piezas cromadas, sin dar la sensación de estar sobrecargada.

Sentado sobre la Drag Star 250 se contempla un bonito depósito de combustible en forma de lágrima donde se acomoda un sencillo y legible cuadro de instrumentos. El velocímetro está graduado hasta 160 km/h, llegando a vislumbrar los 150 km/h de marcador -138 km/h reales-.

Como no podía ser menos, destaca sus generosas dimensiones, que parten de los clásicos parámetros «cruiser» «long & low». Así, la longitud total es de 2.320 mm -sólo 5 mm menos que la Venox-, mientras que la altura de su asiento es de 665 mm -5 mm más que la Hyosung-. Sin embargo, como es la de asiento más estrecho, da la sensación de mayor manejabilidad. La postura de conducción se revela natural y confortable -no tan reclinada como la Intruder, pero más que en KYMCO y Hyosung-.

El propulsor de la Drag Star 250 toma su base del de la Virago 250. Su respuesta a bajo régimen es más que aceptable, y en



el primer golpe de gas se sitúa entre las mejores, aunque a medida que aumentan las revoluciones el motor pierde «punch» y crecen las vibraciones que llegan a hacerse molestas en el asiento cuando se circula de forma constante a velocidad elevada. Justo todo lo contrario de lo que le ocurre a la Venox, con menos fuerza abajo y más arriba.

Puntuaciones en carretera

Valoración

MOTOCICLISMO

PROPULSOR

Rendimiento (10%)

	Hyosung	KYMC	Suzuki	Yamaha
Velocidad máxima	6	7	6	6
Aceleración	6	7	6	6
Recuperación	6	6	7	6

Motor (15%)

	Hyosung	KYMC	Suzuki	Yamaha
Respuesta al acelerador	7	7	7	7
Entrega de potencia	7	6	7	7
Motricidad	6	7	7	6
Vibraciones	6	8	7	6

Transmisión (5%)

	Hyosung	KYMC	Suzuki	Yamaha
Reacciones de transmisión	6	6	7	8
Tacto y precisión de cambio	6	7	7	7
Relación de cambio	7	6	7	6

Suma propulsor

	63	67	68	65
--	----	----	----	----

CHASIS

Comportamiento dinámico (25%)

	Hyosung	KYMC	Suzuki	Yamaha
Estabilidad en recta	7	8	7	7
Estabilidad en curva	6	6	5	4
Precisión de la dirección	5	5	6	5
Agiilidad	6	5	7	7
Suspensiones con piloto	6	6	7	6
Suspensiones con pasajero	5	5	6	5
Distancia libre al suelo	5	4	5	4
Comportamiento en frenada	6	6	6	5

Frenos (10%)

	Hyosung	KYMC	Suzuki	Yamaha
Potencia	7	7	6	6
Dosificación	6	7	6	7

Suma chasis

	59	59	61	56
--	----	----	----	----

Uso diario (15%)

	Hyosung	KYMC	Suzuki	Yamaha
Facilidad para maniobrar	6	5	7	7
Confort piloto	7	7	6	6
Confort acompañante	5	5	5	5
Protección frente al viento	4	4	4	4
Luz	6	6	6	6
Accesibilidad mecánica	7	7	7	7
Autonomía teórica	7	7	7	6
Capacidad de carga	4	4	4	4
Equipamiento	5	4	4	4

Suma uso diario

	51	49	50	49
--	----	----	----	----

INVERSION

Economía (20%)

	Hyosung	KYMC	Suzuki	Yamaha
Precio de adquisición	8	7	6	5
Garantía	7	7	7	7
Consumo	6	6	7	7

Suma economía

	21	20	20	19
--	----	----	----	----

Puntuación

	6,2	6,3	6,3	6,0
--	-----	-----	-----	-----



La parte ciclo, gemela de su hermana de 125 cc, proporciona un buen confort aunque se queda un poco corta en estabilidad. El tambor trasero responde realmente bien, y con su ayuda podremos detenerla con seguridad. ●

Oscar Pena

Fotos: Antón Cobas

Ficha técnica

	HYOSUNG AQUILA 250	KYMC VENOX 250	SUZUKI INTRUDER 250	YAMAHA DRAG STAR 250
MOTOR				
Tipo	«4T», bicilíndrico en «V» a 75° refrigerado por aire-aceite	«4T», bicilíndrico en «V» a 90° refrigerado por agua	«4T», bicilíndrico en «V» a 65° refrigerado por aire	«4T», bicilíndrico en «V» refrigerado por aire
Distribución	DOHC, 4 válvulas por cilindro	DOHC, 4 válvulas por cilindro	SOHC, 3 válvulas por cilindro	SOHC, 2 válvulas por cilindro
Diám. x carrera	57 x 48,8 mm	58,0 x 47,2 mm	52 x 58,5 mm	49 x 66 mm
Cilindrada	248 cc	249,4 cc	248 cc	249 cc
Compresión	n. d.	11,2:1	10,5:1	10,0:1
Pot. Máx. decl.	28 CV a 10.000 rpm	26,6 CV a 10.500 rpm	n. d.	21,1 CV a 8.000 rpm
Par máx. decl.	2,0 kgm a 8.000 rpm	2,0 kgm a 8.000 rpm	n. d.	2,1 kgm a 6.000 rpm
Alimentación	1 carburador de 24 mm	1 carburador Keihin de 25 mm	1 carburador Mikuni de 28 mm	2 carburadores Mikuni de 26 mm
Arranque	Eléctrico	Eléctrico	Eléctrico	Eléctrico
TRANSMISION				
Embrague	Multidisco en baño de aceite	Multidisco en baño de aceite	Multidisco en baño de aceite	Multidisco en baño de aceite
Cambio	5 velocidades	5 velocidades	5 velocidades	5 velocidades
DESARROLLOS				
Trans. secund.	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena
CHASIS				
Tipo	Simple cuna desdoblada en tubo de acero	Tubular doble cuna de acero	Simple cuna desdoblada en tubo de acero	Simple cuna desdoblada en tubo de acero
SUSPENSIONES				
Delantera	Horquilla telescópica	Horquilla telescópica	Horquilla telescópica hidráulica	Horquilla telescópica
Recorrido	120 mm	140 mm	n. d.	140 mm
Reglajes	Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno
Trasera	Doble amortiguador hidráulico	Doble amortiguador hidráulico	Basculante, amortiguador hidráulico	Doble amortiguador
Recorrido	n. d.	55 mm	n. d.	100 mm
Reglajes	Precarga de muelle	Precarga de muelle	5 posiciones de precarga	Precarga de muelle
FRENOS				
Delantero	Disco 278 mm	Disco 316 mm	Disco 275 mm	Disco 282 mm
Trasero	Tambor 160 mm	Tambor de 160 mm	Tambor 130 mm	Tambor 130 mm
RUEDAS				
Delantera	110/90-16"	120/80-17"	90/90-18"	80/100-18"
Trasera	150/80-15"	150/80-15"	150/80-15"	130/90-15"
DIMENSIONES				
Longitud total	2.270 mm	2.325 mm	2.240 mm	2.320 mm
Altura asiento	665 mm	700 mm	685 mm	670 mm
Dist. entre ejes	1.490 mm	1.620 mm	1.520 mm	1.530 mm
Depósito	15 l	14 l	12 l	11 l
Prestaciones				
ACELERACION				
Km/h	Seg./metros	Seg./metros	Seg./metros	Seg./metros
0-60	3,4/37	4/41	3,4/34	3,7/40
0-80	5,8/86	6,3/87	5,7/81	6,6/96
0-90	7,5/126	8,1/129	7,3/119	8,7/147
0-100	10,3/119	10,3/187	9,9/174	11/208
0-120	17,8/434	18/427	17,5/426	19,5/471
Metros	Seg./km/h	Seg./km/h	Seg./km/h	Seg./km/h
0-100	6,4/84	6,9/82	6,4/86	6,7/81
0-200	10,3/100	10,7/102	10,4/103	10,7/98
0-400	16,8/118	17,2/118	16,8/119	17,3/115
0-1.000	33,9/131	34/132	33,9/130	34,3/132
RECUPERACIONES (6°)				
Km/h	Seg./m	Seg./m	Seg./m	Seg./m
60-80	5,9/115	5,7/111	4,9/87	5,9/115
60-100	15,2/262	11,2/248	9,9/224	13,2/300
VEL. MAX (KM/H)				
Real/marca	135/160	148/160	141/145	138/150
PESO (KG)				
	Vacío/lleno	Vacío/lleno	Vacío/lleno	Vacío/lleno
Declarado	170/-	190/-	143/157	147/-
Verificado	172,2/182,6	188/198	150,5/159,7	153,1/161,9
Reparto de peso del/tras	45,8-54,2/46,2-53,8	44,3-55,7/45,3-54,7	44,6-55,4/45,4-54,6	44,1-55,9/45,3-54,7
Con piloto	--/41,9-58,1	--/43,3-56,7	--/42,0-58,0	--/40,3-59,7
CONSUMO (LITROS/100 KM)				
Mínimo	4,2	-	4,4	4,5
Medio	5,6	5,4	5,1	5,2
Máximo	6	-	5,5	5,9
Auton. media teórica (km)	268	260	235	211