

# EXAMEN

*a fondo*

Con una marcada inclinación a lo que en diseño se denomina "retro", Suzuki ha lanzado al mercado la Volty, una moto que combina líneas clásicas y modernas, en un estilo muy novedoso que se sale completamente de lo conocido en nuestro medio. Pero no sólo eso hace especial a la Volty, también sus 250cc la colocan como la única moto de un segmento casi del todo olvidado.

La Volty ha sido diseñada cuidando cada detalle al máximo, basta con mirar su silueta redondeada, su amplio "sillín" al estilo "silla de montar", el exclusivo diseño de la parte trasera con un emblema en metal dorado que dice Suzuki, un detalle exquisito en la época de "Su Majestad la calcomanía", también se destaca su faro alargado, de borde cromado y pintado del color de la moto, soportado por dos acertadas platinas de aluminio pulido, su tanque pequeño y redondeado, la doble salida del escape, que termina en un silenciador estilo megáfono, bañado en un bonito cromo, el peque-

ño manubrio con aires deportivos y sus comandos de impecable presentación, mejores aún que los de sus hermanas mayores, con las que comparte los suaves manillares, rematados en su extremo con pesas antivibración, y frente a éste, el velocímetro cromado, colocado centralmente, en un lugar perfecto para la visual. Pero sin lugar a dudas el gran protagonista de una estampa con mucho sabor a moto de finales de los 60's es el motor, un mono 4T refrigerado por aire, con cuatro válvulas en la culata, caja de 5 velocidades y un terminado en aluminio pulido impecable.

Contrastando con su sabor a moto clásica, la Volty renuncia por completo al cranc, optando por un cómodo y confiable sistema de arranque eléctrico, muy agradecido, sobretodo por las mujeres. En cuanto a la parte ciclo, la Volty maneja una receta universal, Chasis de tubería redonda cortado por abajo, suspensión telescópica adelante y doble amortiguador atrás, ajustable en dureza. Los frenos combinan lo

mejor de dos épocas, tambor trasero y un disco delantero de buen diámetro, mordido por una pinza de doble pistón. Las llantas son generosas en su dimensión, con rines de radios que encajan muy bien con todo el estilo de la moto.

Subirse a la Volty es una experiencia diferente, algo que esta por encima del simple hecho de montar en moto, su diseño "retro" le da un sabor especial y un cierto toque de exclusividad, es como subir a una moto de los 60's y gozar de los beneficios de los 90's. Gracias a Suzuki Motor de Colombia, disfrutamos 15 días con ella y en los 1.500km recorridos por Antioquia, Caldas y las horas entre el tráfico de nuestra ciudad, más de uno se acercó a nosotros dudando si la moto era nueva, o quizás alguna preparación especial.

Desde el primer momento sobre ella uno entiende que todo va a ser fácil, cómodo y divertido, Lo primero por la correcta ubicación

*Por suavidad, poca altura y peso contenido, La Volty es una opción ideal para las mujeres que siempre han deseado una moto "grande"*

**Suzuki**  
**Volty**

de todos sus comandos, que nos permiten ubicarnos de forma natural; lo segundo gracias a un asiento amplio y mullido, unido a un manubrio perfecto en tamaño y posición; lo tercero se debe a un peso reducido y a una corta distancia entre ejes que transmite agilidad de punta a punta, sin olvidar los 250cc que hay entre las piernas.

La Volty puede definirse como "la Suavidad hecha moto", su motor y la forma como fluye la potencia, cada uno de los comandos, sus frenos, su caja, incluso el sonido que sale de su silenciador, todo es suavidad, pero suavidad en exceso, tanta que al principio uno se exagera con el acelerador, no encuentra el punto con el embrague y el frenado se torna brusco, algo que queda atrás con los kilómetros. Una vez acostumbrados a su delicadeza comenzamos a notar sus virtudes, primero sorprende su manejabilidad, que ya sospechábamos, en ciudad se mueve como un ratón, pasando por cualquier hueco y saliendo siempre primero de los semáforos, sacando bastante ventaja en poco tiempo. En carretera sorprende lo bien que entra en curva, con una solidez en ambos trenes que permite rozar el asfalto con los tacos, sin ser necesariamente un piloto; el chasis se mues-

tero, el cual se debe usar con mucha delicadeza ya que es de sobra capaz de bloquear la rueda, pero gracias a él y apoyados en el tambor trasero se logran ritmos de frenada que en ocasiones nos sacaron de más de un apuro.

La Volty no fue creada para uso fuera de carretera, pero sin embargo se defiende bien, mejor de lo que cualquiera creería. En uno de los trayectos de prueba visitamos Manizales, regresamos hasta la pintada y tomamos rumbo al oeste, con Andes como destino, un activo pueblo Antioqueño, al cual se llega por una vía que bordea el río Cauca y más adelante el Tapartó, para luego internarse en una región montañosa de exuberante belleza, enmarcada en un paisaje que obliga a contemplarlo. Por aquello del destino, lo que a la ida era excelente pavimento, al día siguiente estaba tapado por derrumbes, con pasos que sólo camperos y algunas motos podían sortear. Observando con asombro el panorama de uno de los peores derrumbes y con media montaña amenazando venirse, la cuestión era simple, sin presupuesto para otra noche en Andes, teníamos que pasar sobre el derrumbe, un lodazal de 30 metros, lleno de campesinos al rebusque de unos pesos. Lo primero que hice, fue recorrer la "zona de trial" a pie buscando el mejor paso, con todo definido conseguí a dos empujadores que serían "La Doble" y sin pensarlo mucho me adentre en un mar de pantano, tratando de

**De luces y frenos la TU esta sobrada.**



tra rígido en todo tipo de curvas, sólo en las peores se sienten pequeñas flexiones que provienen de la tijera, pero su llanta trasera de bajo perfil brinda la confianza necesaria, al igual que sus amortiguadores que responden muy bien ante un manejo agresivo en curva. Adelante la suspensión no tiene pero, el diámetro de las barras es generoso y su comportamiento es adecuado para un uso en buen asfalto, siendo lo suficientemente rígida para aguantar la potencia del freno delan-



**El comportamiento en pavimento es perfecto, aunque los tacos rozan muy fácil el suelo.**



### Buenos Detalles

- La economía, más de 100 km por galón.
- El práctico ojo para mirar el nivel de aceite.
- El espacio bajo el sillín y el curioso compartimento para llevar el manual o algún otro objeto.
- El interruptor que evita arrancar con el gato abierto.
- El comando para hacer destellos con las luces.
- La manigueta del freno delantero que puede regularse en 4 posiciones.
- Lo fácil que se regula la altura de las luces.

### Malos Detalles

- La ausencia de tacómetro.
- La necesidad de gasolina extra.
- Ausencia de parrilla.
- Las direccionales traseras, al ser muy salidas, se tienden a golpear muy fácil.





## El propulsor

De la TU 250 es un monocilíndrico 4T refrigerado por aire, con cuatro válvulas en la culata, accionadas por un solo árbol de levas, mediante dos balancines, que mueven cada uno un par de válvulas. La distribución es accionada por cadena, ubicada al costado derecho del cilindro y dispone de un sistema automático de tensión, mediante resorte y émbolo. De la alimentación se encarga un carburador Mikuni de diafragma y el filtrado del aire corre por cuenta de un elemento de espuma de fácil limpieza. El embrague es multidisco en baño de aceite, conectado a una caja de 5 velocidades.



## Ficha técnica

	Suzuki Volty TU 250	<b>Transmisión</b>	Cadena "O-ring"
		<b>Suspen. Del.</b>	Telescópica
		<b>Suspen. Tra.</b>	2 amortiguadores
		<b>Freno Del.</b>	Disco 240 mm
		<b>Freno Tra.</b>	Tambor 190 mm
		<b>Rueda Del.</b>	3.00 - 18
		<b>Rueda Tra.</b>	120/80 - 17
<b>Refrigeración</b>	Aire	<b>Alt. mínima</b>	160 mm
<b>Diám. x Carrera</b>	72 x 61,2mm	<b>L x A x A</b>	2030 x 775 x 1075 mm
<b>Cilindrada</b>	249 c.c.	<b>Dist. ejes</b>	1325 mm
<b>Compresión</b>	9.0:1	<b>Peso vacío</b>	125 kg.
<b>Potencia</b>	20 HP a 7500rpm	<b>Combustible</b>	12 lts. / 3 gal.
<b>Torque</b>	2,1 kgm a 6100rpm	<b>Vel. Max.</b>	135 Km/h.
<b>Alimentación</b>	Carb. Mikuni 34mm.	<b>Consumo</b>	105 km/galón
<b>Arranque</b>	Eléctrico	<b>Autonomía</b>	315 km
<b>Caja</b>	5 velocidades	<b>Garantía</b>	-----
<b>Embrague</b>	Multidisco en aceite		

**La parte trasera estilo "Cafe Racer" es el rasgo más llamativo de la Volty**



mantener la moto en línea recta y procurando no pisar a nadie, al final sabía que me esperaba un barranco de más de un metro, en este punto pare a pensar ¿cómo y por dónde? sería mejor bajar, lo que yo ignoraba era que a mis espaldas, un Lada, cargado hasta el techo, venía impulsado dando brincos de lado a lado y no parecía que quisiera detenerse. Bastó la carrera que pegaron mis empujadores, despavoridos ante la mole que se les venía encima para soltar el clutch y saltar por donde primero pude. Segundos después contemplaba a salvo la escena sin saber cómo había bajado ileso por semejante barranco, a la vez que mis dudas sobre las capacidades "camperas" de la Volty desaparecían por completo.

La Volty como toda moto tiene ventajas y desven-

tajas, unido a lo que ya les comenté, puedo decir que sus luces son perfectas, de noche se maneja con total confianza, además su mantenimiento de rutina es muy fácil de realizar y cuenta con la herramienta adecuada; su pito suena a moto grande y bajo el asiento hay buen espacio donde cabe el impermeable, incluso tiene un compartimento especial para llevar el manual protegido dentro de un recipiente plástico. Otro punto a favor es la capacidad del motor para frenar la moto cuando se desciende, esto permite detenerla casi sin usar los frenos y aporta mucho a la sensación de aplomo general. Pero a pesar de que el motor responde muy bien desde pocas vueltas, se ve penalizado por una relación final muy larga, que le resta bríos a la moto, sería cuestión de poner 3 o 4 dientes más al sprocket para tener una moto más enérgica, sin perder la suavidad ni castigar su velocidad punta, que ronda los 135 km/h en condiciones muy favorables, pues lo normal es rodar a 100 por hora en plano y entre 60 y 80 subiendo. Su precio que algunos califican de alto, al comparar con otras motos, vemos que no lo es tanto, pues está por debajo de la DT 200 y u n

poco por encima de la KMX 125, aunque al comparar con la GS 500 puede parecer un poco costosa, cuando en realidad lo que sucede es que la 500 tiene un muy buen precio.

Con la Volty, Suzuki ha conformado la gama más completa de motos de media y alta cilindrada, ensambladas en el país, con esto pueden ofrecer a sus clientes la posibilidad de ir escalando a medida que sus capacidades lo van permitiendo; la Volty sin embargo no es la moto para todo el mundo, su estilo "retro" y su personalidad especial, la hacen diferente, ni mejor ni peor, simplemente diferente, una moto que puede conquistar con su estilo o por el contrario generar polémica. De lo que no cabe duda es de sus cualidades, que la convierten en un excelente vehículo para todos los días, incluidos los destinos de fin de semana o vacaciones, donde el límite nunca lo pondrá la moto.

Texto y Fotos: Juan C. Posada

## Desde el puesto de atrás

El menos beneficiado en la Volty, será nuestro cómplice, ya que su espacio es pequeño, falto de acolchado y su declive hacia atrás da sensación de inseguridad, más aún, cuando no encontrará de donde sujetarse. A pesar de todo la posición es cómoda, con las piernas poco flexionadas y los tacos adheridos al chasis, con lo cual se pueden hacer trayectos largos, siempre parando de cuando en cuando.

