

Opinión de la Honda VTR 250

autor Xavi
lunes, 21 de mayo de 2007

Éste artículo está rescatado de la primera versión de la página. Está escrito en octubre del 2004, cuando mi moto tenía un año y dos meses y había recorrido con ella unos 10.000 kms.

Es una opinión personal sobre la moto, sobre mis sensaciones con ella, pero pueden ser útiles a todos los que quieren empezar con ella.

Saludos!

:: Aspecto general y primeras impresiones

Antes de comprar ésta moto mi intención era una Honda CB 250. Urbanita, pequeña, cómoda y mechero. Además, al estar limitado 2 años por legislación, mis aspiraciones se reducían bastante. Pero al ir a preguntar en una tienda me enseñaron la VTR... y quedé enamorado.

Lo primero que llama la atención es su semejanza con la Ducati Monster. Hoy en día ya hay varias motos de diferentes marcas con chasis tubular, pero en 1998 todo el mundo la culpó de plagio. Pero al informarse uno, se encuentra que Honda la fabricó en base a la VTR 1000, también con chasis tubular (aunque de tamaño mayor).

Teniendo en cuenta que es una 250, no parece muy pequeña en comparación con otras de su cilindrada, pero apariencias a parte, es pequeñita y estrecha, con lo que promete manejabilidad. Al probarla, la noté muy ágil. Parecía que no pesara nada y cómo hacía tiempo que no cogía una moto, me costaba trazar una línea perfecta. El puño respondía al instante y pedía sacar los 32cv. El ronroneo del motor en V se nota suave en bajas revoluciones y en altas grita con un sonido delicioso.

Durante la primera semana no pude pensar en otra cosa...

:: Motor y Caja de cambios

El motor en V empuja desde abajo ya a punto de gas. Tiene una curva de potencia muy progresiva hasta algo más de medio régimen, cuando parece que se vuelve más arisca a medida que la subimos de vueltas. Al no llevar cuenta revoluciones, cuesta mucho hablar con cifras, aunque te acostumbras rápido a llevarla con el oído (Que sonido que tiene!-)) y con el tacto, ya que toda la moto vibra en toda la gama de revoluciones.

Es un motor muy elástico. Al disponer de buenos bajos, la ciudad y las carreteras de curvas sinuosas son una delicia en marchas medias y largas, con conducción tranquila. Aunque se desenvuelve perfectamente con conducción deportiva sobretodo en carreteras reviradas, pero nos obligará a llevarla alta de vueltas y jugar con el cambio (2º,3º) para sacarle todo el jugo.

El consumo medio ronda los 4,5-5 litros a los 100, con una conducción normal. La autonomía ronda los 240 kms. En conducción deportiva con mucho cambio y acelerones, y en ciudad, puede bajar hasta 225-230kms. Pero conduciendo tranquilo con marchas largas (incluso con paquete), puede llegar a los 260 kms.

Pero tiene un punto malo con grandes rutas. El motor en frío parece que quiere guerra, pero si se le da, a los 15-20 kms parece que se "cansa", perdiendo fuerza a partir de 130 km/h. Si se mantiene un buen calentamiento de unos 10-15 kms a ritmo medio, luego aguanta bien durante 200 kms. Si se le pide lo máximo es importante calentarla a ritmo medio durante un rato, pero si se le pide distancia en ruta sería ideal mantenerla mayoritariamente por debajo de los 140 kms.

Respecto a la caja de cambios de 5 velocidades, la primera és sólo para salir del parado, aunque llega a 50 km/h. Pero lo recomendable es saltar antes del medio régimen a segunda, que también tira de muy abajo y nos permite mayor gama de juego. El paso de punto muerto a primera es muy brusco: el ruido es muy fuerte y seco (un "clonk" intenso). Luego, el paso a segunda debe hacerse con decisión, porque muchas más veces de las deseadas se queda en punto muerto. A partir de ahí, todo es más suave y preciso. La segunda estira hasta 80 km/h, la tercera hasta 120 y la cuarta hasta 140. La quinta es un caso aparte, ya que es muy larga y engranada a menos de 110 km/h le cuesta mucho recuperar. Es la marcha ideal para llevar la moto tranquila sobre un ritmo de 130-140 a medio régimen, con poco consumo, y se llega a estirar hasta 150 fácil (160 en bajada y viento a favor).

:: Maniobrabilidad y estabilidad

Primero de todo se debe tener en cuenta que es una moto naked, es decir, sin carenado. Éso lleva la aerodinámica a un nivel nulo. El piloto se lleva todo el aire (y lluvia, y mosquitos) sin nada que lo proteja. Además, en velocidades punta no llega a 145 Km/h, por lo que en mi caso le instalé una cúpula (no demasiado alta para no romper la estética), que me quita el aire de hombros hasta cintura. Éso, aunque parezca insignificante, mejora considerablemente la estabilidad, la comodidad, el ruido y las velocidades.

Aparte, es una moto muy ligera. Cómo ya he dicho, su hábitat natural son las carreteras de curvas reviradas. Entre su motor (por tipo y potencia), las dimensiones y el peso, se vuelve muy fácil de tirar contra la curva y levantarla para encararla en otra. En las curvas largas mantiene el tipo hasta 100-120 Km/h. A partir de ahí, se vuelve muy inestable de atrás supuestamente debido a las suspensiones, que pueden llegar a ser muy blandas.

En carreteras nacionales y autopistas, con la cúpula no son demasiado cansadas, pero pueden llegar a ser aburridas.

Se puede llevar un buen ritmo a 140 km/h con picos de 150-160 km/h. Pero a "altas" velocidades se debe tener cuidado, ya que las juntas de asfalto y hasta la pintura de la carretera parece hacerla bailar unos instantes.

:: Frenos y Suspensiones

Honda ha decidido montar una horquilla convencional delante y monoamortiguador detrás. Ésta solución da estabilidad suficiente para poder confiar en la moto en casi cualquier situación, pero puede llegar a notarse blanda en apuradas de frenada, curvas largas a gran velocidad y sobretodo en viajes con paquete.

Los frenos dan buen resultado con un sólo disco grande con doble pistón delante y otro pequeño con una pinza. Dan seguridad y frenan bien, incluso en apuradas extremas. La rueda de atrás tiende a bloquearse conduciendo solo, con lo que sirve sólo para acompañar las frenadas del freno delantero. Al ir con pasajero, se debe tener en cuenta que la distancia de frenado es más larga, y ahí sí que se hecha en falta un segundo disco delantero.

En mi modelo, la maneta delantera es algo blanda, aunque lleva latiguillos metálicos. Además en marcha parece que frene en 3 fases, es decir, al empezar a frenar parece que llegue al máximo de la maneta, pero apretando más cede más frenando el doble, y apretando mucho más cede hasta el máximo de la frenada. El problema consiste en que me es imposible frenar en una "dosis" intermedia. Pero con un poco de práctica se llega a dominar perfectamente.

Conjuntamente, las suspensiones y el freno se comportan muy noblemente conduciendo sólo, tanto con ritmos tranquilos como en conducción deportiva, permitiendo ir muy rápido pudiendo confiar en los frenos y en que las suspensiones se lo traguen todo, aunque en apuradas "a muerte" se hunde demasiado de delante. Ahora bien, con pasajero se echa en falta más dureza en las suspensiones, sobretodo de atrás. Los frenos aquí se quedan cortos, así que en conclusión, con pasajero se debe ir bastante tranquilo para conducir con seguridad.

:: Neumáticos

La verdad es que hay poca variedad para éste tipo de motos. Las dimensiones pequeñas que especifica el fabricante dan sólo a un par de modelos de neumáticos. Yo monto unos Bridgestone delante y detrás, que tardan relativamente poco en calentarse, agarran bien, no dan sustos y en mojado (y sin prisas) se comportan perfectamente.

:: Rutas y Capacidad de carga

Ésta es una moto ideal para el día a día, tanto en ciudad como en carretera. Permite rutas largas sin castigar demasiado el cuerpo. En mis rutas largas (a Francia, 400kms, y por España, 650 kms) la moto ha respondido perfectamente, a un buen ritmo (140-150 km/h), con unos kms de calentamiento. El comportamiento es muy suave y dulzón con un ritmo medio-alto, siempre en solitario.

El gran problema desemboca en la carga. El habitáculo de debajo del asiento es minúsculo, pero jugando un poco caben bastantes cosas (yo llevo una herramienta multifuncional, un trapo, un rollo de cinta adhesiva, un destornillador pequeño, y una red). Pero no hay maletas específicas para ésta moto en ninguna de las marcas del mercado. Aún así, hablando con otros usuarios que llevan maleta, hay un sistema para acoplarlas usando un modelo universal (ver sección de Proyectos).

Los viajes realizados han sido con una mochila cogida con una red sobre el asiento trasero (existen unas arandelas para atar bultos en los costados, por debajo del colín a la altura del asiento trasero) y en pasajero, la mochila iba sobre el depósito con una red. Al ser una moto pequeña no existen demasiadas posibilidades. Tampoco se pueden acoplar alforjas ya que al levantar el asiento se quita también el colín, haciéndolo incompatible con los modelos de alforjas vistos.

Además, ésta moto no dispone de agarraderas para el pasajero, con lo que éste debe siempre agarrarse al piloto o al depósito abrazando al piloto, cosa que por un lado es bueno (piloto y pasajero son una sola masa) y por otro malo (se pierde movilidad y se acaba bastante cansado).

En definitiva, aunque se puede hacer (yo lo he hecho), no es una moto pensada para las rutas...

:: Mantenimiento, Caídas y Reparaciones

Honda es Honda. Es una marca que fabrica unas motos de buena calidad. Yo no he tenido ningún problema derivado de la propia moto. Ha funcionado muy bien desde el principio. Solamente falló el regulador a los 35.000 kms, que el mecánico comentó que era normal.

Ahora bien, para los precios de los repuestos, también Honda es Honda. Son caros.

A nivel de caídas, ésta moto al ser sin carenado, no se destroza al tener una caída. Normalmente peca de manillar, que a la mínima caída se dobla con facilidad. Al doblarse, deja un pequeño bollo en el depósito. Además, las palancas de cambio y freno trasero están expuestas a la caída y se doblan (cómo en todas), aunque se pueden poner en su sitio con facilidad.

:: Conclusión Final

Ésta es una moto pequeña, manejable, ideal para empezar a rodar o para el día a día. Muy divertida en puertos de montaña y carreteras con muchas curvas. Cómoda para viajes de unos 500 kms.

Con paquete ya no es tan cómoda (ojo, sólo es algo menos cómoda), frena menos y se hace tope con la suspensión trasera en desniveles pronunciados cómo en los pasos por calles peatonales.

Es una moto cara en el momento de pagarla, pero luego acaba resultando muy económica (yo me gasto 11 € a la semana y voy con ella a todos los sitios), pero al tener accidentes se tiene que pagar cara la pieza original Honda. Aún así, tampoco es tanto teniendo en cuenta que no lleva carenado.

A nivel estético, para mí es una de las más bonitas de su sector. El motor es precioso y con el chasis tubular queda de maravilla. Realmente no es tan pequeña, ya que no sería la primera vez (ni la segunda, ni la tercera) que me preguntan si es una 500cc. El sonido es brutal y sus 32cv empuzan fuerte.

Además, cuenta con monoamortiguador trasero y disco de fren trasero, que no lo tienen todas. En definitiva, una muy buena moto que nos dará muchas alegrías. La recomiendo!