

# La moto **TOTAL**

Esto es una comparativa, pero también un viaje que cuenta lo fácil y bello que es dejarlo todo y marcharse, aunque sólo sea durante dos días.

900 km de placer con seis espléndidas maxienduro son la mejor forma de redescubrir cuánto nos gustan las motos.

**Aprilia ETV Caponord 1000 ABS**

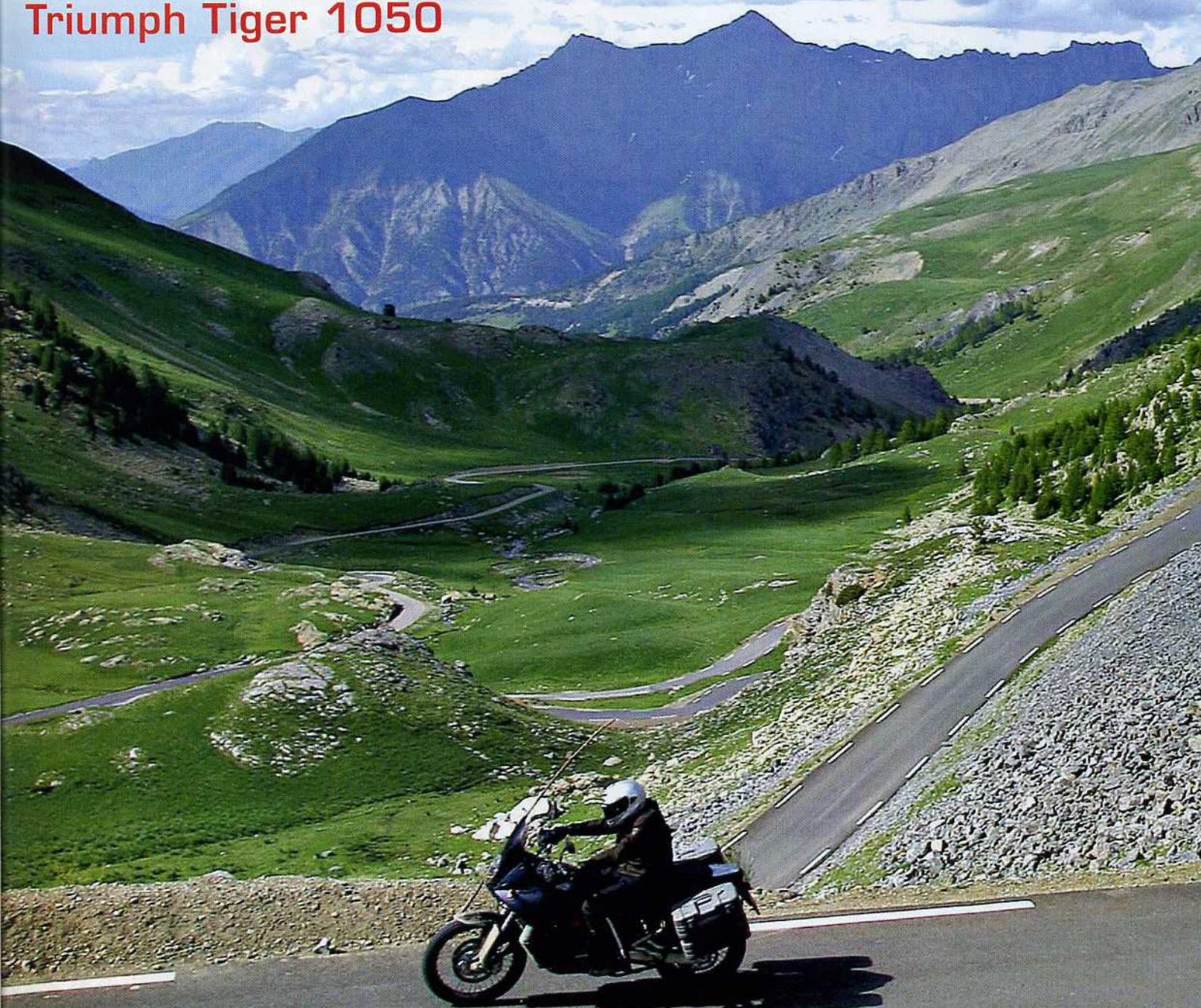
**Benelli Tre-K 1130**

**BMW R1200 GS**

**Honda XL1000V Varadero**

**KTM 990 Adventure**

**Triumph Tiger 1050**







Marco Marini/Emilio Lunassi  
Fotos: Alessio Barbanti  
Copyrights Edisport Editoriale S.p.A.



**M**axienduro como moto de viaje por excelencia, una tendencia que se está consolidando en los últimos años. ¿Pero dónde situamos a las tourer, las grandes motos de turismo? Muchos ya han comprendido que las grandes trail de hoy ofrecen mucha polivalencia añadida y un confort de alto nivel, también gracias al manillar más alto. Son motos óptimas para viajar, no se paran ante los caminos de tierra y también resultan bastante prácticas para ese uso diario, donde las tourer acusan un peso y dimensiones excesivas. Por estos motivos, las actuales maxienduro muy bien pueden ser consideradas como las "motos totales".

### TODO EMPEZÓ EN ÁFRICA

¿Dónde y cuándo empiezan las grandes trail? Los orígenes se remontan a finales de los años 80, cuando se mitifican las carreras africanas con el Paris-Dakar a la cabeza. Así nace la BMW GS (la precursora, a finales de 1980), la Cagiva Elefant 750 (1987), la Honda Africa Twin 650 (1988) o la Yamaha SuperTénéré 750 (1989). Cuando la llamada de las grandes travesías africanas pierde fuerza, pasada la mitad de los años 90, muchos constructores abandonan el segmento mientras otros deciden reinterpretarlo en clave mayormente ruter, conscientes del hecho que pocos las utilizan realmente fuera del asfalto.

Es el turno de las nuevas BMW R1100 GS (1993) y de la Honda Varadero. Las ruedas de 21" (delantera) y 18" (trasera) dejan el sitio a las menos especializadas de 19"/17" y, en los últimos años, a las 17"/17" siguiendo la moda del fenómeno supermotard. Esta evolución nos ha llevado a tener hoy un surtido amplio y variado de maxienduro, bien repre-

**A mediados de los '90, los fabricantes reinterpretan el maxi-trail en clave mayormente ruter. Pocos usuarios las utilizan fuera del asfalto.**

sentado por los modelos que hemos reunido para este viaje-prueba, desde la "endurera" KTM 990 Adventure (rueda de 21" delante), a las trail ruter con llanta de 19" como la Aprilia Caponord, BMW R1200 GS y la Honda Varadero, hasta las deportivas Benelli Tre-K y Triumph Tiger. Los motores son generalmente bicilíndricos de cerca de los 1.000 cc, con la excepción del bóxer bávaro y de las tres cilindros de 1.130 y 1.050 cc de la Benelli y Triumph, respectivamente.

Carácter del motor, dotes dinámicas y confort son generalmente de alto nivel, pero, como veremos, las diferencias moto a moto son sensibles.



APRILIA CAPONORD



La Caponord tiene una línea desfasada, pero la carrocería delantera protege bien del aire. Cuesta 12.523 euros en versión ABS.



BMW R1200 GS



Es la más atípica por parte ciclo y motor, pero la R1200 GS es la más vendida. Bien acabada y rica en accesorios, también es la más cara: 13.800 euros sin ABS. El resto se paga aparte, y es caro.



La Tre-K 1130 es la más deportiva del grupo. Hay detalles en los que la calidad es modesta, como se aprecia en los retrovisores y asas para el pasajero. Cuesta 12.998 euros y no tiene ABS.



BENELLI TRE-K 1130





## EL VIAJE

Para desconectar de una semana de trabajo basta con muy poco: en dos días se puede llegar a lugares fabulosos divirtiéndose en cualquier tipo de recorrido. Nosotros, saliendo de Milán, seleccionamos algunos de los más espectaculares valles y montañas alpinas, todo ello sin sobrepasar los novecientos kilómetros de recorrido, como son el Col de la Bonette o el más sugestivo Col de Parpaillon, en Francia, cruzando por carreteras verdaderamente de ensueño, recalamos en la bella ciudad de Niza y regresamos a Milán por la Serravalle, la divertida autopista del norte de Italia, pues de lo que se trataba era, en estos dos días, de condensar todas las situaciones típicas de un viaje en moto, incluidos tramos por las, en invierno, "pistas blancas", fácilmente transitables para estas trail.

Las seis motos a prueba proceden de todas las partes del globo: una italiana, otra italo-china, una alemana, la austriaca, la inglesa y la japonesa.

## NUESTRAS MOTOS

Más de 1.500 kg para 550 CV: esas son las cifras a tener en la mente. Por una vez no estamos hablando de la deportiva del momento, sino de motos de cada día que, a plena carga, con maletas y depósito lleno, hacen subir la aguja de la báscula a lo más alto. ¿Por qué las maxitrail pesan tanto?

Ante todo, los motores son de gran cilindrada y el equipamiento de accesorios es más bien amplio, pero en el fondo, el principal culpable es el generoso dimensionado de todos los componentes de la ciclística. Imposible pensar en hacer una maxitrail que nace con la presunción de devorar kilómetros en cualquier tipo de terreno atacando a fondo como se hace con las motos deportivas. Aquí, ante todo, priman robustez y fiabilidad y por ello el peso crece inexorablemente. Las mejores son KTM y Triumph (214,2 kg en seco y 248,6 con gasolina y maletas); las más exuberantes, Honda y Aprilia (250 kg en seco y más de 280 kg en orden de viaje).

Ya es momento de romper el hielo y proceder a la presentación de las motos. Aprilia, BMW y Honda comparten medida de llantas (19"/17" del-tras) y motor de dos cilindros: respectivamente V a 60° de 997,6 cc, bóxer de 1.170 cc y V a 90° de 996 cc. Más adecuada para campo, la KTM equipa también un bicilíndrico en V de 75° y rueda delantera de 21". El propulsor de la austriaca es el más ligero del lote y es por ello que la Adventure detenta el récord en la báscula con 214,2 kg. Apenas 600 gramos más pesada es la Triumph Tiger, la más ruter y por ello es el extremo opuesto de la KTM. La inglesa adopta un potente motor de tres cilindros de 1.050 cc que da 102 CV a la rueda, el más potente de las seis motos del viaje. Los neumáticos son radiales tubeless con llantas de aleación de 17 pulgadas delante y detrás: en definitiva, un conjunto típicamente rutero. La Benelli Tre-K tiene el mismo planteamiento ciclistico de la Tiger, también con motor de tres cilindros, pero de 1.130 cc.



Ligero "lifting" para la nueva Varadero. Mejoras en el motor, Euro 3, pero sigue pesando mucho (252,4 kg). Precio oficial: 12.899 euros, con ABS.



HONDA VARADERO



TRIUMPH TIGER 1050



Tiene el motor más agradable y una conducción casi de naked. Pero el asiento trasero es alto y la maletas son pequeñas. Precio: 12.200 euros con ABS.



Más ruter que antes por suspensiones y motor de inyección, la 990 sigue siendo la más off road. Bonita y bien hecha, se lo hace pagar: 13.450 euros.



KTM 990 ADVENTURE





**MALETAS****Para todos los gustos**

Todas tienen un juego de maletas opcional. Sólo la Varadero de nuestra prueba montaba dos válidas Kappa 40, no originales Honda; las originales todavía no estaban disponibles. La posición y volumen del escape condicionan la forma de las maletas: la Tiger es un ejemplo; su maleta derecha tiene mucha menos capacidad que la izquierda. La BMW tiene el mismo problema, pero es la única que tiene una sistema de fuelle para aumentar el volumen. Las de la Aprilia son robustas, aunque sin demasiada capacidad; se desmontan con facilidad. La Benelli utiliza las Givi de 45 litros, visiblemente desproporcionadas respecto al colín, pero muy amplias y prácticas en las operaciones de montaje/desmontaje. Las de BMW sólo son impermeables utilizando las bolsas blandas interiores vendidas aparte. La Varadero, con las Kappa 40, es la más ancha del lote y a alta velocidad acusan el efecto vela. Pero tienen buena capacidad y son prácticas de montar. Las de KTM no acaban de convencer: son muy bonitas y acordes a la moto, pero son anchas, de poca capacidad y tienen la apertura por arriba, cómodas para coger un par de cosas de encima, pero deben vaciarse cada vez que se busca algo. Muy práctico su sistema de fijación. La Triumph tiene bolsas muy pequeñas y un sistema de anclaje complicado; en la unidad de la prueba, el soporte cogió juego, dificultando mucho el desmontaje. En cambio es cómodo el sistema de llave única para contacto y maletas/cofre (como en la BMW).



Las maletas laterales de KTM y BMW se distinguen por un toque más sobrio, con una imagen muy especial de diseño práctico en campo.

	Aprilia	Benelli	BMW	Honda	KTM	Triumph
Peso (kg)	4.6	3.2	5.8	3.6	5.6	5.2(izq.)-5.0(der.)

En cuanto a sus chasis no faltan las diferencias, con elementos de aluminio únicamente en la Caponord y la Tiger, mientras las demás adoptan una estructura tradicional de acero con esquema de triangulaciones en la BMW, Benelli y KTM.

En el apartado de suspensiones hay para todos los gustos; se va desde la anticonformista alemana que adopta Telelever delantero y Paralever trasero (la única con transmisión por cardan), a las horquillas invertidas de Benelli, KTM y Triumph, pasando por las tradicionales de Aprilia y Honda. En la trasera hay menos fantasías: para todas, excepto la BMW, un clásico monoamortiguador anclado al basculante transmite cinematismos progresivos.

La actitud para campo o asfalto está sintetizada por el recorrido proporcionado por las suspensiones. La KTM Adventure y BMW GS son las que ofrecen más desplazamiento, con casi 200 mm de carrera útil tanto delante como detrás (a pesar de que la austriaca dispone de una versión "S" con carrera aumentada a 265 mm), mientras la Benelli y la Triumph traicionan su vocación deportiva con "sólo" 120/150 mm y 150/150 mm respectivamente).

Únicamente Aprilia, BMW y KTM tienen ABS de serie (y desconectable). Es opcional en la Triumph y en la Honda, pero no está disponible en la Benelli.

La R1200 GS es la única del lote que tiene control de tracción (en el panorama motociclista, sólo BMW se puede jactar de ello); se llama ASR y es una opción, funciona muy bien y es fácilmente desconectable pulsando un botón en la piña eléctrica izquierda. Otro caramelo, siempre opcional, reservado a la bávara, es el sistema monitorizado de la presión de los neumáticos que permite visualizar en cualquier momento las atmósferas de hinchado y advierte en caso de deshinchado imprevisto.

En cuanto a las opciones, todas pueden enriquecerse, pero ninguna marca ofrece tanto como BMW. El caballete central, muy cómodo para operaciones de mantenimiento y para montar-des-



La anchura de cada moto con las maletas. Para evaluar el espacio interior de cada maleta hemos utilizado pelotas de tenis de 143,79 cc. Después hemos convertido el resultado en litros.

montar las maletas, es de serie sólo en la BMW y la KTM, pero difieren por la practicidad de utilización: la alemana requiere un esfuerzo modesto, en cambio la austriaca hace casi imposible efectuar la operación sin ayuda de un amigo.

### UNA PEQUEÑA VUELTA POR FRANCIA

Peaje de la Milán-Génova. Son las seis de la mañana y ya hace una hora que estamos en

pie. Una última ojeada al mapa y cerramos las maletas. Aunque el aire es fresco y el cielo amenaza lluvia, las previsiones dicen que no lloverá. Bajo la visera, primera engranada... Ahora sí que arrancamos.

En autopista las "bi" ronronean a 4.500/4.800 rpm (130 km/h), mientras las tres cilindros se distinguen por su distinta relación de transmisión: larga en la Benelli que se mantiene en 4.000 rpm, más corta la Triumph con la



Es difícil que una autopista pueda ser divertida, pero la Serravalle (norte de Italia), incluso a ritmo turístico nos lleva a casa sin aburrir. Las maletas laterales provocan algún balboteo de dirección a alta velocidad; entre las más sensibles a este problema están la Varadero y la KTM. Pero hasta 150 km/h todas andan recto y seguras como proyectiles.



aguja sobre las 5.000 rpm. Esta última, gracias al parabrisas grande opcional, protege discretamente del aire, pero a causa de las maletas se crean fastidiosos remolinos que se introducen en la chaqueta y tienden a levantarla. El grupo (por ahora) es compacto y conduce relajado: hasta la velocidad legal, todas las motos ofrecen una válida protección al aire, pero al aumentar el ritmo aparecen las diferencias. Varadero, Caponord y R1200 GS protegen al piloto a lo grande, a pesar que el anchísimo manillar de la alemana (890 mm, por los 770 de la KTM y los 845 mm de la Aprilia) deja los brazos muy abiertos, produciendo un cierto efecto vela. Buena la protección de la KTM, que sólo deja los hombros un poco expuestos, y de la Tiger, mientras la Benelli, a pesar del cupolino regulable, está un peldaño por debajo de las otras. Entre las más confortables en autopista está ciertamente la Honda, pero el mullido demasiado blando del asiento, a la larga, hunde el cuerpo y no permite efectuar los clásicos desplazamientos para desentumecerse. Nuestro primer destino es Cuneo, de donde parte la nacional que, por el Coll de la Magdalena nos llevará a Francia. Las ganas de empezar el baile de las curvas son grandes y el ritmo crece. La presencia de las maletas incide en el comportamiento de las motos lanzadas a velocidad. Hay

unas, como la Triumph y Benelli, que llaneando no se mueven y otras que acusan molestos vaivenes de dirección: la KTM y la Varadero están entre las más sensibles. Un poco mejor es la Aprilia, mientras la BMW está casi al nivel de las tres cilindros.

La incidencia del viento sobre las maletas aligera el tren delantero, aunque la situación mejora con el llenado de gasolina y un adecuado taraje del monoamortiguador. Por ejemplo, aumentando cuatro vueltas la precarga en la KTM, como indica el manual de instrucciones, la situación mejora sensiblemente. Las vibraciones son mínimas, tanto que las únicas anotaciones en este aspecto se remiten a los depósitos de la Aprilia y de la KTM por encima de las 5.000 rpm, pero están por debajo de los niveles que molestan de verdad.

¿Quién vence en autopista? Diremos exaequo entre BMW y Triumph, la primera por tener el motor más presto a recuperar desde cualquier régimen —es el más parco en consumo— y por la óptima protección del aire; la segunda por la estabilidad y las prestaciones absolutas.

Tras el peaje, la ruta sube por una carretera sinuosa que da a entender que honrará las dotes dinámicas de nuestras maxienduro. Cruce a la derecha hacia Sainte Anne y tras pocos kilómetros el letrero que indica el túnel de





**PASAJERO****Un trono para la reina**

Parpaillon. Subimos hasta la cota 2.645 m inmersa entre valles sin límite, siguiendo una pista fácil donde ninguna moto tiene problemas para subir, pero donde emerge la supremacía ciclista de la KTM, la más divertida, también la más ligera. Tiene gran ventaja respecto a las motos con rueda delantera de 19" y un abismo respecto a las tres cilindros con goma de 17". Alcanzada casi la cúspide, nos metemos en el túnel, una recta de 2 km totalmente oscura y... helada. Poco antes de la mitad, una enorme placa de hielo nos impide continuar. De pared a pared sólo hielo verde: esta vez nos ha ido mal, no nos queda otro remedio que admirar las estalactitas que cuelgan de la bóveda del túnel, girar las motos y volver atrás. Ahora nos espera el mítico Col de la Bonette, allí arriba, en la cota 2.802 metros.

**EL DESAFÍO AUMENTA**

Apenas empezamos a preparar por el espléndido manto de asfalto que lleva al puerto, la Adventure da a entender que está en grado de batallar por el cetro de la mejor moto del viaje. Además de contar con una parte ciclista "muy comunicativa", el motor empuja con regularidad y da gusto, a pesar de que nuestro banco diga que el LC8 KTM es el propulsor menos corpulento de todos. En el mismo nivel de satisfacción está la R1200 GS, capaz de hacer desaparecer literalmente su peso durante la conducción, gracias a una distribución de masas que marca la diferencia. Nos explicamos. La Honda y la Aprilia tienen similar comportamiento dinámico: su distribución de pesos grava mucho más la parte trasera que la delantera (122/159,4 kg del.-tras. la italiana), sufriendo una conduc-

En la subida de La Bonette, en cabeza la Adventure y la GS. A buen ritmo, la Tre-K acusa irregularidades de respuesta a causa de la altura.

**E**l confort del pasajero es imprescindible en una moto de turismo. Hay que tener en cuenta el espacio disponible del asiento (la mejor BMW, la peor Benelli), la altura de las estribas y, sobre todo, la distinta altura entre el piloto y el acompañante. La mayor diferencia la ostentan Triumph y Benelli, pero también es notable en la BMW aun con el asiento rebajado opcional. Todas tienen asas para el apoyo del pasajero. No obstante, algunas tienen problemas

por la proximidad de los tubos de escape. Las más críticas en este sentido son Benelli y KTM, aunque la Honda no se queda lejos tampoco. La Triumph Tiger cuenta con una única asa trasera en lugar de dos laterales, lo que hace que sea menos cómoda. La bávara es la única que tiene el asiento dividido en dos. En viajes en solitario, se puede eliminar para colocar bultos encima, aunque entonces ya nos quedamos sin "reina".

**APRILIA****BENELLI****BMW****HONDA****KTM****TRIUMPH**





APRILIA



BENELLI



BMW



HONDA



KTM



TRIUMPH



APRILIA

Doble disco frontal de 300 mm de diámetro y pinzas de doble pistón: buena potencia, óptima modulabilidad.



BENELLI

Deportivo el doble disco de 320 mm de diámetro con pinzas de 4 pistones: es la referencia por potencia.



BMW

Los discos de 305 mm ofrecen mucha potencia, pero en las frenadas ligeras la reacción es siempre brusca.



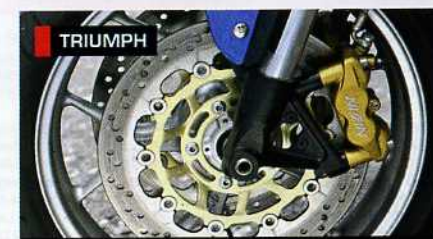
HONDA

Óptima frenada combinada CBS: frenando con el posterior se acciona uno de los tres pistones delanteros.



KTM

Suficientemente potente, pero tacto esponjoso. Tiene ABS Bosch desconectable, que funciona a la perfección.



TRIUMPH

Las pinzas radiales son más decorativas que otra cosa, pero la frenada es muy potente y verdaderamente modulable.

**BMW, EL MÁS COMPLETO** El panel de instrumentos es como un compañero de viaje: debe ser legible, completo y preciso. El de la Aprilia tiene un diseño caduco y produce reflejos; el botón para desactivar el ABS parece un postizo. Deportiva y agradable es la instrumentación de Benelli, que integra el pulsador para cambiar el "mapping": con el ajuste tranquilo se pierden 15 CV, pero el motor es mucho más gestionable y aconsejable en caso de escasa adherencia. Impecable el panel de BMW, completo y con indicador de la presión de los neumáticos; el navegador opcional oculta parte de la pantalla LCD. Muy legibles los datos de la Honda, pero como en la espartana KTM, carece de nivel de gasolina. Deportivo y completo el de la Triumph a pesar de que algunos indicadores del display tienen caracteres demasiado pequeños.

ción extremadamente relajada donde las reacciones de la rueda delantera quedan lejos de cuanto podríamos percibir durante el pilotaje. En cambio, BMW y KTM tienen un reparto casi del 50/50 % que determina una conducción más activa y divertida. La alemana, además, tiene en el bajo centro de gravedad de su motor bóxer un arma añadida para divertirse en estrechas carreteras sinuosas. Lo mismo vale para las dos ruterías que, gracias a la pequeña rueda de 17" están ligeramente inclinadas hacia adelante (109,4/106,4 kg del.-tras. la Tiger). Ese es el secreto de por qué la KTM y la BMW dan mayores satisfacciones de conducción y mejor control en condiciones límite (también en campo) respecto a la Caponord y a la Varadero. Dicho esto, la Honda nos ha gustado mucho a

todos por la gran corpulencia de su V de 90° y la extrema regularidad de funcionamiento desde bajo régimen. La "endurona" de Noale sueña con tener bajos tan fluidos y medios tan corpulentos, sin bien se recupera en la zona alta del cuentavuelvas con una vigorosa estirada.

Estamos en la cima, la escalada casi ha terminado y todos los propulsores pierden CV por la falta de oxígeno, pero mantienen una entrega fluida. Única excepción es la Tre-K, que acusa irregularidades por debajo de las 5.500 rpm; en cambio, bajando de las alturas, muestra grandes "espaldas" y la ciclística más manejable del grupo. Queda sólo la Triumph; me subo a su asiento para regalarme esos 95 km que de Saint Etienne llevan a Niza: un parque temático de curvas, estrechas, anchas, en laberíntica suce-







“¡Niza mon amour!”  
El puerto pequeño  
con sus bonitas casas  
al fondo nos espera  
tras una indigestión  
de curvas. En un  
viaje respetable no  
pueden faltar un poco  
de sol y relax...

sión. No hace falta decir que la inglesita me ha hecho “tilín” gracias a su notable manejabilidad y al gran par motor a medio régimen. En cambio, en tramos rápidos su monoamortiguador resulta un poco blando y deja la rueda trasera demasiado suelta. En bajada se necesitan frenos potentes para detener los kilos de todas ellas y

ninguna nos ha decepcionado: a la cabeza, por potencia, ponemos la Triumph—única con pinzas radiales—; también a la Benelli y la BMW, pero resulta poco modulable. Un peldaño abajo, la Honda, que tiene frenada combinada, la Aprilia y la KTM, esta última un poco esponjosa pero engrandecida por el mejor ABS en circulación. Cambios y transmisiones pasan el examen holgadamente, pero es necesario señalar el manejo algo duro del japonés y del de la tres cilindros italo-china, mientras que la KTM tiene la carrera de la palanca ligeramente larga y acompañada de un sonoro “clonck” cuando se engrana la primera velocidad.

Hemos llegado a Niza, son las ocho de la tarde y el tráfico de la costa no deja espacios para las motos cargadas, pero la Tiger y la BMW consiguen manejarse mejor entre la larga columna de coches. Una noche de merecido descanso: mañana nos espera la Grand Corniche, la espléndida carretera panorámica sobre Montecarlo y la vuelta a casa de nuevo por la A7, pero pasando por Génova y la tortuosa y divertida Serravalle.

Peaje de la Génova-Milán, 17:30 h, el aire es caliente, bochornoso, amenaza lluvia y posiblemente lloverá. O quizá estemos un poco tristes porque todo se acabó. Lolo levanta la visera; dice algo. No le oigo. paro el motor. Ahora sí: ¿Qué hacemos el próximo fin de semana?

**Equipo pruebas EDISPORT**  
**Adaptación: Carlos Domínguez**

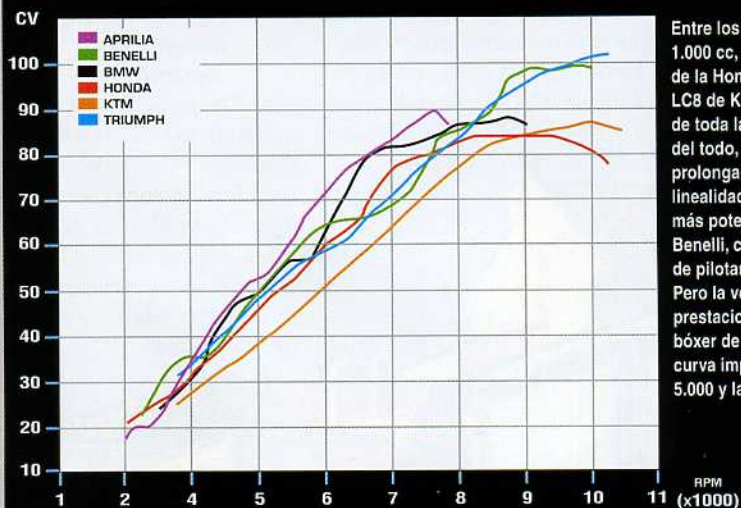




## MEDIDAS

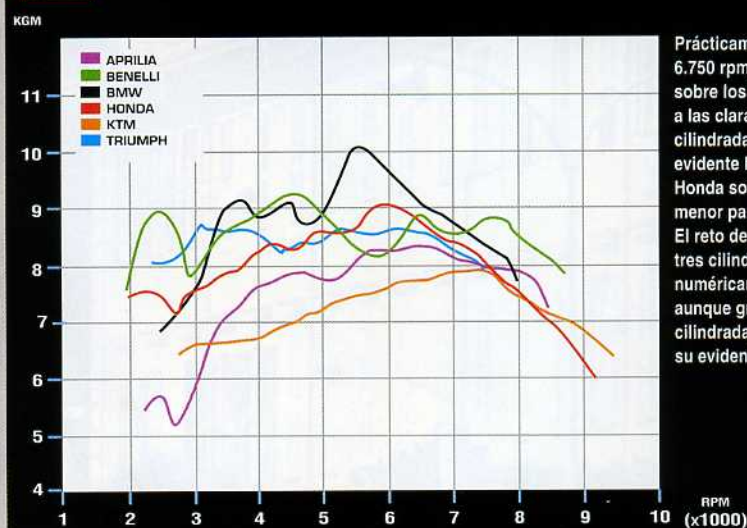


## POTENCIA



Entre los bicilíndricos de 1.000 cc, el más vigoroso es el de la Honda, mientras que el LC8 de KTM pierde a lo largo de toda la curva excepto arriba del todo, con una estirada más prolongada. Bien la Tiger por linealidad y por fuerza (es la más potente con 101,99 CV). La Benelli, como se intuye a la hora de pilotarla, es más irregular. Pero la vencedora absoluta, por prestaciones globales, es el bóxer de BMW, que dibuja una curva impresionante entre las 5.000 y las 7.000 rpm.

## PAR



Prácticamente de 3.500 rpm a 6.750 rpm, el bóxer se mantiene sobre los 90 Nm, mostrando a las claras de qué pasta, y cilindrada, está hecho. Es bien evidente la ventaja del V-Twin de Honda sobre el de Aprilia y el menor par del motor austriaco. El reto de los propulsores de tres cilindros queda vencido numéricamente por la Benelli, aunque gracias a la mayor cilindrada, porque permanece su evidente irregularidad.

## APRILIA

NOS GUSTA	NOS GUSTARÍA MÁS CON...
Protección frente al viento	Estética más actual
Estirada del motor	Más respuesta en medios
Estabilidad a alta velocidad	Consumo más reducido

## HONDA

NOS GUSTA	NOS GUSTARÍA MÁS CON...
Par motor en medios	Más estabilidad con maletas
Facilidad de conducción	Menos peso
Protección frente al viento	Nivel de gasolina

## BENELLI

NOS GUSTA	NOS GUSTARÍA MÁS CON...
Prestaciones	Respuesta más regular
Manejabilidad	Menos vibraciones a altas rpm
Potencia de frenos	Más calidad general

## KTM

NOS GUSTA	NOS GUSTARÍA MÁS CON...
Polivalencia de uso	Maneta de freno menos esponjosa
Solidez de parte ciclo	Nivel de gasolina
Conducción intuitiva	Menos calor en zona de asas tras.

## BMW

NOS GUSTA	NOS GUSTARÍA MÁS CON...
Calidad general	Frenada más modulable
Par motor	Manillar menos largo
Eficacia de pilotaje	Pata de cabra más larga

## TRIUMPH

NOS GUSTA	NOS GUSTARÍA MÁS CON...
Entrega en medios	Menos turbulencias con maletas
Estabilidad a alta velocidad	Asiento de pasajero menos alto
Frenada potente	Más capacidad de carga





FICHA TÉCNICA	APRILIA	BENELLI	BMW	HONDA	KTM	TRIUMPH
Motor	4t, 2 cil. en V a 60°; agua	4t, 3 cil. en línea; agua	4t, 2 cil. bóxer; agua	4t, 2 cil. en V a 90°; agua	4t, 2 cil. en V a 75°; agua	4t, 3 cil. en línea; agua
Cilindrada	997,6 cc	1.130 cc	1.170 cc	996 cc	999 cc	1.050 cc
Diám. x carrera	97 x 67,5 mm	88 x 62 mm	101 x 73 mm	98 x 66 mm	101 x 62,4 mm	79 x 71,4 mm
Rel. compresión	10,4:1	11,5:1	11,0:1	9,8:1	11,5:1	12,0:1
Alimentación	Inyección electrónica/57 mm	Inyección electrónica/n.d.	Inyección electrónica/n.d.	Inyección electrónica/42 mm	Inyección electrónica/48 mm	Inyección electrónica/47 mm
Distribución	DOHC, 4 válvulas por cil.	DOHC, 4 válvulas por cil.	SOHC, 4 válvulas por cil.	DOHC, 4 válvulas por cil.	DOHC, 4 válvulas por cil.	DOHC, 4 válvulas por cil.
Cambio	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades
Embrague	Multidisco en baño de aceite	Multidisco en baño de aceite	Monodisco en seco	Multidisco en baño de aceite	Multidisco en baño de aceite	Multidisco en baño de aceite
Trans. primaria (relación)	Engranajes (1,935-60/31)	Engranajes (1,795)	Engranajes (1,823)	Engranajes (1,682-74/44)	Engranajes (1,914-67/35)	Engranajes (1,750-105/60)
Trans. final (relación)	Cadena (2,647-45/17)	Cadena (n.d.)	Cardan (2,285)	Cadena (2,938-47/16)	Cadena (2,470-42/17)	Cadena (2,444-44/18)
Chasis	Doble viga aluminio	Tubular acero/aluminio	Tubular acero	Tubular acero	Multitubular acero	Doble viga aluminio
Susp. del.	Horq. telesc., 50/175 mm	Horq. invert., 50/120 mm	Telelever, 41/210 mm	Horq. telesc., 43/155 mm	Horq. invert., 48/210 mm	Horq. invert., 43/150 mm
Regulación	Ninguna	Ninguna	Precarga de muelle	Ninguna	Prec., ext. y compresión	Prec., ext. y compresión
Susp. tras.	Monoamort., 175 mm	Monoamort., 150 mm	Paralever, 200 mm	Monoamort., 145 mm	Monoamort., 210 mm	Monoamort., 150 mm
Regulación	Prec., ext. y compresión	Precarga de muelle	Extensión y compresión	Precarga y extensión	Prec. ext. y compresión	Precarga y extensión
Freno del.	2D. 300 mm/2 pistones	2D. 320 mm/4 pistones	2D. 305 mm/4 pistones	2D. 296 mm/3 pistones	2D. 300 mm/2 pistones	2D. 320 mm/4 pistones
Freno tras.	D. 270 mm/2 pistones	D. 240 mm/2 pistones	D. 265 mm/1 pistón	D. 256 mm/3 pistones	D. 240 mm/2 pistones	D. 255 mm/2 pistones
Neumático del.	110/80-19	120/70-17	110/80-19	110/80-19	90/90-21	120/70-17
Neumático tras.	150/70-17	180/55-17	150/70-17	150/70-17	150/70-18	180/55-17

PRESTACIONES	APRILIA	BENELLI	BMW	HONDA	KTM	TRIUMPH
Aceler. 0-400 m (seg)	11,930	11,144	12,207	12,703	11,842	11,235
Recup. desde 50 km/h (seg)	15,624	13,025	13,850	13,570	13,652	12,256
Peso en seco declarado	215 kg	205 kg	225 kg	238,2 kg	199 kg	198 kg
Peso en seco verificado	249,8 kg	224,4 kg	226 kg	252,4 kg	214,2 kg	215,8 kg
Reparto de pesos del./tras. (kg)	113,8/136 kg	113,6/110,8 kg	111,6/114,4 kg	114,6/137,8 kg	106,6/108,6 kg	109,4/106,4 kg
Peso con maletas y gasolina	281,4 kg	248,2 kg	263,2 kg	286,8 kg	248,6 kg	246,2 kg
Reparto de pesos del./tras. (kg)	122/159,4 kg	118/130,2 kg	119,6/143,6 kg	123/163,8 kg	117,8/130,8 kg	119,4/126,8 kg
Capacidad real dep./declarada (l.)	22,5/25	19/19,5	19,8/20	25,3/25	20/22	20,6/20
Potencia máxima declarada (rpm)	98 CV a 8.250 rpm	125 CV a 9.000 rpm	100 CV a 7.000 rpm	93,88 CV a 7.500 rpm	97,96 CV a 8.500 rpm	114 CV a 9.400 rpm
Potencia máxima verif. a la rueda	89,15 CV a 8.250 rpm	99,6 CV a 8.750 rpm	88,26 CV a 7.750 rpm	84,16 CV a 8.000 rpm	86,62 CV a 9.000 rpm	101,99 CV a 9.250 rpm
Par máximo declarado	9,88 kgm a 6.500 rpm	11,93 kgm a 6.750 rpm	11,72 kgm a 5.500 rpm	9,99 kgm a 6.000 rpm	9,68 kgm a 6.500 rpm	10,2 kgm a 6.250 rpm
Par máximo verif. a la rueda	8,38 kgm a 6.500 rpm	9,28 kgm a 4.750 rpm	10,06 kgm a 5.500 rpm	9,10 kgm a 6.000 rpm	7,87 kgm a 7.000 rpm	8,69 kgm a 7.500 rpm

# MOTORRAD

Descárgate el catálogo **MOTORRAD 2007** en [www.motorrad.es](http://www.motorrad.es)  
y la nueva revista **RACING NEWS** en [www.mundomotorrad.es](http://www.mundomotorrad.es)

Primera Red de Tiendas de España

**MONOMRD 2PIEZAS**  
Tallas: 48 a 60.  
Colores: azul/negro y negro/negro

P.V.P. **498,30€**

**CHAQUETA LEMANS**  
Tallas: XS a XXXL.  
Colores: negro/azul y negro/gris

P.V.P. **145€**

**CHAQUETA MONZA**  
Tallas: XS a XXXL.  
Colores: negro/rojo, negro/azul y negro/gris

P.V.P. **172,85€**

**CAMISETA TÉRMICA**  
Tallas: M a XXXL.  
Colores: negro.

P.V.P. **46,40€**

**GUANTES MONSTER**  
Tallas: S a XXXL.  
Colores: negro.

P.V.P. **57,50€**

**PANTALÓN TOURING**  
Tallas: XS a XXXL.  
Colores: negro.

P.V.P. **46,40€**

**PASAMONTAÑAS MRD**  
Talla: única  
Colores: negro.

P.V.P. **3€**

**PARAVIENTOS CUELLO**  
Talla: única  
Colores: negro.

P.V.P. **16,25€**

**FALAPPACAP**  
Talla: única  
Colores: negra, blanca.

P.V.P. **7€**

**FUNDACASCOS**  
Talla: única  
Colores: negra.

P.V.P. **6€**