nectara la música, no así si en vez de esa entrada usamos la marcada como 'Phone'.

Cuando nos bajemos de la moto debemos recordar que estamos 'atados' de ella, y evitaremos los 'tirones' en los cables, ya que es una de las causas por las que pueden llegar a fallar.

El articulado no distingue entre auriculares introducidos en los oídos y los altavoces integrados en el casco. Esta diferencia y la ausencia de razonamientos técnicos (comparando con los vehículos de cuatro ruedas) deberían ser motivo para una nueva regulación del uso de estos dispositivos más favorable a los usuarios de las motos.

Precio

El modelo probado "StarCom1 Advance" Kit B (Conductor y Pasajero) cuesta en la pagina web (www.2tmoto.com) 388+IVA €

Lo que nos gusta

Interconexión con prácticamente cualquier fuente de audio (estéreo).
Alimentación desde la batería de la moto. En viaje te evitas llevar cargadores o pilas.
Calidad del sonido en conversación (en marcha).
La cantidad de accesorios para instalar los altavoces y el micrófono dentro del casco (adhesivos de sujeción y forros para tapar los altavoces).
La calidad de los materiales en general.

No nos gusta

Los cables y conectores son demasiado voluminosos.
Molesta llevar colgando tantos cables, sobre todo en la era de las comunicaciones inalámbricas.
Un correcto montaje en la moto (instalación fija) necesita demasiados elementos extras (de pago).

Con la ley en la mano

Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Ley 17/2005 de 19 de julio.
Art. 11. Normas generales de los conductores

3. Queda prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención de permiso de conducción en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.

Moteros14_maqueta 10/10/07 18:53 Página 32

Benelli TRE K 1130

Prueba: JC Toribio.
Fotos: JR Moreno.

El león ruge de nuevo

La primavera de 1911, en la ribera marquesana de la ciudad de Pesaro, la señora Teresa Boni Benelli, tras la muerte de su marido, vendiendo unas tierras de su propiedad adquirió una serie de maquinarias y herramientas que colocó en su casa con la intención que sus seis hijos trabajaran juntos; había nacido la Officina Mecánica Benelli dedicada a la reparación de vehículos y la construcción de recambios por encargo. No sería hasta 1921 cuando vería la luz su primera motocicleta.

Más tarde, en 1927 tras las exigencias del mundo de la competición, nace el primer motor de cuatro tiempos que con sus 11 CV a 6.500 rpm lleva hasta los 130 km/h a una Benelli, que debidamente preparada, terminará venciendo el gran premio de Italia de la mano del hermano menor de los Benelli "Tonino".

Éxitos, quiebras, sustos, disgustos, escándalos y problemas, la entrada destructiva de los alemanes en la segunda guerra mundial, la presión tecnológica y comercial de los japoneses, caídas, rebrotes y más éxitos, después de todo y casi un siglo después, la leyenda del pequeño león dorado coronado por tres estrellas, continúa siendo un difícil rival. ¿Su apuesta?, exclusividad y calidad de sus productos. La TRE K 1130 es un buen ejemplo de ello.

TOMANDO CONTACTO

El diseño provocaba mi curiosidad y después de pasar un buen rato observando su multitud de detalles, como es natural, deseaba escuchar el ronquido de su alma.

La llave plegable, fácil de portar, se introduce en el lugar apropiado ubicado en un agujero profundo frente al depósito. Contacto, chequeo, presionamos embrague, botón y el motor provoca la sorpresa, situándose en frió sobre 2.000 rpm.

Su ruido escandaloso, hace que los transeuntes giren sus cabezas para observar el origen. Pese a todo, con la contraseña de homologación e1*2002/24*0312*00 se garantizan unos contenidos 96 dB a 4.500 rpm. De nuevo reclama especial atención cuando

Datos de la prueba

Km realizados:	1.783 Km
autovía/autop.:	945 Km
Km carretera convencional:	651 Km
Km puertos montaña:	130 Km
Ciudad:	57 Km
Km conducción-nocturna:	430 Km
Km con lluvia:	---

entra en escena la primera relación del cambio que se anuncia con un sonoro "clok".

Lo difícil, cuando ya estás en caliente, es colocar el punto muerto. Hasta que aprendes el truco, pasas de primera a segunda, y a primera, y a segunda, etc. Desconsolándote… luego decides llegar al punto de detención en punto muerto pasando desde segunda, y más tarde, a medida que intimas con el cambio en constantes experimentos, encuentras una fórmula de alto rendimiento cuando desde primera, soltando embrague suavemente con la presión sobre el pedal para pasar a segunda, la situas en punto muerto apenas comenzar su intención de movimiento.

A pesar de su cualidades urbanas en ergonomía, frenos, agilidad y respuesta del motor, al poner la primera, sueltas embrague y ya te desplazas a 23 km/h sin tocar el gas, cuando el starter automático deja de ejercer su comprometida función, bajas a los 17 km/h a 1.400 rpm.

Las cosas parecen algo difíciles solo en retenciones urbanas de baja velocidad de progresión, con constantes controles sobre el embrague, pero a medida que el tráfico se despeja y te alejas de la gran ciudad empiezas a descubrir su verdadero espíritu, la verdadera alma del león italiano.

EL DESEO DE SER CONTAMINADO POR SU VENENO...

Dejando atrás la mole microsistemática urbana, te encuentras rodando sobre carreteras de curvas, con el escaso asfalto que queda del abandono temerario e imprudente de cualquier administración, que pisoteando a la propia madre Constitución, hace tiempo que realizó sus necesidades mayores sobre el libro de sus deberes, riéndose en la cara de sus ciudadanos… y como decía, te encuentras rodando con absoluta seguridad, dominando las dóciles conductas de la Benelli, lleno de pasión, disfrutando del divino movimiento…

Te acercas a buen ritmo, con soltura sitúas la Tre en el punto seguro de entrada, entras, abres gas mientras vas hacia el punto que te has marcado de contacto y continúas abriendo hasta la salida, donde vuelves a buscar las referencias óptimas y seguras para la próxima curva.

En carreteras con buen asfalto y curvas rápidas la Tre K prefiere encontrarse con los deberes hechos, no le gustan los cambios salvajes de dirección, las improvisaciones de última hora, etc. Si utilizas el método que ella misma se encarga de enseñarte durante el periodo de adaptación, puedes rodar realmente seguro y con absoluta confianza.

El frontal, dotado de una Marzocchi invertida de 50 mm y en su parte posterior, un basculante oscilante, con torre de tubos de acero, provisto de monoamortiguador extreme technology ajustable en extensión y precarga del muelle, colabora positivamente en la nobleza que coexiste en esta Benelli, pese a la joven rebeldía de su espectacular diseño y motor.

Un motor que estira y estira hasta sus 125 CV a 9.000 rpm y un par de 115 Nm a 6.250 rpm cubriendo una curva lineal, llena en todo momento de potencia, con respuesta a la más mínima orden del conductor.

Pero la sorpresa tecnológica y funcional (desde el año 2005) se sitúa en el propio panel de control y viene de la mano de la gestión, a través de un pulsador, de los mapas de la centralita con dos opciones "potencia libre" y "potencia controlada".

El Power Control maneja dos mapas completamente diferentes usando los mismos sensores. Una opción que no solo facilita la conducción para los más inexpertos sobre superficies deslizantes, sino que es capaz de reducir el consumo entre un 10% y un 20% en función de las características de conducción.

Las pruebas de conductas y comportamientos en circuito nos llevaron a comprobar toda la gama de respuesta del poderoso motor que sitúa su zona roja en 9.500 rpm.

En 6ª sales bien desde algo menos de 2.000 rpm, a 3.000 estás a 100 km/h, 500 vueltas más arriba te sitúas al máximo legal en autopistas y autovías de 120 km/h y a 6.000 rpm, con 3.500 hasta su zona roja, te paseas holgadamente a 200 km/h.

Otros ejemplos que consolidan su potencial los encuentras en sus 205 km/h en 4ª a 9.500 rpm o sus 230 km/h en 5ª a 8.000 rpm. Aunque realmente, el conjunto de la TRE K intima mejor con circuitos tipo karting que con los grandes y anchos circuitos de velocidad.

Algo de agradecer y que reconoce los orígenes de su motor, es su cambio de seis relaciones de extracción rápida.

El chasis, de concepción BENELLI, se compone de dos partes ciclos mediante unas piezas que permiten una unión sólida reforzada por adhesivo estructural.

CONSUMOS, ERGONOMÍA Y SEGURIDAD

Dicen por ahí que esta Benelli es amiga de necesitar excesivo caldo para su movimiento. Nada más lejos de la verdad. No obstante, cierto es que los mapas fueron cambiados hace algunos meses para controlar el problema y tal vez, a fecha actual, haya sido subsanado.

Con 18 litros de capacidad en el depósito llegamos a realizar 286 km a velocidades máximas legales en escenario compuesto, con un consumo de 6,29 l %. Su consumo más alto se situó en 9,12 l % en circuito y el más bajo en 5,91 l % en autovía. Y todo ello con el Power Control en "potencia libre".

BMW Motorrad
España

902 357 902
bmw-motorrad.es

¿Te gusta conducir?

BMW Motorrad lanza en exclusiva el nuevo traje de motorista **ComfortShell** con la revolucionaria membrana **c-change** que se adapta a cualquier condición climática

En BMW Motorrad los tiempos están cambiando. Así lo demuestra el desarrollo de la **exclusiva membrana c-change del traje ComfortShell,** cuya tecnología biónica e inteligente permite que el tamaño de sus poros se adapte a la temperatura exterior, por lo que la transpiración se regula según la necesidad. De esta manera, se mantiene la temperatura corporal al evitar que el calor se evapore en caso de frío o se permite que el cuerpo transpire evitando la humedad en caso de calor. Además de ser cortaviento, transpirable e impermeable, la membrana c-change es elástica, ofreciendo una adaptabilidad total así como un confort y una libertad de movimientos para el motorista hasta ahora desconocidos. Ideal para usar todo el año, el traje ComfortShell es una excelente alternativa para vestir en exclusiva la tecnología de última generación y el diseño de vanguardia de BMW Motorrad.

www.bmw-motorrad.es/comfortshell

La reserva se enciende cuando quedan dos rayitas del nivel de combustible, advirtiéndote con el clásico testigo amarillo de “gas”, pudiendo recorrer más de 40 kilómetros en esta condición. Luego te quedas sin rayitas y andas 10 más aproximadamente. Todo, claro está, depende de tu conducción y las características del tráfico.

Ergonómicamente la posición de conducción es muy acertada y los sistemas de control se encuentran cada uno en su sitio, salvo leves variaciones. Hacerte más de 700 kilómetros en una sola jornada y no presentar ningún tipo de molestia es fácil, muy fácil.

Como características principales podemos mencionar su pantalla con tres alturas que resuelve bien el problema del aire incluso a alta velocidad. La maneta del embrague algo dura y ejecutada por la tradicional sirga. El control sobre el ordenador de abordo a través del pulsador de arranque del motor una vez en marcha el mismo. Los intermitentes de avería en una palanca sobre la piña derecha del manillar y que las manetas y pedales son regulables.

La posición del pasajero, a pesar de estar sobre un claro segundo piso es funcional, con una amplia distancia a los reposapiés, pero algo duro y escaso el asiento en su cola final derivado de la influencia de su diseño. Tal vez, las únicas pegas de merecida mención sean sus asas posteriores de difícil y estrecho espacio para el agarre.

Una de las grandes sorpresas me la lleve con sus retrovisores. Nada más verlos pensé que sólo atendían a principios de diseño y obligado cumplimiento para la homologación. ¡Pues no! Sus extrañas y bonitas formas los convierten en funcionales, en escasas décimas de segundo, el vehículo que desaparece de la pantalla del retrovisor, aparece por el extremo izquierdo de tu campo de visión directo.

La confianza en la detención del vehículo se deposita en unos Brembo y aunque su disco individual posterior de 240 mm y pinza de doble pistón no pasará a la historia como un gran freno, a pesar de cumplir toda su función en exigencias de calle, la sorprendente mordiente del doble disco flotante anterior de 320 mm y pinzas radiales de cuatro pistones, hacen que los 205 kg en seco de la Benelli se detengan con contundencia, progresividad y mucho tacto.

Otra de las grandes sorpresas que para mi tenía preparada la Benelli treK1130 era y ha sido su capacidad de gato, la potencia de sus cuatro proyectores de alumbrado de carretera te dan una seguridad aplastante en conducción nocturna, con un haz ancho, largo y blanco y aunque lógicamente se encuentra más reducida en cualidades la luz de cruce, nada tiene que envidiar al resto de su mejor competencia.

Por otro lado, la forma del haz en inclinaciones próximas a los 40 ° no se deforma en exceso, manteniendo un nivel óptimo de funcionalidad. En el mismo sentido, la señalización, intermitentes, posición posterior, freno (ambas muy originales), iluminación del cuadro, etc. cumplen con sus obligaciones legales y funcionales muy bien.

CON TODOS MIS RESPETOS

Es un placer conducir esta Benelli, un placer que había olvidado sobre esta marca. Mientras disfrutaba de todo aquello, con dificultad para buscar las palabras que describen esa salud motera, pretendía recordar como era la conducción de la 654 sport de 1982 con la que rodaba en el 85 por Montserrat o incluso por la plaza Calvo Sotelo de Barcelona…Recordaba las estriberas rasgando el suelo, con el sonido indescriptible e inconfundible del tetracilíndrico de la época, recordaba la sensación de seguridad… más tarde probé una Tornado del 69 y pensé en la gran evolución y progresión de Benelli en el arte de hacer motos… hoy, me he quedado sin palabras y sigo sin creer lo que he visto ¡que pedazo Benelli! y para colmo, he podido comprobar que tienen repuestos de todo, un almacén lleno de repuestos y repuestos, algo que a más de uno de la competencia puede asustar un poco.

Ficha técnica

Motor	4 tiempos, 3 cilindros en línea, inclinaciones a 15º hacia delante, dotado de contrapeso antivibraciones.
Diámetro por carretera	88 x 62 mm.
Cilindrada	1130cc.
Relación de compresión	n.d.
Refrigeración	Líquida, con dos electroventiladores.
Refrigeración aceite	Con intercambiador de calor agua/aceite.
Distribución	Doble arbol de levas en cabeza, mandada porcadena, con 4válvulas por cilindro
Lubricación	Carácter húmedo
Potencia max/rpm	92 kW (125CV)a 9000 rpm
Par max/rpm	115 Nm. a 6250 rpm
Alimentación	Inyección electrónica, con 1 inyectorpor cilindro
Encendido	Electrónico con descarga inductiva, bobinas individuales.
Embrague	Multidisco enbaño se aceite
Cambio	Extraíble lateralmente de 6 relaciones.
Transmisión primaria	De engranajes con dientes rectos
Transmisión secundaria	Por cadena
Bastidor	Solución compuesta. Partedelantera en tubos de acero-al cromo molibdeno, unidosa boomerangen funciónde aluminio.
Suspensión delantera	Horquilla Marzocchi invertida con diámetro de 50 mm.
Suspensión trasera	Basculante oscilantecon torre de tubos de acerp con monoamortiguadorExtreme Technologyajustable en extensióny precarga de muelle
Llantas	En aluminioligero Anterior: 3,5”x 17” Posterior: 6,00” x 17”
Neumáticos	Tubeless radiales Anterior: 120/70x 17” Posterior: 180/55 x 17”
Freno delantero	Brembo. Doble dfisco flotante, diámetro 320mm. Con pinzas de 4 pistones.
Freno trasero	Brembo. Disco individual, con pinza de doble pistón.
Dimensiones	Distancia entre ejes 1514 mm. Altura asiento 838 mm.
Peso en seco	205 kg.

Precio: 12.998 € IVA e Impuesto de matriculación incluido

BRIDGESTONE
PASSION for EXCELLENCE

BATTLAX

BT-021
SPORT TOURING

- -Mejores prestaciones sobre mojado
- -Menor sonoridad
- -Mayor estabilidad
- -Mayor suavidad en conducción
- -Mayor durabilidad

Moteros14_maqueta 10/10/07 19:18 Página 38

BMW R1200GS Adventure

Lista para viajar

Prueba: JC Toribio.
Fotos: R. Conde.

A finales de la década de los 70, cuando pasaba mi juventud entre libros de latín, química y revistas de motos, mis cuadernos se llenaban con dibujos de baja calidad pretendiendo diseñar la moto de mis sueños. Una moto que me permitiera llegar a cualquier parte disfrutando de mi libertad, autonomía e independencia.

Hoy, el mercado ha evolucionado ofreciendo productos similares que 25 años atrás buscaba sin encontrar.

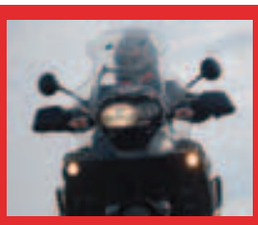
DISEÑO Y EFICACIA FUNCIONAL

Salía a las 4 de la madrugada desde Huesca, en pleno invierno, lloviendo, con una temperatura mínima de 2º C que llegaría, a lo largo del viaje, a los 6º C. Me concentraba en estudiar cada detalle de esta BMW, en controlar esa sensación de poder mientras las reacciones sobre mojado atendían a la propia nobleza GS.

Llegaba a Toledo a punto para la reunión con la Junta de Castilla la Mancha, terminada con el éxito deseado. Junto con el "presi" nos dirigímos hasta Madrid dónde nos encontramos con el "Peque" de Caiga Quien Caiga (TV5) y después regresaba a Huesca. 1038 kilómetros en una sola jornada y ni una sola molestia ¡que mejor carta de presentación!

Con sus formas gigantescas y la combinación de colores, BMW interviene potenciando ese diseño agresivo de megamoto.

Por otro lado, la amplia pantalla, los deflectores laterales inferiores, los cubremanos, las formas del depósito y los cilindros, son capaces de garantizar eficazmente la protección aerodinámi-



A las puertas del Alcazar de Toledo. Más de 1000 km en un día y ni cosquillas.

Aunque pesada en Off Road aún te permite ciertos lujos.

ca, resguardando al conductor, en la lógica medida de lo posible, de las inclemencias del tiempo. El aire golpea tan solo la parte del húmero sin ocasionar molestias de ningún tipo.

No obstante y a pesar de los cilindros opuestos, cuando ruedas bajo la intensa lluvia, las botas y más tarde los calcetines y tus pies, se mojan en exceso. Su alumbrado y señalización óptica, perfectamente eficaz, hace que te encuentres cómodo, como no podía ser de otra forma, en una BMW diseñada para cualquier momento y lugar. Algo que se potencia enormemente con los proyectores antiniebla y que utilizados con respeto hacia el resto de los usuarios, permite retrasar el agotamiento de los nervios ópticos en conducción nocturna.

CONDUCCIÓN OFF ROAD

Pese a su volumen, peso y altura de asiento la evolución en pistas es noble, algo arisca cuando la rueda delantera se enfrenta a bruscas irregularidades del terreno debido a la rigidez del telelever.

Introducirse en caminos, sendas, etc hace que consideres no solo los problemas legales si no también las limitaciones físicas de sus dimensiones y pesos. Si te quedas enganchado, sacar los casi 300 kg del apuro cuesta y mucho. No obstante, la Adventure te permite salirte de la carretera y desenvolverte en Off Road con la suficiente nobleza como para no sentirte engañado. El control sobre las pérdidas de adherencia, con la debida precaución, gracias a su buen par y a la elasticidad de su motor, queda a cargo de tú capacidad para dosificar.

Eso si, como es lógico, si decides salirte del asfalto y rodar por tierra, debes desconectar el ABS y recordar que esta GS no ha sido concebida para abordar una conducción extrema, si no civilizada; intentar llegar más allá, puede salirte caro.

CARRETERA. ETERNA VIAJERA

Con una potencia máxima de 100 CV, su par motor se sitúa en 115 Nm a 5.500 rpm lo que favorece una cómoda conducción. A 2.500 rpm en 3ª ruedas a 50 km/h con suficiente poder de recuperación para salir de cualquier incidencia, mientras que en carretera, a 3.500 en 6ª te desplazas a 100 km/h.

En conducción rutera, la capacidad de retención del motor logra que en pocas ocasiones tengas que usar el freno.

Su consumo, se sitúa en unos buenos 7 litros a los 100 (rodando a velocidades máximas legales), pero gracias a una autonomía de 33 litros en depósito, llegar a los 500 kilómetros sin repostar es fácil.

Dotada de un Telelever delantero de 210 mm de carrera útil y un Paralever de 220 mm en su parte posterior, el

buen comportamiento de las suspensiones ha sido destacable durante toda la prueba. Como lo ha sido su eficaz y potente frenada, que deposita su confianza en dos discos flotantes de 305 mm y pinzas fijas de cuatro pistones en su parte delantera y un disco de 265 mm y pinza flotante de dos émbolos en su parte posterior.

Datos de la prueba

Km realizados:	1.344 Km
autovía/autopista:	1.000 Km
Km carretera convencional:	280 Km
Off Road	29 Km
Ciudad:	35 Km
Km conducción nocturna:	600 Km
Km con lluvia:	750 Km

Precio: 12.998 €

Moteros14_maqueta 11/10/07 10:57 Página 40

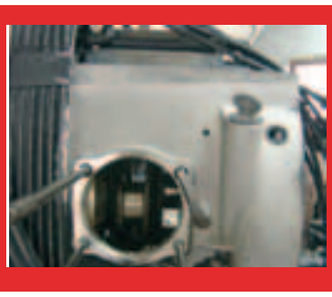
Restauración de una R80G/S

Del prolongado abandono en un oscuro garaje a la motocicleta de exposición

La restauración de esta R80G/S ha sido completa de la A a la Z. Realizaremos una descripción general de los puntos más importantes a revisar en la restauración o actualización de una BMW de carburación desde 1969. Como es normal el primer paso sería una revisión visual, para lo cual lo que se impone es un lavado profundo de la moto para poder detectar deficiencias provocadas por el uso o abandono. Entonces tomaremos nota de todas aquellas partes que consideramos requieren ser reemplazadas, repasadas o actualizadas. Ver como está el chasis, frenos, latiguillos, transmisión, mandos, etc. Pero esto es sólo el comienzo.

Con cualquier vehículo a motor que lleve mucho tiempo parado no nos podemos aventurar a arrancarlo sin tomar ciertas precauciones. No somos partidarios de llegar y dar al botón de arranque.

Imaginemos una moto parada por un largo periodo de tiempo, casi seguro que el aceite está en el fondo del cárter motor, sin liquido de lubricación en ninguna parte móvil del motor. Y peor aun, si los cilindros son de los de hierro anteriores a los de Nicasil, nos podemos encontrar con que están oxidados y con los segmentos pegados al cilindro.

Calma. Mi recomendación es: calma. No nos dejemos llevar por la ilusión de volver de nuevo a la vida a nuestra querida o ansiada moto.

Podemos empezar por retirar las cubas de los carburadores y comprobar que es lo que hay en su interior. La gasolina se seca, primero se crea una especie de gelatina para después solidificarse.