Moteros 13_i2_1 31/7/07 15:10 Página 22

Jorge Ruiz Sánchez
socio 12.342

Curiosa iniciativa de un socio

Se sortea moto de carreras

Mi nombre es Jorge Ruiz y comencé a correr en moto a los 17 años sin ayuda de mis padres. Me puse a trabajar de socorrista y con el dinero que sacaba me compré una moto y ahí empezó mi aventura en este maravilloso mundo de las dos ruedas.

Al principio hacía cursillos para aprender bien el oficio, luego mi cuerpo pedía algo más, y empecé haciendo alguna carrerita de segundo nivel.

Ahora soy monitor en el Jarama desde hace 5 años, y asesor en un circuito de próxima apertura (KOTARR racing), también soy probador esporádico de motos de agua y de carretera para dos fabricantes japoneses.

Todo ello siempre con el único apoyo de mi mujer y mis dos hijos pequeños (3 y año y medio respectivamente), que siempre me han acompañado a todos los circuitos de España y alguno del extranjero, puesto que mis vacaciones son disfrutar de unos días en cualquier circuito.

Empezamos viajando en un ZX cargado hasta arriba con un cofre (como los moros en el paso del estrecho), y el remolque con la moto y los aperos correspondientes, sufriendo las inclemencias del tiempo, y haciendo noche en la estrecha tienda de campaña o aprovechando los boxes.

Ahora tenemos una furgoneta y un remolque cerrado donde ya no nos preocuparnos de los trastos de la moto y dormimos mucho mejor, sobre todo los niños; que son aficionados incansables, ya montan en ciclomotor y pilotan con la atenta mirada de sus progenitores, esperando que algún día les pueda ayudar como buen padre y apoyarles.

El problema vino cuando a finales del año pasado me seleccionaron para hacer la NINJA CUP (copa Kawasaki) dentro del CEV.

www.telefonica.net/web2/ninjacup47
e-mail: ninjacup47@telefonica.net

El Campeonato de España de Velocidad es la máxima categoría antes de dar el salto al mundial, y es el campeonato nacional más importante del mundo, ahí es nada, me habían seleccionado para correr en la máxima categoría, sin tener patrocinadores, ni ayuda alguna,.. solo por tener un currículum perfecto, y todo por méritos propios, QUE MAS PUEDO PEDIR, ESTE ES MI AÑO Y NO VOY A DEJARLO PASAR.

Decidí pedir un crédito para comprar la moto con la que todos los participantes tenemos la obligación de correr, y el Kit Kawasaki para que todas las motos sean iguales, y la única diferencia sea en el pilotaje. En total mas de 25000 euros tiene la culpa.

Para poder costearme las carreras pensé que la mejor manera, aunque difícil, era la de sortear la moto al final de la temporada y sacar dinero vendiendo los boletos. He sacado un total de 5000 boletos a 5 euros cada uno, solo entrando en el sorteo ante Notario los que realmente se vendan (de esa manera tengo un incentivo para vender boletos y los compradores mas posibilidades si no consigo vender todos)

Yo mismo programé y diseñé la pagina web donde pongo a la venta los boletos, así como el diseño de los carteles y los boletos.

Gracias por ayudarme a conseguirlo.

Un saludo, nos vemos en el circuito.

EN EL KIOSKO, BUSCA VERDE

YA A LA VENTA

NO HAY NINGUNO MEJOR

POR SOLO 5,5€

Infórmate también en www.luike.com

LUIKE
IBEROAMERICANA DE REVISTAS | LIDER

EL MUNDO DE LAS MOTOS EN TUS MANOS

Moteros 13_i2_1 31/7/07 15:10 Página 24

Moto Guzzi 1200 Sport

Consenso entre la lealtad histórica y la eficacia funcional

J.C. Toribio
Fotografía: Ricardo Conde

Después de casi dos décadas volví a sentarme en una Guzzi ¡los recuerdos de antes nada tenían que ver con las sensaciones de ahora!. Guzzi ha sabido hacer frente a las nuevas exigencias de los usuarios, manteniendo su marcada tradición histórica con espíritu renovado y la intención de llegar, por méritos propios, a un sector de moteros privilegiado.

¿El precio? 12.570 € para la versión de pruebas y 13.270 con ABS, IVA y matriculación incluidos. Para lo que Guzzi ha contado también con diferentes fórmulas de pago.

LLENANDO EL ALMA

Provista de una joya histórica de más de 85 años de antigüedad, debidamente actualizada para entregar 95 cv a 7.800 rpm, con un par de 100 Nm a 6.000 rpm, la respuesta de la Sport 1200 te ofrece garantías suficientes de encontrarte a la altura de las circunstancias, incluso entre las divertidas tandas de circuito.

Cuando cada pulsación se nota, cuándo la ejecución de las órdenes y las órdenes evolucionan con tan gigantescos rasgos de civilización, de respeto hacia los límites humanos y de sintonía con la memoria histórica, uno parece que recobra el espíritu de los hidalgos para escribir nuevos quijotes en cualquier parte del mundo.

La pereza no puede existir en algo tan grande que te llena de ese especial autismo de motero idealista, para descubrir nuevas fórmulas entre el escondido silencio del viento y el casco, a lomos de motos construidas con la filosofía de esta Guzzi.

Con un cambio de seis relaciones, la última de ellas infuncional en casco urbano al salir con dificultad desde las 2.000 rpm y situados ya sobre los 50 km/h de la velocidad máxima legal permitida en genérico.

Si sigues abriendo gas a 3.500 rpm ya ruedas a 100 km/h y a 4.000 a 120 km/h.

Su relación más cómoda en ciudad es una fantástica tercera que te permite contener consumos y mantiene la respuesta necesaria y óptima para circular con seguridad, encontrando una fórmula lógica de equilibrio.

Sus 88 dB a 3.629 rpm, son una muestra más de esta su lógica ciudadanía que se suma al cumplimiento de la EURO 3, gracias a un tubo de escape de acero inoxidable, del tipo dos en uno catalizado de 3 vías con sonda Lambda. Otro de los detalles en este apartado, es su silenciador regulable en altura.

ERGONOMÍA, SEGURIDAD Y DETALLES

Nada más sentarte en la moto y aferrarte a su manillar cargas el peso sobre el mismo, encontrando cierta incomodidad en las muñecas, que con la costumbre tiende a desaparecer quedando en un leve recuerdo. Un problemilla que quedaría solucionado, bajo mi criterio personal, reduciendo en un litro la capacidad del depósito o distribuyendo el mismo a su parte delantera, lo cual provocaría el avance del piloto reconvirtiendo su posición en algo más erguida.

Por otro lado, su manillar ancho te permite enfrentarte a tramos curvos o avanzar entre la circulación urbana, moviendo sus 229 kg en seco, sin complejos y con absoluta comodidad. Pero tenemos que tener cuidado al accionar en giros de izquierdas pronunciados los indicadores de dirección, ante el riesgo, poco calculado en este caso por Guzzi, de pillar nuestro pulgar entre la piña y el depósito.

La altura del asiento es de 800 mm, 770 con el asiento rebajado, que garantizan un buen dominio del suelo.

En cuanto a su parte ciclo, la 1.200 deposita su confianza en un doble cuna de tubos de acero de alta resistencia, mientras las suspensiones cubren perfectamente las expectativas del piloto. ¿Las protagonistas?, una horquilla hidráulica de 45 mm de diámetro y 120 mm de recorrido, con tratamiento de superficie TIM y precarga ajustable para su parte delantera y en la posterior, con 140 mm de recorrido una progresiva suspensión de brazo único y amortigua-

Moteros 13_i2_1 31/7/07 15:10 Página 26

Ficha técnica

Tipo	Bicilíndrico en V de 90°, 4 tiempos
Refrigeración	Por aire
Cilindrada	1,151 cc
Diámetro interior y carrera	95 x 81.2 mm
Índice de compresión	9,8 : 1
Potencia máxima	Más de 70 kW (95 CV) a 7.800 revoluciones/minuto
Par máximo	Más de 100 Nm a 6.000 revoluciones/minuto
Alimentación	inyección electrónica Multipoint, secuencial, fase Magneti Marelli IAW5A, sistema alfa-n; 2 tapas regulador de Ø 45 mm. con inyectores Weber IWP 162, sonda Lambda, encendido de doble bujía
Bujías	Interna NGK PMR8B (Long Life) Externa NGK BPR6ES
Arranque	eléctrico
Tubo de escape	de acero inoxidable, del tipo 2 en 1 catalizado de 3 vías con sonda Lambda, silenciador regulable en altura
Homologación	Euro 3

Transmisión

Cambio	6 marchas
Transmisión primaria	de engranajes de dientes helicoidales relación 24/35 = 1 : 1,4583
Transmisión final	Cardán Reactivo Compacto CA.R.C.; doble junta de cardán y par cónico flotante, relación 12/44 = 1 : 3,666
Fricción	bidisco en seco

Ciclística

Bastidor	tubular de acero
Distancia entre ejes	1.485 mm
Marcha adelante	120 mm
Inclinación eje de dirección	25°
Ángulo de dirección	32°
Suspensión delantera	horquilla telescópica hidráulica, Ø 45 mm., regulable en compresión y extensión, revestimiento TIN de los pernos
Recorrido rueda delantera	120 mm.
Suspensión trasera	Monobrazo con conexión mecánica progresiva, monoamortiguador regulable en extensión con manopla ergonómica para la regulación de la precarga
Freno delantero	doble disco flotante de acero inoxidable, *wave type*, Ø 320 mm., pinzas de 4 pistones contrapuestos
Freno trasero	disco fijo de acero inoxidable, Ø 282 mm., pinza flotante de 2 pistones paralelos
Ruedas	De tres radios huecos de aleación de aluminio fundida en molde metálico
Llanta delantera	3.50" x 17"
Llanta trasera	5.50" x 17"
Neumático delantero	120/70 ZR17"
Neumático trasero	180/55 ZR17"

Dimensiones

Largo	2.195 mm
Ancho	840 mm
Altura	1.160 mm
Altura asiento	800 mm
Altura mínima desde el suelo	185 mm
Peso en vacío	229 kg
Capacidad depósito	23 litros
Reserva	4 litros

dor regulable en precarga de muelle y frenado hidráulico en extensión, le proporcionan una nobleza de conductas típica de aquellas viejas e imbatibles Le Mans que tanto llegué a disfrutar en una época, donde el compromiso entre las prestaciones y la estabilidad brillaba por su ausencia.

Su capacidad de frenado es sorprendente, algo que no es de extrañar cuando comprobamos que Guzzi ha depositado su confianza en un doble disco flotante de acero inoxidable de 320 mm de diámetro y mordaza con cuatro pistones opuestos, para su parte delantera y un 282 mm con pinza flotante de doble pistón, en su parte posterior, de igual calidad, firmados ambos por Brembo.

No obstante, en la versión probada no dotada de ABS, el freno posterior llegaba a bloquear con relativa facilidad sin colocar la situación bajo ningún perfil de riesgo. Todo, absolutamente todo dentro de control.

Los neumáticos son de 120/70 ZR 17 delante y 180/55 ZR 17 detrás. La toma de aire a los mismos es de salida lateral, facilitando así las funciones fundamentales de comprobación de su presión, unos recomendados 2,5 y 2,8 para el delantero y trasero respectivamente cuando rodamos con pasajero.

En conducción nocturna, muestra un estupendo comportamiento, el cuadro es fácilmente legible, algo que en diurna queda, en la parte de los datos proporcionados por el ordenador, algo afectado.

Su fuente de luz es regulable horizontal y verticalmente.

CONSUMO Y RESPUESTA EN VIAJES

Con la comodidad garantizada, nosotros realizamos tiradas superiores a 400 kilómetros sin ningún tipo de inconveniente, la 1200 Sport tiene razones más que suficientes para convencernos

de su funcionalidad y eficacia en nuestros viajes.

El cardan bautizado como "CARC", es uno de sus primeros argumentos, sus reacciones son nobles y sensatas y nos permite olvidarnos del manteniendo. Tan solo una pequeña revisión sobre la sustitución del aceite cada 20.000 km (capacidad de 380 cc). Lejos queda la constante dependencia periódica de la lubricación de la cadena.

El control del nivel de aceite del motor se realiza a través de la tradicional varilla.

Otro aspecto importantísimo es su sorprendente autonomía, con una capacidad de 23 litros de los cuales 4 se destinan a la reserva y un consumo en escenario múltiple y a velocidades máximas legales de 5,60 litros a los 100 (su máximo consumo no remontó los 6,20), la Guzzi supera los 400 kilómetros.

No obstante y pese a los datos proporcionados por la casa, desde la activación de la reserva debemos calcular una autonomía no superior a 50 km como máximo.

El peso máximo recomendado por Guzzi para anclar un eventual equipaje a los 4 ganchos (dos por cada lado) se sitúa en 5 kg, nosotros rodamos durante más de 400 km con 20 kg sin ningún problema. La dotación de accesorios originales será, bajo la opción elegida por su dueño, el acuerdo mas sincero y adecuado para el gran turismo.

Un solo inconveniente, la inexistencia de caballete central de origen, hará que tengamos que extremar las precauciones sobre todo, en estacionamientos prolongados.

UNA SUPERDOTADA EN INSTRUMENTACIÓN

La información y su gestión convierten a esta Guzzi en una especie privilegia-

Perfecta estabilidad en curvas.

da dentro de las nuevas tendencias en instrumentación que se están haciendo dueñas del sector de la motocicleta. A través de su cuadro predominado por tres esferas con fondo blanco y tonalidades lumínicas de color rojo el piloto conoce, sin necesidad de manejar los menús del ordenador, la temperatura exterior, cantidad de combustible, kilómetros realizados, régimen del motor y velocidad de circulación entre el resto de las indicaciones ya tradicionales y conocidas dadas por otros testigos.

Pero sus extras en información y programación van más allá, dos parciales, distancia recorrida en reserva, carga de la batería, regulación de retroiluminación, cambio de km/h a millas, de grados Celsius a Farenheit, cronómetro con parciales, hora, regulación de la activación de advertencia relacionada con el régimen máximo de revoluciones o límite del cambio de marcha (yo modifique de 7.800 a 8.000 rpm), al superar dicho límite el testigo rojo comienza a parpadear y un largo y funcional etc…

A todo lo anterior y atendiendo a la complejidad del sistema, es lógico entender que ciertas funciones no deberían ser activadas o reguladas durante la circulación del vehículo, evitando así el correspondiente riesgo de distracción.

No obstante, Guzzi ha pensado en ello y en contra de las decisiones adoptadas por la gran mayoría de fabricantes, la gestión del ordenador se ejecuta desde la maneta izquierda, sin necesidad de soltar la mano del manillar, un sabio encuentro con la lógica que ha limitado la colocación del pulsador de la señalización de avería bajo el cuadro de relojes.

Datos de la prueba

Km totales:	1.230
Km autov. /autop:	427
Km carretera convencional:	803
Km puertos montaña:	320
Km circuito:	---
Km conducción nocturna:	95
Km con lluvia:	---

Consumos y autonomía

Consumo medio:	5,60 l/100 kms
Autonomía max.	Comprobada 410 km

(A velocidades máximas legales en escenario combi nado de ciudad, carretera y autopista)

POR DONDE ANDUVO Y QUE HIZO NUESTRA GUZZI DE PRUEBAS

Como viene siendo normal, nuestras pruebas realizadas desde la AMM y para los más de 16.000 socios que somos en la actualidad, sirven en ocasiones para cubrir también otros objetivos por el mismo desgaste económico.

Así pues, la prueba realizada a lomos de esta 1200 Sport nos llevó desde Arganda del Rey hasta Huesca, para poco después recorrer tierras de la cuenca minera Turolense, terminando nuestra colaboración con un informe sobre el estado de carreteras que en breve verá la luz y acabar con la integración en unas estupendas Jornadas de educación vial en el Colegio Rosa Molás de Zaragoza, interviniendo sobre casi 400 niños y en colaboración, esta vez, con la Universidad de Zaragoza, Policía Local, Guardia Civil y Fundación MAPFRE.

Como última curiosidad, más de 50 niños de los más atrevidos arrancaron la Guzzi después de las explicaciones protocolarias del monitor de la A.M.M. y la 1.200 no fracasó en ninguno de los intentos, una verdadera prueba de poder.

Yo quiero una… pero no tengo pasta… ¡a seguir soñando que no es poco!...

Moteros 13_i2_1 31/7/07 15:10 Página 28

Piaggio MP3

Pero, ¿esto qué es?

La evolución de los scooters de la última década nos ha llevado hasta los motores bicilíndricos, los scooters con cinturón, techo y homologados sin casco, eléctricos con autonomías de más de 100 km, cilindradas de 500 cm³ –y ya se oyen los 800cm³–, así que sólo faltaban los de tres ruedas, que aunque hace ya bastantes años que estaban desarrollados, no ha sido hasta ahora cuando han visto la luz con modelos de serie de distintas cilindradas.

El Piaggio MP3 de la prueba tiene una cilindrada de 125 cm³ con 15 CV y un precio de 5.249 €. Me temo que esta cilindrada es fruto únicamente de la convalidación del carné de coche y así atraer a posibles clientes; también está disponible en 250 cm³ con 22,5 CV y un precio de 5.749 € y de reciente aparición en 400 cm³ con 34 CV y un precio de 7.049 €

La línea del MP3 no sorprende ni mirándolo por la parte posterior ni lateralmente. Su diseño pasa casi desapercibido entre los mega scooter de la marca; eso sí, al girar hacia su frontal y su doble eje delantero hace aparición empiezan las preguntas.

El espacio bajo el asiento es muy amplio y se pueden guardar perfectamente 2 cascos. La apertura se realiza con el mando a distancia. Así conforme te acercas a la moto, lo abres y al llegar sólo tienes que levantarlo cómodamente y coger el casco, guantes etc... Los chicos de Piaggio, por si no fuera suficiente, han dotado al MP3 con otra guantera trasera que se abre con la llave desde el contacto lo que amplía aun más su capacidad ya que está comunicado con el hueco bajo el asiento.

Desde el contacto también se abre el tapón de llenado de gasolina que se encuentra entre donde se apoyan los pies y el asiento; el depósito tiene una capacidad de 12 litros de los cuales 1,8 son de reserva, que con un consumo en la prueba de 4 litros a los 100 km dan una autonomía de 300 kms para el motor de 125 cm³ de la prueba.

Una vez sentado en la moto encuentro una posición como en cualquier mega scooter, porque tanto piernas como brazos se disponen cómodamente y sólo aprecio que la pantalla se queda en una posición baja, por lo que creo que en marcha no tendré buena protección.

El cuadro de mandos es completo, sólo un botón resulta nuevo; es el de bloqueo de la suspensión.

LA PRUEBA

Arranco y empiezo a rodar. Por mi mente sólo pasa la pregunta de por dónde va cada rueda y cuando inclino me siento mal porque sigo preguntándome lo mismo "dónde van, qué hacen, por dónde pasan". Sólo cuando consigo olvidarme de que llevo dos ruedas delante y me dedico a conducir y disfrutar de la moto, empiezo a descubrir lo bien que funciona el MP3.

Al pasar por zonas bacheadas, los dos brazos delanteros que son los mismos que utiliza el modelo X9 absorben las irregularidades de forma independiente, lo que da como resultado una conducción más cómoda.

Este fue el primero.

Facilidad para subir bordillos.

Los 125 cm³ y 15 CV resultan suficientes para el piloto si se acelera a fondo en cada salida, pero se quedan cortos si se utiliza la moto con pasajero, ya que para mover los 200 kg del MP3 más piloto y pasajero son un poco escasos.

La frenada es muy buena, debido naturalmente a los 3 discos de 240 mm con pinzas de doble pistón, y tanto en solitario como acompañado responde muy bien. Según Piaggio necesitamos un 20 % menos de espacio que con un scooter de 2 ruedas.

Como ya era de esperar, en marcha la pantalla resulta pequeña sobre todo cuando se circula en extrarradios y carreteras de acceso a la ciudad por las que se alcanza más velocidad, aunque en Piaggio dan la solución previo pago de 120 € por la intermedia (perfecta) y 500 € por la gigante.

Entre los coches se circula mejor de lo que era de esperar ya que su anchura es similar a un mega scooter, y no resulta inconveniente para llegar hasta la primera fila de coches en cualquier semáforo.

En curva, o al entrar en una calle, las dos ruedas dan más estabilidad. Incluso por encima de un paso de cebra mojado la moto no resbala, ya que cuando no tiene agarre una rueda lo tiene la otra, consiguiendo un paso por curva en ciudad imposible de superar. Se puede plegar hasta rozar con el caballete, lo que nos deja claro que su limitación de 40º de inclinación no perjudica su funcionamiento.

El sistema de bloqueo funciona a las mil maravillas. Al principio, como todo lo nuevo, resulta un poco complicado, pero enseguida se le coge la marcha al bloqueo y lo de bajar los pies se queda para los demás moteros. El funcionamiento es sencillo, conforme te acercas al semáforo o donde vayas a parar al bajar de 2.500 r.p.m. se enciende una luz amarilla en el tablero que te indica que ya puedes accionar el bloqueo, y así es: el MP3 se queda bloqueado. Para desbloquear, o se vuelve a pulsar la palanca, o simplemente aceleras y cuando pasa de 10 km hora se desbloquea sola. Esto da tiempo suficiente para coger equilibrio.

Al llegar a un bordillo se consigue el "sumum" de la moto. Primero sube una rueda, luego la otra y para finalizar la trasera "pin, pan… pun" y ya está, así de fácil.

Al aparcar la moto se puede subir en el caballete o más sencillo, se bloquea el sistema de inclinación y luego se pone el freno de mano que esta bajo el manillar. Así rápido y sin esfuerzo.

Como medida de seguridad, el bloqueo sólo funciona cuando se está sentado, porque el asiento lleva un sensor que garantiza que esto sea así, evitando de esta manera activar la palanca sin querer cuando se está de pie junto a la moto y ésta caiga al suelo sin control.

Muy satisfecho y agradecido devolví el MP3 a Agrimoto, que es el concesionario Piaggio en Zaragoza, y me despedí hasta la próxima.
Prueba y texto: Andrés García
Fotos: Carlos Artaso

Prueba y texto: J.C.Toribio
Fotos: R. Conde, H. Mitterbauer, H. Peuker

KTM 990 Adventure

Espíritu en libertad

En las jornadas de seguridad vial.

Buscando el equilibrio enre el trail y la carretera. La gran polivalencia para los viajes, las carreteras secundarias y la ciudad hacen de esta megatrail el modelo más polivalente de KTM.

Circulas tranquilamente por una abandonada carretera de montaña, buscando la recompensa a la paz que tan cerca se encuentra de nuestra privilegiada afición cargada de libertades. Descubres un camino que se eleva perdiéndose en la montaña y sin el más mínimo temor, confiando plenamente en las garantías de KTM, te pierdes hasta encontrar el silencio tan solo roto por la voz de la naturaleza… después de unas horas, decides volver a la civilización. Con una seguridad envidiable te mueves entre las curvas hasta llegar a unas más aburridas carreteras… poco después entras en la gran ciudad sin que la congestión del tráfico pueda detener tus movimientos… paras y piensas antes de quitarte el casco en el bar donde algunos amigos deciden compartir sus momentos de gloria… ¡dichoso espíritu de libertad!... mientras, la Adventure te espera en la puerta, fiel y pendiente de tus nuevos deseos.

NOBLEZA Y FUNCIONALIDAD EN SUS MODALES

Pese a su altura, peso y otras dimensiones, la agilidad de la Adventure mostraba su aplastante poderío entre el tráfico de la ciudad y las pruebas a las que fue sometida en la universidad de Zaragoza, durante la exhibición de conducción en las “IV Jornadas de búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico”.

La “maxi-trail” de KTM que con un peso en seco de 207 kg (199 kg sin ABS) se sitúa como una de las más ligeras del mercado de su categoría, se enfrentaba al paso de conos a 15, 10, 5 y 3 metros resolviendo estos y otros deberes asig-

nados con estupenda precisión y soltura, sin sustos ni desagradables sorpresas y a buen ritmo.

Los responsables de este sobresaliente en respuesta a baja y media velocidad son varios actores que inequívocamente, gracias a la mano de los ingenieros de KTM, nos llevan en global a este producto de alta calidad.

Un ángulo de dirección de 63,4 º con una distancia entre ejes de 1570 mm, su ergonomía, un bastidor de tubo enrejado de acero de cromo molibdeno, suspensiones con una horquilla delantera WP de 210 mm de recorrido para la versión normal y 265 para la "S" y en la parte posterior un amortiguador WP Progressive Camping System de idénticos recorridos, multirregulables, a lo que se suman los progresivos 98 CV a 8.500 rpm obtenidos de los 999 cc de su motor, nos dan esa actitud dinámica que nos sorprendía.

Uno de los grandes argumentos de nuestra KTM es su sistema de frenado firmado por Brembo. En su frontal monta dos discos flotantes de 300 mm y en su parte posterior de 240 mm.

El sistema de ABS Brembo/Bosch con dos círculos de frenado independientes y que a pesar de someterlo a tremendos esfuerzos de confianza absoluta, frenando al máximo su morro sobre barro, agua, tierra, etc, en ningún momento nos dió susto alguno.

La conducta de los neumáticos de origen tampoco nos dió problemas, los Pirelli MT90 con dimensiones 90/90 21 M/C 54V y 150/70 18 M/C 70V, delantero y posterior respectivamente, aguantaron todo el esfuerzo y la sin razón de nuestros antojos.

EN RUTA

Su posición ergonómica, que todo está en su sitio, la conducta del motor y su autonomía, convierten a la KTM en una gran viajera que, con un perfil especial y sin miedo a la aventura, nos llenará sin dudarlo de placeres.

Su pequeña pantalla es suficiente para evitar la presión de aire sobre el pecho del piloto, los protectores de puños también cumplen con su función off road para la que fueron concebidos, defendiéndonos, a más, de las inclemencias del tiempo, y su amplia gama de accesorios, bolsa sobre depósito, maletas, baúl de 37, 42 y 46 litros, defensas, etc colaboran en convertir la montura a las necesidades del viaje.

Sus 91 dB a 4250 rpm son de agradecer como lo es también su consumo, que a pesar de las duras exigencias de esta prueba, durante la misma no sobrepasó los 7 L/100 kms, lo que nos sitúa en una autonomía máxima de 271 km, aunque estoy seguro que siendo más moderados se podría llegar a los 300 km. Como nota de referencia, con la reserva advirtiendo llegamos a recorrer 43 km.

Para terminar, esta KTM es una de esas motos que respeto por respuesta, seguridad y sobre todo… su cantidad y calidad de libertad… y eso, no se paga con nada.

Datos básicos

Cilindrada:	999 cc
Potencia:	98 CV a 8.500 rpm
Par máximo:	95 Nm a 6500 rpm
Cambio:	6 velocidades
Susp. Del.	Horq. Inver. 48 mm
Susp. Tras.	Basc. Alum. 1 amort
Freno del:	2D. 300 mm
Freno tras:	D.240mm
Refrigeración:	Líquida
Peso en seco:	199 kg
Altura de asiento:	860 mm. 895 mm "S"

Autonomía

Capacidad del depósito:	19,5 L
Consumo medio en prueba:	7 L/100 kms.
Autonomía media reserva:	43 km
Autonomía media:	270 km

Perfil de la prueba

Kms. realizados para la prueba	800 km

Precio: 13.450 euros

Moteros 13_i2_1 31/7/07 15:11 Página 32

La carcasa de este nuevo dispositivo anuncia la 2ª Edición, fruto de la evolución del fabricante y las sugerencias de los usuarios. El navegador para motocicletas se comercializa bajo la designación «RIDER», en dos versiones de cartografía: regional o Europa Occidental. Incorpora soporte de comunicaciones Bluetooh® con un auricular-micrófono que se adapta al casco mediante pinza.

TOM TOM Rider 2ª edición

Analizamos la evolución del navegador de TOM-TOM pensado para motocicletas.

La carcasa de este nuevo dispositivo anuncia la 2ª Edición, fruto de la evolución del fabricante y las sugerencias de los usuarios. El navegador para motocicletas se comercializa bajo la designación «RIDER», en dos versiones de cartografía: regional o Europa Occidental. Incorpora soporte de comunicaciones Bluetooh® con un auricular-micrófono que se adapta al casco mediante pinza.

INSTALACIÓN MECÁNICA

El montaje en la motocicleta se realiza mediante el soporte «RAM» que se compone de una doble articulación esférica que permite una capacidad casi infinita de posiciones para orientar el navegador hacia el conductor. Dispone de un adaptador para la varilla que llevan los manillares tipo trail, enduro, etc.

INSTALACIÓN ELÉCTRICA

La base del «RAM» lleva un regulador que reduce la tensión de batería de 12V a los 5V que usa el navegador. Entre los accesorios se incluye un cable para conectar el soporte del navegador y la batería de la moto. Cuando colocamos el navegador en la base, el software se adapta a un modo simplificado de opciones para agilizar el uso del navegador. El fabricante anuncia que la caja del navegador tiene un ‹Índice de Protección› IPX7, que significa que no debería verse afectado por la humedad, lluvia, etc. Si no queremos conectar el cable de alimentación externo a la moto, podemos confiar en la batería interna del navegador, que aguanta perfectamente más de cinco horas con el Bluetooh® activado y emparejado con el casco (7 horas de conversación) y el teléfono móvil.

FUNCIONAMIENTO

Una vez encendido (mediante el único botón existente) y estando a cielo abierto, el arranque del GPS es bastante rápido: menos de un minuto. Para dirigirnos a nuestro destino simplemente debemos tocar la pantalla (en la parte central) y seleccionar la opción ‹IR A›, introducir nuestro destino mediante las distintas opciones disponibles. La introducción de texto sigue utilizando una tipografía pequeña, que si bien con guantes de verano no es mucho inconveniente, con los de invierno se puede

Cumple perfectamente su cometido en carretera y ciudad (dentro de su cartografía). Las opciones de conectividad Bluetooh® le dan un gran valor añadido. Es muy intuitivo y fácil de manejar

Una vez que nos hayamos adaptado, tendremos a nuestra disposición un magnífico guía que nos llevará a cualquier destino, siempre que esté cartografiado

complicar. Si nos dejamos guiar por ‹Marta› (o la voz que deseemos entre las disponibles) necesitaremos un pequeño periodo de adaptación, observando de reojo las indicaciones en el navegador. Una vez que nos hayamos adaptado, tendremos a nuestra disposición un magnífico guía que nos llevará a cualquier destino, siempre que esté cartografiado ;-)

Lo cual nos lleva a recordar que disponemos de una gran oferta de posibilidades on-line para actualización de cartografía, informaciones de tráfico, etc, de pago, evidentemente. En caso de que ‹desobedezcamos› a Marta, rápidamente recalculará una nueva ruta para guiarnos a nuestro destino.

La planificación de itinerarios (rutas en el mundo de los GPS) también puede hacerse añadiendo puntos de paso, puntos de interés (PDI), posiciones del usuario, etc. Todo ello se puede guardar y/o recuperar en la memoria externa del dispositivo. El inconveniente, que mediante la tecnología GPS actual no se puede solucionar, es la precisión en el posicionamiento. Si bien treinta o cuarenta metros no impiden ver tu destino, si pueden ser decisivos para coger la desviación correcta en una autopista/autovía con varios desvíos simultáneos, para colarte en el carril correcto, o situaciones similares. Por tanto, el conductor debe estar atento a la señalización de la vía, y no confiar enteramente en el navegador.

COMUNICACIONES INALÁMBRICAS

El emparejamiento del navegador con el auricular-micrófono es realmente sencillo, basta con colocar el auricular en modo búsqueda e indicar al navegador que inicie el proceso: no tarda más de un minuto en ello. De forma similar procedemos con el teléfono móvil, realmente sencillo. Una vez terminado, el navegador nos indica los dispositivos emparejados, en el caso del móvil, podemos copiar la agenda, con lo cual aceleramos el proceso de marcación desde la pantalla táctil (en caso de no usar la característica manos libres, que es lo recomendable).

APLICACIONES DESDE EL ORDENADOR

TOM-TOM Home es la aplicación que nos proporciona el fabricante, con ella y una conexión a internet, podemos actualizar la cartografía, el software del navegador, hacer y restaurar copias de seguridad, y utilizar de forma remota el navegador para introducir itinerarios, clave del usuario, etc.

DETALLES QUE NOS GUSTAN

Avisa si excedemos la velocidad permitida en la vía indicando la velocidad actual y la máxima legal en la parte inferior.

Podemos fijar una velocidad a partir de la cual la pantalla se apaga, ideal para evitar tentaciones de mirar el mapa mientras conducimos. Un detalle a tener en cuanta para mejorar la ‹Seguridad Vial›.

Dispone de una correa de seguridad que en caso de que falle el soporte ‹RAM› o salte el navegador de la base, no ‹aterrizará› en el asfalto.

Es importante colocar el auricular correctamente dentro del casco y a la altura del oído, ya que la potencia del altavoz es mas bien justa, y si además nuestro casco no esta muy bien insonorizado tendremos problemas en la escucha, pero insisto, un buen casco elimina prácticamente el problema.

Slot de memoria SDIO y conectores de carga y comunicaciones perfectamente protegidos con una tapita estanca.

ECHAMOS EN FALTA

Reproductor MP3. La ranura de memoria (SDIO) permite albergar memorias de alta capacidad: un poco de música para amenizar el viaje en moto, por favor.

Detalle del conjunto auricular-micrófono sujeto al casco

Se agradecería un modo ‹solo brújula› con funciones tripmaster, cuenta kilómetros realizados, tiempo de viaje, velocidad media, kilómetros para repostar, etc.

La información numérica que existe queda muy pequeña frente al mapa y no se puede leer en marcha, un modo de cambio de pantalla ‹Mapa/datos› mejoraría la legibilidad.

Volcado de tracks para analizar rutas en Google Earth u otras herramientas.

No hemos encontrado herramientas externas (programas) para planificar itinerarios (Rutas).

Materiales de la prueba

- TomTom Rider Europa Occidental (599€ en web tomtom)
- Auricular-Micrófono (Bluetooh®) de CARDO (incluído en el pack TomTom Rider)
- Casco abatible (<300€)
- Telefono Samsung E250