



KTM

ESPECIAL

DAKAR

Nuestras cuatro protagonistas deberían haber recorrido muchos kilómetros hasta llegar a Dakar pero la suspensión de la prueba las ha dejado a cero.

Bueno, casi, porque nosotros hemos podido rodar con ellas para ofrecer una comparativa exclusiva con cuatro opciones diferentes, en su diseño y desarrollo, aunque con un fin común.

• TEXTO S.AYALA • FOTOS HELSING, ORENGO & YUSTE

Todos habéis leído y oído mucho acerca de la cancelación del Dakar 2008. Lamentablemente la prueba, por vez primera en sus treinta años de historia, no se ha podido celebrar. Ello ha dejado en esfuerzo baldío el trabajo realizado por equipos, preparadores y pilotos, con las ilusiones rotas. Entre los muchos daños colaterales uno de ellos es saber el futuro de la carrera porque, dependiendo de ello, quizás las motos que hemos probado no tengan sentido, en esta actual configuración, y deban reconvertirse a los formatos venideros.

A esperas de lo que pase y decidan sobre el Dakar, hemos podido probar cuatro motos que nos han servido para sacar conclusiones sobre el peculiar funcionamiento de las monturas dakarianas y para mostrarnos diferentes posibilidades de afrontar esta prueba.



Así, hemos reunido una moto semioficial, carreras cliente, construida en serie, como la KTM LC 4 Rally 690 de José Manuel Pellicer; otra moto de diseño específico para raids y producida a demanda de los clientes, como la Tot Curses de Óscar Hernández, Juanjo Martínez, y Juan Martínez; una moto de enduro transformada con el montaje de un kit de piezas, a la venta como accesorio, como es la KTM 525 EXC de Marc Guasch y Joan Pedrero; y la variante más compleja, la BMW de Pau Soler y Pedro Matesanz, en la que el proyecto parte de cero y el preparador debe «inventarse» las piezas, produciéndolas de forma artesana y específica.

Conceptos comunes

A pesar de tratarse de cuatro vías muy diferenciadas, en todos los casos las monturas deben atender a premisas fundamentales de preparación y equipamiento. Las largas etapas

exigen autonomía y montar depósito grandes; las durezas del terreno pide resistencia en toda la estructura, con chasis reforzados y con sólidas protecciones; las elevadas temperaturas hacen necesario aumentar la refrigeración con grandes radiadores, electroventiladores y, también, radiador de aceite; el desgaste que somete la arena a las piezas, obliga a proteger mucho el filtro, colocándolo en elevada posición; el trabajo de reparación al final de cada etapa también demanda una rápida y cómoda accesibilidad mecánica; la navegación pide los necesarios instrumentos de GPS, lector del libro de ruta, trip, brújula... ubicados en una torreta en elevada posición, junto a las botoneras que permiten manejarlos en marcha. También hace falta: buena iluminación para rodar de noche; y las medidas de seguridad necesitan espacio para llevar el depósito de agua potable de emergencia, las bengalas de aviso, el Sentinel -alarma sonora

que, al recibir la señal de la bocina de otro vehículo, avisa al piloto que otro participante quiere adelantar-, el Irtrack -seguimiento permanente desde dirección de carrera de la posición de la moto y comunicación del piloto con la organización en caso de emergencia... Además, hay que llevar herramientas y recambio -manetas, palanca de cambio, fusibles, cinta americana, alambre, cables...-

La posición de conducción exige tener al piloto elevado, con una panorámica dominante, para ir cómodo de pie, pudiendo ver bien la instrumentación y el horizonte, contando las motos con altos asientos, que permiten llegar bien al suelo cuando la moto se hunde en la arena. Y las suspensiones, deben contar con tarados cómodos pero duros, para aguantar el peso de la moto y los muchos kilos extra que supone ir cargada con más de treinta litros de gasolina. El embrague, al que se le exige mucho en los

numerosos atascos en las dunas, siempre debe estar reforzado, con muelles duros y discos especiales, mientras que a la frenada hay que darle potencia extra, para poder retener en poco metros, ante los numerosos peligros y cambios de dirección que hay en carrera, teniendo en cuenta que se va muy deprisa, incluso a velocidades de hasta 170 km/h.

Todo esto es lo que, a grosso modo, debe cumplir una moto dakariana. Ahora, repasemos cómo lo consigue cada una de nuestras protagonistas.

Única

Comenzamos hablando de la BMW G 650 X Challenge porque es la que ha tenido una creación más compleja. La artesana 650 X ha sido concebida en los talleres de MTS -Motosport Total Services- en Barcelona con José Antonio Bofill a la cabeza. ¿Por qué aceptar la propuesta de hacer una moto desde cero? Según ellos porque el reto de aventura es el doble y la ilusión del proyecto también. No hay apoyo de una marca, hay que buscarse la vida, antes de correr y durante la carrera, y, como nos decía Pau Soler «supone el auténtico espíritu del Dakar. Sólo tres BMW había inscritas, así que ante los problemas sólo vale tu capacidad. Eso es un estímulo añadido».

La capacidad técnica de MTS ha permitido transformar la BMW en una curiosa moto de imagen singular, denominada por algunos, cariñosamente, como «El Bacalao», por su color blanco. Fue en abril de 2007 cuando arrancó el proyecto, con cierto apoyo de BMW España, que cedía motos y recambio, habiendo corrido en la Baja Almanzora, la Baja España Aragón, Faraones, las 24 horas de Moia... para realizar las necesarias pruebas de fatiga que en otras motos ya han efectuado antes sus respectivos fabricantes.

Al no haber nada específico para ella, sólo se mantiene de serie el motor, el chasis, las llantas y los frenos, MTS ha tenido que fabricar numerosas piezas destacando los depósitos de aluminio. En la moto de serie el tanque va alojado bajo el asiento, manteniéndose éste y añadiendo dos depósitos traseros más -de 10 litros cada uno-. En esta moto se prescinde de la bomba de gasolina y los depósitos funcionan como vasos comunicantes. MTS también ha creado el cubrecárter de aluminio, con el depósito de agua y la caja de herramientas incorporada. Igualmente ha diseñado la araña de aluminio para soportar la instrumentación, y todo el carenado, fabricado en fibra de vidrio por su mayor facilidad para adaptarla a las formas curvas de la moto. Las asas traseras de agarre se han producido en acero, de un tipo que usa para los chasis de los helicópteros. La X

- ▲ lo más
- Posición de conducción
- ▼ lo menos
- Mucho peso atrás



BMW X 650

SINGULAR. Sólo hay dos BMW como esta en el mundo. Desarrollada por MTS la G 650 ha sido adaptada al Dakar con muchas piezas artesanales. Destacan los depósitos de aluminio, el escape Ixil, así como las estríberas anchas y los asideros de agarre. El motor y el chasis son de serie.





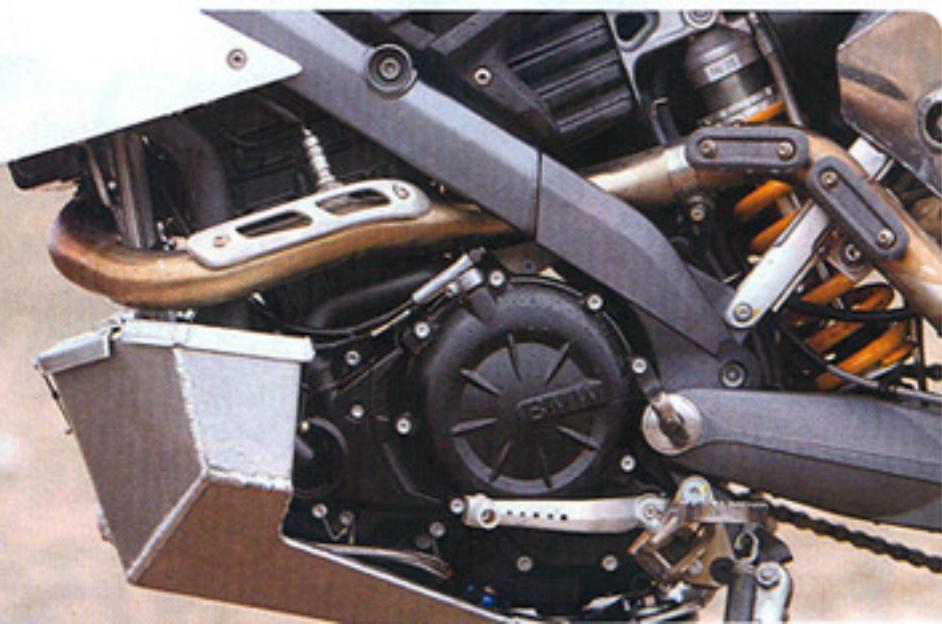
PREPARACIÓN

MOTOR

- Radiador de aceite de BMW GS1200 de BMW.
- Radiador de agua de mayor capacidad (by MTS). Manguitos de silicona.
- Colector de escape y silencioso IXIL.
- Incorporación de sensor e indicador de temperatura del motor.
- Montaje de indicadores de carga de la batería, leds de largas, punto muerto, aceite y temperatura.
- Electroventilador con accionamiento manual.
- Instalación eléctrica diferente.
- Piñón de 14 dientes y corona de 46.

PARTE CICLO

- Instrumentación con 2 trips ICO, road book MD, repetidor de CAP (rumbo) ERTF, Araña de aluminio para soporte de elementos de navegación (by MTS). Soporte de GPS Touratech. Botonera de manejo en aluminio. Soporte y alimentación del GPS, Iritrack y Sentinel.
- 2 faros xenon Baja Designs. Soporte de aluminio.
- Horquilla Marzocchi modificada por NR racing.
- Amortiguador Öhlins (modificado por Nani Racing).
- Amortiguador de dirección Öhlins, con soporte by MTS.
- Carenado de fibra de vidrio (by MTS).
- Manillar Reikon.
- Puños de espuma Pro Grip.
- Espuma del asiento más alta con funda para la tarjeta de controles de paso.
- Etriberas de acero reforzado, más anchas.
- Modificación caja de filtro.
- Reposicionamiento de la batería.
- Depósitos traseros de aluminio by MTS, de 10 litros cada uno.
- Faro trasero suplementario Acerbis
- Cubremanetas Hebo.
- Cubrecárter con depósito de agua y caja de herramientas, en aluminio, by MTS.
- Protector de disco de freno trasero.
- Protector bomba de freno trasera.
- Asas para manejo de moto en parado.
- Guardabarros delantero Acerbis más alto (etapas europeas) o uno bajo (etapas africanas).
- Guía cadena reforzado, by MTS.
- Neumáticos Dunlop Rallye. Mousse Michelin.



PREPARACIÓN

MOTOR

- Colector en acero y silencioso en aluminio, con salida inferior.
- Piñón de 14 dientes y corona de 46, Supersprox KTM.

PARTE CICLO

- Depósitos Acerbis, de diseño propio, de 8,5 litros cada delantero y de 18 litros cada el trasero. Tanque trasero autoportante. Depósitos de agua -dos, de dos litros cada un- adosado al tanque posterior.
- Instrumentación con 2 trips ICO, road book MD, repetidor de CAP (rumbo) ERTF, soporte de GPS Touratech. Botonera de manejo en aluminio. Araña de aluminio para soporte de elementos de navegación. Soporte y alimentación del GPS, Iritrack y Sentinel.
- Faros Xenon.
- Horquilla WP con preparación HRG.
- Amortiguador WP con preparación HRG.
- Amortiguador de dirección Scott.
- Carenado de fibra de carbono.
- Manillar Magura.
- Puños de espuma.
- Asiento Selle Dalla Valle, con la espuma dura y alta, y funda en piel vuelta, con bolsillo para la tarjeta de controles de paso. Base en fibra de carbono.
- Estribas KTM sobredimensionadas.
- Cubremanetas Acerbis.
- Cubrecárter en kevlar.
- Guardabarros delantero Acerbis más alto (etapas europeas) o uno bajo (etapas africanas).
- Discos Galfar Wave. Delantero de 300 mm y trasero de 240. Bomba y pinzas Brembo.
- Llantas Takasago.
- Neumáticos Dunlop.



KTM LC4 690 Rally

REINA. Es la moto de referencia y la que casi todo el mundo quiere tener. La KTM destaca por su concepción íntegra para las carreras lo que nota en sus detalles. Desde los depósitos hasta la torreta de la instrumentación, los escapes, la caja del filtro. El motor 690 resulta muy poderoso y es la gran baza de esta moto.



dispone de radiador de aceite, procedente de una BMW GS 1200, mientras que el radiador de agua ha sido reemplazado por otro más grande, de producción propia, más grueso y con más celdas lo que aumenta las frigorías de refrigeración, contando electroventilador y manguitos de sílcona, más resistentes, fabricados en Inglaterra. Para la suspensión se ha mantenido la horquilla Marzocchi original, pero retocada por NR Racing, mientras que detrás se ha montado un amortiguador Öhlins, también ajustado en Nani Racing. La marca sueca aporta el estabilizador de dirección -el soporte de fijación es «made by MTS»- quedando la posición de conducción configurada con un manillar Reikon y los tan necesarios puños de espuma, que absorben parte de las vibraciones. El motor germano se mantiene de serie salvo el colector y el silencioso, realizados ex profeso en aluminio por la empresa española Ixil. Toda la instalación eléctrica es nueva, con un kit de iluminación con dos faros de xenon -luces cortas y largas- de la marca americana Baja Desings, acoplados a un soporte de aluminio, como no, de producción MTS. Como veis todo un muestrario de piezas irrepetibles, sobre todo porque, tras esta carrera, el equipo tenía previsto seguir el proyecto Dakar pero ya con otra moto, dado que de esta X Challenge poco más se puede sacar para un piloto y un equipo privado. Al no haber corrido el Dakar habrá que ver en qué invierten el material.

Acople

La opción siguiente es la de transformar una moto de enduro en dakariana instalando algún conjunto de piezas diseñado para ella. Este es el caso de la KTM 525 EXC del equipo Solidary Amateur Dakar Team, con sede en San Andreu de Llavaneras, Barcelona. La puesta a punto de la moto de Marc Guasch la ha realizado Lluís Codina, en las naveas de Jordi Arcarons, para quien trabaja como mecánico el resto del año.

Los franceses de Mecasystem venden un kit completo de piezas para la «Kate» del modelo antiguo -aún no ha desarrollado nada para las nuevas enduros-. Este kit incluye todo lo necesario, pero, como nos dijo Lluís, tiene mucho trabajo de acople, pues no es llegar y montar, dado que muchos elementos no encajan, como puede ser el escape, que hubo que recortarlo, pues rozaba con el chasis.

Y también Codina ha tenido que realizar ajustes a las demandas de Guasch, pues la posición de conducción es para pilotos de estatura media de 1,80 m, altura elevada para Marc. Destaca en esta KTM los enormes contrapesos del manillar -artesanales, realizados por Lluís en el torno- para reducir los movimientos del manillar, algo a lo que también contribuye el amortiguador de dirección Öhlins.

La suspensión WP original se ha mantenido, modificada por NR Racing, aunque el kit Mecasystem incluye componentes Öhlins que, desde el primer momento no gustaron a Guasch, pero sí al también piloto del equipo Joan Pedrero, que las llevaba montada. Los frenos se han reforzado con un gran disco Braking delantero, con bomba Nissin y un disco trasero de mayor espesor para evitar la fatiga del material, evitando que se doble al calentarse mucho.

El motor se mantiene de serie, desmontado y montado con mimo, pero se ha huido de instalar alguno de los kits de mayor cubicaje -540 ó 570 cc- que hay para él de cara a garantizar la máxima fiabilidad. «Hay potencia suficiente, y el objetivo no era ganar la carrera -nos decía Codina-. Además, con mayor cilindrada, tenemos comprobado que el motor se calienta más y eso afecta a la temperatura, un problema destacable en el desierto». Hablando del calor, la refrigeración en esta moto queda resuelta con dos radiadores más grandes y un electroventilador.

Reaccionaria

El Dakar es singular en todos los apartados y en él se pueden ver marcas y prototipos nacidos y diseñados para esta prueba. Es el caso de la empresa española Tot Curses, de la cual ya hemos hablado en otras ocasiones, habiendo probado su moto el año pasado.

El patrón del proyecto, José Luis León, ha creado en La Bisbal, Gerona, su propia moto con un bastidor multitubular de acero que lleva acoplado un motor de Yamaha WR 450 F. El montaje de las motos, lo ha realizado Pibemoto. El embarcarse en un proyecto así, además de por pasión, es porque los raids es un segmento en el que un fabricante artesanal puede plantar cara a las grandes marcas sin arruinarse, ya que el

alto precio de la moto -24.000 euros- deja cierto margen comercial.

La TC es una moto maravillosa, muy bien hecha, que nada tiene que envidiar a otras de gran serie. Tiene detalles cuidados como los depósitos, realizados por Acerbis, según molde de Tot Curses, una fuerte inversión, muestra de la envergadura del proyecto. Y es que los gerundenses tienen recursos para diseñar, construir, modificar y transformar todo tipo de piezas. Como muestra, otro botón: la piñonería de la quinta marcha, está fabricada en Italia, bajo diseño Tot Curses, para mejorar la fiabilidad de una pieza problemática en algunos motores Yamaha 450 de serie. Con este piñón no salta al engranar la marcha y trabaja siempre bien enganchado, evitando el afilado de los dientes, que hace que la marcha no entre bien.

Frente al modelo 2007 se han pulido numerosos detalles de la TC, comenzando por la posición de conducción, al haber estrechado más la

parte posterior, con un nuevo subchasis, en tubo más delgado, quedando los depósitos traseros hacia dentro, evitando que el piloto los toque con la bota. La caja del filtro ahora es de fibra de carbono -aluminio, antes- mientras que el protector del cárter, de

kevlar, lleva el depósito de agua de emergencia integrado. El silencioso es más largo y reforzado -lo sigue suministrado la marca española None-, teniendo un mejor anclaje en el subchasis.

En el chasis se han modificado muchos anclajes y se ha incorporado una nueva cuna, en aluminio, desmontable, que permite descolgar el motor, para cambiarlo, rápidamente.

Los problemas de falta de potencia eléctrica del pasado han quedado resueltos con un rectificador de corriente más grande junto a nuevo encendido fabricado por Hugo Pla, que dobla la potencia del anterior, garantizando buena alimentación para los numerosos accesorios eléctricos que lleva una moto dakariana. La iluminación es ahora con ópticas de xenon, acopladas en un soporte especial y protegidas con una lámina de lexan. La carrocería es de fibra de carbono, suministrada por Speed Fiber. Las otras mejoras son las estriberas pivotantes Pivot Pegz -mayor comodidad para los pies-, la palanca de cambio, con la puntera larga, mecanizada en

lo más

- Motor poderoso
- lo menos
- Freno trasero



una sola pieza y la horquilla Marzocchi de última generación, así como los discos Galfer wave.

Oficial

Hablar de KTM en el Dakar es como hacerlo de Ferrari en la Fórmula 1. La marca austriaca acumula experiencia, conocimientos, capacidad de producción... y una buena red comercial en la que vender sus moto. Así, la LC4 690 se puede adquirir en cualquier concesionario, pagando 24.000 euros, y, además, podéis contratar la asistencia en carrera, adquirir kit de recambios... todo lo que haga falta. Por ello es la opción más popular pues el piloto siempre tiene ciertas facilidades.

Además, es la moto réplica a la de los pilotos oficiales

ganadores de la prueba, centrándose en las diferencias en las suspensiones WP «pata negra» que lleva las motos de fábrica. La unidad de José Manuel Pellicer -preciosa decoración- es la que hemos probado. En ella hemos

▲ **lo más**
■ Manejabilidad
▼ **lo menos**
■ Tren delantero nervioso

visto una moto de perfecto acabado, con un diseño muy estudiado para el Dakar. Con el nuevo motor y el chasis multitubular, la Rally es más estrecha que la anterior, gracias también a unos depósitos, Acerbis, mejor resueltos, dejando más gasolina atrás -18 litros- que delante -8,5 por cada tanque-. Comentar que los depósitos traseros son autoportantes y ejercen la función de subchasis. En la KTM cada pieza y elemento tiene un hueco y alojamiento específico, hecho a medida, desde el botiquín, debajo de la instrumentación, hasta la bolsa de herramienta, escondida bajo la falsa tapa que cubre el guardabarros trasero. Una muestra del buen estudio de las necesidades y del reparto de peso en la moto. A diferencia de otras motos, la KTM sigue llevando el filtro del aire -de espuma- en posición elevada, entre los dos depósitos delanteros, quedando el hueco habitual de la caja del filtro diseñado como pequeño espacio, dentro del depósito trasero, para la batería y los fusibles.

Un gran radiador central, con electroventilador, los dos prominentes silenciosos -con salida elevada para evitar problemas en los pasos de agua- así como la llamativa carrocería son señas de identidad de esta auténtica montura semioficial. Por cierto que «Pelli» contaba con unas ruedas específicas Dunlop, prototipo, desarrolladas para esta carrera, con un juego de diferente compuesto para cada día.



ADAPTADA. Tomando una KTM 525 y acoplándole el kit de raids que vende Mecasystem tendréis la moto lista. La lista de piezas incluye depósitos, delanteros y traseros; escape, carrocería... Hay otras piezas como la suspensión WP, los estribos, el disco delantero que se han montado al gusto del piloto.





PREPARACIÓN

MOTOR

- Colector de escape y silencioso Mecasystem, en acero y aluminio.
- Radiador de aceite.
- Radiador de agua de gran capacidad. Protectores Mecasystem.
- Electroventilador KTM Power Parts con accionamiento manual.
- Instalación eléctrica diferente.
- Palanca de cambio con la puntera alargada, Mecasystem.
- Piñón Sunstar de 14 dientes y corona, de acero, 46.

PARTE CICLO

- Depósitos Mecasystem. Los dos delanteros de plástico -siete litros cada uno- y los dos traseros de aluminio -seis litros en cada uno-.
- Instrumentación con 2 trips ICD, road book MD, repetidor de CAP (rumbo), ERTF, soporte de GPS Touratech. Botonera de manejo en aluminio. Araña de aluminio para soporte de elementos de navegación Mecasystem. Botonera de manejo en aluminio. Soporte y alimentación del GPS, Iritrack y Sentinel.
- Faros Xenon.
- Horquilla y amortiguador WP con

preparación Nani Racing.

- Tijas KTM SXS Power Parts.
- Amortiguador de dirección Öhlins, con soporte Mecasystem.
- Carenado de fibra de vidrio Mecasystem.
- Manillar Magura con soportes de silentblocks KTM.
- Puños de espuma.
- Contrapesos del manillar torneados.
- Asiento Mecasystem con la espuma dura y alta, y funda en piel vuelta, con bolsillo para la tarjeta de controles de paso. Base en fibra de vidrio.
- Estribas KTM, más anchas.
- Cubremanetas KTM.
- Cubrecárter Mecasystem con depósito de agua y caja de herramientas, en aluminio.
- Guardabarros delantero KTM 2008 más alto (etapas europeas) o uno bajo (etapas africanas).
- Disco delantero Braking de 300 mm. Bomba Nissin con pinza Brembo.
- Disco trasero de 4 mm de grosor.
- Llantas Takasago con bujes Han. Radios gordos.
- Neumáticos y mousses Michelin.

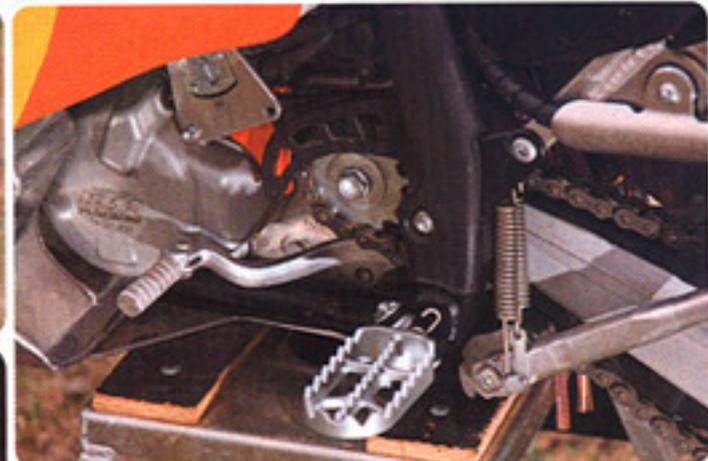
Variedad

Tanto detalle técnico que nunca parece llegar el momento de la prueba. Cuatro motos singulares delante nuestra. Y en todas encontramos como punto común la elevada altura del asiento, la dureza del mullido, el amortiguador de dirección Öhlins, y la cantidad de mandos y de información que tenemos delante. Por cierto, ¡qué difícil! es ir en marcha viendo la pista y, a la vez, leyendo el GPS, el libro de ruta, manejando los mandos para cuadrar el trip... Anotar que en la KTM de Guasch, la instrumentación nos quedaba algo plana y baja, con lo que, de pie, nos costaba verla. Ya que estamos en esta moto, la posición nos recuerda mucho a la de la enduro, sobre todo porque los depósitos delanteros, aunque son más anchos, resultan cómodos, no tanto los traseros con los que la bota puede chocar mucho. Justamente lo que pasa en la BMW donde, al llevar toda la gasolina atrás, los tanques traseros resultan anchos y limitan los movimientos del piloto. Sin embargo, delante, las rodillas, como en la BMW de serie, encuentran mucho espacio libre para movernos cómodamente. Tanto en la Tot Curses como en la LC4 Rally nos sentimos muy cómodos, sobre todo en la española que tiene un puesto de mandos sensacional, casi de una moto de enduro. Nos ha encantado en todas los puños de espuma -absorben vibraciones, importante cuando se recorren tantos kilómetros- y las enormes estribas que llevan, anchas y largas, en las que los pies siempre encuentran amplia superficie de apoyo.

Arrancamos motores y...vaya estruendo. Los escapes libres -en el desierto no se molesta a nadie- dejan salir muchos decibelios y el uso de tapones se hace obligado para no acabar loco con tanto ruido, montando muchas horas diarias.

La BMW es una moto de respuesta peculiar. El motor de serie funciona muy bien, pero le falta carácter y en esta unidad, aunque hay más chispa, su respuesta sigue siendo igual de anodina. Va fenomenal, corre lo suyo, parece que no empuja y lo hace con energía, pero emociona poco. Los desarrollos de cambio son muy largos, pensados para los grandes espacios, con muchos kilómetros en línea recta, a fondo, y sin tocar el cambio. Un comentario igualmen-

KTM 525 EXC



PREPARACIÓN

MOTOR

- Encendido más potente Hugo Pla.
- Colector de escape y silencioso None, en acero y aluminio.
- Radiador de aceite Ordóñez.
- Radiador de agua de gran capacidad Ordóñez. Manguitos de silicona.
- Incorporación de sensor e indicador de temperatura del motor.
- Montaje de indicadores de carga de la batería, leds de largas, punto muerto, aceite y temperatura.
- Electroventilador con accionamiento manual.
- Instalación eléctrica diferente.
- Piñón de la quinta más resistente.
- Piñón de 14 dientes y corona de 46. Diametral.

PARTE CICLO

- Chasis de diseño Tot Curses en acero. Cuna desmontable en duraluminio.
- Depósitos Acerbis, de diseño propio, de 21 litros del delantero y de 6,5 litros cada uno de los traseros.
- Instrumentación con 2 trips ICO, road book MD, repetidor de CAP (rumbo) ERTF, soporte de GPS Touratech. Botonera de manejo en aluminio. Araña de aluminio para soporte de elementos de nave-

- gación Tot Curses. Soporte y alimentación del GPS, Iritrack y Sentinel.
- Faros Xenon.
- Horquilla Marzocchi.
- Amortiguador Öhlins.
- Amortiguador de dirección Öhlins, con soporte Tot Curses.
- Carenado de fibra de carbono Speed Fiber.
- Manillar Magura.
- Puños de espuma.
- Asiento Tecnosel, con la espuma dura y alta, y funda en piel vuelta, con bolsillo para la tarjeta de controles de paso. Base en fibra de carbono.
- Estriberas Pivot Pegz, pivotantes.
- Caja de filtro en fibra de carbono.
- Subchasis más estrecho.
- Cubremanetas Acerbis.
- Cubrecárter con depósito de agua y caja de herramientas, en kevlar.
- Guardabarros delantero Acerbis más alto (etapas europeas) o uno bajo (etapas africanas).
- Discos Galfer Wave. Delantero de 300 mm y trasero de 240. Bomba y pinzas Brembo.
- Llantas Takasago con bujes AJP.
- Neumáticos y mousses Michelin.



TOT CURSES 450

IMPECABLE. Por imagen y calidad de fabricación la Tot Curses, producida en una corta serie, es una gran opción para los pilotos privados. El motor es de Yamaha WR 450 y la moto cuenta con diseño propio en casi todas las piezas de la parte ciclo, incluyendo los depósitos, fabricados por Acerbis.





te aplicable al resto de motos. Buen tacto de embrague y sólido comportamiento del chasis, aunque no es la más intuitiva del grupo ni la más rápida de movimientos. Las suspensiones, duras, pero con tacto y progresivas, aunque habría que ver cómo funcionan, ellas y la moto, a tope de combustible. Sobre todo en esta X que todo el peso de la gasolina va atrás, lo que hace sufrir el amortiguador y deja el tren delantero muy suelto. Buenos los frenos, por tacto y potencia. La Challenge es una moto para cubrir etapas a ritmo con el objetivo de acabar.

Juguetitos

La KTM EXC es tan juguetona como la moto de serie. Se guía con absoluta facilidad y el motor sigue siendo muy divertido y resolutivo. Su ligereza y menor volumen ayuda a los pilotos con menor corpulencia. Lo bueno que tiene esta moto es que la de entrenar y la de carreras son casi iguales, con lo que el piloto se puede hacer pronto a ella. Y, acabado el Dakar, si aún queda algo de ella, podrías recuperarla para usarla los fines de semana. La suspensión muestra una gran progresividad y un tacto de primera, tanto en pistas rotas como en zonas lisas y en saltos. Y en cuanto a la dirección, es más estable que la de serie, gracias a las tijas, el amortiguador y los contrapesos aunque aún se mueve. Mucho nos gustó la frenada de esta moto, agradándonos la bomba Nissin delantera con el enorme disco flotante. Aunque, como en tantos otros detalles, habría que ver como frena con 30 kilos extra de gasolina, a 140 km/h por una pista y con un cruce por delante cerrado.

Sin duda la Tot Curses nos continúa sorprendiendo en cada prueba que hacemos de ella. El motivo no es otro que el de ver una moto bonita, fácil de llevar, y cómoda. Digamos que la TC enamora desde el primer momento sobre todo por su parte ciclo. De todas es la más estable y, a su vez, la más juguetona, pareciendo una moto de enduro. Pudimos probarla en pista con muchos saltos y la moto los permitía pasar a fondo sin descolocarse. No sólo el bastidor va bien, también lo hacen las suspensiones -duras, pero sensacionales- y los frenos -potentísimos-. Y en cuanto al motor Yamaha 450, tiene una respuesta muy divertida, aunque, es verdad, que frente a los otros tres, de mayor cubijaje, rinde

menos par y en alguna zona de arena puede ayudar algo menos a salir del agujero. El año pasado criticamos el embrague muy duro de esta moto y ahora lo encontramos pura mantequilla. Y a los mandos, ya no topamos con las botas con los depósitos traseros, dado que van más escondidos. Una moto ideal para disfrutar compitiendo y conduciendo.

Lo mismo esperábamos de la KTM y nos llevamos una ligera sorpresa. Lo primero porque a simple vista, la moto parece muy pequeña, pero encima la sentimos grande. La posición de conducción es buenísima, y la instrumentación se lee muy bien, pudiendo además, regular la inclinación del libro de ruta. Y en marcha la LC4 exige período de adaptación y no es tan intuitiva de conducir como las otras tres. La moto es muy franca pero tiende a sacarnos de la trazada, debiendo luchar por meterla en la curva. Tiene muchas inercias y hay que llevarla siempre con gas y moviendo mucho el cuerpo. Exige un buen sometimiento con mucho apoyo de las rodillas. Eso sí, la dirección tiene mucho aplomo. Y en los saltos es noble y equilibrada. Pero, una vez comprendida su actitud, comenzamos a rodar en armonía con ella, anticipando movimientos y sabiendo que al final, la moto va donde queremos. Viendo a Pellicer uno entiende hasta dónde se puede ir con ella, pero el mismo nos confesó que han sido necesarios muchos kilómetros de prueba para llegar a ir a tope. La suspensión

- ▲ lo más
- Moto amiga
- ▼ lo menos
- Asiento duro

nos ha gustado en esta moto, muy bien puesta a punto, pero, por encima de todo, nos ha encantado el «motorazo». ¡Que bueno! Porque aunque hay caballos, se pueden controlar y la moto corre mucho, pero también tiene unos recursos enormes en forma de

par motor, que ayudan a salir de cualquier lado y en cualquier marcha. El embrague y el cambio, duritos y los frenos, curiosamente, algo justos. Y ojo, que no era por fatiga del material pues nos subimos a la moto tal y como la habían sacado del parque cerrado en Lisboa. Delante, la potencia y el tacto buenos, pero detrás, notamos falta de mordiente.

Acabamos de recorrer los pocos kilómetros que estas motos han hecho. Impecables, perfectas, a estrenar...Así las probamos y así seguirán hasta conocer qué y dónde se podrá correr con ellas. **rev**

