

...continuación de la página 16

extendido de un refuerzo de aglomerado o, simplemente, el poste es un IPN de la normativa anterior y, en ese caso, ni el poste ni el separador sirven para sujetar el SPM.

En todos estos casos es necesario desmontar la barrera, poner postes y separadores nuevos y volver a colocarla. Estas actuaciones son casi tan costosas y se emplea más tiempo que en colocar una barrera nueva, con el agravante de que en tramos largos de barrera existente, si hay que colocar el SPM en un tramo más corto de la misma, obliga a modificar todo el tramo de la barrera existente para mantener la alineación del conjunto.

**O sea, que los SPM no pueden ser colocados sin más sobre muchos de los guardarrailes actuales ¿no?**

Como se detalla en el punto anterior solo es posible colocar el SPM sin tocar la barrera existente si la barrera tiene el poste en C o tubular y la carretera no ha sufrido ningún tipo de actuación posterior que haya supuesto una elevación de la rasante de la misma.

**Las primeras fotos revelan que quizá la distancia al suelo sea excesiva**

La distancia debe medirse con la rasante del borde del aglomerado de la carretera. Si la barrera está retranqueada respecto al borde del aglomerado y apoyada en la berma, como este sobrancho se construye en tierra, es posible que por el arrastre de tierras producidas por la lluvia o el propio asiento del terreno, se produzcan irregularidades en la rasante de la berma que se corregirán aportando material en los casos más llamativos.

**¿Para cuándo tendremos señales verticales que se rompan al impacto del motorista sin producirle graves lesiones? ¿Está mirando algo de esto el Gobierno de Navarra?**

De momento, no existe en el mercado, tanto nacional como europeo, un sistema de sujeción de señales que no sea metálico, por lo que mientras exista un elemento rígido, por endeble que sea, existe siempre el riesgo de lesión ante el impacto del cuerpo del motorista. Hay que tener en cuenta que el poste de sujeción y la zapata de cimentación de una señal de tráfico deben tener unas dimensiones mínimas para soportar una determinada velocidad del viento establecida en la Norma de Señalización.

## Las curvas de Eugui, primeros SPMs colocados

Como anunciábamos en el pasado número de "Motos", los primeros SPM fueron colocados en las carreteras de Navarra antes de finalizar 2006.

El lugar elegido fue la N-138, tramo plagado de curvas que llega y sobrepasa el embalse situado a los pies de Eugui. Estos kilómetros de sinuoso asfalto son conocidos también porque algunos "motos" descerebrados ruedan como si se tratara de su circuito personal, poniendo en peligro su vida y la de terceros, no en vano se trata de un tramo

con la más alta siniestralidad motera. Como veis, la elección del tramo no ha sido casual.

Cuando te acercas y ves los SPM, la verdad es que te alegras, por un lado, de que estén ahí, aunque, la verdad, llegas a la obvia conclusión de que será mejor no tener que probarlos...

Queden las fotos como prueba gráfica del inicio de un camino que tendrá ocupados a los operarios de Obras Públicas en los próximos años.



Como se aprecia, el SPM es la chapa que impide que el motorista impacte contra el poste o pase por el espacio entre la bionda y el suelo



El SPM no plantea especiales problemas técnicos en su colocación, salvo que el guardarraíl o la vía estén dañados.





La única manera de ser seguido  
es estar por delante de los demás.

BMW Motorrad  
España

902 357 902  
bmw-motorrad.es



¿Te gusta conducir?

Para más información: [www.bmw-motorrad.es/financiacion](http://www.bmw-motorrad.es/financiacion)

**F650GS, ahora con ABS de serie,**  
puños calefactables y warning **sin coste adicional.**

Y con el **Programa Select** puedes conducir una **F650GS** por una cuota mensual de **69€** al mes, durante **35 meses** y con una **cuota final de 4.053€**. Plazo: 36 meses, T.A.E.: **5,60%**, **entrada: 2.485€**. Valor futuro garantizado: 3.984€.



Ejemplo de financiación para el modelo F650GS P.V.P. Península y Baleares: 8.300€ (gastos de matriculación y transporte no incluidos). Entrada 2.485€. Plazo: 36 meses. 35 cuotas de 69€ y una cuota final de 4.053€. TAE 5,60%. Comisión de formalización (2,50%) 145,38€. Importe a financiar: 5.815€. Coste total de la operación 9.098,38€. Tipo nominal 4,40%. Valor futuro garantizado: 3.984€. En la última cuota puedes quedarte con el vehículo bien pagando la cuota final, bien abonando una cuota mensual y financiando el valor futuro garantizado (financiación sujeta a previa aprobación conforme a situación financiera y condiciones vigentes en el momento de solicitud), cambiarlo por uno nuevo o devolverlo (abonando una cuota mensual y siempre que se cumplan las condiciones del contrato y kilometraje pactado). Condiciones válidas hasta el 31/03/07. No acumulable a otras acciones promocionales. RBE nº 86/07. Financiación ofrecida por BMW Financial Services Ibérica EFC S.A.



## >> circuito en Navarra



Fernando Sanz  
socio 3.561

**Para finales de 2008  
estarán operativas  
las instalaciones  
proyectadas en  
Los Arcos (Navarra)**



*El proyecto no es aún definitivo, pero incluirá una pista de unos 4.000 metros y un conjunto de completas instalaciones*

# Por fin un circuito de velocidad en el norte

***Si nada se tuerce, para finales de 2008 estará operativo el nuevo circuito de velocidad de Los Arcos (Navarra). El proyecto dispondrá de dos pistas, una de ellas con 3,8 kilómetros y otra para cursillos de***

***conducción, una zona dedicada a la educación vial y un perímetro para karts. Sus impulsores presentaron a principios de enero la iniciativa a la AMM en una reunión a la que asistió el alcalde de la localidad.***

**Este circuito, proyectado** a la derecha de la A-12 en dirección a Pamplona, viene a suplir la ausencia de esta clase de instalaciones en la zona norte del país. La inversión inicial asciende a seis millones de euros, aportados en su integridad por la empresa navarra Construcciones Samaniego. Las obras comenzarán el próximo septiembre, una vez superada la fase de información pública. Aunque todavía el plano presentado no se baraja como el definitivo, puesto que todavía se estudian otras variantes en el trazado, el plazo de ejecución ya se ha cerrado. Si todo se desarrolla según lo previsto, el circuito de alta velocidad

podría estar terminado en otoño de 2008. En cuanto a las dimensiones, el futuro circuito dista de pistas como Montmeló o Jeréz. Sus magnitudes se asemejarán, en cambio, al actual Jarama de Madrid, por ejemplo.

El proyecto fue presentado a representantes de la AMM en una reunión a la que también asistió el alcalde de Los Arcos, Jerónimo Gómez Ortigosa.

La pista, que ampliará las posibilidades para organizar eventos deportivos, dará cobertura tanto al motociclismo como al automovilismo y albergará en sus instala-

***Los promotores presentaron el proyecto a la AMM en una reunión a la que asistió el alcalde de la localidad.***

ciones zona de aparcamiento y una cafetería, además de la habitual zona de boxes. En principio, el circuito albergará pruebas deportivas a nivel nacional de autos y motos. O eso al menos es lo que han programado los dos directores madrileños que gestionarán el circuito: José María Navarro Chao y Jaime Araoz Lubén. Este último es instructor en la escuela de conducción Drivex y colaborador en dos revistas de motor.

Fernando Lafuente Carceller, arquitecto del proyecto, recalcó la idea de educación que está presente en el circuito. «Hemos dispuesto una instancia de enseñanza vial para los niños con conceptos como ceda el paso o semáforos. También nos hemos acordado de ellos a la hora de proyectar una pista de karting para adultos y niños, para que estos últimos accedan a la actividad como otra oferta deportiva más», contó.

En principio, el proyecto no recibirá subvenciones públicas, aunque el alcalde de Los Arcos, Jerónimo Gómez, no descarta que las ayudas del Gobierno de Navarra lleguen destinadas al aspecto más funcional. Gómez aseguró que este proyecto reviste interés a nivel provincial y nacional, al margen del evidente para el propio municipio.



*De izda. a dcha., Fernando Lafuente (arquitecto del proyecto), Xabi Istúriz (AMM), Jaime Araoz (director del circuito), Fernando Sanz (AMM), Jesús Samaniego (promotor) y José María Navarro (director comercial) junto al plano del futuro circuito de velocidad*

**Enhorabuena!!!**

**Hemos superado al lider del mercado el BT020**

**BATTLAX**  
**BT-021**  
**SPORT TOURING**



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

**MAS KILOMETRAJE !!!**



El BT021 proporciona un **15%** mas de  
Kilometraje que el BT020



## Primeros frutos de las manifestaciones del "Otoño Negro"

Tras las tres manifestaciones convocadas en noviembre y diciembre por la plataforma "Moters por la Vida", la AMM ha mantenido reuniones con varias administraciones en las que se ha llegado a importantes acuerdos en materia de seguridad vial para los motoristas.

### REUNIÓN CON EL MINISTERIO DE FOMENTO

El 14 de diciembre se celebró una reunión con el Director General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento, el Director General de Tráfico y varios téc-

nicos de ambos departamentos, en la que se llegó a los siguientes acuerdos:

La puesta en marcha definitiva del Plan de Fomento de instalar 1.500 km de SPM en las carreteras de su competencia, 350 de los cuales se instalarán durante 2007.

La creación de una línea directa de comunicación entre el Ministerio de Fomento, la DGT y los usuarios de motocicletas, por medio de la cual éstos puedan plantear propuestas en relación con la seguridad vial de los motoristas.

Reimpulsar la creación de un grupo de trabajo sobre seguridad vial de la moto en el que estarán representados la DGT, el Ministerio de Fomento, los usuarios y el resto de colectivos relacionados con la materia, tales como fabricantes, constructoras de carreteras, aseguradoras, etc. El grupo comenzará su actividad en abril o mayo de este año.

### ACUERDOS CON LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Tras una primera reunión el 21 de diciembre en la cual la Generalitat se comprometió a realizar un estudio sobre la siniestralidad de la moto, el 25 de enero tuvo lugar una nueva reunión a la que asistieron, por parte de la Generalitat, el Director del Servicio Catalán de Tráfico, el responsable de la Oficina de Seguridad Viaria y el Director General de Carreteras. Los acuerdos alcanzados fueron los siguientes:

La creación de una Comisión de Seguimiento de las actuaciones que se desarrollen en materia de seguridad vial de los motoristas. Estará formada por la Dirección General de Carreteras y por el Servicio Catalán de Tráfico, por parte de la Administración; y la AMM por parte de los usuarios.

El desarrollo de planes de actuación anuales para la instalación progresiva de SPM hasta la completa protección de todas las carreteras competencia de la Generalitat. El plan para el 2007 contempla, en una primera fase, la eliminación de todos los sistemas de contención de tipo sueco o cable de acero, así como la instalación experimental de varios tramos de SPM homologado de nivel I. La segunda fase consistirá en un proyecto de instalación de SPM dotado con 600.000 €.

### PLAN ESPECIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

El acuerdo se alcanzó en una reunión celebrada el 27 de diciembre con la Consejera de Obras Públicas y Transportes, el Director General de Carreteras y el Director del Dpto. de Producción de la Junta de Andalucía.

En esta ocasión, se trata de un convenio que contempla, como novedad, la figura de "carretera de especial protección para motoristas". Serán carreteras en las que, además de las medidas destinadas a la protección en caso de accidente, se



Reunión en Toledo con el director general de carreteras



Reunión en Sevilla en la Consejería de obras públicas y transportes

incluirán aquellas orientadas a crear las mejores condiciones para su uso y disfrute por los usuarios de motocicletas y vehículos de dos ruedas en general. La Junta de Andalucía se comprometió, en una primera fase, a adaptar a este modelo unos 2.000 km, lo que supone un 20% de las carreteras de su competencia.

Para el desarrollo de este proyecto, la AMM se ha comprometido a elaborar una propuesta de las carreteras que deben ser objeto de una especial protección, así como de las medidas concretas a adoptar. Dicha propuesta se presentará para su estudio y puesta en marcha en una próxima reunión a celebrar en los meses de abril o mayo.

Tras esta primera fase, se valorará el desarrollo un nuevo plan que extienda las medidas de protección al resto de la red de carreteras de Andalucía.

#### ACUERDO CON EL GOBIERNO DE CASTILLA-LA MANCHA

El día 31 de enero, representantes de la Federación Castellano-Manchega de Motociclismo (FCMM) y la AMM mantuvieron una reunión con el Director General de Carreteras y Transportes y un asesor de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Castilla la Mancha. En dicha reunión se llegó al siguiente acuerdo:

La creación de una Comisión de Trabajo por la Seguridad Vial de los Motoristas con el objetivo principal de desarrollar un plan de acción para reducir la siniestralidad de la motocicleta y mejorar la seguridad de las carreteras de la Comunidad. Los usuarios estarán representados por la FCMM y la AMM.

La elaboración por las organizaciones de usuarios en un plazo de tres meses de una propuesta que incluya las carreteras objeto de actuación, así como las medidas para mejorar la seguridad de los motoristas.

En una próxima reunión que se celebrará una vez elaborada dicha propuesta, se debatirán sus términos y se acordará un Plan de Actuación Urgente de aplicación inmediata.

#### PARTICIPACIÓN DE MOTOCLUBES Y ORGANIZACIONES MOTERAS

En relación con estos acuerdos, la AMM está desarrollando un proyecto de participación de todos los motoristas de las comunidades implicadas. Este proyecto comenzará con la convocatoria de motoclubs y organizaciones moteras, para informarles del contenido de los acuerdos y ofrecerles la posibilidad de participar en el desarrollo de las propuestas y sugerencias.



Reunión en la Direcció General de Carreteres de la Generalitat, con su Director general Sr. Jordi Follia i Alsina; Subdirector general Xavier Baulies i Bochaca; Director del Servei Català de Trànsit Sr. Josep Perez Moya; Responsable de l'Oficina del Pla Català de Seguretat Viària Sr. Francesc Xavier Almirall Garcia Y los miembros de la AMM que ya conoceis: Juan Manuel Reyes, Juan Carlos Toribio y Joan Grané

## Nuevas denuncias de carreteras en mal estado

Durante el mes de enero, y dentro de la campaña "Tus ojos por la seguridad de todos", la AMM interpuso un total de ocho denuncias sobre el mal estado de conservación de varias carreteras y vías públicas competencia del Ministerio de Fomento, la Diputación Provincial de Huesca, el Gobierno de Aragón, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Valladolid. Uno de los casos más graves es el de la carretera HU-V-9301, compe-

tencia de la Diputación Provincial de Huesca, en la que han sido detectadas más de 80 infracciones a las normas sobre construcción y mantenimiento de carreteras en un espacio de tan solo 7 km.

Destacamos el hecho de que algunas de estas deficiencias ya habían sido denunciadas con anterioridad por la Guardia Civil.



Tramo limpiado por el paso de los coches.



## Un año de récords para BMW Motorrad

2.006 ha sido un año de éxitos para BMW Motorrad. Por un lado, el 15 de diciembre, la fábrica de Berlín-Spandau registró por primera vez en su historia una producción anual de 100.000 motocicletas. En total, el año pasado se vendieron en todo el mundo 100.064 motocicletas de la marca; pero además, 2.006 pasará a la historia de BMW como el año en que se superó la cifra de los dos millones de motocicletas fabricadas desde 1923.

Las bases para marcar esta nueva era en BMW se pusieron con las inversiones que se realizaron entre 2001 y 2003 encaminadas a desarrollar la producción en la fábrica berlinesa, que actualmente está considerada como una de las fábricas de motocicletas más avanzadas del mundo, y con la ofensiva de modelos que la marca ha venido realizando desde 2004, basada en la continua

ampliación de la gama en los segmentos de deportivas, turismo, urbanas y de enduro. Los responsables de BMW Motorrad se muestran orgullosos de su actual gama de vehículos y la califican como "la mayor, más diversa y más fascinante de todos los tiempos".

La mayor parte de los resultados de ventas se han alcanzado en Europa Occidental. Los alemanes siguen siendo los mejores clientes de BMW a nivel mundial, pero en 2006 Italia se consolidó como el segundo mercado más importante para la compañía, seguido de Estados Unidos. España ocupa el cuarto puesto en el mercado mundial de BMW y también batió un record: el de la venta de más de 10.000 unidades en un año; además, Motorrad España se ha consolidado como líder en el segmento Premium con las ventas de la BMW R 1200 GS.

El Director Ejecutivo de BMW Motorrad, Herbert Diess, hace balance de 2006 afirmando que "la estrategia de la compañía no se dirige simplemente al número de unidades vendidas, sino también a la innovación y la tecnología como medio para asegurar una posición robusta en el mercado".



La motocicleta número 100.000 fue una R 1200 R



Tras apoyar a diferentes equipos del CEV durante la pasada temporada 2006, este año Kawasaki España ha dado un paso más en su objetivo de promocionar el motociclismo de competición y ha organizado la Kawasaki Ninja Cup, una copa monomarca de promoción cuya principal misión será la de actuar como puente hacia el CEV para pilotos procedentes de las competiciones regionales o pequeñas cilindradas.

La Kawasaki Ninja Cup se celebrará dentro de la estructura del CEV y se desarrollará entre los meses de abril y octubre, dentro de las primeras cinco pruebas del calendario, en los circuitos de Albacete, Montmeló, Jerez, Cheste y de nuevo Albacete, respectivamente. Los clientes de Kawasaki interesados en seguir la copa tendrán a su disposición, de forma gratuita, pases de paddock y de grada para conocer de cerca el mundo de la competición.

Fiel a su filosofía de promoción del motociclismo, Kawasaki ha limitado la



## Kawasaki Ninja Cup

inscripción a la copa por edad y palmarés, de forma que sólo podrán competir pilotos mayores de 16 años que no se hayan clasificado entre los 14 primeros de las categorías SuperSport o Extreme del CEV, ni de ningún otro campeonato nacional en las temporadas 2005 y 2006. La lista definitiva de inscritos se publicará en 27 de febrero, fecha en la que los pilotos deberán abonar los 14.500 euros de inscripción, que incluyen una ZX-6R 2007, carenados y cúpula de competición, un mono de piel a medida, un juego de caballetes, un juego de neumáticos y diversas piezas para mejorar las cualidades de la moto de cara a la competición, tales como latiguillos metálicos, centralita, escape, kit de suspensiones, amortiguador de dirección, araña y los tapones y precintos reglamentarios.

Además, los participantes tendrán a su disposición en el paddock el espacio Kawasaki Village, con zona de boxes, catering y servicio de asesoramiento técnico e información.

**mantenimiento fácil**

**sistema de engrase automático**

*"La mejor inversión para la moto"*

Lubrica y limpia la cadena automáticamente  
Sistema universal para todo tipo de motos  
Alarga la vida de la transmisión  
No deja grasa sucia en la moto  
Fácil de instalar

20 años de éxito en el mercado mundial  
más información en nuestra página web:  
[www.scottoiler.es](http://www.scottoiler.es) / telf: 647 812 195

**protección fácil**

**FS 365 Protector**

Protege todas las partes metálicas contra la oxidación  
Diseñado para combatir las agresiones de la humedad  
Facilita la limpieza  
Premiado por la prensa Británica  
Échalo y olvídate de la corrosión

**Scottailer**



Lube Tube



Injector Estándar



Universal Kit



Touring Kit



Doble Injector

## La limitación a 34 CV. no es un problema con Suzuki

Como cada vez son más las personas que quieren dar el salto a las motos de gran cilindrada al poco tiempo de obtener el carnet A y la legislación actual impide conducir motos de más de 250 cc. o 34 CV. de potencia durante los dos primeros años, los responsables de Suzuki han lanzado una interesante promoción para este público: regalar o hacer un precio especial en el CDI para 34 CV. en algunos de los modelos más demandados de la marca.

Hasta el 31 de marzo, los clientes que compren una GSR 600 o una GSX-R 600 podrán obtener el kit de limitación por 100 euros más sobre el precio tarifa de 7.299 euros de la naked y el precio de promoción de 9.799 euros fijado para la deportiva.

La promoción mejora aún más para los interesados en adquirir una SV 650, tanto en su versión naked como en su ver-

sión S; ya que tendrán la oportunidad de obtener el CDI para 34 CV. gratis, o un accesorio Suzuki equivalente, hasta el 31 de mayo, y además podrán beneficiarse de los precios de promoción de 6.229 euros, en la SV 650, y de 6.839 euros, en la versión SV 650S.



Suzuki GSR 600

## Abus amplía su gama de productos con OJ Atmosfere Metropolitane

Abus Ibérica, compañía especializada en antirrobo, ha anunciado la firma de un acuerdo de colaboración con la empresa OJ Atmosfere Metropolitane que le permitirá distribuir en nuestro mercado los productos de equipamiento y accesorios para la moto de esta firma italiana.

Gracias a esta alianza estratégica, a partir de ahora Abus podrá ofrecer a sus clientes una gama completa de productos orientados tanto a la protección y la seguridad cotidiana de la moto como del motorista.

La oferta de OJ Atmosfere Metropolitane cubre desde ropa y accesorios anti-lluvia -como cubrebotas, monos de poliéster y chubasqueros- hasta soto-cascos, cubrecuellos, calcetines térmicos o prendas antiviento; pasando por complementos tales como gafas, bolsas y mochilas.

Los productos de OJ destacan por su estética y funcionalidad para su uso diario.

Por un lado, las prendas están confeccionadas en materiales técnicos que ofrecen una protección eficaz ante las inclemencias del tiempo, además de tener una línea de diseño depurada y atractiva. En cuanto a los accesorios, la máxima de la marca italiana es ofrecer calidad y comodidad para el usuario gracias a cobertores de piernas manos y asientos.



## El primer español del Dakar 2007

En esta última edición del Rally Lisboa-Dakar la mala suerte se ha cebado con nuestros pilotos de coches y motos, pero en la categoría de quads ha habido un piloto que ha destacado por ser el español mejor clasificado en todas las categorías. En su primera participación en el Dakar, Carlos Avendaño, piloto de Suzuki Motorrad, ha finalizado segundo en quads y primero en la categoría hasta 500 cc.

Después de 15 etapas, 8.000 kilómetros, un pequeño accidente que le provocó molestias en la zona lumbar, diversos problemas con los depósitos suplementarios y una llanta que se rompió el duodécimo día, el tandem formado entre Avendaño y su Suzuki LTR 450 ha funcionado a la perfección y ha permitido al madrileño ganar 6 de las 15 etapas, más victorias que el vencedor en la general.

Gran conocedor de África y uno de los primeros aficionados al mundo del quad en nuestro país, este piloto de 41 años se muestra muy satisfecho con el resultado obtenido en su primera incursión dakariana: "Estoy muy contento por haber conseguido terminar. Este segundo puesto es para mí una victoria y quiero dar las gracias al equipo, los patrocinadores y toda la gente que me ha ayudado a cumplir este sueño".





**- Seguro Médico**  
**- Renta** (sueldo mensual por baja laboral, enfermedad y/o accidente)

*¡Vive la Salud!*

Compañía líder europea en Seguros de Salud, ofrece importantes ventajas a todos los socios. Podéis contratar los seguros contactando con el asesor especializado en salud familiar que la Asociación Mutua Motera pone a vuestra disposición.

Centro de Atención a Socios

**Rosa Sancho**  
**657.808.178**

Referencia a la Asociación Mutua Motera



## Harley-Davidson quiere saber tu opinión



Tras presentar el prototipo de la XR 1200 en el pasado Salón de Colonia, Harley-Davidson Europa ha creado una página web para recoger las impresiones del público respecto a este modelo inspirado en la legendaria moto de carreras de dirt track XR 750 y barajar la viabilidad de su producción de cara a 2007.

En la web xrdna.com, totalmente en castellano, el visitante puede conocer más a fondo las características de la nueva XR 1200, ver multitud de fotografías y expresar su opinión respecto a cualquier aspecto de esta moto que, según Harley-Davidson, "destaca por

sus altas prestaciones, su facilidad de conducción y su estilo deportivo".

Los responsables del diseño del prototipo han centrado sus esfuerzos en perfeccionar aspectos como el nuevo y más potente motor V-Twin refrigerado por aire, la suspensión invertida de 43 mm. y el sistema de frenado de doble disco delantero Nissin, pensando en la satisfacción y los gustos del usuario europeo, pero la XR 1200 no llegará a la línea de producción hasta que el prototipo no haya tocado la fibra sensible del público y los medios especializados, por lo que tú puedes ser parte del proyecto.

## Bombardier fabrica una moto de tres ruedas

La compañía canadiense Bombardier, que fabrica todo tipo de vehículos y es propietaria de Rotax, la compañía austriaca de motores que trabaja estrechamente con Aprilia y BMW, se ha apuntado a la moda de las motos de tres ruedas y va a lanzar a mediados de 2007 lo que hasta ahora es un prototipo: el Threewheeler.

El vehículo pretende ofrecer sensaciones de conducción cercanas a las de una motocicleta, pero con la estabilidad que le confieren las tres ruedas, y de paso beneficiarse de que la normativa

de muchos países permitiría conducirlo con el carnet de coche.

El Threewheeler monta el mismo motor que la Aprilia RSV Mille, un Rotax bicilíndrico en V a 60°, refrigerado por agua y con una potencia de 130 cv; además, Bosch será el proveedor del sistema de frenos ABS y ha desarrollado un control de estabilidad ESP específico para el vehículo.

Todo apunta a que esta moto de tres ruedas se comercializará bajo la marca Can-Am, que engloba todas las activida-

des de Bombardier relacionadas con el sector de los vehículos de recreo.



## Piaggio España comienza 2007 con importantes descuentos

Piaggio ha lanzado una interesante oferta para el primer trimestre de 2007 en tres de sus modelos más destacados: el Beverly 500, el X9 500 Evolution ABS y el Zip 100.

Hasta el 31 de marzo, el scooter de rueda alta equipado con el motor más potente del grupo, el Beverly 500, se beneficiará de un descuento de 400 euros, quedando fijado su precio final en 5.399 euros.

Por su parte, el buque insignia de Piaggio, el X9 500, en su versión Evolution ABS, también recibirá un interesante descuento de 300 euros, pasando a tener un precio final de 6.699 euros.

En otro segmento de menor cilindrada, el Zip 100cc., el scooter de acceso a la gama Piaggio superior a los 50cc., pasa a tener un precio de 1.399 euros.





## Nuevas Alpinestars de caña baja

La firma de equipamiento y ropa de moto Alpinestars sigue ampliando su oferta de calzado para el motorista con nuevos modelos como las Octane Riding Shoes, inspiradas en las botas S-MX de carreras.

Confeccionadas en piel PU muy suave, estas botas destacan por su ligereza y su flexibilidad, pero mantienen una alta resistencia de cara a su empleo en la moto. Todos los detalles de las Octane Riding Shoes se han diseñado pensando en la comodidad del usuario, que

podrá calzarse unas botas cuya altura de la caña ofrece una buena protección al tobillo sin mermar la flexión del pie, gracias al corte bajo de la zona del tendón de Aquiles. Además, el cierre de doble velero resistente al agua permite una adaptación perfecta al pie.

Estas botas de caña baja se presentan como una de las primeras novedades de Alpinestars de 2007 y ya están disponibles en tiendas especializadas en color negro, blanco y rojo-negro a un precio recomendado de 119,95 euros.



## breves

### A 480 km/h en motocicleta

Esta motocicleta no es adecuada para aquellos con problemas cardíacos. La primera vez que vi la foto me costó entender el diseño, luego me percaté que esa estructura metálica era parte del motor ZZ502 con inyección de óxido nítrico, lo que le da a esta moto la capacidad para alcanzar los 482 km/h (No, no me equivoqué al escribir).

Lo difícil debe ser mirar el camino por encima de tanto metal, lo fácil debe ser chocar a esa velocidad.



### Nuevos radares

Estos són los nuevos radares que estan instalando en Suiza. Esperemos que no lleguen a España, pero si es asi porfavor que vengan con SPM!



### Quadski: Quad (cuatrimoto) y moto acuática todo en uno

El "Quadski" es un vehículo unipersonal que se conduce como un quad común y corriente mientras se conduce por la arena. Pero sólo basta con apretar un botón y esperar cinco segundos para transformar el vehículo en una moto acuática.

De acuerdo a sus creadores, la empresa Gibbs Technology, el Quadski puede alcanzar los 80 km/h tanto en tierra como en el agua. Aunque a simple vista se puede ver el uso recreativo del vehículo, este puede ser usado sin problemas en misiones de rescate. Aún no hay información de cuanto costará el Quadski.



[www.motocard.com](http://www.motocard.com)

# Motocard

## TERMICOS

SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE 902 102 802

<p><b>ANDORRA</b> C/ de l'Estació, 100-108 07012 ANDORRA LA VELLA Tel: 376 730 222 000 - Fax: 376 730 222 005</p>	<p><b>BARCELONA</b> C/ de Aragó, 111-113 08011 BARCELONA Tel: 93 265 02 24 - Fax: 93 265 73 32</p>	<p><b>MADRID</b> C/ de l'Estació, 100-108 28011 MADRID Tel: 91 462 51 90 - Fax: 91 462 01 11</p>
<p><b>MÁLAGA</b> C/ de l'Estació, 100-108 29013 MÁLAGA Tel: 952 36 30 04</p>	<p><b>SOLSONA</b> C/ de Aragó, 111-113 09001 SOLSONA Tel: 972 102 602 - Fax: 972 404 174</p>	<p><b>VALENCIA</b> C/ de l'Estació, 100-108 46100 VALÈNCIA Tel: 96 262 04 24 - Fax: 96 262 77 99</p>

<b>BIKERS ST AQUA GTX</b>	<b>BIKERS NECKER</b>	<b>BIKERS THERMAL UWS</b>	<b>BIKERS WARM</b>
35,96 EUROS	23,95 EUROS	24,26 EUROS	26,06 EUROS



&gt;&gt; moto prueba



Faros de diseño que se asemejan a un insecto

### VESTIDA PARA LA OCASIÓN

Con la R6 engalanada en negro y yo disfrutando de mi nueva cordura EXOCET, no desentonábamos en su conjunto, una atracción que retorció el cuello de más de uno para observar tan envidiada y curiosa estampa.

Cada segundo sobre ella me invitaba a sentirme más seguro y consolidaba una hipótesis que presuponía. La sangre aumentaba su temperatura mientras el ángel de la reflexión cívica, la cordura del hombre, aquella que nos custodia y libra de todo mal, reprimía mis más vulnerables deseos.

¡Si! hubiera deseado abrir gas como un poseso, no bajarme de ella hasta caer

exhausto, dormir en sus brazos, nacer al nuevo día, volver a rodar. Hubiera deseado carreteras vacías como aquellas de 20 años atrás, sin necesitar del mundo, sin existir para nadie, solos R6 y un servidor.

Egoísta, mi alma hubiera robado cada segundo de este placer que todos conocéis, conducir por conducir sin ningún destino, bailando con el viento, serpenteando sobre el negro asfalto... hubiera llegado hasta donde mi alma en libertad o esta cabeza que ya no tiene arreglo, me ha arrastrado en cada sueño de los que recuerdo.

Pero tal vez porque no soy libre, tal vez porque la R6 era de Yamaha, tal vez para que me sigan aguantando en mi casa o me soporten en mi trabajo, deci-

# Yamaha YZF R6

## Del circuito a la calle

*Algunas fórmulas, comercialmente hablando, no siempre funcionan. Pero este no es el caso de la R6, que seleccionando directamente a su dueño, lo deja sobradamente satisfecho sobre el pronóstico de lo esperado.*

día no desaparecer... esta vez no, aunque cualquier día de estos no me volviera a ver el pelo y me pierdo con la moto de pruebas, cuatro duros y que me pongan en busca y captura, que un buen placer como el nuestro, bien se merece una temporadita a la sombra. Fastidiado tema con estos de "sin rastro" que siempre te encuentran.

### LLEGUÉ, SUBÍ Y ARDIÓ TROYA

Cuando la tuve en mis manos bajo la atenta mirada de Ricardo y sus refunfuños que no paraba de decir "¡lo que le faltaba a éste!", opté por sentarme en la acera mirándola. Su atractivo contaminaba el ambiente y hacía bello todo lo que rodeaba. Después de unos minutos, contacto, botón y en marcha. La R6 nos



### Datos de la prueba

Kilómetros realizados	1959 Km
Autopista y autovía	850 Km
Carretera convencional	1019 Km
Puertos de montaña	180 Km
Ciudad	90 Km
Conducción nocturna	350 Km
Temperaturas externas de circulación inferiores a 5°C	1.200 Km
Niebla densa	430 Km
Firme mojado	630 Km
<b>Consumos</b>	
Medio	8,24 L/100Kms
Máximo	11,029 L/100Kms
Mínimo	4,89 L /100Kms
Autonomía Máxima comprobada (ritmos moderados)	337 Kms con 0,50 L en reserva

advertía del pura sangre que se ocultaba en sus entrañas.

Con el motor a temperatura óptima para empezar a andar, superior a 60°C (el electro ventilador se conecta a los 100°C), sus 97 dB a 7.250 rpm hacen que te muevas a algo más de la velocidad máxima legal de 120 km/h.

La R6, a pesar de sus datos en sonometría, está dotada de un silenciador intermedio con EXUP y catalizador de tres vías con sensor de oxígeno.

Está claro que su motor, un cuatro tiempos de cuatro cilindros en línea, es un monumento a la ingeniería, una obra de arte inspirada en la experiencia de MotoGP, con válvulas de titanio, sistema de inyección de combustible con doble inyector, sistema de inducción directa de aire para obtener potencia a alto régimen, etc.

Después de observar la conducta de su motor, que con una cilindrada de 599 cc nos entrega (según fabricante) 126 cv a



*Estampa agresiva*

14.500 rpm y que sitúa su zona roja en 16.500 rpm, podemos reconocer sus orígenes deportivos nacidos de su vida y milagros en el asfalto del circuito.

Su par máximo se sitúa en 6,7 kg/m a 12.000 rpm, pero la progresión de su motor te permite evolucionar, sin estordos ni dudas, desde las 4.000 rpm. Personalmente, en el pensar solitario escondido dentro de mi casco durante esas noches de pruebas, me planteaba la duda, rodando a cómodas velocidades legales de cruce... ¿para qué querré las otras casi 10.000 rpm que me sobran? La lógica respuesta no se hizo esperar. Iniciaba un adelantamiento cuando un cambio de trazado no advertido (sin hitos

de arista y otras cosas), me cerró la trayectoria, detrás de la zona muerta de visión aparecieron súbitamente los faros de un turismo, mientras, mi cálculo de posibilidades me advertía como única maniobra eficaz terminar de superar al camión... entonces supe que debía de depositar toda mi confianza en la potencia y respuesta del motor... 5ª, 4ª, 3ª, gas, respuesta inmediata, espacio suficiente, entro, 4ª, 5ª, 6ª y a continuar.

Pero a este motor, hay que añadir una parte ciclo que permanece a la altura de tan descomunal entrega de potencia para una moto de calle y de 600 cc, que se centra sobre un chasis Deltabox de aluminio, una horquilla telescópica con



*Como buena deportiva que es, nos deja poco sitio para el equipaje*



**>> moto prueba***Sobrada en curvas rápidas***YAMAHA YZF R6  
Datos técnicos****Contraseña de homologación**  
E13\*2002/24\*0038**Altura del asiento**  
850 mm**Peso en seco**  
161 kg**Neumático delantero**  
120/70 ZR17 M/C**Neumático trasero**  
180/55 ZR17 M/C**Freno delantero**  
Doble disco 310 mm**Freno trasero**  
Disco 220 mm**Cilindrada**  
599 cc**Potencia máxima**  
Con inducción directa de aire:  
97.8 kW (133 PS) a 14,500 rpm  
Sin inducción directa de aire:  
93.4 kW (127 PS) a 14,500 rpm**Par máximo**  
Con inducción directa de aire:  
68.0 Nm (6.93 kg-m) a 12,000 rpm  
Sin inducción directa de aire:  
66.0 Nm (6.73 kg-m) a 12,000 rpm**Capacidad depósito combustible**  
17,5 L

carrera de 120 mm y un monoamortiguador de igual carrera y fácil de regular. El doble disco delantero de 310 mm de diámetro y el posterior de 220 mm son los encargados de detener los 161 kg en seco de la versión monoplaza, apoyados por un neumático de 120/70ZR17 delante y 180/55ZR17 detrás y por un embrague anti-rebotes que facilita la gestión en la entrada de los trazados curvos.

Por otro lado, la sensibilidad del freno posterior, muy buena, se encontraba ligeramente perjudicada por una regulación excesivamente alta (que no quisimos modificar), que te obligaba a despejar el punto de apoyo del pie sobre el reposapiés, quedándote sin el tacto suficiente para rodar algo más que alegre.

En honor a la verdad, debemos decir que el comportamiento de los Dunlop Sportmax con los que venía calzada la versión de pruebas fue estupendo. Los escasos deslizamientos de la rueda posterior eran producidos puntualmente por las pocas ganas de dosificar gas y siempre con absoluta predicción.

**ERGONOMÍA Y SEGURIDAD. ¿TIENES DUDAS?**

Su espíritu, endiabladamente deportivo y a juego con sus líneas, no desmerece una conducción normal, aunque en este caso, piloto y moto no ruedan cómodos. Precisa pero incomoda de conducir en curvas lentas o entre la congestión urbana, el problema se agudiza cuando el asfalto se vuelve deficiente, algo a lo que nos tienen acostumbrados ya nues-

*En las puertas de CIDAUT*

tras administraciones, debido a un tarado de suspensiones duro y por otro lado muy lógico y agradecido para este tipo de motos y en el escenario para el que nació la R6.

*Un descanso a las puertas de Zamora*





*Escape corto a la moda*

La posición, que se antoja incomoda en el primer contacto, engaña cuando después de unos kilómetros te das cuenta de que te ha permitido encontrar fórmulas para afrontar periodos largos de conducción, tanto que la tirada diaria más larga, situada en algo más de unos buenos 600 kilómetros, no dejó ni la más leve resaca en nuestros cuerpos.

Su uso biplaza en la versión de pruebas queda totalmente descartado al carecer de asiento posterior y reposapiés, no obstante, el usuario puede optar por adquirirla con su segunda plaza que incrementa en un kilo su peso en seco. Los retrovisores son eficaces y funcionales, algo de agradecer en este tipo de motos y con lo que Yamaha ha dejado

constancia de su preocupación por el uso en carretera.

En conducción nocturna, las ópticas son un aliciente para no temer a la noche. El alumbrado de cruce es un lujo que solo se encuentra debilitado en el trazado de tramos curvos de izquierdas al portar el proyector sobre el lado derecho de su nariz (veamos en la imagen su puntiagudo y aerodinámico diseño).

El cambio de lámparas, algo que tantos problemas da en algunas marcas y modelos, en la R6 es cosa de niños. Solo nos queda animar a nuestros vendedores a que nos regalen un juego de lámparas de repuesto, como hacen los de los coches, y que por otro lado es obligatorio que portemos.

#### VSS Y HASTA LA PRÓXIMA

A 11.799 € la R6 sigue aumentando sus ventas, siendo la quinta moto más vendida en el mes de diciembre anterior: no en vano es una de las mejores opciones para quien busque rodar por carretera y disfrutar de unas tandas el fin de semana.

Y recordad, el próximo día que tenga que probar una de estas me voy y no me volvéis a ver el pelo, ¡ya vale de ponerme los dientes largos y luego na de na!... ya podéis llamar a los de sin rastro, aunque que con el presupuesto que tengo y esta cara que los años me han dado, no iría muy lejos, jejeje...

Prueba y fotografía: Hnos. Toribio.

#### Presupuesto del seguro

MARCA: YAMAHA

MODELO: YZF R6

EDAD 25 AÑOS: 510.00€

EDAD 40 AÑOS: 370.29€

INCLUYE:

- Responsabilidad civil obligatoria.
- Responsabilidad civil voluntaria.
- Defensa jurídica y reclamación de daños.
- Asistencia en viaje.
- Accidentes del conductor.



*Buen diseño y eficaz alumbrado*



*Optica delantera, potente pero limitada en curvas de izquierdas*



*Curva a derechas con bosques zamoranos al fondo*



&gt;&gt; moto prueba



Bajo la discreta luz de una farola cuida su presencia

## EL EQUILIBRIO

**Tal vez sea** la persona menos indicada para hablar de equilibrio, tal vez. Pero tal vez, lamentablemente, nadie debería hablar de equilibrio.

Y no es porque seamos unos desequilibrados, que va, si no porque el concepto del equilibrio, socialmente hablando, es tremendamente complicado y lo relativizamos a nuestras formas de vida y conveniencias.

Bueno, pues bien, el abajo firmante, equilibrado donde los haya y desequilibrado cuando así le necesiten, parece que ha encontrado la clave del equilibrio, espero que por unos días, de la

mano de esta GSR, simbiosis de tecnología y formas que respetando lo clásico (para mi) mantiene el carácter y la personalidad digna de un líder.

Con un manillar alto y ancho, una posición bien calculada, un cómodo asiento a 785 mm del suelo y mandos dónde los buscas, la GSR te invita a convivir con ella en tan solo escasos minutos, con plenas garantías en el destierro del aburrimiento o del cansancio.

Nadie podía ni debía obligarnos a someter a la GSR a una desproporcionada prueba siguiendo los ritmos impuestos por una compañera de viaje como la R6, pero las exigencias del guión y las pruebas en CIDAUT (Boecillo-Valladolid) de

# Suzuki GSR600

## Haciéndose respetar

*En el año 2005 se presentó la Suzuki GSR600 en respuesta a la aparición de la FZ6 de Yamaha. Basada en su hermana deportiva GSX600R, la GSR ha demostrado su eficacia y funcionalidad para todo uso, algo que debemos apreciar corriendo los tiempos que corren.*

*De esta forma y con esta Naked, SUZUKI ha sabido encontrarse con el arte, depositando en manos del usuario un producto de calidad a un precio de 7.299 €, causa principal para que la GSR se consolide como una de las motos más compradas en el mercado nacional desde su desembarco.*

un sistema nuevo de SPM, nos invitó a lanzarnos y vernos inmersos en la experiencia, hasta que, la "suzi", apoyada por su incombustible comodidad, se escapó hasta tierras lusitanas.

## SU CORAZÓN

A buen seguro, con un diseño atractivo, muy atractivo para mis gustos y un motor que potencia sus rendimientos por la participación de respuestas tecnológicas muy acertadas, la GSR gratificará en placeres a quien decida compartir su vida con ella.

Soy de la opinión de que centrarnos en el motor para hablar de la moto es un error que se suele pagar con la falta de





*Destaca su rígido chasis y su reforzado basculante*

información global, y por ello con el desconocimiento del alma real de la moto a los ojos del lector.

El alma es el todo, el conjunto, pero respetando la objetividad, el motor es el elemento clave que arrastra el nivel de exigencias y conceptos del resto del todo.

La GSR encuentra sus orígenes en la supersport GSX-R 600. Con una relación de cambio algo más larga en marchas cortas y una tercera muy aprovechable, el 4 cilindros en línea, de 4 tiempos y refrigerado por agua con 599 cc, entrega 98 CV a unas 12.000 rpm y un par de 6,2 a 10.000 rpm. Su zona roja se sitúa en 14.000 rpm, emitiendo 91 dB a 6.000 rpm.

Circulando a 100 km/h en 6ª, el régimen de motor lo fijas a 5.500 rpm. En tercera, relación que te permite una muy buena capacidad de acción y reacción y óptima para la circulación entre el tráfico de nuestras ciudades, a 4.000 rpm te encuentras circulando a 50 km/h.

El sistema de inyección electrónica SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve) ofrece una buena y lineal respuesta y contiene los consumos. De esta forma, con sus 16,5 litros de capacidad de combustible

puedes encontrar autonomías que superen los 230 km atendiendo, lógicamente, a las formas y exigencias de la conducción.

Su consumo máximo en prueba llegó a ascender hasta los 7,62 L/100Km, mientras que el mínimo se nos quedó en 5,77 L/100Km.

El cuadro de la GSR te mantiene perfectamente informado. La reserva primaria te avisa con el parpadeo del símbolo y la última raya de nivel en color negro, cuando te quedan 3,5 L en depósito aproximadamente. No obstante, cuando la mencionada raya de nivel se queda blanca, estás con 2 L en el depósito.

Por esas ganas de probar y experimentar llegando al límite, terminamos por quedarnos sin gasolina, tirados en una cuneta cualquiera de tierras sorianas y con mucho fresquito, lo curioso del caso, es que cuando inclinábamos la GSR sobre su lado izquierdo se podía iniciar la marcha de nuevo desplazándonos un kilómetro, siguiendo este protocolo, puedes llegar a recorrer unos cuatro kilómetros que tal vez te libren de una buena caminata.

Otras tecnologías aplicadas sobre el motor de la GSR hacen que la moto sea

un dechado de funcionalidad, como ejemplo, podemos decir que el sistema AFIS (Auto Fast Idle System) ajusta de forma automática la apertura del acelerador para facilitar su arranque en frío o en caliente. Por otro lado, los pistones SSC (Suzuki Super Cast) están fabricados con técnica de fundición a alta presión incrementando la resistencia y reduciendo la porosidad.

#### ¿Y SI NOS VAMOS DE VIAJE?

La GSR nos invitaba a rodar por rodar buscando curvas y otras cosas, con habilidades suficientes para cualquier

#### Presupuesto del seguro

MARCA: SUZUKI  
 MODELO: GSR 600  
 EDAD 25 AÑOS: 442.54€  
 EDAD 40 AÑOS: 269.03€  
 INCLUYE:

- Responsabilidad civil obligatoria.
- Responsabilidad civil voluntaria.
- Defensa jurídica y reclamación de daños.
- Asistencia en viaje.
- Accidentes del conductor.



**>> moto prueba**

*La Suzuki te acompañará a dónde quieras ir, como una buena moto rutera*

### Datos de la prueba

Kilómetros realizados	1836 Km
Autopista y autovía	620 Km
Carretera convencional	830 Km
Puertos de montaña	276 Km
Ciudad	110 Km
Conducción nocturna	300 Km
Temperaturas externas de circulación inferiores a 5°C	1.100 Km
Niebla densa	430 Km
Firme mojado	630 Km
<b>Consumos</b>	
Medio	6,67 L /100Kms
Máximo	7,62 L/100Kms
Mínimo	5,77 L /100Kms
Capacidad depósito de combustible	16,5 L

tipo de propuesta. En trazado lento es atrevida y segura, te permite errores y afrontar soluciones de última hora sin ningún tipo de inconveniente. En curvas rápidas, sus 183 kg en vacío se comportan algo más nerviosos pero sienta bien, siendo muy sensible a las pérdidas de aire en el neumático posterior que a 2,4 kg/cm cuadrado permite que la moto baile algo cuando le exiges cambios de dirección bruscos. Por encima de 2,5 el comportamiento es perfecto.

Su buena nota en estabilidad se debe a un basculante de aleación de aluminio de fundición por moldeo de alto vacío, una horquilla delantera KYB invertida de 43 mm y recorrido de 130 mm ajustable en precarga de muelle y una suspensión trasera KYB de 134 mm por bieletas, ajustable en precarga, compresión y extensión. Colaborando con esta funcionalidad se encuentran de serie unos Bridgestone Battlax BT014, el delantero 120/70 ZR17 y un 180/55 ZR17 en la parte posterior, que participan de las dotes en igualdad de condiciones.

Pasan los kilómetros mientras el pasajero, sobre un asiento en dos tonos (gris y negro), disfruta de conceptos tan relacionados en nuestro mundo como movilidad y libertad... ¡nadie se arrepentirá de acompañarte!, pero los deberes de la Suzuki quedaron algo escasos al pensar más bien poco en los eventuales pasajeros de nuestros pequeños que con 7 y 8 años y con medidas normales, gracias al ancho en el diseño de su parte posterior no llegan a los reposapiés.

Por otro lado y si decides viajar solo, la GSR te permite extraer de la parte interior del asiento cuatro lazos para poder sujetar una posible bolsa sobre la plaza trasera.

La unidad de pruebas montaba como accesorio un carenado de faro, algo que descargaba parcialmente el pecho de

las presiones del aire y que se suministra como opción.

Mientras la señalización es buena y se detecta perfectamente, cuando cae la noche, su óptica multi reflectora halógena dotada de una H4 de 60/55W, se vuelven algo escasa pero sin llegar a derrotar los nervios ópticos.

Los frenos tienen una respuesta estupenda, incluso cuando pretendes agotarlos en cualquier puerto como el "Lanzas Agudas". El doble disco delantero flotante de 310 mm y pinzas de cuatro pistones opuestos ayudado por un posterior de 240 mm con pinza de doble pistón, hacen fácil lo complicado.

Lo que debe quedar claro, es que esta GSR ha cruzado España de este a oeste y viceversa en tres días. Y la moto, que salió de Barcelona llegando a tierras portuguesas y retornando para su entrega en ese escaso tiempo, no provocó el más mínimo incomodo en ninguno de nosotros.

### ALGO SOBRE SU MANTENIMIENTO

El sistema de inspección del nivel de aceite del motor es agradecido y limpio gracias a un simple "ojo de buey", si el motor ha funcionado deberemos detenerlo y esperar unos tres minutos para realizar esta verificación.

El sistema de cambio de aceite y filtro, que debe realizarse cada 6.000 kilómetros para el primero y 18.000 para el segundo, facilita la intervención del usuario en su mantenimiento sobre la misma pata de cabra.

La regulación del ralentí (entre 1200 y 1400 rpm), control del líquido refrigerante, cambio de la sirga del embrague, del acelerador, regulación del freno posterior, nivel de líquido de freno, etc, como es tradición en Suzuki, vienen claramente



*En las puertas de Portugal*



## SUZUKI GSR

### Datos técnicos

**Altura del asiento**  
785 mm

**Peso en seco**  
183 kg

**Neumático delantero**  
120/70 ZR17 M/C 58W

**Neumático trasero**  
180/55 ZR17 M/C 73W

**Freno delantero**  
Doble disco 310 mm, 4 pistones

**Freno trasero**  
Disco 240 mm, 2 pistones

**Cilindrada**  
599 cc

**Potencia máxima**  
98 CV a 12.000 rpm

**Par máximo**  
6,2 kgm a 10.000 rpm

**Lo mejor**  
Precio contenido de 7.299 €  
Polivalencia, accesibilidad y ergonomía.  
Motor. Elasticidad y potencia.

te explicados en el manual de usuario. Las bujías deben sustituirse cada 12.000 kilómetros y el filtro de aire cada 18.000, mientras que el refrigerante y el líquido de frenos es aconsejable cada 2 años.

Como vemos, los datos referenciales presentados nos muestran una motocicleta con un mantenimiento lógico, dejando al alcance del usuario parte del mismo, algo que para muchos de nosotros y una vez pasada la garantía, es de agradecer.

### VSS

Las naked deportivas son un segmento del sector de las dos ruedas que se ha impuesto en nuestro mercado por méritos propios, un buen ejemplo de ello es esta fantástica GSR.

Tal vez sea la persona menos adecuada para hablar de equilibrio, tal vez, pero en esta ocasión la GSR me ha dado una lección envidiable de saber estar, adaptación y socialización que hace reflexionar a más de uno. Divertida, cómoda y segura la puedes adquirir a buen precio incluso con ABS.

Prueba y fotografía: Hnos. Toribio.

## La opinión de un socio



Cuando me monté por primera vez en la GSR noté que era relativamente cómoda, sobre todo si vienes de una deportiva "pura y dura" como era mi caso.

Como es una naked, al ponerte en marcha te das cuenta de que algo te falta en la parte delantera, aunque, te encuentras con un depósito inmenso a cuyos lados van integrados los intermitentes, que quedan estéticamente muy bien, pero que reducen capacidad al depósito en el que sólo caben 16,5 litros.

Al principio, la conducción se me hacía rara, pero a los pocos kilómetros esa sensación fue desapareciendo y me hice enseguida con ella.

Por la ciudad no va nada mal, en parte, gracias a la poca altura de su asiento, además de la finura y precisión de su cambio, a la que se suma el detalle del indicador de la marcha engranada en su completo instrumental. Cuando el ventilador se acciona por efecto del calentamiento del motor apenas se nota el calor en las piernas, cosa que agradeceremos en la temporada de verano.

Su hábitat natural son las carreteras reviradas o los puertos de montaña, independientemente del estado del asfalto, donde el rendimiento de su motor a medio y alto régimen son impresionantes, ésto sumado a su basculante reforzado, los frenos que sin ser radiales cumplen perfectamente, y unas suspensiones que aunque blandas se pueden regular, hacen que la moto difícilmente pueda ser superada en este terreno.

Sólo en las curvas muy rápidas se nota un flaneo o movimiento en la rueda delantera que te lleva a inclinarte

hacia adelante para contrarestarlo lo que te proporciona una sensación de cierta inseguridad.

En la guantera que hay debajo del asiento hay espacio para la documentación y un candado en forma de arco.

Las herramientas están escondidas al lado de la batería, digo escondidas porque ni el mecánico sabía dónde estaban. La gran velocidad repercute en nuestro cuello, y en los espejos retrovisores que se mueven tanto que apenas se puede ver nada reflejado en ellos.

Nuestro acompañante tampoco se salva del sufrimiento, el asiento a pesar de ser de una sola pieza y mullido, tiene la parte trasera muy elevada y termina con una sola asidera que desaparece en cuanto coloques un baúl.

Lo único bueno de que disfrutamos nuestros acompañantes es de los estribos engomados que reducen notablemente las vibraciones. Si quieres puedes adquirir diferentes accesorios originales ya que tiene un extenso catálogo, eso sí, ármate de paciencia ya que puede ser que tengas que pasar al i.t.v. y todavía no tenerlos montados. La mejor opción es recurrir a la industria auxiliar donde puedes encontrar diversos artículos como puede ser un protector de motor ya que está muy expuesto en caso de caída.

Fernando Mundo  
socio 2.143

