

BMW se renueva para la competición todo-terreno

La competición fuera del asfalto está inseparablemente vinculada a las BMW, no sólo por las frecuentes victorias en las ediciones del París-Dakar de las últimas décadas, sino también por los importantes éxitos que la marca bávara ha cosechado en los últimos ochenta años sobre todos los terrenos.

Tras el éxito de la HP2, la deportiva de enduro bicilíndrica con motor boxer, en competiciones como las series alemanas Cross Country, la cerra de Pikes Peak y la de Erzberg, BMW está ampliando su actividad en competición de

para abordar la categoría E2, en la que participan motos de 4 tiempos y 450 cc. junto a motos de 2 tiempos y 250 cc.

Para afrontar con éxito este nuevo reto, BMW probará un concepto de motocicleta de enduro monocilíndrica de 450cc. especialmente diseñada por Markus Theobald para competir, que, como es habitual en la firma, incluirá soluciones tecnológicas nuevas en el chasis y la suspensión, y que destacará frente a sus rivales por tener una configuración y disposición de componentes fuera de lo común.



Durante este año, los pilotos Sascha Ecker, Joel Smets y SIMO Kirssi pondrán a prueba la tecnología de esta nueva enduro en diversas pruebas y carreras y participarán en los procesos de ensayo y posterior desarrollo del concepto para llevar en el futuro la tecnología de competición a los usuarios de la calle.

El nuevo Progeny TX II

LEM especialista italiano en la fabricación de cascos, completa su gama de cascos modulares con el nuevo Progeny TX II.

La nueva gráfica de este casco, refuerza los valores que el Progeny aporta al usuario: autenticidad, sobriedad y eficacia, sin concesiones al efectismo.

Así estamos hablando de un casco muy versátil -se puede llevar cerrado, con mentonera abierta y pantalla subida o ba-

jada- que dispone de una calota en fibra tricomposite, con interiores en Coolmax, laterales desmontables y lavables, cierre ajustable mediante hebilla micrométrica y tomas de aire superiores y frontales, con salidas en zona posterior.

Se ofrecen 6 tallas (XS, S, M, L, XL, XXL) y sale con un interesante PVP: 192.56€ iva incluido.

Este nuevo modelo está ya disponible en los establecimientos LEM autorizados y está distribuido en España por LUMA.

Más información: 943 335066, www.lemhelmets.com, email: info@lemhelmets.com



ESTÁ EN TU CABEZA Y NUNCA TE LA QUITARÁN.

TU CHICA, TU MOTO, TU FORMA DE VIDA... TU LIBERTAD.

Ponemos en tus manos la mejor manera de protegerlas: los cascos LEM y los sistemas antirrobo SOLIDO.

Porque LEM y LUMA, te garantizamos a ti y a tu moto la máxima protección del mercado y todas las homologaciones europeas*.

PUEDES ESTAR SEGURO.

www.LUMA.es

LEM HELMETS



SOLIDO by www.LUMA.es

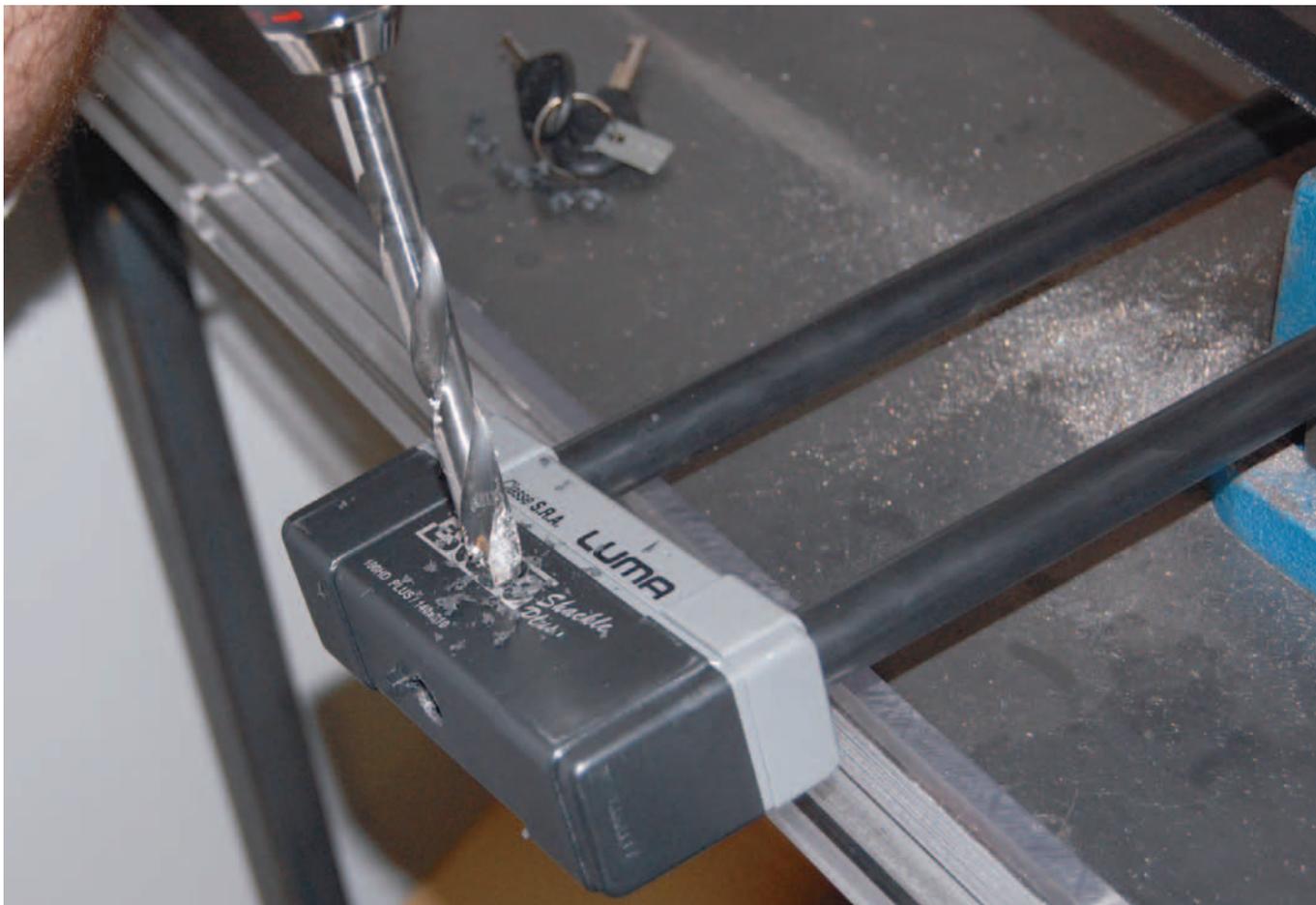


LEM HELMETS Distribuido por LUMA. e-mail: info@lemhelmets.com



LUMA • Tel.: 943 335 066 • e-mail: security@luma.es





Luma escudo. Resistiendo estoicamente

Visitamos Luma

La mayor y más prestigiosa fábrica española de antirrobos para moto, nos invita a presenciar sus pruebas de calidad

Hace unos días nos desplazamos hasta Hernani, en Guipúzcoa, para visitar la fábrica Luma.

Esta marca ha formado parte de nuestras vidas: todos hemos llevado en nuestras motos y ciclomotores algún candado Luma, desde los de disco, pasando por los articulados, hasta las horquillas más resistentes.

La curiosidad de ver cómo se hacen las pruebas de calidad quedó plenamente satisfecha. Ahora estamos más seguros, aunque sólo sea psicológicamente, porque sabemos que, aunque coloquemos el mejor antirrobo del mundo, siempre hay algún amigo de lo ajeno que nos puede quitar lo que más queremos. Por supuesto siempre será más difícil si

nuestra moto está candada y aún más si las de los demás no lo están.

Luma diseña sus productos para ofrecer la mejor elección posible al usuario. Sus candados están diseñados para garantizar el más alto rendimiento para cada nivel de seguridad requerido.

Objetivo cumplido, gracias al estatus de especialista Europeo en el sector y a la colaboración que mantiene con Institutos punteros en la investigación de materiales, tales como Inasmet o Gaiker.

De esta forma, Luma ha desarrollado las gamas para moto Sólido y Escudo: candados en los que cada detalle ha sido cuidadosamente estudiado para ofrecer una seguridad a toda prueba.

Luma se enorgullece de que estos productos hayan obtenido las homologaciones de los más relevantes Institutos Europeos de certificación, a los que desde la AMM damos especial importancia, ya que sólo ellos aseguran y garantizan la mejora continuada en la calidad y en el nivel de seguridad ofrecido por los antirrobos, en beneficio del usuario y del sector en su conjunto.

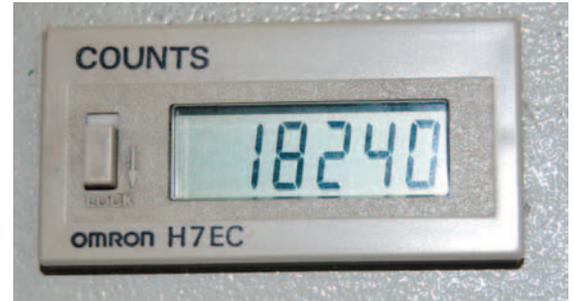
Con objeto de mantener este elevado estándar de calidad y de testar los nuevos desarrollos, Luma dispone de un laboratorio de pruebas, donde se reproducen los test realizados por los centros de certificación.

A continuación vamos a describir los diferentes test realizados por los técnicos.



Ataque con taladro

El cuerpo blindado y el disco de protección son atacados con un taladro de batería, con broca de corte de acero rápido. El test se continúa realizando mientras dure la batería, y el candado debe funcionar normalmente al finalizar el test.



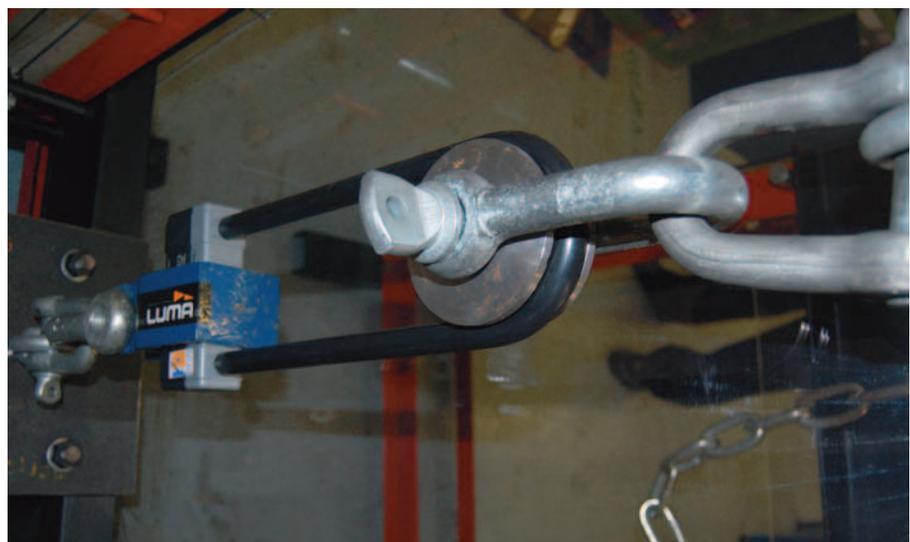
Test de cerradura

Las cerraduras y las llaves se prueban durante días seguidos. El conjunto de la cerradura y llave debe realizar el giro de apertura y cierre con total normalidad, hasta 50.000 veces.



Test de impacto

El candado debe resistir a los impactos repetidos decenas de veces, con una maza en el mismo lugar, sin llegar a abrirse. Es más, a la finalización del test, el candado debe funcionar correctamente.



Test de tracción

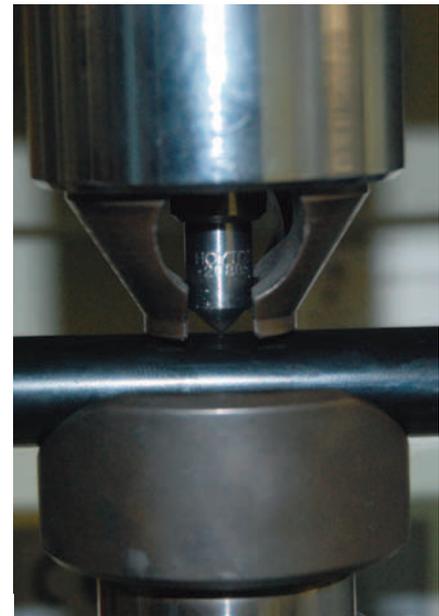
Durante estos test se someten los antirrobo a tensiones extremas, medidas en toneladas, para comprobar su resistencia. Materiales, tratamientos así como diseño y concepción son comprobados de este modo. Dependiendo del centro de homologación, el rango exigido de resistencia oscila entre las 8 y las 11 toneladas.

>> reportaje**Test de cizalla**

Se simula el corte con cizalla mediante una prensa con cuchillas de acero templado, y se somete a los candados a presiones que van desde 5 a 10 toneladas, conforme a los estándares exigidos por los diferentes centros de homologación.

**Test de dureza**

Durometro: Este instrumento es vital para verificar la corrección del tratamiento térmico en las piezas de acero especial. Cada pieza debe salir al mercado con el índice de dureza correspondiente a la función que va a realizar dentro del candado (dependiendo de su exposición a los diferentes ataques posibles). Un índice de dureza fuera de especificaciones, va a resultar en una menor resistencia del antirrobo: una dureza excesiva lo va a fragilizar y si ésta es insuficiente, podrá ser cortado con mayor facilidad.

**Test de corte**

Los candados son sometidos a pruebas de corte, tanto mecánicas como manuales, hojas específicas para el corte de aceros templados, durante los rangos de tiempo exigidos por cada centro de homologación.

Elige bien tu antirrobo

Los antirrobo que superan todas estas pruebas garantizan que se lo van a poner más que difícil al amigo de lo ajeno que se dedica al nefasto oficio del robo de motos. Por eso es, fundamental elegir bien el antirrobo y que éste no sólo parezca sino que también sea eficaz: que sea suficientemente duro para resistir corte y taladro, lo suficientemente tenaz para resistir la maza y la tracción, con una cerradura que resista a la ganzúa y todo ello con un diseño que le permita seguir funcio-

nando después de muchos años de uso en cualquier condición climatológica (*) y que se pueda llevar cómodamente en nuestras motos.

No obstante, siempre es imprescindible lubricar regularmente el mecanismo de cierre con un buen lubricante. Luma recomienda WD40, que no sólo lubrica y protege eficazmente, sino que también limpia las impurezas que se hayan podido colar en la cerradura a lo largo del tiempo.

Creemos que después de ver estas pruebas colocaremos más a menudo el candado que llevamos en la maleta o bajo el asiento en nuestra moto, por lo menos los primeros días. Ahora sólo queda hacer que esta acción se convierta en una costumbre.





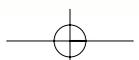
Enhorabuena!!!
Hemos superado al lider del mercado el BT020

BRIDGESTONE
PASSION for EXCELLENCE

BATTLAX
BT-021
SPORT TOURING



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



>> moto prueba

Quando en diciembre del 2006 os presentábamos la Super Duke 990, terminaba afirmando que en la despedida con tan magnífica montura, sentí que parte de mi yo se quedaba en los almacenes de Tarrasa. Hoy ha regresado a nuestras manos, nos ha impresionado, fascinado y, más aún, la respuesta de los ingenieros a los pequeños detalles que usuarios y probadores detectamos en anteriores versiones, ha sido perfecta, y se han recibido soluciones. KTM ha demostrado saber escuchar y que detrás de la firma se encuentra un excelente equipo de profesionales. Yo, desde esta humilde presentación, no puedo dejar de aplaudir su respuesta y demostración de honradez hacia el usuario ¡así se hace!... espero que cunda el ejemplo

KTM refina la bestia



La renovada 990 Super Duke 2007 se esfuerza ahora en ser más utilizable para el común de los usuarios

Quando me subí por segunda vez en la KTM ya estaba hecho a su ergonomía, recordaba perfectamente su posición y mi cuerpo no necesitaba adaptación ninguna.

Pero una vez en marcha si encontré algo extraño. Su bicilíndrico LC-8, considerado el más ligero del mercado con 58 kg de peso, empujaba de forma más civilizada, más suave, más progresiva, sin perder un peldaño en sus prestaciones. Con sus 120 CV a 9.000 rpm y un descomunal par de 100 Nm a 7.000 rpm los 186 kg se mueven al ritmo que su conductor necesite o quiera.

Después de investigar un poco y solicitar información complementaria, descubrimos que el causante de todo ello era un nuevo mapa de inyección. Para quien no lo conozca, el LC-8 es una obra de ingeniería magnífica, un motor ti-

po Otto de 4 tiempos y dos cilindros en disposición de 75°V con eje de balance y refrigeración líquida (2,1 litros).

El pistón es de metal ligero forjado. Está provisto de cuatro válvulas controladas por empujador de taza y dos árboles de levas.

La eficacia de la lubricación se garantiza por un cárter seco con dos bombas trocoidales, conteniendo 3 litros de aceite (incluyendo filtro) y siendo el recomendado un SAE 10W-50.

Su cambio, de seis relaciones con accionamiento de garras y su transmisión

Tienes la opción de sustituir el depósito de combustible por otro de carbono con 20 litros de capacidad. El consumo medio de la prueba se situó en 6,30 litros a los 100.

secundaria por cadena, hacen que a 3000 rpm en 1ª te desplaces a 32 km/h, en 2ª a 42, en 3ª a 55, en 4ª a 65, en 5ª a 75 y en 6ª a 80 km/h.

El electro ventilador se conecta entre la octava y novena rayita del indicador (compuesto por 12 rayas)

LA ETERNA DISCUSIÓN

¿Se puede viajar con una Super Duke?. Desde hace tiempo vengo enfrentándome a otros compañeros probadores en el sentido de las posibilidades de viaje que la KTM nos ofrece. Hoy, gracias a la ampliación del depósito de combustible en 3,5 litros, se han reducido los argumentos en que se apoyaban, bueno, para ser sinceros ya no creo que tengan argumentos.



Curva a derechas en el circuito de Alcarràs (Lleida)

Si la autonomía era un problema, cosa que no creo (en la versión 2006 realizábamos comprobados más de 200 km) en la actualidad necesariamente ha dejado de serlo, situándose en 296,6 km, a los 230 km se activó la reserva. Eso sí, llegamos a la gasolinera rezando y repostamos 18,5 litros (es lo que entra), después de recorrer escenarios combinados de ciudad, carreteras convencionales, autopistas y autovías a velocidades máximas legales.

Y si quieres más, tienes la opción de sustituir el depósito de combustible por otro de carbono con 20 litros de capacidad. El consumo medio de la prueba se situó en 6,30 litros a los 100.

Otra de las acusaciones que recibe en ocasiones la Super Duke es su capacidad de carga y ahí tal vez tenga que andar con cuidado a la hora de expresarme. Es cierto, como ya comentábamos en la versión 2006, que disponer la carga para viajar es todo un reto, la vez pasada quemé la mochila de pruebas y en esta ocasión un tramo de la red elástica, pero no es cierto que no se pueda cargar.

El depósito admite una bolsa sin problemas y levantando el asiento podemos sacar cuatro tiras (lazos para equipaje) que sirven de puntos de anclaje para otra bolsa sobre el asiento posterior. Los lazos están calculados, según las recomendaciones técnicas, para 5 kg, nosotros probamos con la mochila y un peso de 15 kg sin problemas. También debajo del asiento se encuentra la cuerda de acero que sirve para custodiar el casco protector en parado, no recomendando bajo mi criterio, su uso (el de la cuerda).

Si vas acompañado y como en muchas otras motos, solo te queda el espacio del depósito.

En su amplia gama de accesorios, KTM no deja de pensar en el usuario y te ofrece una bolsa sobre depósito fabricada con cierre de cremallera de alta resistencia y cantos protegidos contra los golpes en material reflex, con un compartimiento principal de capacidad variable, dos adicionales, bolsa para mapas, asas, bandolera y funda para la lluvia (capacidad total 15 litros).

Su postura de conducción y la seguridad con la que evolucionas gracias a sus retrovisores, frenos, neumáticos y suspensiones hacen el resto, relajado y confiado pero sin perder la concentración sobre nuestros actos y los de otros, te olvidas de cuantos kilómetros llevas, andas y no paras por cansancio si no porque te da la gana u otras causas ajenas al mismo.

El tablero de instrumentos te mantiene informado de los kilómetros de la motocicleta, temperatura del motor, aviso de hielo (se activa a 3°C), kilómetros realizados tras la activación de la reserva y dos parciales para cálculos personales de distancias entre otras muchas cosas.

LA PARTE CICLO. LLEGAMOS AL LÍMITE

Hablé con José María, quien me permitió acceder al circuito ubicado entre Alcarràs y Gimenezs. De esta forma y pocos días antes de su inauguración, tuvimos el placer de rodar por un ancho de pista de 14 metros y 3.743 metros de longitud, un asfalto recién puesto y más solos que la una.

Ricardo se tiraba sobre el asfalto del circuito buscando la mejor imagen, mientras a mi, la KTM no dejaba de sorprenderme. Equilibrada, muy divertida y

potente, con la respuesta de motor que le caracteriza y a la que sin duda acompañan sus suspensiones, frenos y chasis, hace que pierdas los momentos incluso experimentando sobre diferentes estilos de conducción.

Su parcial tendencia al Super Motard te invita a buscar pérdidas de adherencia controladas, algo con lo que colaboran los D208 Sportmax de Dunlop, 120/70 ZR17 delante y 180/55 ZR 17 detrás, con los que este año viene montada. Las presiones de trabajo de los neumáticos fueron de 2,4 bar delante y 2,7 bar detrás.

Exquisita en sus conductas cuando te mueves a altas velocidades, 200 km/h a 8.000 rpm (te faltan 1.700 para su zona roja), no manifiesta ninguna actitud nerviosa, presentando un estupendo aplomo, dónde su nueva geometría de cha-

DATOS DE LA PRUEBA

| | |
|----------------------------|-------|
| Km totales: | 1.130 |
| Km autov. /autop: | 380 |
| Km carretera convencional: | 720 |
| Km puertos montaña: | 130 |
| Km circuito: | 30 |
| Km conducción nocturna: | 250 |
| Km con lluvia: | 800 |

Consumos y autonomía

| | |
|----------------|-----------|
| Consumo medio: | 6,3 l/100 |
| Autonomía max. | 296,6 km |

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

>> moto prueba



DATOS TÉCNICOS BÁSICOS

| | |
|-----------------|---|
| Motor | 2 cilindros en V a 75° |
| Cilindrada | 999 cc |
| Alimentación | Inyección electrónica Keihin |
| Potencia | 120 CV a 9.000 rpm |
| Par máximo | 100 Nm a 7.000 rpm |
| Cambio | 6 velocidades |
| Transmisión | Por cadena sellada |
| Chasis | Multitubular en cromomolibdeno y motor suspendido. |
| Susp. Delantera | WP-USD 48mm |
| Susp. Trasera | WP-PDS Monoshock |
| Freno Delt. | 2 discos de 320 mm. |
| Pinzas radiales | Brembo de 4 pistones. |
| Freno Tras. | 1 disco 240 mm. Pinza flotante Brembo de un pistón. |
| Neumático Delt. | 120/70 17 |
| Neumático Tras. | 180/55 17 |
| Dist. Ejes | 1.450 +/- 10 mm |
| Altura asiento | 850 mm |
| Cap. Depósito | 18,5 litros |
| Peso Seco | 186 kg |

FRECUENCIA DE REVISIONES

| | |
|------------|------------------|
| 1000 km: | Revisión inicial |
| 7.500 km: | cada año |
| 15.000 km: | cada dos años. |
| Precio | 12.499 € |

Versión Super Duke R: 14.156

que se nota mucho más sobre mojado. Cuando pasamos al circuito de karting, revirado, técnico y relativamente más lento, obedecía perfectamente las órdenes sobre los cambios bruscos de trayectoria.

La suspensión delantera WP invertida de 135 mm, regulable en compresión, extensión y precarga y la trasera WP de 160 mm Monoshock, regulable en extensión y compresión, permiten adaptar su conducta a nuestras formas y escenarios.

Estas dotes de circuito, la convierten en un arma para la búsqueda de altas sensaciones en las tandas de fin de semana y regresar a tu casa, en un viaje relajante y relajado, sin ninguna huella residual de adrenalina, con la sonrisa de oreja a oreja y la mirada de quién esconde un secreto orgullosamente.

TE ENCUENTRAS SEGURO

La seguridad es uno de los aspectos que como probador convencido de mi trabajo, más admiro y reviso en las motos que caen entre mis manos.

Sobre la Super Duke te encuentras seguro, seguro del potencial de reacción y ac-

Si ya en la versión anterior nos sorprendieron sus frenadas, ahora las pinzas radiales te ofrecen una dosificación espectacular, cualidad que se nota mucho más sobre mojado.

ción del que los técnicos de Mattighofen la han dotado y es que, ciertamente, nos encontramos ante una de las grandes en seguridad. Otra cosa es que por sus formas, temperamento y conceptos no nos

sis, con el ángulo de dirección modificado a 66,1 ° hace un buen papel.

Su relación de cambio y bajos facilita que no se te haga complicado buscar la respuesta de motor necesaria en cada trazada.

La frenada se encomienda a Brembo. En su parte delantera monta dos discos de perforados de 320 mm y en su parte posterior a un disco perforado de 240 mm y pinza en rodamiento flotante.

En apuradas de frenada extremas puedes encontrar rebotes que no llegan a complicar la situación. Si ya en la versión anterior nos sorprendieron sus deceleraciones próximas a 1g, ahora las pinzas radiales te ofrecen una dosificación de frenada espectacular, cualidad





acabe de convencer o porque en ella no podemos llevar al niño al cole, con su final de escape, estéticamente precioso, tan cerca de sus involuntarias y poco meditadas reacciones.

Personalmente soy un enamorado de la Super Duke y su motor LC-8, lástima que con la profesión que tengo "no saco ni pa pipas" y de todo lo demás ni cobro. Pero algún día, tal vez algún día pueda permitírmelo ;-).

J.C. Toribio
Fotografía: Ricardo Conde

LA EVOLUCIÓN DE LA SUPER DUKE

- Depósito de 3,5 litros más.
- Mascarilla de faro rediseñada.
- Pantalla deriva brisas.
- Pinzas delanteras de anclaje radial.
- Nueva geometría de chasis con ángulo de dirección modificado: 66,1 °.
- Nuevo mapa de inyección.
- Nueva instrumentación multifunción con más información.
- Cumplimiento normativa Euro III
- Reducción de la emisiones en dB
- Nueva decoración.
- Nuevos neumáticos de origen.

LO QUE CAMBIARÍA (Puestos a exigir)

- Protección de la parte final de los silenciosos.
- Estriberas del pasajero regulables en altura.
- Incorporación de un juego de lámparas a la dotación original.
- El claxon es demasiado agudo y débil.



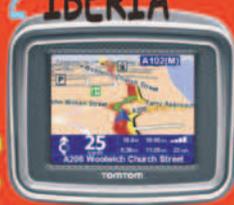
INFORMÁTICA S.L.
Todo en informática
www.mwgrup.com/amm 93 409 90 01
Descuentos especiales a socios de la AMM

Para los más ruteros! Creado por moteros para moteros

¡Enviamos a toda España!

GPS TomTom RIDER 2 IBERIA

495 €



>> moto prueba



Voxan

estela de exclusividad

Tomamos contacto con la Voxan Black Magic en la Gran Semana de la Moto de Madrid

No puedo contar toda una historia de verdades sobre la Black Magic, el escaso tiempo y espacio en el que disfruté de ese maravilloso encuentro no ha sido suficiente, bajo el exhaustivo respeto a la verdad de mis posibilidades, para escudriñar sus entrañas y conocer sus secretos. Pese a todo, si puedo decir que Voxan ha hecho un buen trabajo para todos aquellos

que amamos, sin menospreciar las nuevas tecnologías y prestaciones de hoy, los tiempos de ayer. Diseñada por el creador Yugoslavo Sacha Lakic y bajo un concepto Café Racer, la Black Magic sigue y consigue la estela de la exclusividad. Una exclusividad que llega a dejar constancia en la placa de numeración de unidad que la identifica (en nuestro caso la 144).

La combinación de colores con predominio del gris plata y negro y una estética con formas dignas de admiración, colaboran en los objetivos que Voxan se ha planteado para este producto.

Su posición de conducción deportiva concentra lógicamente, parte del peso sobre las muñecas. En ergonomía, uno de sus grandes detalles son las estriberas regulables.

Los retrovisores se quedan algo cortos de brazo, siendo limitadas gran parte de las posibilidades por nuestros hombros.

La frenada está garantizada por unos buenos Brembo de 320 mm y cuatro pistones en su parte delantera, mientras que en su parte posterior se acompaña por un Brembo de 245 mm.

Su chasis tubular, único en el mundo, hace las veces de depósito de aceite con 3,8 litros de capacidad y proporciona la rigidez necesaria para circular con seguridad. Una seguridad en la que colabora también la horquilla Marzocchi invertida y el amortiguador de la misma marca logrando que sus Michelin Pilot de serie, un delantero de 120/70 ZR 17 y trasero

