

LAS TRAIL BICILINDRICAS '88



Carretera o montaña?, esta era la cuestión que nos planteábamos hace poco más de un año, en nuestro anterior ensayo comparativo de las trail bicilíndricas, aparecido en el Solo Moto Treinta número 54. Entonces las cinco maxi-trail del momento redimían cuentas para vosotros, nuestros lectores. Ahora, transcurrido poco más de un año desde aquella confrontación, volvemos a juntar las novedosas bicilíndricas aparecidas en el mercado, para obtener de nuevo un veredicto final.

Pero a aquella disyuntiva, ¿carretera o montaña?, se le ha unido una tercera cuestión: ¿desierto?, pues los rallies africanos están de moda, Africa está de moda, y por consiguiente, todo lo que tenga relación con ellos se vende bien.

¿Carretera, montaña o desierto?

A las supervivientes de aquellas más o menos tranquilas trail bicilíndricas de carretera o montaña, se les han unido ahora otras trail de aspecto más agresivo y desértico. Son las nuevas trail bicilíndricas del 88, unas motos que buscan entre los nuevos aventureros del siglo XX, a sus más contumaces seguidores. Unos motoristas aventureros, intrépidos y amantes de los grandes espacios abiertos, que no pierden detalle de los más famosos rallies africanos y que un día pueden pasar a engrosar la lista de participantes de alguno de ellos, con muchas probabilidades de ser la capital senegalesa la meta de sus sueños.

El mercado trail español está en alza y los nuevos modelos se

sucedan sin descanso en los respectivos concesionarios, es por ello que sabiendo que se iban a presentar sabrosas novedades, hemos retenido unos meses nuestro comparativo, para así poder incluir a las recién llegadas Elefant 750 DF y OR Atlas. En poco menos de un año, de aquellas Cagiva Elefant 650, BMW R-80 G/S, Guzzi NTX 650, Honda XL 600 V Transalp y Morini Camel 501, sólo sobreviven las tres últimas, mientras que las dos primeras han sido sustituidas por modelos más vanguardistas, que se suman a las novedades aparecidas en el mercado y que son el motivo de este ensayo comparativo. Así, aquí enfrentamos a las nuevas Cagiva Elefant 750 DF y BMW R-100 GS, con las novedades absolutas de Honda y Laverda, la XRV 650 Africa Twin y la OR 600 Atlas. Un ensayo comparativo que sin duda se complementa con el aparecido hace más de un año, pues tres de aquellas super trail bicilíndricas siguen aún a la venta, intentando restar matriculaciones a las que hoy comparamos. Si antes se podían considerar unas motos "on-off road" más o menos tranquilas, ahora se trata de unas motocicletas a las que sus diseñadores quieren acercar al desierto, dándoles aires de aventura y llegando casi a fabricar verdaderas réplicas de las motos participantes en el París-Dakar, como es el caso de la Africa Twin, pero amigos, esta similitud con las motos aventureras, desérticas y "off-road", casi suena a ciencia-ficción cuando llega el momento de abandonar sobre ellas el seguro asfalto, pues al igual que ha ocurrido con las motocicletas de carretera de élite, estas super trail también se han visto inmersas en la guerra por las sofisticaciones técnicas, escalada de potencias y diseños de infraestructuras, con lo que ya nos vamos a unos precios de 1.300.000 ptas., unos pesos de

más de 210 kilos y a unas formidables arquitecturas físicas, con la que una caída fuerte con cualquiera de ellas puede significar un fulminante ataque cardíaco para nuestro bolsillo. Por esto estas motos de pretendido doble uso "on-off road", están cada día más lejos de los caminos y senderos de aventuras y libertad, y más cerca de la carretera, que al fin y al cabo son de la que, en un inmemorial pasado, proceden sus potentes propulsores.

Y sin más preámbulos, ¡vamos a por ellas!, comenzando con una descripción general y sus pretensiones en nuestro peculiar mercado.

Reforzada y potenciada: BMW R-100 GS

Nacida en 1981, la BMW R-80 G/S (escribase con "barra" entre la G y la S), obtuvo la confirmación comercial justo cuando la firma bávara ya tenía planeado sustituirla por las nuevas y remodeladas R-80 y R-100 GS (sin "barra" entre la G y la S para diferenciarlas). La R-80 GS ha quedado fuera del ensayo, pues el motor apenas ha cambiado respecto al de la moto que probamos hace un año, prefiriendo en-

frentar en este comparativo a la moto que presentaba más novedades, que por su motor es la R-100 GS.

Sabiendo que los nuevos usuarios de la GS tienen sed de libertad, BMW ha reforzado todas aquellas partes que ya a simple vista parecían endeble en la anterior G/S. Horquilla larga de mayor diámetro de barras y de más largo recorrido; llantas especiales para neumáticos tubeless; freno de disco de mayor diámetro con enorme pinza de doble pistón opuesto firmado todo ello por Brembo; chasis reforzado en la pipa de dirección y tijas, todo ello adornado con una silueta un tanto conocida y que nos trae a la memoria la versión París-Dakar de la anterior R-80 G/S, pero sin romper la clásica estampa de BMW, con depósito de gran capacidad, gran asiento, instrumentación espartana al máximo, todo ello sin aires de renovación, para... hacer que luzca sobre toda la moto el nuevo sistema Paralever de suspensión-transmisión posterior, con el que los ingenieros de BMW han conseguido otorgar a la transmisión por cardán el doble de flexibilidad y ángulo de trabajo que tenía anteriormente, a la vez que se han conseguido eliminar muchas de las feas reacciones que tenía la moto y el cardán de la fir-



¡ULTIMAS NOVEDADES!



CAGIVA

TODOS LOS MODELOS
EN EXPOSICION

BORDOY

Valencia, 179 • ☎ 254 00 02-03
Calabria, 16 • ☎ 325 65 96

08011 BARCELONA
08015 BARCELONA

ma bávara.

También es nuevo el amortiguador posterior, mucho más robusto, no solamente de aspecto, si no también de trabajo, con más recorrido y mejor respuesta.

El motor es el clásico bicilíndrico "boxer" de toda la vida, que con unas medidas de 94 x 70,6 (misma carrera que la 80 G/S y 80 GS), obtiene una potencia de 60 CV a 6.500 rpm., con un par máximo de 7,7 kgm. a 3.750 rpm., a través de sus 980 c.c. de cubicaje. Un motor que conserva su distribución por árbol de levas en el cárter, varillas y balancines y dos válvulas por cilindro, alimentado por dos carburadores Bing de 40 mm., y que para soportar mejor su probable intensivo uso, se ha montado un radiador de aceite sobre la defensa del cilindro derecho, un lugar no demasiado acertado.

Su precio es muy elevado, pues por 1.305.000 ptas. ya se pueden comprar motos mucho más potentes y rápidas que esta trail. Su casi idéntica hermana pequeña, la R-80 GS, disfruta de un precio no demasiado menor, 1.160.000 ptas. que no hacen el juego a las diferencias existentes entre las dos motos, por lo que en nuestro mercado ambos modelos están dirigidos hacia un aficionado al trail de élite, o para

quien busca una moto de carretera distinta.

Más africana: Cagiva Elefant 750 DF

En menos de un año, la anterior Elefant 650 de nuestro comparativo del número 54, ha sido sustituida por dos modelos más vistosos. Se trató de la Elefant 750 con carenado monofaro, que ha dejado paso a la nueva Elefant 750 DF'88, iniciales que corresponden a su doble faro que ostenta en su nuevo carenado de gran tamaño y que posee un spoiler en lo alto de su cúpula.

Pero aparte de esta modificación, que es la que más se aprecia a simple vista, la nueva Elefant DF también ha recibido otras más pequeñas que mejoran su comportamiento, como pueden ser que el tablero de instrumentos ha pasado a estar colocado sobre el carenado, dejando la dirección libre de pesos superfluos, a la vez que ha ganado en claridad de lectura al estar un tanto oculto de la luz. Sin cambiar el disco de 240 mm., el freno posterior ha sido potenciado con una pinza Brembo de doble

pistón paralelo con canalización Frenokit, que sustituye a la anterior de simple pistón, y que a la vez ahora está montada flotante sobre una pieza de aluminio que al frenar empuja el basculante hacia el suelo, dando mayor adherencia a la rueda posterior. Para su uso más asfáltico, la DF ha incorporado, de serie, unos calentadores de puños, muy útiles para la estación invernal, que se controlan en dos intensidades de calor por medio de un pequeño interruptor situado sobre el manillar izquierdo. Otra modificación, pero que no disfrutaba de ella la moto de nuestro ensayo, es el asiento, que debería ser más rebajado para el piloto y más acolchado para el pasajero, y no

el duro asiento con que venía provista nuestra unidad de pruebas. También se ha modificado el "striping" o decoración lineal de la moto, adoptando un decorado a lo "Lucky Explorer", más atractivo y juvenil que el oscuro colorido a que nos tenía acostumbrados en los anteriores modelos.

El resto de la Elefant permanece invariable, con una robusta parte ciclo en tubo de acero rectangular, un basculante de aluminio, suspensión Soft Damp posterior, robusta horquilla con barras de 42 mm., freno flotante de 260 mm., pero con las suspensiones un poco recortadas respecto a la Elefant 650, para su uso más asfáltico, con guarda-

COMPARATIVO TRAIL BICILINDRICAS

PRESTACIONES	BMW R 100 GS	CAGIVA ELEFANT	HONDA XR-V 650	LAVERDA ATLAS
Velocidad máxima agachado (km/h)	189	178	178	164
Velocidad máxima erguido (km/h)	175	166	165	157
Aceleración 400 metros salida parada (segundos)	13,7	13,2	13,8	14,7
Aceleración 1.000 metros salida parada (segundos)	26,5	25,8	26,2	29,5
Reprís 100 metros desde 50 km/h en 5.ª (segundos)	5,2	5,1	5,3	5,8
Reprís 200 metros desde 50 km/h en 5.ª (segundos)	8,5	8,6	9,3	9,9
Reprís 100 metros desde 50 km/h en 4.ª (segundos)	4,5	4,8	5,1	5,5
Reprís 200 metros desde 50 km/h en 4.ª (segundos)	8,4	8,2	8,4	9,3
Frenada a 50 km/h (metros)	9	11	9	11
Frenada a 100 km/h (metros)	41	41	38	41

La Laverda realiza las recuperaciones con una marcha más, 5.ª y 6.ª



LAVERDA

SERVICIO TECNICO: MARCO AURELIO, 8 - Barcelona

IMPORTADOR
OFICIAL
PARA ESPAÑA



Barcelona

CORVER, S.A.
SAN ELIAS, 29-35
TEF.: 209 23 66

RECAMBIOS
ORIGINALES

LAS TRAIL BICILINDRICAS '88



Los frenos de las cuatro motos tienen un tacto distinto. La BMW, por fin, ha logrado mordiente y a la vez progresividad en el freno de la GS, colocando una enorme pinza Brembo, lástima que el tambor posterior acuse fatiga cuando se le pide trabajar insistentemente. En la Cagiva da la sensación que ha perdido mordiente el disco delantero, en frío trabaja bien, pero el posterior, a pesar de haber recibido una pinza de doble pistón paralelo, acusa muy pronto la fatiga y apenas sirve para apoyar el pie. La Honda también tiene mucho mordiente, quizás demasiado para conducción fuera de asfalto, pero es cuestión de saber modular el tacto, siendo la que frena mejor de las cuatro motos. La Laverda es la más ligera por 10 kilos de diferencia, con buen tacto dentro y fuera del asfalto, pero no le vendría mal un poco más de chispa a sus dos discos.

barros bajo integrado en el diseño de los protectores de horquilla y disco, gran protector de cárter motor de fibra plástica el triple de grueso que la anterior 750 y el motor subido a 748 c.c. La 650 disponía de 649,6 c.c., con lo que la potencia ha pasado a 60,5 CV a 8.000 rpm. y el par máximo a 6,3 kgm. a 6.000 rpm., gracias a unas medidas de cilindros de 88 x 61,5 mm.. La 650 estaba en 82 x 61,5 mm., en el típico bicilíndrico Ducati Pantah en "V" a 90 grados, distribución Desmodrómica accionada por correas dentadas, sobre simple árbol de levas en culata y dos válvulas por cilindro.

Su precio de 1.249.154 ptas. también la coloca en un mercado de élite, solo para quienes se

enamoren de esta preciosa motocicleta.

La reina de Africa: Honda XRV 650 Africa Twin

Los ingenieros de Honda no se han ido con chiquitas a la hora de fabricar una verdadera réplica de la moto ganadora en tres ocasiones consecutivas del Rally París-Dakar. La Africa Twin, aunque está derivada de la Transalp, es una motocicleta completamente nueva, una moto "africanizada" para poder soportar los malos tratos a que la sometan

sus usuarios. Para ello, su motor se ha potenciado, aumentando su diámetro de cilindros en 4 mm., pasando de unas medidas de 75 x 66 mm. a 79 x 66 mm., con lo que se ha conseguido aumentar su potencia en dos caballos, pasando de 55 a 57 CV al mismo régimen de 8.000 rpm.. Pero el incremento más notable lo ha sufrido el par máximo, que ahora es de 6,1 kgm. en lugar de 5,5 al mismo régimen de 6.000 rpm. Bielas, cigüeñal, rodamientos, se han visto robustecidos para soportar mejor el incremento de potencia, así como también se ha reforzado el circuito de refrigeración y el de lubricación. Los carburadores han pasado a ser de 34 mm., la caja de filtro del aire es de mayor tama-

ño y el desarrollo se ha alargado en un diente para todas las marchas.

El resto de la moto también se ha visto reforzado. El chasis es más robusto, habiéndose robustecido en sus puntos más críticos, como la pipa de dirección, a la vez que se ha dispuesto su geometría para un uso más asfáltico. Una horquilla oleoneumática de 43 mm. de grosor de barras y 230 mm. de recorrido; un gran basculante de aluminio, sobre el que trabaja un amortiguador Showa con botella de gas separada y con posibilidad de multireglajes; frenada casi de carretera a través de dos discos, con un monumental "LP" de 296 mm. montado flotante y mandado por una pinza Nissin de doble pistón



HONDA®

CONCESIONARIO OFICIAL

CONTROL 94

LO NUESTRO SON LAS MOTOS

ARAGON, 164-166 - TEL. 254.29.04/64
PROVENZA, 165-169 - TEL. 253.91.12/06

paralelo sobre el eje delantero, y un disco de 240 mm. para el eje posterior.

El aspecto físico de la XRV es fantástico, con un gran carenado del doble faro anclado al chasis y laterales del enorme depósito de 26 litros de capacidad, grandes tapas laterales a similitud de los depósitos suplementarios, escape dos en uno al estilo de "resistencia", asiento antideslizante, casi a imagen y semejanza de la NXR del París-Dakar y todo ello es aumentado por el colorido oficial de la decoración de toda la moto, incluyendo el motor, así como la presencia de las siglas HRC, correspondientes al departamento de competición del gigante japonés.

Su precio es de 1.150.000 ptas., muy elevado para tratarse de una 650 c.c., pero por el volumen y presencia de la moto que te dan a cambio, queda en parte compensado.

Abriendo camino: Laverda OR 600 Atlas

Si en el anterior comparativo teníamos a dos representantes italianas, la Guzzi NTX 650 y la Morini Camel 501, ahora es Laverda quien con su Atlas sigue el mismo camino de buscar nuevos mercados para sus realizaciones, adaptando su célebre motor "twin" vertical a una motocicleta de trail. El resultado es una máquina muy válida para nuestro mercado, sobre todo por su precio de 763.997 ptas., a la que sólo le puede hacer la competencia (en precio) dentro del sector de trails bicilíndricas la Morini Camel 501, que tras un ajuste de precio se ha quedado en las 736.850 ptas..

Para la elaboración de la Atlas

se ha tomado el conocido motor "twin" vertical de la casa de Breganze, con doble árbol de levas en culata, accionados a través de una cadena de tensión automática y que actúa directamente sobre cuatro válvulas por cilindro. El cigüeñal mueve un eje de balance para amortiguar las vibraciones del motor calado a 180 grados, el cambio es de seis velocidades, la refrigeración es por aire sin radiador de aceite, como si nada hubiera cambiado para el motor de la Laverda 600 Montjuic. Sigue con sus medidas de 76 x 63 mm., de los que se obtiene un cubicaje de 571,59 c.c.. Lo que sí ha cambiado para adaptar el motor a su nueva utilización "on-off road" son los árboles de levas, recibiendo unos menos puntiagudos, al mismo tiempo que sus dos carburadores han sido sustituidos por un Dell'Orto automovilístico DHLA de 40 mm. de doble cuerpo, para dar mayor suavidad al motor, y del que se obtiene una potencia de 47 CV a 7.800 rpm. y un par máximo de 4,7 a 6.500 rpm., que no son demasiado para enfrentarse a sus competidoras de ensayo.

La parte ciclo está confiada a un chasis simple cuna desdoblada a la altura del cárter motor, realizado en tubo de acero de sección rectangular, con un basculante también en acero rectangular y robustas suspensiones, una horquilla con reglaje a presión de aire delante y un amortiguador con sistema progresivo Soft Ramble detrás. El apartado frenos también está a la altura de las circunstancias, montando dos discos, uno flotante de 260 mm. delante con bomba de doble pistón paralelo y otro fijo de 230 mm. detrás con pinza de simple pistón.

Al llegar con casi dos años de retraso a nuestro mercado, desde su presentación en el Salón de Bologna de 1986, su estética

no está demasiado al día, siendo entre africana y endurista, con guardabarros alto, mascarilla de faro con pequeña cúpula, depósito tipo joroba de 25 litros de capacidad y grandes tapas laterales, con un equipamiento trail un tanto descuidado, pero no tanto como en la BMW.

El comparativo sobre asfalto

Antes de poner en aprietos las hermosas arquitecturas de las cuatro super trail por caminos y pistas, vamos a saber cómo se comportan sobre el seguro asfalto, que va a ser por donde ocurrirá el mayor porcentaje de su vida.

Su gran aspecto físico ya comenzará a realizar una selección natural de los aficionados que pretendan adquirir este tipo de motocicletas. Sólo la BMW es apta para los menos altos, al disponer de una altura de asiento de 850 mm., llegándose al suelo con facilidad, mientras que en las otras motos los aficionados de menos de 1,75 de estatura tendrán dificultades en tocar con los dos pies en el suelo, pues el

asiento de la Honda y la Laverda están a 870 mm. y el de la Cagiva a 890 mm., perjudicando enormemente su manejabilidad a baja velocidad y la circulación entre el caótico tráfico urbano. No confieren plena confianza a sus usuarios, pues cualquier pérdida de equilibrio acusada terminará con una pequeña caída que puede tener graves consecuencias para el físico de las tres motos más altas.

Las posturas de conducción son muy distintas en las cuatro trails. Sobre la Honda se va bastante retrasado por culpa del gran depósito, con los brazos estirados para llegar al manillar y las estriberas bien colocadas para todo, en una posición baja, dada la altura del asiento. En la Cagiva esta posición es más recogida por culpa del tradicional "tubo de hierro" que usa la firma de Varese como manillar, que hace que el piloto tome una posición echada hacia delante (ahora agarrado a unos puños muy gruesos y que incorporan calentadores) y que lo hará entrar en la zona de protección del carenado; las piernas están bien colocadas, pero el "Trasero" sufrirá las consecuencias de un duro asiento. En la Laverda, las estriberas están bastante adelan-

CONSUMOS (litros x 100 km.)	BMW R 100 GS	CAGIVA ELEFANT	HONDA XRV 650	LAVERDA ATLAS
Autopista 120 km/h	6,9	5,0	5,1	7,2
Autopista 150 km/h	8,9	6,8	7,8	9,0
Carretera 100-120 km/h	5,2	6,0	6,0	7,5
Carrera cond. deportiva	8,3	8,5	8,5	8,5
Conducción urbana	10,8	7,1	7,0	8,5
Consumo medio	8,0	6,6	6,8	8,1
Capacidad depósito (litros)	26	19	25	25
Autonomía total (km.)	325	287	367	308

LO ULTIMO EN:

HONDA®

ULTIMAS NOVEDADES
¡DISPONIBLES!

**MOTO
ARANDA**

CONCESIONARIO
OFICIAL

PAUCLARIS, 155. Tel: (93) 215 44 21
08009 - BARCELONA



tadas, con el cuerpo muy vertical y sólo protegido por la pequeña mascarilla-cúpula de faro. Saltar sobre la BMW después de haber llevado las anteriores motos es todo un golpe de impresión, pues las piernas están muy dobladas, las estriberas parecen que estén retrasadas y te da la impresión que vas sentado sobre una moto deportiva, a la que le ha colocado un manillar ancho, todo esto a consecuencia del bajo asiento que lleva, pues las estriberas están a la misma altura del suelo que en las otras motos, mientras que el manillar está colocado bajo, con las puntas mirando hacia el suelo, muy al estilo de carretera, una posición a la que te acostumbras a los pocos kilómetros, más o menos como en las otras motos.

La primera y más importante impresión de conducción es la que se obtiene en los primeros kilómetros realizados sobre cada moto, luego o se amplía la sensación de bienestar o se reduce a medida que te va dejando que descubras sus secretos.

Puestos en carretera para escapar de la gran urbe y del caos post-veraniego de Barcelona, las

dos motos que dan una mayor sensación de finura y buen tacto de funcionamiento son la Honda y la BMW. La primera es todo suavidad, sin vibraciones importantes en toda su gama de potencia, con suspensiones confortables, asiento cómodo, cambio preciso; solamente su cúpula un tanto bajita perjudica un poco el confort de marcha, al incidir las turbulencias de aire sobre el casco del piloto. En la BMW también todo es suavidad y buen tacto de funcionamiento, sin molestas vibraciones, pero un poco más áspero que en la Honda, con una palanca del cambio de largo recorrido y que se la debe acompañar en todo su trayecto, no admitiendo cambios rápidos; también las suspensiones son más rudas en sus primeros milímetros, sobre todo la posterior, y el carenado de faro sólo salvará de la furia de Eolo el casco de un piloto bajito (1,70), dejando el resto del cuerpo a su merced.

Las dos italianas ya son motos para trailers más rudos. La Cagiva, sin su nuevo asiento de dos plazas bien diferenciadas, no tardará en castigar las posaderas de

su piloto, pues va sobre un duro y bastante estrecho sillín; aunque la finura de funcionamiento es grande, sin vibraciones, todo suave, excepto la leva del embrague que es para "ducatistas"; las suspensiones ya comienzan a ser más durillas que en las dos anteriores motos y el carenado de la "DF" cubre mejor al piloto que en las anteriores versiones (650 y 750 monofaro) y que en la Honda y la BMW, gracias a su conseguido spoiler con que está rematado el carenado. La Laverda es la más ruda de las cuatro motos del ensayo, con el cambio un tanto durillo y la palanca de largo recorrido, con el piloto a la merced del viento que no logra ser alejado del casco por la pequeña cúpula y con unas vibraciones del motor mucho más acusadas que en cualquiera de sus rivales, junto a un escape muy escandaloso y el característico sonido de funcionamiento del motor "twin" de Laverda (sonido de árboles de levas directamente sobre las cañas de las válvulas, como las XS 400 de Yamaha); aunque a su favor se puede decir que dispone de unas suspensiones menos rígidas que

la Cagiva y un asiento bastante más confortable que aquella.

En autopista, las super trail bicilíndricas ya comienzan a ser motos a tener en cuenta, sobre todo la BMW, que dispone de un motor de 60 CV que permite una velocidad punta de cerca de 190 kms/h. y cruceros de 150 kms/h. con toda tranquilidad mecánica, pero con el piloto muy a merced del viento. La Cagiva y la Honda, con velocidades máximas del orden de casi 180 kms/h., también pueden mantener el mismo crucero que la BMW, pero con un mayor confort de marcha gracias a sus carenados y un menor consumo. La Laverda, con su motor de tan sólo 571,59 c.c., es la de menor cubijaje del ensayo y por lo tanto se ve perjudicada en velocidad máxima y prestaciones frente a rivales más potentes; su velocidad máxima es de 164 kms/h., han sido logrados con la aguja del tacómetro situada en las 9.000 rpm., mil adentro de la zona roja, pues dispone de un desarrollo demasiado corto. El límite es superado con suma facilidad en marchas cortas. Sus 120 kms/h. corresponden a a 6.000

LAS TRAIL BICILINDRICAS '88

rpm., los 150 kms/h. ya corresponden a casi las 8.000 rpm. rozando la zona roja, por lo que si sus futuros usuarios no alargan el desarrollo con que la Atlas viene de origen, deberán contentarse con unas velocidades de cruce situadas entre los 120-130 kms/h..

Dirigiendo las ruedas delanteras hacia carreteras más traileiras, o sea más reviradas y divertidas que las autopistas, en conducción tranquila y dejando que trabajen las curvas de par de los motores, la BMW impone la contundente ley de su mayor cubijaje. Es increíble lo bien que respira el gran motor boxer a pocas revoluciones (no sabemos cuantas, pues carece de tacómetro). Se puede abusar de tercera y hasta de la cuarta velocidad, dejando que el motor baje de vueltas al abordar cualquier curva, para a la salida dar gas, no importa cuanto, poco o mucho, el motor recobra revoluciones y la moto velocidad, como si te estuvieran empujando por detrás, con una viveza inusitada; sólo unas vibraciones "redondas", que se notan pero no molestan, nos indicarán que el motor tira de una marcha larga. La BMW dejará a sus rivales casi clavadas a la salida de las curvas, si no es que los pilotos de la Honda y la Cagiva bajan una velocidad, y dos el conductor de la Laverda. Esta motocicleta es la que dispone del motor con menos bajos, con un carácter demasiado deportivo para una trail, pues hasta que no llega a las 3.500 rpm. no hay buen empuje y hasta el motor parece que no vaya del todo redondo. Es muy lento de recuperaciones si no se actúa sobre la palanca del cambio haciendo que el motor trabaje alegremente.

La Cagiva también impondrá su mayor cubijaje a la Honda, no por la contundente diferencia con lo que las apabulla la BMW, pero sí por un buen margen de metros. Estos se podrán compensar de inmediato bajando una marcha en la Honda.

En conducción más animada y sobre asfalto de perfecta superficie, llevando los motores en sus vueltas necesarias para una conducción deportiva, descubriremos que la BMW se muestra brusca y remisa a aceptar este

FICHA TECNICA COMPARATIVO SUPER TRAIL				
	BMW R 100 GS	CAGIVA ELEFANT 750 '88 DF	HONDA XRV 650 AFRICA TWIN	LAVERDA OR 600 ATLAS
MOTORES				
Tipo	2 cilindros boxer opuestos, transversal al sentido de la marcha, 4 tiempos, refrigerado por aire.	2 cilindros en «V» a 90 grados longitudinal al sentido de la marcha, 4 tiempos, refrigerado por aire.	2 cilindros en «V» a 52 grados longitudinal al sentido de la marcha, 4 tiempos, refrigerado por líquido.	2 cilindros paralelos transversal al sentido de la marcha, 4 tiempos, refrigerado por aire.
Distribución	Simple árbol de levas en cárter motor, con varillas y balancines sobre dos válvulas por cilindro.	Simple árbol de levas en culata movido por correas dentadas, con distribución desmodrónica sobre dos válvulas por cilindro.	Simple árbol de levas en culata movidos por cadenas silenciosas sobre tres válvulas por cilindro dos de admisión y una de escape.	Doble árbol de levas en culata movidos por cadena silenciosa sobre cuatro válvulas por cilindro.
Diám. x carr	94 x 70,6 mm x 2.	88 x 61,5 mm x 2.	79 x 66 mm x 2.	76 x 63 mm x 2.
Cilindrada	980 cc.	748 cc.	647 cc.	571,6 cc.
Compresión	8,5 a 1.	9,3 a 1.	9,4 a 1.	9,5 a 1.
Potencia máx.	60 CV a 6.500 rpm.	60,5 CV a 8.000 rpm.	57 CV a 8.000 rpm.	47 CV a 7.800 rpm.
Par máximo	7,7 kgm. a 3.750 rpm.	6,3 kgm. a 6.000 rpm.	5,8 kgm. a 6.000 rpm.	4,7 kgm. a 6.500 rpm.
Vel. pistón	15,29 m/seg. a 6.500 rpm.	16,40 m/seg. a 8.000 rpm.	17,60 m/seg. a 8.000 rpm.	16,38 m/seg. a 7.800 rpm.
Alimentación	Dos carburadores Bing de 40 mm.	Dos carburadores Bing de 32 m.	Dos carburadores Keihin VD 34 mm.	1 carb. Dell'Orto doble cuerpo.
Arranque	Unicamente por motor eléctrico.	Por palanca y motor eléctrico.	Unicamente a motor eléctrico.	Unicamente por motor eléctrico.
Lubricación	Forzada por bomba trocoidal en cárter húmedo.	Forzada por bomba trocoidal en cárter húmedo.	Forzada por bomba trocoidal en cárter húmedo.	Forzada por bomba trocoidal en cárter húmedo.
Trans. prim.	Por engranajes.	Por engranajes, relación 1,972.	Engranajes a talla recta.	Engranajes a talla recta.
Embrague	Monodisco en seco, con mando por cable.	Multidisco en seco con mando hidráulico.	Multidisco en baño de aceite con mando por cable.	Multidisco en baño aceite con mando por cable.
Trans. sec.	Árbol cardánico Paralever.	Por cadena de retenes.	Por cadena de retenes.	Por cadena de retenes.
Caja de cambios	De cinco velocidades.	De cinco velocidades.	De cinco velocidades.	De seis velocidades.
Encendido	Electrónico transistorizado.	Electrónico CDI Kokusan.	Electrónico CDI.	Electrónico CDI.
Generador	12 V y 180 W de potencia.	12 V y 300 W de potencia.	12 V y 250 W de potencia.	12 V y 300 W de potencia.
PARTE CICLO				
Tipo chasis	Tubular formando una doble cuna completa, por la parte posterior del chasis desmontable. Realizado en tubo de acero de sección redonda.	Tubular doble cuna cerrada en tubo de acero de sección rectangular, con la parte derecha desmontable para dejar salir el motor.	Simple cuna desdoblada a la altura del motor, realizada en tubo de acero de sección rectangular.	Simple cuna desdoblada a la altura del cárter, realizado en tubo de acero de sección rectangular.
Angulo direc.	28 grados.	61,2 grados.	28 grados.	28 grados.
Avance	99 mm.	114 mm.	108 mm.	107 mm.
Basculante	Monobrazo de aluminio con eje cardánico por su interior y tirante formando el sistema Paralever.	En tubo de aluminio de sección rectangular.	En tubo de aluminio de sección rectangular.	En tubo de aluminio de sección rectangular.
Sus. delantera	Horquilla telehidráulica sin reglajes de 40 mm. de grosor de barras y 225 mm. de recorrido, firmada por Marzocchi.	Horquilla telehidráulica de 42 mm. de sección de barras y 210 mm. de recorrido, con reglaje a presión de aire.	Horquilla telehidráulica de 43 mm. de grosor de barras y 230 mm. de recorrido, reglaje a presión de aire.	Horquilla telehidráulica de 42 mm. de grosor de barras y 240 mm. de recorrido, con reglaje a presión de aire.
Sus. posterior	Sistema Paralever con monoamortiguador lateral regulable en cuatro posiciones de tensión de muelle y 185 mm. de recorrido.	Sistema progresivo Soft Damp con monoamortiguador Ohlins con reglaje de hidráulico, precarga y tensión de muelle, con 195 mm. de recorrido.	Sistema progresivo Pro Link con monoamortiguador regulable en hidráulico y tensión de muelle con 210 mm. de recorrido.	Sistema progresivo Soft Ramble con monoamortiguador regulable en tensión de muelle, con 200 mm. de recorrido.
Llantas	De 40 radios cruzados especial tubeless, en medidas 1,85 x 21 delante y 2,50 x 17 detrás.	De 36 radios con cerco de aluminio, en medidas 1,85 x 21 delante y 2,50 x 17 detrás.	De 36 radios con cerco de aluminio, en medidas de 2,00 x 21 delante y 2,50 x 17 detrás.	De 36 radios de cerco de aluminio, en medidas 1,85 x 21 delante y 2,50 x 17 detrás.
Neumáticos	Metzeler Enduro Dessert en medidas 90/90 x 21 delante y 130/80 x 17 detrás.	Metzeler Enduro I, en medidas 90/90 x 21 delante y 130/80 x 17 detrás.	Dunlop Trail en medidas 90/90 x 21 delante y 130/80 x 17 detrás.	Pirelli MT 40 en medidas 90/90 x 21 delante y 5,10 x 17 detrás.
Freno delant.	Simple disco de 285 mm. con pinza de doble pistón opuesto, firmado por Brembo.	Simple disco flotante de 260 mm. con pinza de doble pistón paralelo firmado por Brembo.	Simple disco perforado de 296 mm. con pinza Nissin de doble pistón paralelo.	Simple disco flotante de 260 mm. con pinza de doble pistón paralelo firmado por Brembo.
Freno trasero	Tambor simple leva de 200 mm.	Simple disco perforado de 240 mm. con pinza de doble pistón paralelo.	Simple disco perforado de 240 mm. con pinza de simple pistón.	Simple disco perforado de 230 mm. con pinza de simple pistón.
DIMENSIONES, PESOS Y CAPACIDADES				
Largo total	2.390 mm.	2.290 mm.	2.295 mm.	2.285 mm.
Distan. ejes	1.513 mm.	1.520 mm.	1.540 mm.	1.485 mm.
Alt. asiento	850 mm.	870 mm.	890 mm.	870 mm.
Anchura total	1.000 mm.	885 mm.	865 mm.	870 mm.
Distanc. suelo	190 mm.	240 mm.	210 mm.	210 mm.
Peso vacío	188 kilos.	192 kilos.	185 kilos.	175 kilos.
Peso lleno	210 kilos.	214 kilos.	210 kilos.	200 kilos.
Dep. gasolina	26 litros, 4,7 de reserva.	19 litros, 4 de reserva.	25 litros, 5 de reserva.	25 litros, 4 de reserva.
Cir. refrig.	—	—	1,5 litros.	—
Cárter motor	3,5 litros.	3,3 litros.	2,8 litros.	3,0 litros.
REFERENCIAS				
Precio mat.	1.305.000 ptas. IVA incluido.	1.249.154 ptas. IVA incluido.	1.500.000 ptas. IVA incluido.	763.997 ptas. IVA incluido.
Garantía	1 año piezas, M.O. y transporte.	Seis meses.	1 año piezas y mano de obra.	Seis meses o 6.000 km.
Fabricante	BMW AG. Munich. Alemania.	Cagiva SpA. Varese. Italia.	Honda Motor Co. Japón.	Laverda SpA. Breganze. Italia.
Importador	BMW Ibérica. Tel. (91) 450 60 01.	C. I. Cagiva. Tel. (93) 254 00 02/03.	Montesa-Honda. Tel. (93) 377 10 00.	Corver, S.A. Tel. 93-209 23 66.

tipo de conducción, con clavadas de la rueda posterior al reducir marchas a alto régimen y respuesta brusca del motor, que no se encuentra a gusto a estos regímenes de giro. Le gusta mucho más aprovechar una marcha más que una de menos, la moto va más suelta y es más manejable en todo tipo de curvas, confiando una gran seguridad a su piloto, aunque éste no esté demasiado bregado en conducción deportiva. La Honda y la Cagiva serán unas dignas rivales de la BMW, pudiendo rodar las tres en compacto pelotón a igualdad de pilotaje, hasta que la BMW y la Cagiva tengan problemas con el freno posterior, con una marcada tendencia al "fadding" en el tambor posterior de la GS y no tan acusado en el disco de la DF, moto que terminará suplicando una bomba de mayor potencia, pese a disponer ahora de una pinza de doble pistón paralelo. La Honda compensa así su menor manejabilidad en conducción deportiva a causa de su posición de conducción retrasada, gran mole y larga distancia entre ejes. La Laverda, por culpa de su menor cubicaje y potencia, se verá superada por sus tres rivales, a menos que su piloto arriesgue mucho más en conducción deportiva, gracias a una mejor manejabilidad y el comportamiento deportivo de su motor a alto régimen, que necesitarán un pie izquierdo muy nervioso, siempre acompañados por un aullante sonido del escape y de ruido mecánico del motor casi ensordecedores, lo que sin duda tendrá sus entusiastas y sus detractores (a mí, en particular, me gusta el sonido del escape, pero no así el que proviene de la culata del

motor).

La estabilidad es casi perfecta en las cuatro motos, rayando en la de motocicletas al 100 x 100 de carretera. La BMW y la Honda son las que acusan más las frenadas con un gran hundimiento de sus horquillas y también los cambios de trazada, mientras que la Cagiva y la Laverda son más estables al inicio de las trazadas, pues son menos propensas a tener cabeceos, sobre todo al abordar curvas de alta velocidad, gracias a sus más deportivas y durillas suspensiones.

Todos los neumáticos ofrecen un admirable agarre en seco, pudiendo hacer derrapar a la salida de las curvas los tacos de la BMW y la Honda, mientras que los Pirelli MT 40 de la Laverda y los Metzeler de la Cagiva se agarran como lapas. En mojado, también estos dos últimos ofrecen mejor agarre que los neumáticos con tacos en forma de pala de la Honda y BMW, unos Bridgestone Trail Wing y Metzeler Sahara respectivamente.

Si ya se buscan carreteras todavía más traileras, o sea con el firme en mal estado, aquí la Ca-

giva y la Laverda se verán penalizadas por culpa de sus recias suspensiones, debiendo dejar escapar a la BMW y la Honda, pues ambas motos son las que absorben mejor las irregularidades del asfalto. Sobre todo la Honda, pues la BMW tiene unas más bruscas reacciones en el tren posterior sobre firme bacheado. Los ocupantes de la Cagiva y la Laverda, se verán coaccionados por los rebotes de las duras suspensiones, que sacudirán toda la moto y hará que sus pilotos se tomen las cosas con más filosofía, en espera de un asfalto más propicio.

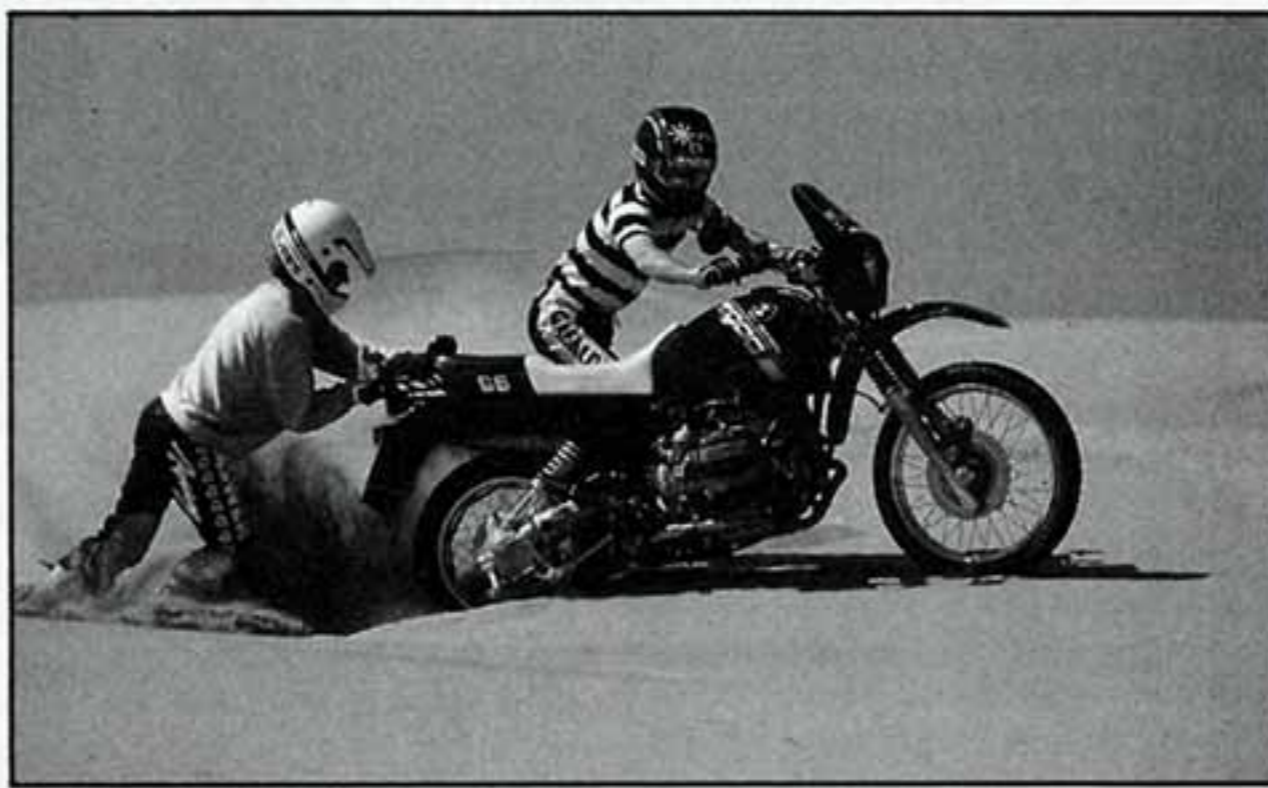
La aventura, es la aventura..., señores

Con estas super trail bicilíndricas se podría aplicar el dicho francés de "l'aventure, c'est la aventure..., monsieurs", pues si buscáis aventuras fuera del seguro asfalto, os podemos asegu-

rar que vais a encontrar muchas más de las que en un principio íbais a buscar, pues todo es cuestión de liarse sobre 200 kilos de peso y con buena potencia a la rueda.

Las que más respeto imponen son la Honda y la Cagiva, primero por su altura de asiento y después por la cantidad de componentes que podemos destrozar en cualquier pequeña caricia con el suelo. La BMW, con su centro de gravedad bajo y sobre la que se llega perfectamente al suelo, dispone además de sus dos cilindros dotados de protectores, que nos salvarán pequeñas caídas con apenas una protección desenchajada; mientras que la Laverda es tan manejable como la BMW, por cuestiones psicológicas, pues existen menos cosas para romper en una posible caída y porque sus formas son más recogidas.

Con 200 kilos de peso sobre sus neumáticos y con los impresionantes pares de potencia de que disponen, las cuatro motos harán resbalar los neumáticos mixtos con que vienen calzadas de origen, permitiendo las más risibles y malabaristas posiciones para lograr hacerse con las motos por las secas y resbaladizas pistas con que disfrutamos en el ensayo. Y los harán resbalar tanto al acelerar como al frenar, pues primero ya tienen dificultades en lograr empujar sus respectivos pesos y después las peripecias vienen cuando llega la hora de frenarlas, ya que son 200 kilos más el piloto los que quieren aminorar velocidad. De espanto, sobre todo sobre la BMW y la Honda, que son las que disponen del freno delantero más potente y que pueden bloquear-



LAS TRAIL BICILINDRICAS '88



lo con facilidad, dando con los trastos por el suelo. Se deberá ser previsor, adelantar frenadas y no ir demasiado "colgado".

Trialeras, aunque sean pequeñas, no son los caminos predilectos para estas "heavy trail", donde se quedarán enganchadas con facilidad y con peligro de destrozarse los embragues de las Cagiva, Laverda y BMW (sin mencionar que en ocasiones la BMW verá limitado su paso por sus dos prominentes cilindros), que por este orden son los más endebles y desfallecientes en caso de pedirles progresividad a la entrega de potencia necesaria para escapar de una trialera. Mejor no meterse en estas lides y tampoco por recoletas pistas y senderos estrechos por donde pasan con facilidad otras trail más ligeras, y por donde estas "desert express" circularán como si fueran elefantes, haciendo trabajar y sudar la gota gorda a sus conductores. Sin mencio-

nar lo que van a sufrir... por dentro, ante el peligro que estos caminos supondrán para la integridad de sus preciadas monturas. Las pistas preferidas por estas cuatro pesadas trail van a ser las de anchos horizontes, pistas rápidas, donde se vea lo que nos depara la siguiente curva y donde se pueda exprimir -o medianamente exprimir- la potencia de sus respectivos motores, siempre atentos a las posibles frenadas, pues las motos cuestan mucho de parar cuando van lanzadas.

En conducción al límite, más o menos lo que se podría llamar todoterrenera, sobre cualquier tipo de pista, revirada o rápida, y... sobre los 200 y pico kilos de peso de cada moto (para quienes gusten de sufrir), la Laverda y la BMW se escaparán de las más difíciles de manejar Honda y Cagiva, que serán en manos inexpertas las que otorguen menos confianza a sus propietarios,

con mucho peso sobre la rueda delantera. Volvemos a mencionar con merecimiento de causa a la BMW y Laverda como las más dóciles en todo tipo de manos, con el peso bien distribuido y sin reacciones extrañas, pero con distintos tipos de conducción, pues en la BMW no se puede sacar el pie para controlar derrapadas, ya que se da con la bota contra los cilindros, siendo más difícil atrapar derrapadas con ella, mientras que con la Laverda se puede practicar una conducción más todoterrenera y deportiva, que al final irá dejando atrás a la BMW.

En este tipo de conducción, las suspensiones más equilibradas son las que montan la Laverda, Honda y Cagiva por este orden, permitiendo absorber todo tipo de irregularidades y hasta practicar saltos. Tal como vienen de serie, la Honda es un pelo blanda delante, la Laverda lo es de atrás, pero, convenientemen-

te regladas, ambas motos aceptarán todo lo que les venga por delante. La Cagiva las tiene muy consistentes y son las de menor recorrido, con lo que llegará antes a hacer topes, pero permitirá más barbaridades que sobre la BMW, que sin reglajes en la horquilla es muy blanda delante y con unas reacciones muy secas al llegar a tope la suspensión posterior, saltando mucho de atrás al encontrar en su camino piedras o raíces.

Para finalizar, y para la sesión fotográfica, decidimos comprobar qué tal se desenvolvían las cuatro motocicletas sobre la arena del desierto, por lo que buscamos el más cercano a nosotros, y hacia allí enfilamos la rueda delantera de las cuatro aventureras super trail.

Con las suspensiones duras, hinchadas a tope de presión de aire en las Honda, Laverda y Cagiva, y los amortiguadores posteriores en rebote duro en la