

COMPARATIVO SUPERTRAILS BICILINDRICAS LA EVOLUCIÓN DE LAS ESPECIES

Pero como con toda fama desmedida, ellas mismas han y están siendo víctimas de su propio éxito comercial, evolucionando casi sin darse cuenta hacia aquella faceta de la que en un principio se huía y a la que ahora se acercan como propia evolución y quizás salvación.

tan rápido, que hasta al mismo Darwin habría cogido desprevenido.

Evolución

Esta es la palabra. Las tres trail de este comparativo son la evolución de otras ya existentes. Así la BMW R-100 GS París-Dakar es la evolución directa de la moto nacida en 1980, la R-80 G/S, que en el lapsus de tiempo transcurrido en ocho años, ha visto como

anterior, pero podría ser el resultado -espero que me perdone el verdadero padre de la criatura, Mr. Yasuo Masuda y su departamento de ingenieros- de una "noche de truenos" entre una XT 600 Ténéré y una FZR 1000. El espécimen resultante ha sido espectacular: una moto de carretera deportivo-turística y al mismo tiempo trail. Nacida con la última tecnología imperante en motos deportivas de carretera, pero al mismo tiempo con largas suspensiones, poderoso motor, magnífica silueta... una moto totalmente preparada y

evolucionada hasta el apelativo de mutante, para poder sobrevivir en un medio versátil y hostil, en donde no le van a faltar enemigos.

Cada especie con su técnica

La evolución más interesante en esta especie trail ha afectado a sus motorizaciones, pues han dejado de ser los ligeros propul-



Carretera o pistas

Muy a pesar de que las tres super trails de este comparativo utilizan apellidos tan pomposos y desérticos como los del rally más famoso del mundo, el "París-Dakar"; de un continente aventurero, "Africa Twin", o del desierto más inédito del planeta, "Super Ténéré", las tres sin excepciones han evolucionado hacia la carretera y se desenvuelven mucho mejor sobre asfalto que por pistas, por lo que la pregunta realizada en el ladillo recibe una rápida y contundente respuesta: carretera.

Es el resultado de la evolución de la especie trail en su vertiente más radical de carretera, que ha dado como producto unos especímenes singulares y muy distintos entre sí. Ellas son las nuevas y modernas "super twin trails" de gran turismo, una nueva raza de motocicletas que además de aunar en sus genes las mejores anotaciones de una motocicleta de turismo, también se han impregnado de inequívocos signos de la especie deportiva, pero sin olvidar salpicar su memoria con alguna de sus más ancestrales reminiscencias del enduro.

se le transformaba su suspensión posterior de Monolever a Paralever, le crecía el cubicaje de 800 a 980 c.c., se le abombaba el depósito hasta 35 litros de capacidad y en su silueta le nacían todo tipo de accesorios rutero-turísticos, a la vez que se preparaba para sus esporádicas incursiones por pistas.

La Honda XRV 650 Africa Twin también es una evolución directa de un modelo anterior, la XL 600 V Transalp. Una singular moto que se ha visto evolucionada todavía más hacia la carretera o hacia las pistas rápidas del continente que utiliza como apellido, sufriendo toda la moto una "africanización", a base de robustas suspensiones, incremento de cubicaje y potencia, y más agresiva silueta para poder sobrevivir en un medio ambivalente. También, y aunque muchos no lo recuerdan, la Transalp y Africa Twin podrían haber sido un reciclaje de aquella moto trail aparecida en 1981, la Honda XLV 750 con motor bicilíndrico a 45 grados y transmisión por cardán, que no tuvo un buen éxito comercial, pero que por paradojas de la evolución que también sufre el mercado, ahora está más cotizada que entonces y sus conceptos revalorizados.

De la Yamaha XTZ 750 Super Ténéré no puede decirse que sea la evolución de ninguna moto



COMPARATIVO SUPERTRAILS BICILINDRICAS

LA EVOLUCION DE LAS ESPECIES

ta ahora desconocidas sobre unas trails.

Así, BMW sigue confiando en su indestructible motor "boxer" de cilindros opuestos y refrigerado por aire, que sobre las primeras G/S fué de 800 c.c. y luego aumentó en la R-100 GS a 980 c.c. con unas medidas de 94,0 x 70,6 mm., de los que se extrae una potencia de 60 CV a 6.500 rpm. con un trabajado por máximo de 7,7 kgm. a 3.750 rpm., siendo el motor más tran-

quilo del trio, pues sus pistones viajan a una velocidad de 15,29 metros por segundo a régimen de potencia máxima.

Su distribución está a cargo de un solo árbol de levas situado en el cárter motor. Este mueve una varillas y balancines, que actúan sobre dos válvulas por cilindro, que se alimentan a través de dos carburadores Bing de 40 mm.. La transmisión es la típica de BMW, a través de un embrague monodisco en seco y un árbol

cardánico, que presenta la particularidad de estar dividido en dos y actuar conjuntamente con la suspensión posterior formando el sistema Paralever, que ha permitido a BMW eliminar parte de las desagradables brusquedades de su transmisión por cardán y al mismo tiempo alargar el recorrido de la suspensión.

El motor de la Honda XRV 650 está directamente evolucionado del motor de la Transalp. Más que una derivación ha sufrido



una "africanización" o potenciación para poder resistir un trato más duro, con un aumento de cubicaje hasta 647 c.c., a través de unas medidas de 79,0 x 66,0 mm., que ha significado un aumento de potencia y par máximos que los ha situado en 57 CV a 8.000 rpm. y 6,1 kgm. a 6.000 rpm.. Su inferior cubicaje ha influido en que posea los cilindros más rápidos a régimen de potencia máxima, pues se mueven a 17,60 mts/seg..

La alimentación está a cargo de dos Keihin de 34 mm. que respiran a través de una gran caja de filtros y dan marcha al motor a través de dos válvulas de admisión y una de escape sobre cada cilindro, que poseen distribución SOHC por cadena silenciosa. Por si no lo recordáis, el motor se trata de un bicilíndrico en "V" a 52 grados, refrigerado por líquido, con las muñequillas del cigüeñal caladas a 72 grados para evitar vibraciones.

El cambio es de cinco velocidades -como en las otras tres trail- y la transmisión por cadena.

Finalmente el propulsor de la Yamaha XTZ 750 esta evolucionado según la tecnología "Génesis" empleada en las FZ y FZR tetracilíndricas de carretera, con lo que se ha diseñado un moderno y compacto motor bicilíndrico con el bloque inclinado 45 grados hacia delante, distribución DOHC por cadena silenciosa, 5 enormes válvulas por cilin-

dro con tres de admisión y dos de escape, alimentadas a través de dos carburadores Mikuni BDST de 38 mm., refrigeración por líquido,... con unas medidas supercuadradas de 87,0 x 63,0 mm. con lo que se ha conseguido un motor "tranquilo"... cuyos pistones corren a 15,75 mts/seg. a régimen de potencia máxima. El cubicaje resultante ha sido de 749 c.c. que desarrollan la más que apreciable potencia máxima de 70 CV a 7.500 rpm., con



La BMW R-100 GS París-Dakar está preparada a tope para su vida "on-off road" -a nuestra moto, a causa de las prisas por disponer de ella, le faltó los bigotes de las defensas y el cubre cárter grande-, con carenado y alta cúpula, defensas de carenado y depósito, doble transportín opcional junto al asiento biplaza, portamaletas, etc., etc., que se sirve en forma de kit o separado por recambios. El freno posterior se cansa con facilidad y el delantero es muy potente al primer tacto. Su tablero de instrumentos posee reloj horario y un tacómetro demasiado pequeño. El sistema Paralever ha mejorado su comportamiento, aunque todavía es brusco y seco de reacciones.



La Honda XRV 650 Africa Twin es la más homogénea del trio, con un motor menos potente, más dócil y fácil de llevar, aunque se queda atrás en prestaciones puras. Su silueta es más salvaje que sus rivales, con suspensiones y conjunto más preparado para su faceta aventurera. Sus frenos son muy potentes, siendo el posterior de fácil bloqueo en pistas. El tablero de instrumentos está realizado en plan racing, instalado sobre foamex. El asiento es amplio y cómodo para poder transportar dos aventureros aficionados sin ningún problema. El basculante es de aluminio y el escape no queda tan recogido como el de la BMW, pero tampoco tan abierto como en la Super Ténéré.



La Yamaha XTZ 750 Super Ténéré es la super trail GT del comparativo, con una impresionante silueta de trail de carretera, a la que respalda su potente motor de 70 CV, realizado con toda la tecnología "Génesis" de la generación FZR de carretera. Sus suspensiones son demasiado blandas en conducción deportiva y "off road". Su apartado frenos es de carretera, con dos discos delanteros de 245 mm. a los que les falta un poco más de mordiente. El tablero de instrumentos presenta algún otro descuido, al igual que su asiento, que es justillo para el pasajero, que deberá llevar sus piernas muy dobladas... como en una deportiva de carretera.

COMPARATIVO SUPERTRAILS BICILINDRICAS LA EVOLUCION DE LAS ESPECIES

un par de 6,8 kgm. a 6.750 rpm..

Para reducir las dimensiones del motor se compactado todo el apartado transmisiones, por lo que detrás del cigüeñal se ha colocado el eje del cambio y encima de los dos el árbol de la transmisión primaria y embrague, reduciendo unos preciosos



"Caras maquilladas" al máximo para estas tres super trails. Con estrecho carenado de faro con óptica de la K-100 y alta cúpula, que causa demasiadas turbulencias al piloto, que viajará mejor con casco integral que con abierto. Sus defensas se usarán muy poco... a menos que se aterrice forzosamente como un Boeing 747. La cúpula de la Honda cubre muy bien el dorso del piloto, pero no el casco con lo que se acusará un cierto cansancio de cervicales si se rueda a buena velocidad. Su carenado, como el de la Yamaha posee una excelente doble óptica halógena. Pero el de la XTZ posee una cúpula más alta y el casco del piloto esta más a salvo del viento.



centímetros la longitud del motor. Pero los técnicos de Iwata aún han encontrado espacio para ubicar dos árboles de equilibrado, para minimizar las vibraciones del calado de bielas a 360 grados, uno por delante del cigüeñal y otro encima, formado entre los tres un ángulo de 90 grados, ideal para desempeñar a la perfección sus funciones.

Las vibraciones se han reducido al mínimo en los tres propulsores. BMW se ha servido de su calado a 180 grados, para que prácticamente pasen desapercibidas, aunque se notan unas vibraciones "redondas" sobre las 3.500-4.000 rpm. y sobre todo cuando se abusa de marchas largas. La Honda también hace notar sus vibraciones cuando estira de una marcha larga, pero no son ni la mitad de acusadas que la BMW, todo su funcionamiento es mucho más suave que sobre la moto germana, gracias al calado a 72 grados de las

bielas, que actúan como un árbol de equilibrado natural. Sobre la Yamaha sus vibraciones ya no son tan redondas, son de más alta frecuencia y un poco agudas sobre las 4.500-5.000 rpm., aunque nunca llegarán a molestar a sus usuarios.

Estos tres potentes, briosos y saludables motores han sido adornados con las obligatorias superestructuras necesarias para resistir cualquier aventura... a que las sometan sus modernos aventureros.

Sobre asfalto

Este va a ser el medio sobre el que va a transcurrir la mayor parte de la vida de estas tres evolucionadas trail, pues a causa del importe a que se hacen pagar, sus impresionantes presencias estéticas, sus alturas de

asiento -excepto en la BMW- y sus nada ligeras taras desplazadas, no las hacen muy apropiadas para abandonar el siempre más seguro asfalto y buscar aventuras por pistas.

Lo más seguro es que sus propietarios les den un uso muy cercano al 90 % de carretera o quizás todavía más, en contraste con un escueto o quizás aún

menor 10 % de uso aventurero, y hasta quizás existan motos que nunca lleguen a realizar recorridos fuera del asfalto, pues sus usuarios nunca han pensado en dar una utilización alternativa a sus monturas. Y es que pensándolo fríamente, se trata de tres verdaderas motos de asfalto, a las que se ha dotado de largas suspensiones y siluetas más o



Muntaña

CONCESIONARIO OFICIAL EXCLUSIVO

NUMANCIA, 22
Expo. y ventas
Motos nuevas
Motos de ocasión
S.Tecnico/Recambios
T.410 62 75 T.410 63 41

BALMES, 200
Expo. y ventas
Motos nuevas
T.218 33 16

CORCEGA, 474
Expo. y ventas
Motos nuevas
T.258 84 00
T.258 07 40





Aquí podéis ver las tres motos al desnudo, que siguen siendo tan impresionantes como vestidas. La BMW puede vestirse opcionalmente con unos pocos accesorios o adquiriendo el kit de africanización al completo. Su precio moto y kit completo es de 1.430.000 ptas., un precio típicamente BMW. El esqueleto de la XRV 650 está derivado del que emplea la Transalp, pero reforzado en sus suspensiones, basculante y chasis robustecido. El aspecto de la XTZ también es fenomenal, dejando ver su potente motor y la alimentación vertical con la caja de filtros muy arriba, lo que hace que la moto posea un depósito muy alto, elevando el centro de gravedad.



Tres motores bicilíndricos y a la vez completamente distintos. Dos cilindros opuestos en boxer para la BMW, que dispone de árbol de levas OHV en el cárter motor, con distribución por varillas y balancines sobre dos válvulas por cilindros. La Honda los posee en "V" a 52 grados, refrigeración líquida, un árbol de levas -SOHC- por cilindro, trabajando sobre tres válvulas -dos de admisión y una de escape-, con distribución mandada por cadena silenciosa. La Yamaha posee un "twin" paralelo inclinado 45 grados hacia delante, refrigeración líquida, doble árbol de levas trabajando sobre cinco válvulas por cilindro -tres de admisión y dos de escape-

seguramente alguna de estas tres super trails.

La más manejable por su buena altura de asiento y peso situado más bajo es sin lugar a dudas la BMW, pero queda algo limitada por la anchura de su motor cuando se debe pasar entre automóviles y también por que el manillar queda a la misma altura de los retrovisores de los autos. Sobre la XTZ y XRV el manillar queda por encima de ellos, sencillamente por que las motos son ya más altas, con más distancia al suelo del asiento y del motor, así como de los altos depósitos, lo que dificulta la manejabilidad a baja velocidad y también en parado. Pero a pesar de ello las tres motos se desenvuelven bien utilizando marchas largas, especialmente sobre la Super Ténéré que posee un tacto de gas un poco brusco en su primera relación. La BMW y la XRV ya poseen un tacto más dulce y dosificable.

Ya por carretera de anchos horizontes, pronto quedan confirmadas las primeras impresiones que transmiten las tres motos: son unas auténticas devoradoras de kilómetros, al más puro estilo de las grandes motocicletas de gran turismo. Con posiciones de conducción cómodas, asientos confortables, piernas y brazos distendidos... todo preparado para realizar largos recorridos sobre ellas, ahora bien con distintas anotaciones para las tres motos.

Sobre la BMW se disfruta de una posición de conducción atí-

menos desérticas, siguiendo la moda dominante en el sector trail.

Antes de escapar hacia terrenos más abiertos, primero se deberá pensar en evolucionar

por entre el caótico tráfico urbano, donde nuestras pesadas y masivas trail no se desenvuelven demasiado mal.

Pero antes, estas tres motos o mejor dicho las dos japonesas,

ya habrán realizado una selección natural de sus pretendientes. Pues la evolución de las motocicletas -al igual que la de los animalitos- ha sido más rápida que la especie humana, por lo que muchos de los usuarios se encontrarán que no dan la talla o que no han crecido lo suficiente para poder llevar cómoda y

RANKING PRECIOS

BMW R-100 GS PARIS-DAKAR	1.430.000	Muy elevado, es una BMW.
HONDA XRV 650 AFRICA TWIN	1.150.000	Caro para una 650 c.c.
YAMAHA XTZ 750 SUPER TENERE	1.174.000	Ajustado dentro de lo que cabe

LOS PRECIOS Y SUS CONSIDERACIONES

Partiendo de la base que las tres motos están a la venta a un precio excesivo, la Africa Twin es la más asequible y la más completa de las dos más "económicas", con numerosos detalles muy cuidados frente a su más directa rival la Super Ténéré, que posee el motor más potente y moderno. Una moto que ha sido puesta a la venta en nuestro mercado a un precio político... marcado por el que luce la Honda, ya que en toda Europa la Yamaha es más barata que la Honda, como por ejemplo en Francia, que se venden a 44.980 FF la Super Ténéré y 46.062 FF para la Africa Twin, lo que representa unas 20.000 ptas. más barata la Yamaha. ¿El por qué es más cara aquí?... no lo sabemos y YMES no nos ha dado explicaciones.

En cuanto al precio de la BMW equipada de serie con todo el kit trail-rutero al completo, es elevado... simplemente disfruta de un precio BMW. Un precio de élite, pero con distintas opciones según el equipamiento escogido a base de accesorios. Pero sin lugar a dudas es la más cara del trio, aun sin equipamiento.

CONSUMOS

	BMW R-100 GS	HONDA XRV 650	YAMAHA XTZ 750
Autopista 120 kms/h.	5,9	5,1	6,1
Autopista 150 kms/h.	8,9	7,8	7,5
C.N. 100-120 kms/h.	5,2	6,0	5,6
Conducción deportiva	8,3	8,5	9,5
Conducción urbana	10,8	7,0	7,5
Consumo medio	7,8	6,8	7,2
Capacidad depósito (lts)	35,0	25,0	26,0
Autonomía total (kms.)	448,7	367,0	361,0



HONDA



EN MALAGA Concesionario oficial

LANZAT motos

Exposición: Eugenio Cross, 18 - Tel. 952-39 27 95

Taller: Cataluña s/n - Tel. 952-30 97 72

COMPARATIVO SUPERTRAILS BICILINDRICAS LA EVOLUCION DE LAS ESPECIES

pica si la comparamos a las otras dos trail. Sus estriberas están a la misma altura que la XTZ y XRV, pero su asiento está colocado más bajo, con lo que la posición de las piernas es más angulosa, retrasada y un tanto forzada, casi de moto de carretera de la última hornada. El manillar también está más bajo y el cuerpo se debe tirar un poco hacia delante para llegar a él, pues el depósito es bastante largo, con lo que se entra en el campo de acción de la gran y "artística" cúpula del carenado, que desvía bien el aire del casco, pero que por la estrechez del carenado forma muchas turbulencias, por lo que es mejor viajar con casco integral que con casco de enduro o abierto. Unos deflectores laterales a la altura de donde nace la cúpula remediarían la situación, que aumenta con la velocidad.

Sobre la XRV ya se está más arriba, con una posición más turística y descansada, con las piernas dobladas a unos 90 grados, estriberas un tanto adelantadas, rodillas escondidas en el ergonómico depósito, cuerpo muy vertical sobre un cómodo asiento y manillar que cae bajo las manos. Quedando algo alejado de las virtudes que debería conceder el amplio carenado, que protege bien el cuerpo del piloto pero que deja al aire la cabeza y el casco, por lo que si la velocidad es elevada... pronto se resentirán las vértebras cervicales después de unos pocos kilómetros, por lo que se deberá adoptar una posición un poco recogida, para escapar de la furia de Eolo.

En la XTZ no será necesario encogerse tanto como sobre la Honda, pues la alta cúpula del carenado desvía bastante bien el viento, por lo que el casco queda resguardado del impacto directo, aunque no así el dorso del piloto. Su posición de conducción ya es con las rodillas abiertas por culpa del ancho depósito y los pies cayendo verticalmente sobre las estriberas, situadas muy anchas y algo adelantadas por culpa del ancho motor y su protector de cárter y escapes. No obstante la posición es cómoda, con las piernas dobladas a unos 90 grados, el cuerpo un poco echado hacia delante para llegar al manillar,



sentado sobre un asiento algo durillo, pero confortable.

En estas posiciones, confortables, cómodas y desahogadas, se pueden recorrer sin gran fatiga muchas millas, pero creo que muy pocos van a resistir tanto como las fenomenales autonomías super-ruteras de estas tres trail, ya que a consumo medio la

BMW puede recorrer casi 450 kms., la XRV 367 y la XTZ 361 kms., gracias a sus respectivos tanques de 35, 25 y 26 litros de capacidad. Aunque si se las aprieta por autopista, sus consumos son bastante elevados, por culpa de su gran superficie de contacto con el aire, pues precisamente no son demasiado ae-

rodinámicas. A pesar de ello alcanzan unas más que aceptables y casi extraordinarias prestaciones en velocidad punta, con 192 fabulosos kms/h. para la Super Ténéré, 185 kms/h. para la BMW y 178 kms/h. para Africa Twin que se ve perjudicada por su menor cubicaje. A tenor de estas prestaciones, la Yama-



ha y la BMW podrán mantener tranquilamente velocidades de crucero de unos 160 kms/h. hasta el fin del mundo, siendo un poco menor pero aceptable para la Honda, que se deberá conformar con navegar a unos 150 kms/h., con los que también se llega a todas partes.

En carreteras tipo Redia de

anchas curvas y buen firme, las tres motos se comportan de maravilla, al igual que por autopista, con un sano comportamiento de moto turística, con un buen aplomo del tren delantero, magnífico confort y finura de marcha, excelente precisión en recta y formidable agarre y estabilidad en curvas rápidas. Aun-

COMPARATIVO SUPERTRAILS BICILINDRICAS LA EVOLUCION DE LAS ESPECIES

que, sobre las dos japonesas que disponen de largos recorridos de horquilla, siempre es mejor abordar las curvas con todo el trabajo hecho. O sea, meter la moto en las curvas con la frenada efectuada y los cambios de marcha realizados, para que la moto trace como si fuera sobre un raíl, pues si no se hace así, en conducción animadita se pueden ocasionar oscilaciones en la moto a todo lo largo de la trazada de la curva, ocasionadas al recuperarse la horquilla, especialmente en la Yamaha que es la que posee las suspensiones más blandas. Unas oscilaciones que no pasarán nunca de ser una alerta para los pilotos más osados, pero que no supone ningún peligro en conducción normal o deportiva.

Con anchos horizontes por delante, los trailers más ruteros podrán hacer holgazanear al pie izquierdo hasta límites insospechados, pues la elasticidad de los motores es insospechada. Aun tirando de las últimas relaciones del cambio, sus recuperaciones son magníficas y dignas de cualquier moto de cuatro cilindros, mil y pico c.c., y caballería centenaria y también 16 o más válvulas, pues en carretera nacional apenas se usará otra marcha que no sea la quinta. La dos últimas relaciones dejan bajar la aguja del tacómetro hasta las 2.000 rpm, recuperándose fantásticamente al abrigo, con grandes pistonadas y movimientos laterales acompasados sobre la BMW, pero empujando con mucha fuerza y decisión hacia delante; con algún tirón y vibraciones "redondas" sobre la Honda -mejor desde 3.000 rpm.- y con una suavidad entusiasmante y un buen sonido-rugido de admisión en la Yamaha. Aquí también se impondrá la superior cilindrada de la BMW y la Yamaha, aunque en los primeros metros la Honda les saldrá respondona, para perder terreno poco a poco ante la llegada de la superior potencia de sus rivales. Pero las tres motos están más que preparadas para que sus motores resistan una conducción tranquila, dejando a sus usuarios que jueguen con el buen par del motor, como si fueran motores de goma elástica.



Conducción deportiva

Ya hemos anunciado con anterioridad que estas tres super trail son la evolución resultante de un uso más exhaustivo por carretera, con potenciación de sus motores y también de sus facetas asfálticas, tanto turísticas... como deportivas, pues las tres trail invitan a ello y aunque no se pretenda ir rápido sobre ellas... se acabará rodando animadamente casi sin darse cuenta de ello, pues las tres motos confieren al piloto una extraordinaria seguridad y control de la situación en todo momento.

Las cualidades que se aunan en estas motos y sus motores, hacen prácticamente innecesario lo que vulgarmente se denomina "estripar" el motor para poder ir rápido. No son amigas

tampoco de la conducción brusca y salvaje, prefieren trato suave, trazadas largas hilando fino y sorprendentemente marchas largas para sacar el máximo partido de la moto... sin necesidad de ir siempre al límite. Un límite que parece lejano a causa de la seguridad, docilidad y su sano comportamiento en todo tipo de curvas.

La BMW con su centro de gravedad más bajo parece la más manejable, sobre todo cuando se baja de las altas japonesas, pero su peso y peculiar tacto de la transmisión por cardán, la merman un tanto en conducción deportiva. Su grueso disco delantero posee un tacto contundente a primera instancia, para luego perder efectividad por culpa del peso del conjunto, mientras que el posterior no desea que se le acumule demasiado trabajo, pues pronto pierde efectividad. La rueda posterior se bloquea unas milésimas de

segundo al reducir marchas, al mismo tiempo que su horquilla acusa un hundimiento excesivo, mientras la suspensión posterior se comporta francamente bien. Su motor es el que prefiere rodar en marchas más largas, ya que si se le "estripar" parece que vaya forzado y su conducción es más delicada y brusca de reacciones. Prefiere hacer trabajar sus enormes "sótanos" -pues son mayores que bajos-, estirando el motor con entusiasmo en las rectas hasta las 7.000 vueltas, donde ya comienza a declinar su potencia.

La Honda ya posee un motor más civilizado que la BMW, con menos caballos y también cubaje, necesitando hacer trabajar las vueltas para poder seguir a la motocicleta bávara en terrenos rápidos o donde cuentan las aceleraciones. También tiene en contra su menor manejabilidad y posición de conducción más alta y retrasada, pero esto queda en parte compensado por una mejor frenada, tanto delante como detrás y suspensiones que aceptan de mejor grado una contundente conducción deportiva... aunque sus neumáticos perderán agarre antes que los excelentes -y también caros- Metzeler Sáhara de la BMW.

Pero los neumáticos de la Yamaha serán los que antes perderán la compostura en conducción deportiva, ya que son duros y el motor los hará derrapar cuando entrega su buena potencia a la salida de las curvas. Son 70 CV, salvajes y siempre omnipresentes en casi toda la gama de revoluciones, con los

COMPARATIVO SUPERTRAILS BICILINDRICAS LA EVOLUCION DE LAS ESPECIES

que la Super Ténéré dejaría atrás a sus rivales... si no fuera por sus excesivamente cómodas y blandas suspensiones, y también por unas frenadas que se alargan por culpa de la poca contundencia del doble disco delantero, que hace pasar un poco de ansia al piloto en conducción deportiva... cuando la leva del freno se acerca demasiado al puño del gas.

Así pues, las tres motos pueden rodar en compacto pelotón, con distintas alternativas según el revirado trazado de la carretera elegida. Los kilos se notan, la manejabilidad de la BMW también, la efectividad de la Honda y la potencia del motor de la Yamaha... permitirán, a pesar de sus defectos, divertirse enormemente sobre ellas.

Por pistas

Pues a pesar de sus kilos, magníficas moles e impresionantes estéticas, en conducción por pistas hasta pueden llegar a ser divertidas. Pero siendo siempre perfectos conocedores de sus intrínsecas limitaciones, pues no se trata de ligeras trail, ni están totalmente preparadas para una conducción al estilo enduro.

Sus pesos y potencias las harán resbalar y derrapar a la entrada y salida de las curvas, donde siempre se deberá buscar apoyo en algún peralte -si existe- o tomarse las cosas con más calma. Pero tomándoles el pulso a los kilos y a la potencia, las tres motos son muy nobletonas y se dejan meter en la curvas con una sutil y no siempre controlada derrapada posterior, para una vez entrada en la curva salir dando -también sutilmente- cuidadosamente gas y aún así la rueda posterior perderá agarre con frecuencia, sobre todo si las pistas tienen abundante tierra o arena suelta. Os aseguro que la diversión está entonces más que asegurada, si no probadlo por las divertidas pistas del Maresme catalán.

La más preparada para este uso es la Africa Twin, con unas suspensiones muy correctas que aguantan lo que les echen, pudiendo ser regladas sin dema-



siadas complicaciones, antes de entrar en caminos duros o para lo que se espere encontrar. Sus reacciones y posición de conducción son las más nobles y permiten cierta soltura sobre la moto, al mismo tiempo que su motor es el más dócil y manejable sobre el resbaladizo elemento.

La Super Ténéré es la más brusca de conducción, con unos neumáticos muy de carretera y que resbalan a la mínima pasada con el puño del gas. Su kilos se notan más que en la Honda,

pero queda solventado en parte por su soltura de dirección, que permite un buen gobierno de la moto, pero sin demasiadas florituras, pues la posición de conducción es más retrasada, las suspensiones muy blandas y el peso está colocado aún más alto que sobre la Honda.

La BMW es otra historia -en manos profanas se deja llevar mejor, pues se llega al suelo con los dos pies sin dificultad, otorgando mayor seguridad-, su horquilla es pobre y muy blanda, el amortiguador posterior y

sistema Paralever es brusco y corto de respuesta, picando la moto de delante en las irregularidades del terreno... pero si te olvidas de estos defectos, de los topes de horquilla y demás ruidos, la moto se deja llevar bien -mejor sentado que de pies sobre las estriberas, pues el manillar está más bajo y la posición es un tanto incómoda- por senderos y pistas no demasiado complicadas. Sus neumáticos son los que mejor van en pistas, se agarran más que aceptablemente... aunque su motor los hará pati-



LA EVOLUCION DE LAS ESPECIES

COMPARATIVO SUPERTRAILS BICILINDRICAS

rivales, pues es la más preparada para ello, mientras que la Yamaha deberá intentar dejar atrás a la más pesada y brusca BMW. Pero siempre avanzando acontecimientos, pues las tres motos necesitan espacio, mucho espacio para detener sus kilos sobre tierra y aún así, en numerosas ocasiones no se llevará la moto... precisamente por donde se desea, pudiendo ocasionar alguna catástrofe económico-ecológica... semejante a la caída de un Boeing 747 en pleno bosque.

nar con asiduidad.

En conducción deportiva por pistas -siempre bajo manos bregadas en conducción "off road"- desde luego que no son las motos más apropiadas, por culpa de su peso y volumen. Aquí la Honda se escapará de sus

Ahora bien, es mejor para el bolsillo guardar las ambiciones de emular a los pilotos del París-Dakar y contentarse con pasear, más o menos animadamente, por amplias y más o menos lisas pistas de anchos horizontes, preservando la naturaleza en aras de la seguridad, adelantando frenadas -ojo con los frenos posteriores excesivamente bruscos de la Honda y Yamaha, que actúan mejor con pasajero en pistas- y acontecimientos, para ir tomando poco a poco y sin empachos el pulso a estas tres superbikes de trail, para irse calentando y buscar alguna que otra pequeña dificultad.

CONCLUSIONES

A FAVOR EN CONTRA

BMW R-100 GS PARIS-DAKAR

Potencia motor a todo régimen	Peso muy elevado
Confort de marcha	Comportamiento por pistas
Estabilidad y manejabilidad	Freno posterior fatigable
Protección cilindros en caídas	Posición radiador de aceite
Cualidades ruteras	Precio muy elevado
Frenada potente y dosificable	Horquilla delantera pobre
Presentación estética	Estética discutible
Accesorios trail-ruteros	Tablero de instrumentos raro
Suavidad de funcionamiento general	Detalles descuidados
Caballote central	Suspensión posterior brusca
Buenas prestaciones	

HONDA XRV 650 AFRICA TWIN

Aspecto y presentación impresionantes	Altura asiento
Detalles muy cuidados	Precio elevado
Cualidades ruteras	Cúpula carenado baja
Potencia motor a todo régimen	Carencia reserva manual
Estabilidad y aplomo alta velocidad	Peso elevado
Frenada potente y dosificable	Físico expuesto a las caídas
Tacto y finura de funcionamiento	Comportamiento por pistas
Suspensiones muy equilibradas	
Confort de marcha	

YAMAHA XTZ 750 SUPER TENERE

Presentación estética	Peso muy elevado
Motor Génesis 5 valve	Cambio duro e impreciso
Cualidades ruteras	Precio elevado
Estabilidad y aplomo a alta velocidad	Físico expuesto a caídas
Prestaciones muy buenas	Comportamiento por pistas
Potencia motor a todo régimen	Frenada desde alta velocidad
Confort de marcha	Altura asiento
Protección cúpula carenado	Algunos detalles descuidados
Tacto y finura de funcionamiento	Suspensiones muy blandas
Nuevo modelo en el mercado	Lugar pasajero

Conclusiones

Se puede llegar a muchas conclusiones y todas ellas válidas sobre estas "Grandes Trail" "G.T.", de "Gran Turismo" o "Gran Trayecto" y también de "Gran Tonelaje". Son las G.T. de la categoría, sin llegar a ser unas trail "GTi" deportivas, aunque a buen seguro que dentro de poco los japoneses las van a fabricar.

Como ya habréis podido observar, el recuadro de conclusiones "a favor y en contra" es mucho más amplio que sobre otras trail. La respuesta es que lo son a causa de que en estas tres motos se aúnan las virtudes y también los defectos de las motos trail y también las de las motos de carretera y hasta de las deportivas.

La BMW R-100 GS París-Dakar es la trail de gran turismo, preparada "full equipment" para sus recorridos "on-off road", pero que prefiere vivir más cómodamente sobre asfalto, donde realmente se desenvuelve muy bien pese a su aumento de peso, pues dispone del motor con mejor respuesta a todo régimen, siendo toda una garantía de fiabilidad. Por pistas se queja de sus kilos y especialmente de sus suspensiones, no demasiado preparadas para una vida ajetreada.

La Yamaha XTZ 750 Super Ténéré es la trail sport, con un potente motor de la última generación "Génesis". Un motor muy de carretera, con una increíble respuesta y un gran carácter deportivo a cualquier régimen, pero que también se deja llevar tranquilamente. Sus suspensiones son demasiado blandas y su frenada desde alta velocidad no está demasiado conseguida, al igual que el transporte de un segundo ocupante. Por pistas es todo un espectáculo, pues tampoco se encuentra demasiado preparada para ello, sus neumáticos y suspensiones no resisten su fuerte personalidad asfáltica, perdiendo la compostura frecuentemente.

La Honda XRV 650 Africa Twin es la trail "repli racer" del ensayo comparativo. Sin lugar a dudas es la más homogénea de las tres motos, con una faceta asfáltica un poco menor que sus rivales, lo que le deja un poco más de espíritu de aventura para que sea desarrollado por sus usuarios, ya que se encuentra mejor preparada para ello. En contra, dispone del motor de menor cubicaje y menor potencia, por lo que pierde terreno en carretera abierta y autopista, que será el medio por el cual transcurrirá la mayor parte de su vida.

La elección no es fácil. Son tres grandes trail con un gran carácter rutero. La BMW es la élite y su equipamiento se ofrece en forma de kit a montar sobre una moto base o por accesorios -a nuestra moto le faltan los bigotes de las defensas y cubre cárter grande-, y junto a la fenomenal, más potente y más deportiva Yamaha son las motos más asfálticas. La Honda también es sin duda una moto muy asfáltica, pero con una faceta trail más abierta que sus rivales y un motor más dócil.

Las tres motos están en la cima de la evolución trail, aunque es posible que dentro de poco salga una nueva y más poderosa mutante.

La evolución no se detiene. □