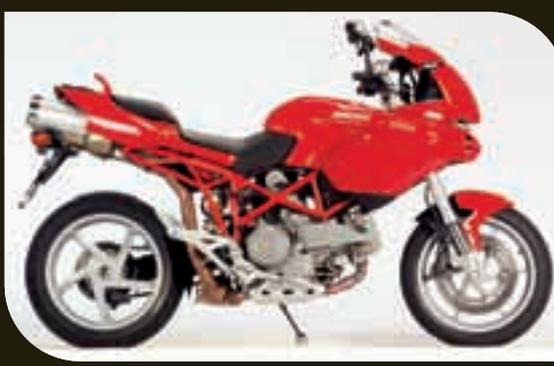


BMW K 1200 GT**Ducati Multistrada 1000DS****Honda CB F**

Si yo fuera rico...

Comparativa

Se habla y escribe mucho de la polivalencia de las motos y de que algunas valen para todo, pero esta definición se escapa en gran medida de la realidad. De acuerdo al amplio abanico de posibilidades que ofrece el mercado, la solución soñada y más apropiada sería la de tener una moto para cada momento y situación. Hemos reunido un plantel de cinco novedades 2004 que podría ser la selección ideal para ese «garaje» soñado.

Soñar despiertos es uno de los mayores placeres que tiene la vida. Vivimos en un mundo materialista regido por el dinero y el poder adquisitivo de las personas. Así hemos vivido la mayoría desde que hemos empezado a tener uso de razón -más o menos- y a la mayor parte de los humanos nos gustaría vivir mejor de lo que lo hacemos. El que tiene dinero ambiciona tener más para estar aún mejor, y el que no tiene sueña con poseer un día suficientes recursos económicos para poder comprarse ciertas cosas con las que siempre ha soñado.

Los españoles -entre los que, por supuesto, me incluyo- somos especialmente soñadores, y este hecho se refleja en la cantidad de dinero que gastamos en loterías varias, quinielas, «cuponazos» y otro tipo de juegos y apuestas. Según estudios realizados, en este aspecto siempre nos hemos situado en los puestos de cabeza entre los países europeos y este hecho está claro que marca nuestra forma de ser. Por estas fechas, la lotería de Navidad, el «juego» por antonomasia, es el hecho que mejor demuestra esta afición tan española. Además, lo mejor de todo, es que a

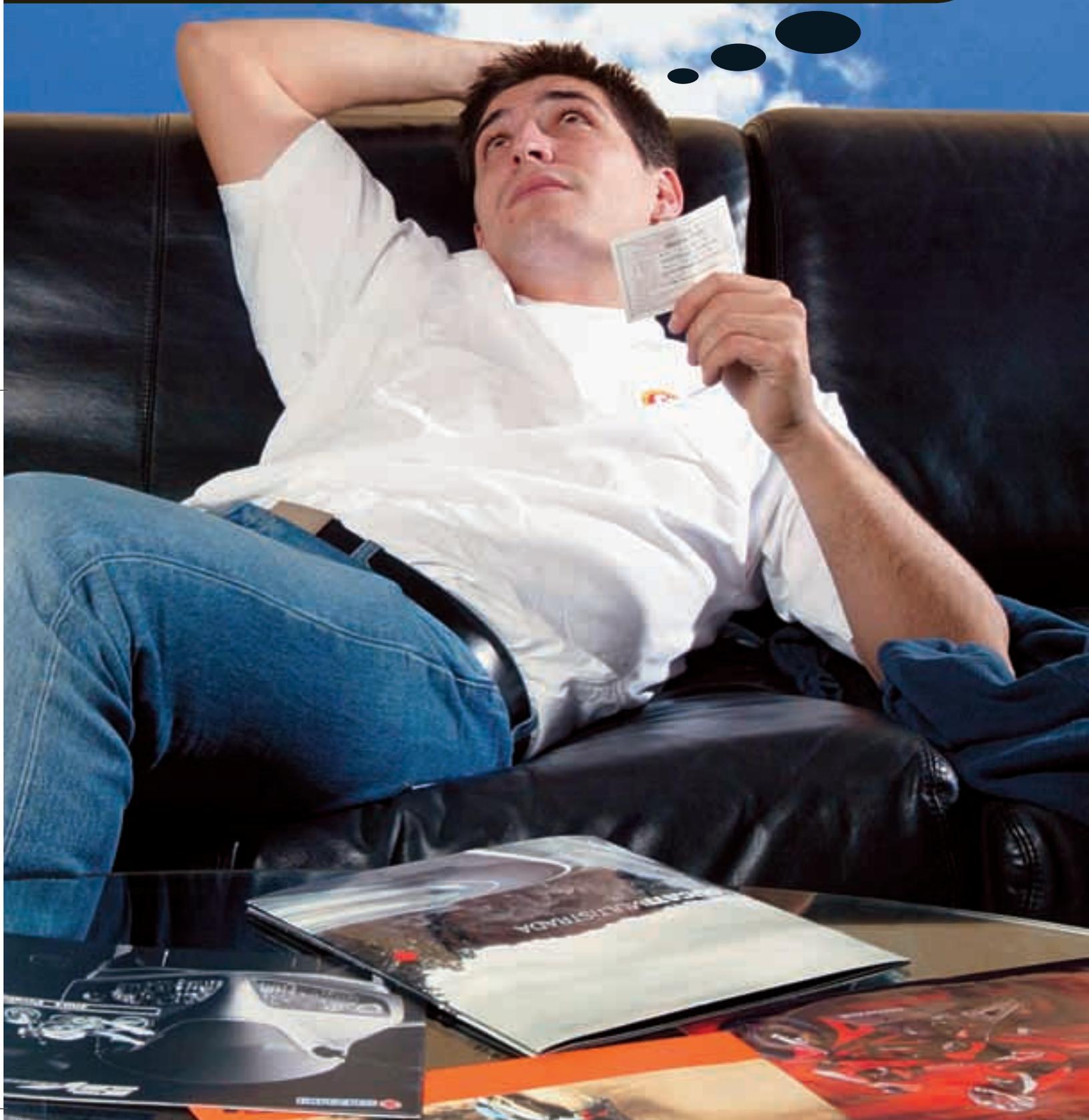
algunos agraciados les toca y esto es lo que a todos nos permite soñar despiertos con motivo de ese «sagrado» décimo que, por estas fechas, llevamos con especial mimo en nuestra cartera.

Por norma general, a la mayoría de los que nos sentimos unidos por MOTOCICLISMO y por la afición incondicional por las motos, está claro que lo más probable es que si nos tocase la lotería o similar, alguna o algunas novedades entrarían en nuestro garaje. Puestos a elegir, lo mejor sería comprarse una moto para cada ambiente. Bien es verdad que cada uno tiene sus

HONDA CBR 600 RR

KTM LC8 950 Adventure

Suzuki SV 1000 S



● **Comparativa**
BMW/Ducati/Honda/KTM/Suzuki

PRECIO: 18.250 €

BMW K 1200 GT

LUNA DE MIEL

Viajar rápido, en compañía y con equipaje, es uno de los objetivos de cualquier «rico» que se precie. La nueva K 1200 GT de BMW cumple todas las necesidades para quienes quieran disfrutar de un placentero viaje en moto.



La K 1200 GT llegó al mercado hace ahora apenas un año con el objetivo de que BMW tuviese una moto que superase en prestaciones y confort a la R 1150 RT, pero sin llegar al peso y equipamiento de la mastodóntica K 1200 LT. «Nuestra» K 1200 GT deriva directamente de la K 1200 RS, a la que BMW ha provisto de una mejor protección y una posición de conducción más natural, entre otros pequeños detalles. La Gran Turismo alemana antepone el confort en largos desplazamientos y la capacidad de carga a cualquier otro parámetro. Para ello dispone de un prominente carenado con pantalla regulable eléctricamente y de unas maletas entre su equipamiento de serie. Por supuesto, no faltan en ella los frenos EVO con ABS, el Telelever delantero y el Paralever trasero, así como un confortable asiento regulable en altura y un manillar alto para que su conducción se realice sin apenas esfuerzos ni complicaciones. Bueno, aunque no hay que olvidarse que esta BMW es una moto de peso y supera los 300 kg en orden de marcha. A esto añádele el peso de dos personas y el equipaje, y tendrás en tus manos cerca de media tonelada, aunque todo es perfectamente controlable siempre que no pretendamos darle el uso que le daríamos a un scooter.

Viaje rápido

Dónde más a gusto se encuentra esta BMW es en carreteras rápidas y mejor aún en autopista. En este ambiente es donde la K 1200 GT se realiza como moto. Su desarrollo en sexta velocidad es un poco largo y a veces conviene jugar con las dos últi-

mas marchas de su caja de cambios para extraer lo mejor del propulsor y superar el bache que ofrece a medio régimen. Su tetracilíndrico nos obsequia con un talante deportivo innegable y se mantiene muy cómodo girando a regímenes máximos, por lo que te incita a «apretarle» sin contemplaciones y te permite mantener cruceros altos sin grandes problemas gracias a su elevado confort de marcha.

En carreteras más reviradas su comportamiento sorprende, aunque siempre es mejor que el asfalto se encuentre en buenas condiciones. En los cambios de dirección salen a relucir enseguida los «kilos», pero como es habitual, el comportamiento de su horquilla Telelever delantera sorprende por su efectividad y por la seguridad que te transmite en apoyos fuertes «tirando» a tope de sus poderosos frenos «EVO». Trabajando con anticipación y sin brusquedades, la K 1200 GT te permite incluso disfrutar de una conducción en cierta medida deportiva. Los tramos muy sinuosos que pueden parecer inicialmente «terreno enemigo», a la postre se pueden convertir en un divertido trazado siempre que no abusemos de ellos en exceso. También los roces con el asfalto al inclinar en las curvas te pueden avisar que le estas exigiendo más de la cuenta a esta alemana.

La K 1200 GT está concebida para ser disfrutada con pasajero y en ella éste alcanza un nivel de protagonismo casi como el del conductor. En BMW saben de la «buena vida» y conocen que las parejas funcionan de verdad cuando los dos disfrutan de la vida y de las mismas aficiones. ¡Me la quedo!



La K 1200 GT es una Gran Turismo con todas las de la ley, pero también ofrece un comportamiento deportivo aceptable que permite disfrutar en carreteras de curvas. El equipamiento es muy completo, incluyendo ABS y maletas entre su dotación de serie.

¡CAÑONERA!

PRECIO: 12.595 €

**Ducati
Multistrada
1000 DS**

La Ducati Multistrada 1000 DS es una moto ultra efectiva en zonas viradas, al aunar lo mejor de las motos trail y las deportivas en un solo concepto.

La Multistrada es la moto «fun» de Ducati. Destila personalidad por los cuatro costados, y sus sugerentes y agresivas formas no dejan impasible a quien la contempla. Llama especialmente la atención su frontal, plagado de aristas, y el espectacular doble escape que transcurre bajo el colín. La cúpula es suficientemente alta como para proteger hasta la altura de los hombros, e incluso más agachándose ligeramente sobre el depósito.

La Multistrada ha nacido para proporcionar la máxima diversión y eficacia en carreteras viradas y en solitario aunque no por ello deja de tratar de satisfacer las necesidades básicas de todo tipo de usuarios. Es decir, quienes la necesiten para usar a diario, ir de viaje por autopista o circular a dúo. Por ello la posición a sus mandos es cómoda, con un manillar ancho y elevado, y unas estribas poco elevadas, aunque suficiente para no rozarlas fácilmente al inclinar en conducción deportiva. Se lleva de lado a lado con precisión y rapidez, y la sensación de seguridad que te transmite en los apoyos fuertes en curvas de segunda o tercera es increíble. Por otro lado, no le vendría mal un asiento más blando para realizar largos trayectos de forma más confortable -lo hay en opción, pero es aún más alto-.

Máximo control

La Ducati Multistrada equipa el motor bicilíndrico en V a 90° refrigerado por aire de 1.000 cc y doble bujía de la marca -es el mismo que se usa en las sagas Monster y SS-, anclado a un chasis multitubular. La potencia no es desbordante y sí bastante controlable, y todo gracias al buen tacto en medios y bajos proporcionado por la inyección electrónica y el encendido de doble bujía. El consumo también es discreto. El cambio, como es nota habitual en la marca de Borgo Panigale, es un poco duro, pero de recorrido corto, y muy rápido y preciso. El desarrollo es largo en la sexta velocidad, ideal para circular por autopista, y no tanto en carretera, donde apenas se usa.

La rigidez del conjunto es la nota predominante gracias al chasis tubular y las equilibradas suspensiones. Destaca la horquilla invertida regulable y el monoamortiguador progresivo también multirregulable. Llama la atención el gran balón trasero de 190/50-17, mientras que el neumático delantero sigue el estándar tradicional en motos deportivas de carretera con un 120/70-17". Todo ello, junto a un peso bastante contenido, hace de la Multistrada una moto ideal para quienes gusten de las carreteras de montaña. ¡La compro!



La Ducati Multistrada se puede definir como una moto híbrida, la mejor opción para carreteras retorcidas tipo «rally». El equipamiento, con basculante monobrazo, horquilla invertida y llantas de aleación, es comparable al de los modelos deportivos de la marca, aunque ofrece un recorrido de suspensiones claramente superior.



● **Comparativa**
BMW/Ducati/Honda/KTM/Suzuki



PRECIO: 11,349 €

Honda CBR 600 RR

ALMA DE CIRCUITO

La nueva Honda CBR 600 RR representa el espíritu más deportivo de la nueva generación de «supersport». Ha nacido por y para los amantes de la pista.

Aunando diseño, tecnología y un bagaje a lo largo de los años inigualable, la Honda CBR 600 RR se ha ganado un lugar entre las motos de ensueño para un gran número de aficionados. Nació en 1987 a imagen y semejanza de su hermana mayor, la CBR 1000 F, y deslumbró en 1991. Sucesivas versiones con cierto talante rutero, además de deportivo, se fueron produciendo hasta el pasado año, momento en que Honda rompió el molde y creó una moto puramente deportiva.

Su diseño emula las formas de la RC 211 V de MotoGP, con una posición a los mandos que no da lugar a concesiones, una efectiva parte ciclo y un poderoso motor. En el frontal se localiza una doble entrada de aire del Ram Air, dos pequeños faros duales «line beam», y una pequeña cúpula con una ligera forma de burbuja que protege si se circula agachado sobre el depósito. En la zaga lo más destacable es el escape centrado por debajo del colín.

A los mandos destaca su suave tacto general- mandos, junto con el compacto y completo cuadro de instrumentos que tienes ante tí. Los semimanillares se sitúan por debajo de la tija y están bastante cerrados, mientras que las estribas están como es lógico elevadas y retrasadas. Con todo se siente pequeña y manejable -es un poco pesada en comparación con algunas rivales-, ideal para rodar en circuito o efectuar una conducción deportiva.

¡Gas a fondo!

La Honda CBR 600 RR está hecha para sentir fuertes emociones, y destaca por el equilibrio de su parte ciclo, agilidad, precisión de la dirección, estabilidad en toda clase de curvas, y la estirada final de su propulsor. El chasis es doble viga de fundición de aluminio, el basculante es de tipo Yagura anclado al motor con un amortiguador con sistema Pro Link sin anclaje superior al bastidor, y la horquilla convencional de 45 mm regulable en tres vías. En la suspensión delantera tiene probablemente su punto más débil, especialmente si la comparas con las horquillas invertidas de alguna de sus rivales. La frenada es destacable por tacto y potencia, y no desfallece aun tras un uso intensivo.

El otro gran valiente de la CBR 600 RR es su motor de cuatro cilindros en línea, inyección electrónica y refrigeración líquida con el que se obtiene una potencia máxima verificada en nuestro banco de 118 CV a 13.300 rpm. Su gran baza se desata a partir de 10.000 rpm y hasta las 15.500. En este rango es de lo mejor, desprendiendo un aullido embriagador y mucha potencia. El problema es mantenerlo ahí si quieres ir rápido de verdad. Por debajo cumple, aunque sus medios y bajos son escasos comparado con otras. Con todo, la Honda CBR 600 RR es como se espera, muy rápida y eficaz en conducción deportiva. ¡Al circuito con ella!



La CBR 600 RR es una moto de planteamientos radicales, aunque ofrece la suavidad de funcionamiento característica de la marca. Su equilibrio la convierte en una moto ideal para disfrutar de curvillas o tandas libres en circuito. La parte ciclo está al más alto nivel, destacando también el escape de salida central.

NUEVA ONDA

KTM ha desarrollado una trail bicilíndrica de 942 cc que nos ha llegado con el mismo estilo inconfundible de todas sus hermanas de cross y enduro. A pesar de estar propulsada por el nuevo bicilíndrico en V a 75° desarrollado por la propia firma austríaca y que el resto de sus componentes han sido sobredimensionados necesariamente, esta 950 Adventure aprovecha la dilatada experiencia de KTM en el mundo del «off-road» y gracias a ello es, con diferencia, la maxitrail más deportiva y ligera de cuantas existen en el mercado, aspectos que contribuyen a que ofrezca un radio de acción prácticamente interminable. No hay que olvidar que, aunque más civilizada, su base parte de la moto con la que Fabrizio Meoni ganó la edición 2002 del Dakar, justo el año de su estreno. La mayor de las Adventure no ofrece por tanto el confort de viaje que podemos encontrar en motos como la Aprilia Caponord u Honda Varadero, pero una vez acostumbrado a sus particularidades se desenvuelve bien por cualquier tipo de carretera. Incluso en autopista, aunque debiendo soportar un nivel de vibraciones considerable, esta LC8 permite mantener cruceros que rondan los 200 km/h sin problemas y en carreteras de tercer orden nos demuestra que no tiene rival que le haga sombra dentro de las motos de su segmento. Con 211 kg verificados sin gasolina es claramente la más ligera de su clase y ello le permite circular con

mucha soltura y disfrutar al máximo de las carreteras de montaña más retorcidas.

Aventura sin límites

Pero la Adventure no acaba ahí. Su estudiada parte ciclo, con llanta delantera de 21" y el generoso recorrido de sus suspensiones te permiten disfrutar de una conducción «off-road» cuyo límite lo pone la experiencia de quien se encuentra a sus mandos. Hay una serie de prejuicios provocados por el tamaño y el peso que condicionan a las maxitrail cuando ruedas por campo. Con la Adventure éstos van desapareciendo a cada metro que vas recorriendo. Su asiento continúa por el falso depósito y ello te permite ir de pie sin problemas y mover tu peso hacia delante o detrás de acuerdo a las necesidades del momento. Por otro lado, sus 96 CV cunden mucho en cualquier situación y sabiendo dosificarlos se puede circular con alegría por cualquier tipo de trazado. Su compacto bicilíndrico empuja muy bien a bajo régimen y conserva su fuerte carácter en toda la banda de utilización, sin ningún tipo de altibajos.

Con todas estas virtudes, la 950 Adventure se erige como una moto sin límites, una moto que permite ser utilizada igualmente con pasajero y que equipada con las maletas de aluminio que ofrece en opción te puede llevar al destino más insospechado. Por supuesto, los viajes africanos deben ser sus preferidos.



La LC8 950 Adventure hereda la experiencia de KTM en los largos rallies africanos y ha sido concebida para realizar grandes viajes independientemente si se pretenden hacer por asfalto o por pistas. El equipamiento es muy completo para tratarse de una moto con aspiraciones «off-road» y entre sus opciones no faltan las maletas de aluminio estancas que tanto gustan a los alemanes y austríacos.

KTM ha entrado definitivamente en el terreno de las motos de alta cilindrada y lo ha hecho con una maxitrail muy particular que no descarta en absoluto una utilización «off-road». La experiencia y el espíritu de KTM en rallies africanos quedan patentes en esta gran Adventure.

PRECIO: 12.740 €

**KTM
LC8 950
Adventure**



● **Comparativa**

BMW/Ducati/Honda/KTM/Suzuki



PRECIO: 10.499 €

Suzuki SV 1000 S

La SV 1000 en su versión semicarenada se ha confirmado como una rápida y confortable sport-turismo indicada para ser utilizada todos los días del año. Su diseño se encuentra a medio camino entre las motos ruteras más tradicionales y las deportivas de nueva generación.

MULTIUSOS

El tiempo parece no pasar para el gran bicilíndrico en V a 90° de Suzuki. Desde su nacimiento con la TL 1000 S en 1996 ha demostrado ser entre los de su clase, si no el mejor, sí que uno de los más completos en cuanto a rendimiento y más agradables en lo que se refiere al funcionamiento. Es por ello que Suzuki ha considerado oportuno brindarle una nueva oportunidad y, convenientemente actualizado, da vida de forma intachable e imprime un fuerte carácter a esta nueva mil.

La SV 1000 nace tras el éxito cosechado por su homónima de 650 cc. Aunque su concepción es moderna y está provista de un ostentoso chasis de aluminio multitubular, se trata de una moto de planteamiento sencillo y agradable utilización. Su precio es también un factor a tener en cuenta y probablemente nos encontremos ante la moto con una mejor relación precio/calidad/cilindrada.

A golpe de gas

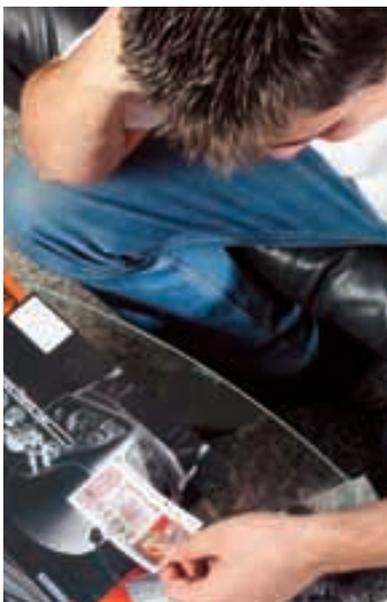
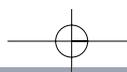
Como buena bicilíndrica y de acuerdo a sus más 121 CV, la SV 1000 S es una moto que te catapultará literalmente hacia delante a nada que te apliques sobre su acelerador, respondiendo con mucho carácter a partir de medio régimen y resaltando también su elogiado tacto general. Su posición de conducción es bastante natural -

deportiva, pero sin llegar a ser extrema-, aunque es probable que los más bajitos se encuentren con un asiento un tanto alto a la hora de maniobrar a baja velocidad. La protección que nos ofrece su semicarenado es más que aceptable para la parte alta de nuestro cuerpo y la SV se desenvuelve bien por carretera independientemente de su condición. Sus suspensiones no son demasiado firmes, pero absorben con suavidad las irregularidades que te puedes encontrar en vías de tercer orden, y ello te permite circular con alegría por cualquier ambiente, aprovechando el empuje de su propulsor y sin necesidad de apurar sus marchas al máximo. En autopista te obsequia también con un aplomo sin tacha y consigue cruceros muy altos siempre que aceptemos las vibraciones a la hora de mantener velocidades máximas.

En definitiva, la esta Suzuki nos ofrece doble cara, una moto que no hace ascos a una conducción deportiva -incluso en circuito- y que al mismo tiempo se muestra confortable en buena medida, sin cansar en exceso en largos trayectos por todo tipo de carreteras y que permite circular con pasajero de forma aceptable, aunque en este apartado tampoco sea el ejemplo a imitar. La SV 1000 S es la solución ideal para aquellos que buscan una moto rápida, pero que tampoco pretenden exigirle demasiadas cosas a su montura. ●



La SV 1000 S es una rápida sport-turismo de planteamientos modernos y sencillos al mismo tiempo, que se comporta bien en todo tipo de carreteras. El motor es el bicilíndrico máspreciado del mercado y el precio contenido es también otro de sus aspectos más interesantes.



Sofiar no cuesta dinero. Además, muchas veces los sueños se convierten en realidad.

gustos y predilecciones, y sería difícil encontrar dos soluciones similares a tan laborioso «problema». Motos de cross, enduro, custom e incluso algún quad y moto de agua podrían haber sido incluidos en nuestra particular selección, pero en este caso nos hemos decantado por una Gran Turismo para viajar de manera confortable y en pareja como la BMW K 1200 GT, una divertida y efectiva Ducati Multistrada para disfrutar de nuestra carretera de montaña más retorcida, una supersport como la Honda CBR 600 RR para desfogarnos en circuito, una KTM 950 Adventure para viajar hasta el «fin del mundo» si hace falta y una rápida sport-turismo como la Suzuki SV 1000 S para disfrutarla todos los días del año y por todo tipo de carreteras, incluso en ciudad. En total, por ahora «nos hemos» desprendido de 65.500 Euros, una cifra importante, pero que no significa gran cosa teniendo en cuenta que nos ha tocado el «Gordo». Creo que para el año que viene aparcaremos en nuestro virtual garaje una de las nuevas «mil» y también, ¿por qué no?, una Honda CRF 450 F para dar unos saltos de vez en cuando. ¡Ah!, y ya para los momentos más vacilones, también le haríamos un hueco a una Harley V-Rod o... ¡mejor incluso a una Fat Boy! Sofiar no cuesta dinero...

● **Víctor Gancedo**
Fotos: A. Cobas/M. Helsing

Ficha técnica

	BMW	DUCATI	HONDA	KTM	SUZUKI
MOTOR					
Tipo	4T, 4 cilindros en línea longitudinal, refrigeración líquida	4T, 2 cilindros en «L» a 90° longitudinal, refrigeración por aire	4T, 4 cilindros en línea transversal, refrigeración líquida	4T, 2 cilindros en «V» a 75°, refrigeración líquida	4T, 2 cilindros en «V» a 90°, refrigeración líquida
Distribución	DOHC, 4 válvulas por cilindro	OHC, 2 válvulas por cilindro, Desmodromico	DOHC, 4 válvulas por cilindro	DOHC, 4 válvulas por cilindro	DOHC, 4 válvulas por cilindro
Diám. x carrera	70,5 x 75 mm	94 x 71,5 mm	67 x 42,5 mm	100 x 60 mm	98 x 66 mm
Cilindrada	1.171 cc	992 cc	599 cc	942 cc	996 cc
Compresión	11,5:1	10:1	12:1	11,5:1	11,3:1
Pot. máx. decl.	130 CV a 8.750 rpm	84 CV 8.000 rpm	117 CV a 13.000 rpm	98 CV a 8.000 rpm	120 CV a N.D.
Par máx. decl.	11,9 kgm a 6.750 rpm	8,5 kgm a 5.000 rpm	N.D.	9,7 kgm a 6.000 rpm	10,4 kgm a N.D.
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	2 carburadores	Inyección electrónica
TRANSMISIÓN					
Embrague/Mando	Monodisco en seco/Hidráulico	Multidisco en seco/Hidráulico	Multidisco en aceite/Cable	Multidisco en aceite/Hidráulico	Multidisco en aceite/Hidráulico
Cambio	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades
Trans. secund.	Cardan	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena
CHASIS					
Tipo	Doble viga de aluminio	Multitubular de acero	Doble viga de aluminio	Multitubular de acero	Multitubular de aluminio
Basculante	Monobrazo de aluminio con cardan incluido	Monobrazo de aluminio	Doble brazo asimétrico de aluminio	Doble brazo simétrico de aluminio	Doble brazo simétrico de aluminio
Lanzamiento	27°	24°	24°	26,6°	24,5°
Avance	124 mm	99 mm	95 mm	119 mm	99 mm
SUSPENSIONES					
Delantera	Telelever con monoamortiguador	Horquilla invertida	Horquilla convencional	Horquilla invertida	Horquilla convencional
Barras	35 mm	43 mm	45 mm	48 mm	46 mm
Recorrido	115 mm	165 mm	120 mm	230 mm	120 mm
Reglajes	Ninguno	Tres vías	Tres vías	Tres vías	Precarga y extensión
Trasera	Monoamortiguador con Paralever	Monoamortiguador progresivo	Monoamortiguador progresivo	Monoamortiguador progresivo	Monoamortiguador progresivo
Recorrido	150 mm	160 mm	120 mm	230 mm	120 mm
Reglajes	Precarga y extensión	Tres vías	Tres vías	Tres vías	Tres vías
FRENOS					
Delantera	2 discos de 320 mm	2 discos de 320 mm	2 discos de 310 mm	2 discos de 300 mm	2 discos de 310 mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones	4 pistones	Doble pistón	4 pistones
Trasero	Disco 285 mm	Disco 245 mm	Disco 220 mm	Disco 240 mm	Disco 220 mm
Pinza	Doble pistón	Doble pistón	Doble pistón	Doble pistón	Simple pistón
RUEDAS					
Delantera. Llanta	120/70-17". 3,5"	120/70-17". 3,5"	120/70-17". 3,5"	90-90/21". 2,15"	120/70-17". 3,5"
Trasera. Llanta	180/55-17". 5,5"	180/55-17". 5,5"	180/55-17". 5,5"	150/70-18". 4,0"	180/55-17". 5,5"
DIMENSIONES					
Longitud total	2.250 mm	2.100 mm	2.065 mm	2.280 mm	2.130 mm
Altura asiento	790/820 mm	850 mm	820 mm	880 mm	810 mm
Dist. entre ejes	N.D.	1.462 mm	1.390 mm	1.570 mm	1.435 mm
Depósito	21 litros	20 litros	18 litros	22 litros	17 litros

Prestaciones

ACELERACIÓN					
Km/h	Seg./metros	Seg./metros	Seg./metros	Seg./metros	Seg./metros
0-100	3,9/62	3,4/59	3,4/56	3,1/52	3,6/49
0-120	5,1/99	4,8/100	4,3/85	4,3/87	4,5/77
0-150	7,7/197	7,7/211	6,2/157	6,7/179	6,3/143
0-180	11,5/373	12,9/452	9,0/287	10,7/364	8,7/259
0-200	15,7/594	21,7/922	12,0/445	17,2/708	10,9/371
Metros	Seg./km/h	Seg./km/h	Seg./km/h	Seg./km/h	Seg./km/h
0-400	12,1/183	11,8/176	11,2/195	11,4/182	11,4/202
0-1.000	22,7/213	23,1/201	21,2/229	22,4/203	21,1/234
RECUPERACIONES (6^a)					
Km/h	Seg./metros	Seg./metros	Seg./metros	Seg./metros	Seg./metros
60-100	5,7/126	6,0/132	5,6/126	5,1/114	4,2/94
60-140	11,9/334	11,8/325	11,3/315	10,8/304	8,8/247
60-160	15,6/492	15,5/481	14,2/435	13,7/424	11,6/363
VEL. MAX (KM/H)					
Real/marca	231/255	212/227	252/277	211/226	245/265
PESO (KG)					
	Vacio/lleno	Vacio/lleno	Vacio/lleno	Vacio/lleno	Vacio/lleno
Declarado	281/-	195/-	169/-	198/-	190/-
Verificado	297,5/312	205/219	186/195	211/223,5	211/223
Reparto de peso	49,2-50,8/49,4-50,6	47,5-52,5/47,1-52,9	51,2-48,8/50,9-49,1	49,9-50,1/50,8-49,2	47,1-52,9/47,2-52,8
Con piloto	--/47,1-52,9	--/44,6-55,4	--/47,9-52,1	--/47,6-52,4	--/45,3-54,7

Banco

Pot. máx. al embrague	129 CV a 8.300 rpm	90 CV a 7.675 rpm	117 CV a 12.075 rpm	96 CV a 7.600 rpm	121 CV a 8.900 rpm
Par máx. al embrague	12,5 kgm a 6.475 rpm	9,1 kgm a 5.625 rpm	7,5 kgm a 10.075 rpm	10,3 kgm a 6.225 rpm	10,7 kgm a 7.200 rpm
Resultados obtenidos por el Banco de Potencia Tecner de MOTOCICLISMO					

