

SOLO MOTO

actual

REVISTA DE ESPECIALISTAS PARA ESPECIALISTAS

681 (20/89)

26 mayo / 1 junio 1989

200 Ptas.

BMW K-1

¿LA REVOLUCION BAVARA?

GILERA XRT 600 A LA ALTURA DE LAS MEJORES

EN DETALLE:
MOTO VESPA DELTA
DERBI GPR 75



JEREZ: CRITERIUM Y CAMPEONATO DE ESPAÑA
TRIAL DE SIGÜENZA
MOTOCROSS DE YUNQUERA

MAS SOBRE EL SALON DE BARCELONA





CONTACTO

Gilera inició el pasado año un fuerte contraataque en el campo del trail, con modelos completamente distintos de las ya legendarias Dakota.

Si bien algunos de sus componentes están derivados de los que usaron aquellas primeras grandes trails de Arcore, el conjunto de mejoras realizadas ha significado un cambio tan radical, que la nueva XRT 600 no se parece en nada a sus predecesoras.

Es otro estilo de moto trail. Un estilo mucho más al día, innovador, diferente, más atractivo y... hasta japonés de entender el concepto trail en Gilera.

La XRT 600 es la primera de una nueva generación, de la que seguro que nacerán más Gilera.

Gilera ha aprovechado la remodelación de su vanguardista motor "Bi-4" —bivalvero 4 valve—, para cambiar la denominación de las Dakota e iniciar una nueva saga de grandes motos de trail, que nada tienen que ver con las hasta ahora existentes, pues la remodelación y mejoras que ha recibido, han sido de tal calibre que podemos afirmar sin equivocarnos, que la XRT 600 es una moto completamente nueva.

SEGUNDA GENERACION

Más bien se podría hablar de la tercera generación del motor "Bi-4", que primero fué de 350 c.c., para luego pasar a 500 —491,9 c.c.— y ahora llegar hasta los 570 c.c. en la nueva XRT.

Estos 78,1 c.c. de más se han conseguido gracias a una ampliación en 7 mm. del diámetro del cilindro, conservando intacta su carrera, por lo que sus medidas son ahora de 99 x 74 mm. de diámetro por carrera, cuando antes eran de 92 x 74 mm.. Con este incremento de cubicaje se ha conseguido "normalizar" el propulsor y optimizar su entrega de potencia a todo régimen, pasando de 44 CV a 7.250 rpm. a disponer de 47 CV a 7.000 vueltas, con lo que el motor va ahora más desahogado. También se ha mejorado su par máximo, aunque no tan notablemente en cifras como lo ha sido la potencia, pues se ha pasado de 4,7 kgm a 6.000 a tener disponibles 4,8 kgm. a 5.500 vueltas, pero con una mejora muy ostensible a todo lo largo de la gama de revoluciones, mejorando su utilización tranquila.

Esta remodelación del "Bi-4" no ha perdido vanguardismo, aunque si alguna de sus anotaciones tecnológicas, pues el embrague de accionamiento hidráulico ha pasado a estar accionado por cable, con lo que ha ganado progresividad y tacto, olvidando así la poca progresividad y mal tacto de las Dakota, aunque en condiciones de utilización extremas "trileras"... algo queda. El propulsor sigue

estando refrigerado por líquido, a través de dos grandes radiadores con la ayuda de dos electroventiladores, para optimizar su temperatura de funcionamiento, con distribución a través de de una correa dentada que da vida a un nuevo doble árbol de levas en culata, que mueve a su vez cuatro válvulas de mayor diámetro que en las Dakota 500. Su admisión también se ha mejorado, puliendo conductos y ampliando la caja del filtro de aire que se encuentra debajo del asiento extraíble, mientras que los carburadores continúan siendo unos Dell'Orto de 28 mm.. La lubricación se ha potenciado con una bomba de mayor tamaño, así como su árbol de equilibrado antivibraciones que se ha adecuado a la mayor masa del pistón y biela reforzada, lo mismo que su arranque eléctrico, aunque conserva su palanca de puesta en marcha —por si los auténticos traileros desean utilizarla—.

También se ha empleado un nuevo encendido, de procedencia japonesa, un Nippondenso Electrónico CDI. Continuando sin cambios el embrague —aunque reforzado—, cambio de cinco velocidades, circuito de refrigeración "by-pass", etc., etc..

MAS MEJORAS

La parte ciclista también ha recibido importantes mejoras y cambios, pues el chasis se ha adaptado a la faceta más asfáltica de la moto, recibiendo unas nuevas medidas de dirección y avance, quedando el resto del chasis prácticamente sin cambios, pero estando reforzado en su espina dorsal. Para refrescar la memoria os recordaremos que se trata de un chasis simple cuya interrupción en la base del cilindro, sujetando al motor que forma parte íntegra del chasis, que está realizado en tubo de acero de sección rectangular, con el subchasis posterior desmontable también en tubo rectangular.

Las suspensiones han sido drásticamente mejoradas, pasando a disponer —peese a su carácter más asfáltico— de mayor recorrido —250/230 por los

GILERA XRT 600



anteriores 220 mm. en ambos ejes—, con una horquilla Paioli de 41 mm. de grosor de barras, con ajuste de hidráulico en cuatro posiciones a través de una regulación situada en su botella derecha. La firmeza de la larga horquilla está asegurada por un puente de horquilla, que sujeta también el guardabarros que ciñe la rueda delantera. La suspensión posterior continúa estando asistida por el sistema de progre-

sividad variable Power Drive de Gilera, pero completamente remozado para la ocasión, con bieletas de acero y fundición de aluminio, que rigen sobre un nuevo basculante de diámetro decreciente y tubo de sección oval. El elemento monoamortiguador es ahora regulable en tensión de muelle y presión de aire.

El apartado frenos también ha sido repasado, con un nuevo

disco delantero de 260 mm. con pinza Griameca de doble pistón paralelo, mientras que detrás monta un disco flotante de 230 mm. con pinza Brembo de doble pistón opuesto.

La estética de la nueva Gilera ha cambiado como de la noche al día, siendo ahora mucho más atractiva, moderna, asfáltica y hasta rompedora, pues el equipo encargado de diseñarla la ha dotado de un carenado con pico aerodinámico, óptica bifaro cuadrangular, cúpula elevada, ancho depósito muy centrado en la moto, amplio asiento extraíble y grandes tapas laterales que finalizan en un colín muy de carretera, sobre el que se encuentra un escudo transportín. La moto está rematada con un amplio cubrecárter en material plástico ABS como el resto de la carrocería, más un silencioso al estilo "endurance" por el castado derecho. Todo esto ha supuesto que la XRT se quede en los 170 kilos de peso, elevado, pero más o menos manejable.

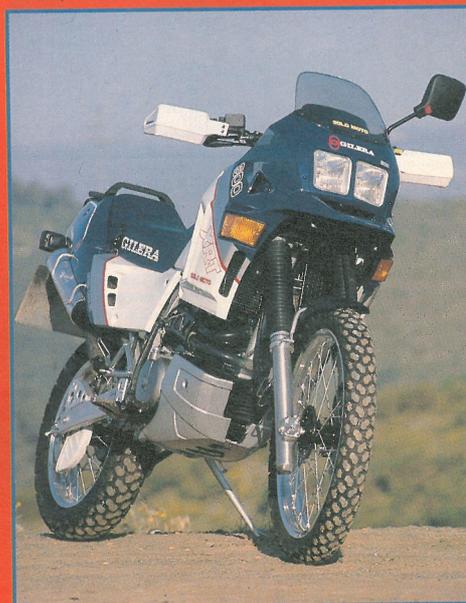
Pero hay más, toda la moto está muy cuidada en todos sus detalles, con tapón extraplano

con cierre por llave, el mencionado y útil asiento extraíble para acceder a una amplia guantera situada en el colín, portacascos y caja de herramientas en la tapa-colín izquierda, cierre de dirección hacia ambos costados por la cerradura de contacto, fabuloso tablero de instrumentos —con "check control" de revisión de funcionamiento de los testigos luminosos, presión de aceite, nivel de gasolina, chivato sonoro para el caballete lateral, más las tres esferas obligadas—, y un sin fin de detalles de buen acabado al estilo japonés. Lo único que rompe esta tónica, son las tres llaves necesarias para el contacto, depósito y portacascos, que son un engorro y un detalle a unificar en una sola llave.

¡QUE CAMBIO!

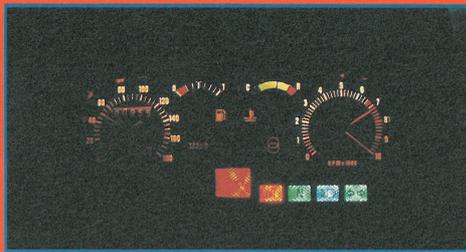
Pues desde los primeros metros recorridos sobre la XRT ya se nota su cambio completamente radical. Es otra moto, más ágil y manejable, a pesar de su impresionante arquitectura, que las Dakota. Las modificaciones efectuadas a nivel ciclo y reparto de masas más centrado, se notan rápidamente, la moto se deja llevar sin problemas y con una soltura increíble, además de que se llega sin problemas al suelo con los dos pies sin ser demasiado alto, mejorando la seguridad en parado y a baja velocidad.

Ya en marcha, la XRT 600 continúa sorprendiendo —además de no pasar nunca desapercibida—, su tacto de funciona-



La silueta de la nueva XRT 600 es impresionante, al estilo "afro-rutero" de las grandes trails monocilíndricas.

GILERA XRT 600
CILINDRADA: 570 c.c.
POTENCIA: 47 CV/7.000 rpm.
VEL. MAX.: 164 kms/h.
PRECIO: 809.800 ptas.
LO MEJOR: CUALIDADES RUTERAS
NO TIENE GRANDES DEFECTOS



El asiento es extraíble, accediendo a una espaciosa guantera situada en el colín. Ojo con dejar en ella trapos, se los puede tragar el filtro.

El tablero de instrumentos es el más completo de todas las trail del mercado, con check control, presión de aceite y nivel de gasolina. El pico aerodinámico y el carenado bifuro son una de las características de la nueva Gilera.

miento ha mejorado enormemente, con una suavidad y finura rayando en la japonesa —perdón por la comparación—, dejando de lado el tacto brusco y seco de otras motos italianas. Todo funciona correctamente y el confort de marcha es excelente, pocas vibraciones, con suspensiones cómodas, muy bien protegido por el carenado con cúpula alta y que permite rodar sin problemas hasta con casco abierto a elevada velocidad; más el ancho y ergonómico depósito en el que las rodullitas caben muy bien, quedando las piernas lejos del aire caliente de los radiadores y también del viento, por lo que se puede afirmar que la XRT es



FICHA GILERA XRT 600



DATOS TECNICOS

MOTOR

Tipo: Monocilíndrico vertical 4 tiempos, refrigerado por líquido, con eje de balance antivibraciones.
Distribución: Por correa dentada sobre doble árbol de levas en culata y cuatro válvulas. **Diámetro x carrera:** 99 x 74 mm. **Cilindrada:** 570 c.c. **Compresión:** 9,5 a 1. **Potencia máxima:** 47 CV a 7.000 rpm. **Velocidad lineal del pistón:** A régimen de potencia máxima = 17,26 mts/s, a 7.000 rpm. **Zona Rojes:** En las 7.500 rpm. **Par máximo:** 4,8 kgm. a 5.500 rpm. **Alimentación:** Dos carburadores Dell'Orto de 28 mm. **Lubricación:** Forzada por bomba trocoidal en cárter húmedo. **Puesto en marcha:** Por palanca de arranque y motor eléctrico.

TRANSMISIONES

Transmisión primaria: Por engrajes de talla recta. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite y mando por cable. **Transmisión secundaria:** Por cadena de retenes. **Caja de cambios:** De cinco velocidades. **Relaciones de cambio:** 1ª: 2,385; 2ª: 1,556; 3ª: 1,143; 4ª: 0,913; 5ª: 0,760.

PARTE ELECTRICA

Generador: Alternador de 180 W de potencia. **Batería:** 12 V 14 Ah. **Encendido:** Electrónico CDI. **Faros:** Doble faro cuadrangular con bombillas 45/50 W. **Ráfagas:** Por gatillo sobre el conmutador izquierdo.

RUEDAS

Llantas: De casco de aluminio de 36 radios en medidas 1,85 x 21 delante y 3,00 x 17 detrás. **Neumáticos:** Dunlop K 750 mixtos en medidas 90/90 x 21 delante y 130/80 x 17 detrás.

FRENOS

Delante: Simple disco fijo de 260 mm. con pinza Grimeca de doble pistón paralelo. **Detrás:** Simple disco flotante de 230 mm. con pinza Brembo de doble pistón opuesto. **Pastillas freno:** Semi-metálicas.

CHASIS

Tipo: Tubular simple cuna interrumpida, sujetando el motor, con éste formando parte íntegra del mismo, realizado en tubo de acero de sección rectangular. Subchasis posterior desmontable. **Basculante:** En tubo de sección oval de diámetro decreciente, realizado en fundición de acero. **Angulo columna dirección:** 29 grados. **Avance:** 115 mm. **Suspensión delantera:** Horquilla telescópica de 41 mm. de grosor de barras y 250 mm. de recorrido, con reglaje hidráulico en la botella derecha en cuatro posiciones. **Suspensión posterior:** Sistema de progresividad variable Power Drive, con bieletos de aluminio y acero, con monoamortiguador regulable en tensión de muelle y presión de aire, con 230 mm. de recorrido.

DIMENSIONES Y PESO

Largo total: 2.210 mm. **Anchura total:** 910 mm. **Altura total:** 1.320 mm. **Altura asiento:** 870 mm. **Distancia entre ejes:** 1.480 mm. **Distancia al suelo:** 275 mm. **Peso en vacío:** 170 kilos. **Peso en orden de marcha:** 190 kilos. **Relación peso potencia:** 3,19 kg/CV.

CAPACIDADES

Depósito gasolina: 20 litros. **Reserva gasolina:** 2,5 litros. **Cárter motor:** 2,2 litros. **Circuito refrigeración:** 2 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD	AGACHADO	ERGUIDO	
MAXIMA (Km/h)	164	158	
ACELERACION (seg.)	400 M.	1.000 M.	
SALIDA PARADA	14,5	28,8	
FRENADA (metros)	A 50 km/h. 12,0	A 100 Km/h. 39,0	
RECUPERACION (seg.)	100 M.	200 M.	
Desde 50 Km/h. en 5ª	5,3	9,1	
Desde 50 Km/h. en 4ª	5,1	8,5	
CONSUMOS	CIUDAD	CARRETERA	AUTOPISTA
Kms/h	100	Dep. 120	150
(litros/100 kms)	6,1	5,6 7,8	5,4 7,45

REFERENCIA

PRECIO	809.800 Ptas. matriculada, IVA incluido,
GARANTIA	1 año piezas y mano de obra
FABRICANTE	Gilera SpA. Arcore. Italia
IMPORTADOR	Moto Vespa S.A. Tlf. 91-327 13 40

A FAVOR EN CONTRA

Estabilidad a alta velocidad Estabilidad y manejabilidad Potencia a todo régimen Finura y tacto de funcionamiento Diseño y acabados Confort de marcha y autonomía Protección carenado Cuadro de instrumentos Precio muy moderado	Pesadez por pistas Físico expuesto a caídas Freno posterior fatigable Tres llaves para tres cerraduras Falta mordiente freno delantero
--	--

GILERA XRT 600

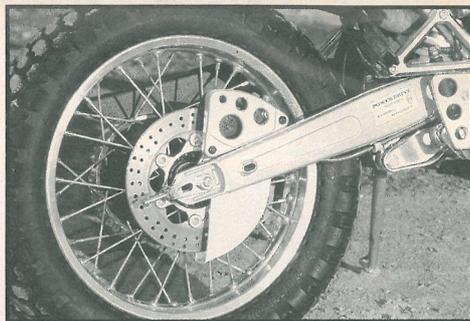
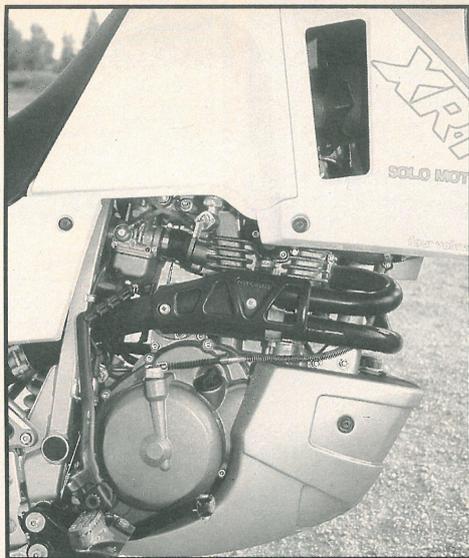
actualmente una de las trail —mono y bicilíndricas— que mejor confort ofrecen al piloto.

El motor es otro. Posee más bajos, medios y altos que la Dakota 500, con una gratificante respuesta a todo régimen... muy a pesar de tener que tirar de 190 kilos en orden de marcha. A comparación con el motor Dakota 500, el XRT necesita una menor atención hacia el cambio de marchas, admitiendo y soportando sin rechistar estirar de relaciones más largas, sin estornudos ni ahogos, con grandes pistonas que se notan y que irán aumentando de cadencia, al mismo tiempo que empujando sin cesar hacia delante la rueda posterior, ya desde el pequeño régimen de 2.000 vueltas.

Por fin estamos ante un motor que está a la altura de otros monocilíndricos de ultimísima realización, tanto en respuesta como en potencia y finura de funcionamiento. Puede trabajar tranquilamente apoyando su conducción en su buen par máximo, estirando las marchas hasta 7.000 rpm. y dejándolo caer hasta las 3.000 vueltas en cuarta y quinta, recuperándose instantáneamente a medida que se va dando gas progresivamente. Pero también le gusta ir alto de vueltas y adentrar la aguja del tacómetro en la zona roja y llegar sobre las 8.000 vueltas sin problemas, aunque con un buen sonido del escape y sin que el termómetro de temperatura se inmute en la más salvaje de las conducciones deportivas.

La nueva geometría del chasis, suspensiones, frenos y excelentes neumáticos Dunlop K750, otorgan una gran seguridad y muestran su manejabilidad en todo tipo de conducción. En autopista a alta velocidad, el aplomo y estabilidad en recta es excelente, junto a un confort de marcha equiparable a una moto de carretera —turística, por supuesto—. En carretera revirada su agilidad se pone de manifiesto rápidamente y se logra ir rápido casi sin proponérselo, sin tener que castigar el motor ni tirar mucho de frenos, tan sólo hilando fino en las curvas y aprovechando la retención de motor, con una estabilidad magnífica, que sólo queda condicionada cuando se va en busca de una conducción al límite de lo deportivo —de rallies—, donde la moto acusa una excesiva blandura de suspensiones, una flaqueza al uso muy intensivo del freno posterior y un poco de falta de mordiente para la pinza que se ocupa del disco delantero, pero sólo en conducción muy deportiva, siendo detalles que en su mayoría pasarán desapercibidos para los usuarios normales.

En lo que respecta al siempre descuidado pasajero, en la XRT ha sido más cuidado que sobre las Dakota, pues dispone de un lugar más amplio, aunque con un poco de pendiente, al mismo



tiempo que el asiento finaliza en una subidita, pero que es muy confortable y bien acolchado, preparado para soportar muchos kilómetros de ruta, ya que su autonomía está cercana a los 300 kms., con unos consumos inferiores a la Dakota 500 gracias a que se ha optimizado el motor.

Pues a pesar de lo que pueda parecer, también va mejor que las Dakota. Bueno mejor y más ligera que las ER 500, desde luego que no, pero sí mejor que la Dakota de depósito grande,

EN PISTAS

El disco posterior es flotante, debidamente protegido y el basculante es de tubo de sección oval de diámetro decreciente. El motor pertenece a la tercera generación del vanguardista "Bi-4", ahora ya con 570 c.c. y muy optimizado. La parte izquierda del gran cubrecárter aloja el vaso de expansión del circuito de refrigeración.

aunque con más peligros de accidentar su escultural físico.

Su soltura es mayor de lo que en un principio se podría imaginar, su nuevo reparto de masas ha hecho a la XRT mucho más manejable en asfalto y también en pistas, donde se nota mucho más. Y tras soltarse sobre ella, hasta se buscan más dificultades de las previstas, donde la moto evoluciona muy favorablemente, a pesar de que sus kilos no son pocos. En este aspecto y comparándola con la competencia —ver ensayo supercomparativo trail del próximo Solo Moto Treinta—, la XRT se clasifica por detrás de la Tengai y por delante de la Big y Ténére, dentro de la categoría de trail "mono-pesadas" o asfálticas.

Sus confortables y largas suspensiones no castigan al pasajero, por lo que el buen confort de marcha está asegurado, donde otras motos notan casi cada piedrecita del camino. Los frenos son de una dosificación ejemplar, tanto el delantero como el posterior, permitiendo tirar de ellos sin miedo a bloquear las ruedas... siempre que el terreno lo permita.

En conducción más deportiva —sólo hay que animarse y perder un poco el miedo a romper la moto—, las suspensiones siguen comportándose magníficamente, aunque demostrando su blandura y una ligereza de dirección cuando se comprime la suspensión posterior en algún salto, más los neumáticos que ya se descontrolan al acelerar bruscamente y pedir más agarre en curvas. Pero todo vuelve a la normalidad cuando se va más o menos tranquilo, en plan de disfrutar de la moto y la naturaleza, aceptando de buen grado y con buen confort un pasajero y así mostrarle las delicias del trail.

CONCLUSIONES

Gilera ha conseguido colocar a su XRT a la altura de la competencia japonesa, tanto por potencia y prestaciones, como por funcionalidad, con un gran confort de marcha y suavidad de funcionamiento. Evidentemente no puede competir contra las ligeras y deportivas trail, de ello ya se encargará otra Gilera —la RC 600—, pues la XRT compete en el sector de las trail asfálticas, que son las más vendidas, y con unas cualidades magníficas, como son su elevado confort de marcha, finura de funcionamiento, estabilidad a alta velocidad, prestaciones... a las que habrá que sumar el increíble precio al que su importador Moto Vespa la ha lanzado al mercado: 809.800 ptas. matriculada e IVA incluido, que la coloca 90.000 ptas. más barata que sus máximas rivales la Kawasaki KLR 650 Tengai y Suzuki DR Big 750 S.

Texto: José Codina
Fotos: Francisco Comuñas
y José Codina



CONCESIONARIO
OFICIAL
MOTO VESPA
EN BARCELONA

C/Córcega, 404-406
Tel. 93-213 40 67
213 41 64

MATEU
Junior

CONCESIONARIO:
-RECAMBIOS
-ACCESORIOS
-TALLER MOTOS USADAS
-FINANCIACION HASTA 4 AÑOS



SALON DE BARCELONA

En este segundo reportaje del Salón de Barcelona os ofrecemos un extenso informe con las motos que por falta de espacio se nos quedaron en el tintero y lo más destacable de la cada vez más importante y fuerte industria auxiliar española. Un aspecto este último donde destacaba el especial interés depositado por todas las principales marcas en ofrecer al usuario unos equipamientos donde la seguridad y el confort han tomado una especial importancia, destacando muy especialmente el uso de nuevas fibras como el Kevlar que ha sido la gran protagonista, como fibra alternativa a las actuales monos de piel.



Moto Guzzi presentó en su stand las novedades ya vistas en Colonia, completamente equipadas con todo lo necesario para ir al fin del mundo. Se trata de la California 1000 III con inyección electrónica y la nueva SP 1000 III, con carenado turístico y maletas incorporadas, que no tardarán en estar en los concesionarios Moto Guzzi.

MAS NOVEDADES E INDUSTRIA



La nueva Ducati Paso 906 espera su homologación para estar a la venta. Será una opción muy válida en el campo de las superbikes, una alternativa a tanto cohete japonés, con una moto diferente y con personalidad propia, sólo para puristas y grandes entusiastas de esta gran firma italiana.



Gimson y Benelli siguen fabricando económicos y sencillos ciclomotores en dos tipologías, el ciclomotor abierto con la firma Benelli y el ciclomotor de carretera con la marca Gimson, para los que parece que el tiempo no transcurre.



Esta preciosidad para los más pequeños es una Rabasa FD 10, elaborada en la factoría de bicicletas, con horquilla invertida, suspensión posterior Mono Track, freno delantero de disco, motor Franco Morini automático, que estará rápidamente a la venta para deleite de los aprendices de motorista.



La superdeportiva Gilera Saturno se está haciendo esperar. Será una moto de élite para unos pocos inconformistas, que deseen disfrutar con una moto de antes elaborada artesanalmente con tecnología de ahora. Una moto que aunó lo mejor de la industria auxiliar con el motor "Bi-4" de Arcore y una filosofía y carácter muy especiales.



Derbi mostró un ejemplar de cada una de las Aprilia que importa y que llamaron mucho la atención, especialmente la Red Rose 125 en plan custom, toda una preciosidad. También gustó mucho la supe"R" deportiva AF-1 125 Sintesi Réplica, con chasis de aluminio y horquilla invertida. La Tuareg Wind 125 también estará en la gama "top" de su categoría de trail desértica.



El Tron, un vehículo experimental se exhibía en el stand de Lambretta, con grupo diferencial posterior, dos frenos de disco y motor de 200 c.c. con un sin fin de marchas y reductoras. Un tricker muy adecuado para parkings de caravanas o para hacer algunas pequeñas diabluras en las playas de moda.

Dos minimotos de Megakit para los más peques. Una para emular a Sito Pons y la otra a Pablo Colomina, en asfalto o campo, con motor automático, frenos de tambor, suspensión posterior Mono Choc y una preciosa estampa, que también atraerá a los papás.

En el stand de Alier se mostraba este proyecto de la fábrica de motores Villa, una 125 para Grandes Premios, con un potente motor de 40 CV, chasis de aluminio, horquilla invertida, suspensión posterior progresiva,.... que todavía nadie ha llevado a competir.



Malaguti mostró en una plataforma giratoria las múltiples opciones que tienen los más peques para comenzar a prender a ir sobre dos, tres o cuatro ruedas, en forma de unas preciosas minimotos, adecuadas a la edad y saber hacer de cada pequeño manitas.

Este es el esqueleto de la versión definitiva de la Lambretta Amiga 200, con doble suspensión delantera, chasis en tubo redondo, motor longitudinal, depósito de 12 litros bajo el asiento, escape racing, monoamortiguación posterior,.... cuya última versión aparece en fondo del fotograma, esperándose que su venta se inicie en julio.



DADES AUXILIAR



Hermana casi gemela de la XRT 600, la Gilera XR-1 125 es la nueva trail africana que importa Moto Vespa a un magnífico precio de 470.000 ptas., con motor APTS potenciado, dos frenos de disco, horquilla invertida, silueta rompedora,.... aparentemente sólo se diferencia de la XRT en su motor, su pico más largo y sus faros redondos.