

MOTOCICLISMO

Núm. 5

400 ptas.



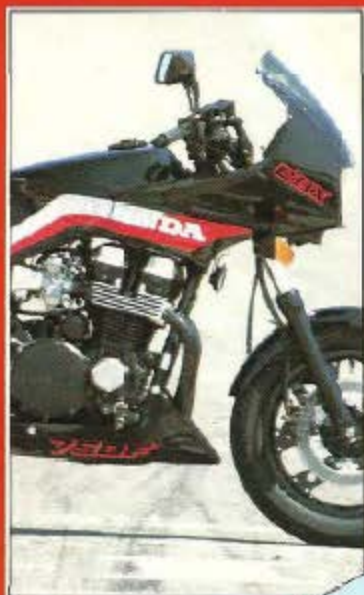
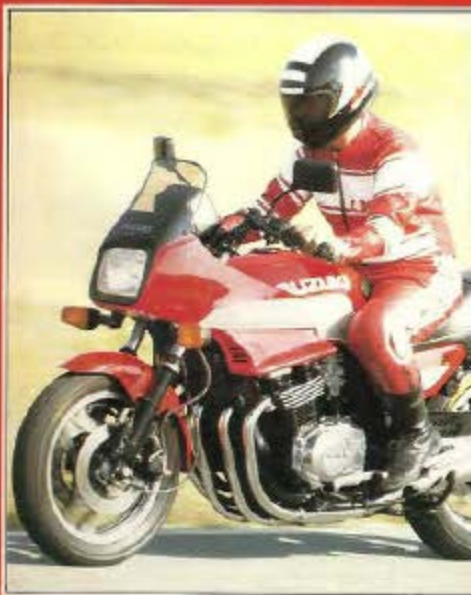
Catálogo 1985



Análisis de lo mejor del mundo

200 MOTOS

- 10 pruebas asfalto ● 10 pruebas montaña
- Las motos de competición más sobresalientes
- Un año de técnica ● Direcciones útiles



**Todos los datos
para comprar
moto**

HOMERIE (1985)

NUEVO INTEGRAL NAVA ENDURO

¡Dile adiós al desierto...

...Mi casco es un Integral NAVA enduro. La visera me protege del destello cegador de los rayos del sol, y el sistema de ventilación frontal me da el respiro necesario en el cálido verano. Una pantalla opcional me permite convertirlo en un agresivo casco de carretera (único en el mercado).

¡Es seguro! Como todos los cascos NAVA, ha superado las más rígidas y severas homologaciones mundiales. Es ligero y confortable. Materiales muy especiales en la parte interna le permiten un ajuste perfecto.

Voy a todo gas con NAVA en compañía de gente como tú.
NAVA está en todas las carreteras del mundo.



Una exclusiva de:



Internacional de Promociones s.a. Avda. Meridiana 354, 7ª planta - Tel. (93) 312.00.61 (4 líneas) - Barcelona-27

Director:
CARLOS HERNANDEZ
Editor: S.A.
Paseo Peral, 12, Madrid-28015
Tel.: 4022 U.I.K.E.

Presidente Director General:
Emilio Hernández
Consejero Delegado:
Antonio Rodríguez
Planificación Editorial:
Antonio G. Bergas
Relaciones Exteriores:
Miguel Ángel Guerrero

Redactor Jefe:
Gustavo Boet

Corrección:
José M. Orejas
Francisco Shang

Gerente de Publicidad:
José Luis Barbero

ADMINISTRACION:
Tel.: 448 88 50 - 243 02 10
J. Antonio Martínez
Pascual Sánchez

Distribución, suscripciones:
Editor Press, S.A.
Paseo Peral, 12, Madrid 28015
José Aycañán Talón
José Coto, Amparo Nicolau

Impresión:
ACERIO, S.A.
C/ de Iron, s/n, 12.450
Alcalá de Henares, 28019 MADRID
Tel.: 734 15 00
Fax: 22948 NVGRA E

Mecánica:
KORMAT, S.L.
Paseo 10, Madrid 2

Recomposición:
CONSULGRAF Nicolás Morales, 34
28019 MADRID

Deposito Legal: M-42575-1984
ISBN 84-86124-12-9

Redacción:
Jesús Richter
Editorial Motociclismo

Esta publicación es miembro de la

ari

Printed in Spain

Sumario

Un año de novedades japonesas ...	4
Las motos de velocidad más relevantes ...	8
Un año de técnica ...	12
Catálogo Motos de todo el mundo ...	17
Resumen de pruebas 1984 ...	99
Direcciones y precios ...	123

Querido lector:

DE nuevo en tus manos un Catálogo de MOTOCICLISMO para que pongas en orden tus ideas acerca del mundo de la motocicleta. Un mundo que cambia incesantemente, aunque a primera vista no se advierta.

En 1985 las fábricas ponen ante nuestros ojos, ante nuestros sueños y nuestros planes de compra, nada menos que 200 motos apetecibles, cada una con su estilo y sus condicionantes, cuya síntesis puedes encontrar en el Catálogo para ayudarte a conocer mejor tu moto, elegir una nueva o simplemente para que discutas con el amigo con el conocimiento de un buen arsenal de detalles.

MOTOCICLISMO ha seleccionado lo mejor del mercado internacional para 1985 y te ofrece, además, una recopilación de la técnica, las motos de competición y cuantas novedades se han presentado en estos últimos meses.

Pero la gran novedad de esta edición '85 del CATALOGO MOTOCICLISMO es el RESUMEN DE PRUEBAS. De forma concisa, pero incluyendo todos los datos de mayor interés y las opiniones de quienes realizaron las pruebas, hemos elegido diez motos de asfalto y diez de montaña que durante 1984 han pasado por las páginas de nuestra revista, de forma que podáis revisar la opinión de nuestra redacción acerca de las motos que por uno u otro motivo han jugado un papel importante en el mercado de la moto en 1984.

El Catálogo se complementa con una guía útil y actualizada de fabricantes de motos, accesorios y lista de precios de las motos nacionales y de importación de venta en España.

En resumen, un libro conciso pero imprescindible para todo aquel que quiere conocer mejor este instrumento en el que se aúnan la libertad con la potencia y el máximo arte de la mecánica: La Motocicleta.

¡Ráfagas!

Lurike

Un año de novedades japonesas

La nueva generación



Existen en la actualidad muchos argumentos que, a los ojos del motociclismo corriente, puede parecer fuera de todo control y encaminada únicamente hacia el desgaste y posterior desaparición del «enemigo».

Honda NS 400 R. Motor tricilíndrico en «V» a 90°, con los dos cilindros paralelos situados horizontalmente hacia delante y 400 c.c.



Yamaha FZ 750, aparecida el pasado mes de Septiembre en Colonia, lleva motor tetracilíndrico con culatas de 5 válvulas, refrigeración líquida y se anuncia con una potencia de 100 CV. Los cilindros se hallan inclinados 45° hacia delante.



Comercializada en Europa, la Honda VF 1000 R, con su impresionante aspecto se han convertido en motos de lujo aunque antes de ser las reinas de las pistas como se había previsto en principio.



Suzuki GSX 750 R, versión «civilizada» con motor tetracilíndrico cuatro válvulas, refrigeración por aceite y 100 CV.

Sin embargo, todo tiene su explicación. Si observamos la actual producción japonesa, que en los últimos años ha venido variando nuevos modelos, aparentemente sin orden, conveniente lógica, en los mercados mundiales, veremos que ha sido la que ha hecho las cosas más inverosímiles, semiarrinconando de golpe una serie reciente de motores V-4 en favor de un tetracilíndrico en línea que utilizamos todos ya por «absoluto».

Luego, vendría la fiebre, contagiada a todos los fabricantes japoneses, de las versiones G.P. pero de uso por la calle.

Y este es en realidad el punto de partida para analizar las novedades que presentamos en las fotos de estas páginas. La industria japonesa está atravesando un momento en el que tiene que vender como sea al precio que sea. El único problema es que los mercados están saturados (y de aquí el «renacimiento» de las te-

tracilíndricas en líneas supersport) por lo que hay que ampliar horizontes. Por otro lado, la competencia es tan eficaz que antes que dejarse sorprender por el enemigo prefieren hacerse la competencia ellos mismos, la única forma de mantenerse constantemente en movimiento, investigando y sacando nuevos y mejores productos. Esta es la respuesta al cómo puede venderse calidad superior con una producción de más de un millón al año

de motocicletas por parte de una sola fábrica.

Nace así lo que podríamos llamar el gran invento en época de crisis de los japoneses: una nueva generación de motos, de aspecto superdeportivo, con reminiscencias de actuales motos de G.P. o de alta competición, pero inútiles de llevar por la pista. Son motos de calle con aspecto de G.P. y —esto es lo más importante— con tecnología de G.P. Motos para una nueva clientela.

Aunque no son estricta novedad en cuanto a su presentación en el mercado, sí lo son en cuanto a primeras ventas en Europa. La Yamaha RD 500 LC y la Honda VF 1000 R son los primeros exponentes serios de esta nueva estrategia/filosofía de los japoneses: deportivas pero con límites (la pista). El Salón de Colonia que abrió sus puertas el pasado mes de septiembre sirvió de punto de definición exacta de cuál iba a ser la política japonesa en el próximo año. Allí se completaba esta nueva generación de modelos con la Suzuki «RG 500» Gamma, la Honda NS 400 R y las dos versiones de la Suzuki GSX 750 R.

La primera de ellas era una réplica de la moto de G.P., un square four con admisión por cuatro válvulas rotativas, chasis de aluminio de sección rectangular y suspensión Full-Floater. Para la GSX 750 R, la «réplica» de las motos de resistencia, se presentaron dos variantes, la normal con 100 CV. y la carreras-cliente con 120 CV. Ambas motos utilizan motores tetracilíndricos en línea, cuatro tiempos, cuatro válvulas pero con la particularidad de llevar refrigeración por aceite (!).



La reina de las medias cilindradas, la nueva Kawasaki GPZ 600 R que será comercializada también en nuestro país y para la que se anuncia una potencia de 75 CV. a 10.500 r.p.m.

NOVEDADES



La Yamaha RD 500 LC ha supuesto un fracaso en las pistas, pero es la «reina» en ligereza y estabilidad en la carretera, el único lugar para el que fue creada y que ha puesto al alcance del público las sensaciones de una auténtica G.P.



Kawasaki Ninja GPZ 900 R, la mejor en ventas en Europa y la más equilibrada de las tetracilíndricas de la nueva generación. De la mano de Derbi será vendida en España en el '85.



Esta es también la réplica a la Yamaha RD 500 LC. Se trata de la esperada Suzuki RG 500 Gamma, la copia de las motos de la escudería HB y que posee el mismo motor en «cuadro» con admisión por válvula rotativa y control del escape, sistema REC.

Más abajo en la cilindrada, vedette de este año ha sido el lugar a dudas la «Spencer Replica», la Honda NS 400 R, o que debería ser la copia para calle de la moto de Spencer en los mundiales. Sin embargo, a hora de la verdad, la sorpresa caía como un jarro de agua fría sobre todos los aficionados al comprobarse que Honda se había alejado considerablemente de la moto original. Obvias razones de producción y abaratamiento de costes habían aconsejado invertir la estructura del motor de la NS convirtiéndolo en un tricilíndrico en U a 90° pero con sólo 400 c.c. y los dos cilindros paralelos en posición horizontal en lugar de vertical como en la moto de G.P. Con ello se consigue hacer salir los dos escapes paralelos por debajo, ganando en estética y simplificando el recorrido de los mismos. El motor dispone de sistema de escape ATAC, refrigeración líquida y un chasis de sección rectangular en tubo de aluminio, todo lo cual se traduce en un peso total de 184 kg. para una potencia de 72 CV. (!)

Y paralelamente a esta serie «racing», pero para el «consumidor» ciudadano, los japoneses no han podido dejar pasar la oportunidad de realizar las mejores tetracilíndricas en línea de todos los tiempos, un campo que Honda volvió a «reiniciar» con la estupenda CBX 750 F y que ahora todos han aprovechado. La «reina» de esta también nueva generación fue la innovadora y original Yamaha FZ 750, una tetracilíndrica en línea pero con refrigeración líquida, cilindros inclinados hacia adelante 45° y... culatas de cinco válvulas (!). Todo ello en una moto que desarrolla unos buenos 100 CV. para una cilindrada de 750 c.c. La contraréplica no se hizo esperar y Kawasaki completaba su «best seller» Ninja GPZ 900 R con una exuberante, rápida y atractiva GPZ 600 R de iguales prestaciones a una 750 y que los españoles comprobarían tres meses más tarde, con agradable sorpresa, que de la mano de Derbi Nacional Motor serían importados oficialmente del Japón a partir de la próxima primavera. La mejor noticia del año. □

EL DIA DESPUES..

ANTI-ROBO
PITON
¡a prueba de bombas!

UNA SATISFACCION MUY HONDA



HONDA HURRICANE

Calienta el motor... ¡Arranca! Y cuando veas la curva reduce... traza y... ¡Acelera a tope!

- Motor de 75 c.c. refrigerado por agua
- Sistema de suspensión posterior HONDA Pro-Link
- Freno anterior de disco con doble pistón
- Consumo de 2,2 Litros a los 100 Kms. a 50 km/h.
- A partir de 16 años

HONDA
NO.1

Cuentá Nos

Freddie Spencer campeón del mundo en 500 c.c.

Las mejores motos de velocidad

Evolución en la pista

Quizá nunca como este año, el mundial de velocidad haya proporcionado tantas noticias y novedades. Claro que no sólo es en los G.P. donde se producen éstas. El mundial de resistencia, el «europeo» de velocidad o en las carreras de nuestro país, el '84 ha ofrecido, a lo largo de su temporada velocista, un buen número de nuevas creaciones que intentaremos plasmar gráficamente en las siguientes páginas.

A pesar de la victoria de Yamaha en el mundial de 500, no cabe duda que la vedette de principio de temporada fue la nueva Honda V-4 estrenada en Daytona por Freddie Spencer y que un problema de desgaste de neumáticos le privó de una victoria frente a Roberts. Un mes más tarde, la rotura de una rueda en Sudáfrica aconsejó apartar la moto hasta finales de temporada. Una caída de Spencer antes del G.P. de España alejó toda posibilidad de victoria por este año, y la Yamaha 500 con chasis monocasco en forma de «U» copiado del «Kobas» de Antonio Cobas, y motor trencilíndrico dos tiempos en V con Power Valve sería la que recibiría los honores con Eddie Lawson a los mandos y bajo la atenta mirada de su jefe de equipo, Giacomo Agostini.

En 250, la categoría más reñida del mundial, la superioridad de una Yamaha de serie (Sarron) destaca frente a la masiva participación de las más variadas creaciones sobre motores Rotax austriacos, de entre las que sobresalen, la moto del subcampeón, la Real-Rotax de Manfred



La Honda V-4 de Spencer, chasis semi-monocasco, depósito de gasolina bajo el motor, 140 CV. y empleo masivo de la braide carbono, uno de los motivos por lo que se retiró la moto en Sudáfrica al romperse la rueda posterior.





La Yamaha vencedora de Eddie Lawson. Una V-4 con sistema Power Valve y un chasis ciertamente copiado de los diseños de Antonio Cobas, con un grueso basculante de aluminio y que acciona el monoamortiguador situado verticalmente.

Exótica, diferente, monstruosa, la Bimota Tesi 750 que ya salió esta temporada en el mundial de resistencia.



La Heron Suzuki fabricada para McElnea y que ya probó con absoluto éxito a partir de mitad de temporada. El material del chasis «nido de abeja» está fabricado por la CIBA-Geigy. El motor es el «vieja» XR40.

MOTOS DE VELOCIDAD



El chasis para la Yamaha 250 que realizó Roberts para Daytona ha sido finalmente empleado por Rainey al final de temporada. ¿A qué cosa se parece? Pues sí, es nada más y nada menos que un... Cobas!



Una moto peculiar pero muy interesante: la Exactweld de Gary Noel quien ganaría este año el «Europeo» en la categoría de 250. Chasis de espina dorsal «Gruyere» de acero inox. y motor TZ con Power Valve.



La Honda RS 250 «cliente» que apareció a principios de temporada. Motor bicilíndrico en «V», chasis de sección rectangular pero con una falta preocupante de potencia y estabilidad.



Una Yamaha «corriente» aunque con un trabajo excelente realizado por el equipo Sonauto-Gauloises que hizo posible que Sarron corriese sin roturas, ganando el mundial de 250.



El ejemplo de lo lejos que pueden llegar las Rotax: la Rotax del subcampeón Herweh, una moto muy cuidada pero nada particular.



La nueva Cobas (con «C») multitubular 250 que ha pilotado Cardús y será también para Sito la próxima temporada.



La nueva versión de la RS250 de G.P. que ya ha probado Toni Mang y que fue presentada en Colonia.



La Elf-500 de G.P., una estructura similar a la de la ELF-E pero con motor Honda V-3. Lleva el amortiguador situado en horizontal debajo del motor.

La Honda VF 750 de Resistencia y que se adjudicó el título sin grandes esfuerzos. El motor deriva de las FWS de Fórmula 1.





La Derbi de G.P. de Tormo y Aspar, una auténtica monocasca, refrigeración líquida y amortiguación convencional de barras.



El «coco» para las Derbi, la Zündapp de Dorflinger que se alzaría con el título, en 80 c.c. En la foto, la versión con chasis monocasca ramachado.

menh y la nueva multitubular de Antonio Cobas para Cardús y próximamente también de Sito Pons. No podemos olvidar en esta categoría, creaciones como las Formo o Chevalier y las nuevas Honda 250 que constituyen el más rotundo fracaso y que ahora han sido totalmente revisadas.

Real En 80 c.c. la máxima novedad para encontrar en la incursión de Derbi en los mundiales de la mano de Tormo y Aspar, una moto que en menos de un año ha podido batir a la Zündapp de Dorflinger ganando un G.P. y poniendo grandes esperanzas no solo en el próximo mundial, sino también en la futura 125 c.c. de la que existe un prototipo.

Dejando a un lado 125, donde la superioridad de la Garelli



El proyecto más ambicioso y revolucionario de toda Europa construido en un tiempo record por J.J. Cobas con la ayuda de BMW y Braun. El motor es un K-100 con más de 110 CV. gracias a la intervención de Eduardo Giro, el «tecnic». Con Cardús en la Fórmula-1 Prototipos de las MOTOCICLISMO-SERIES, la BMW se alzó con la victoria.



La Suzuki monocasca en «U» de Roberto Gallina con materiales especiales y que todavía no ha podido probar en carrera. Su nombre de código es TGA-1.

de Nieto sólo nos hace pensar en la recientemente desvelada Garelli 250 que está fabricando Jan Thiel, el mundillo de la velocidad se revolucionó ciertamente al ser presentadas en sociedad cuatro auténticas bombas en cuatro países distintos. Empezamos por la BMW J.J.-Cobas-Braun que debutó en las 24 Horas de Montjuic pero que no pudo entonces demostrar su potencial por problemas en el cerebro electrónico. Luego sería imbatible en las MOTOCICLISMO-Series en manos de Cardús. La otra sorpresa era el anuncio, casi a la par de dos nuevas y revolucionarias creaciones sobre base Suzuki. La

Hercu 500 con chasis de material compuesto «nido de abejas», y la monocasca de Roberto Gallina, con carenado integral y también soluciones de vanguardia. Finalmente, terminando la temporada, Bimota asombraba al mundo con una creación inspirada en la ELF de resistencia, pero que bautizada como TESI, incorporaba nuevas soluciones al sistema de dirección y suspensión por paralelogramos además de ir equipada con un motor Honda V-4, el mismo que se proclamaba brillante vencedor del mundial de Resistencia ante la falta de las restantes fábricas japonesas. □

UN AÑO DE TECNICA

Con válvulas y a lo loco

Un año de técnica (casi toda japonesa) ha dado para mucho. La evolución y la creación de unas nuevas generaciones de motos ha traído consigo también la creación de soluciones que aunque no estrictamente nuevas dentro de la técnica de archivo o en la teoría, sí ha sido la primera vez que se ha aplicado en unas motos de fabricación en serie.

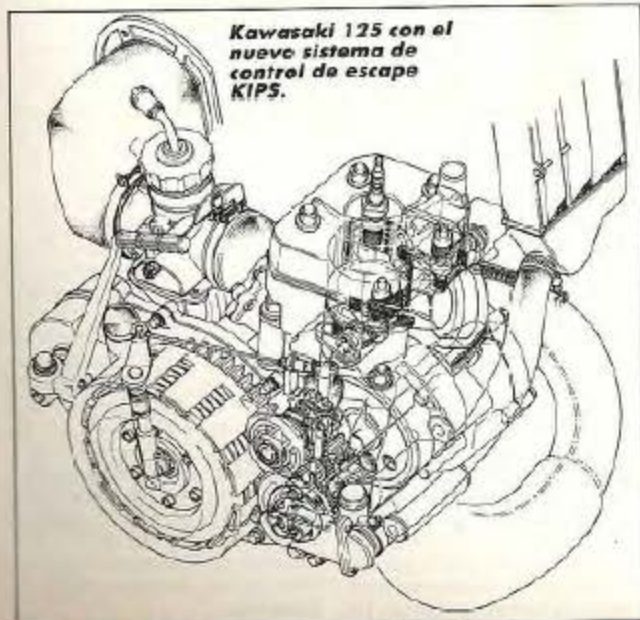
QUIZA lo más importante dentro de este resumen anual, sea la evolución del motor de dos tiempos. Claro exponente del grado de perfección al que se ha llegado, es el tetracilíndrico en «V» y dos tiempos de las Yamaha RD 500 LC. Respuesta en bajos jamás imaginada en un motor semejante y una potencia en altos que sólo un sistema como el YPWS puede proporcionar. Suzuki y Honda han seguido también un camino paralelo a ahí está esa nueva generación de dos tiempos que están haciendo

de cambiar de opinión a mucha gente, como la RG 500 Gamma o la NS 400 R. Sin embargo, donde la evolución de estos propulsores es también notable es en las motos de cross, motores superreducidos de tamaño, muy potentes y que llevan bien válvula rotativa o admisión por láminas, siempre acompañado por el diseño particular (varía en cada marca) de un sistema de control de los gases de escape.

Para el aficionado común, sin embargo, el mundo más fascinante nos lo ha proporcionado

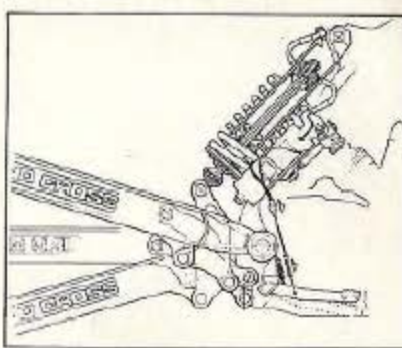
el bienio 83/84. Primero fue la aparición de la BMW-K con todo lo que de novedad técnica conlleva este motor tetracilíndrico en línea, inyección electrónica y refinamiento máximo «made in Germany». Luego Honda nos presentaba una serie de innovaciones técnicas que iban desde las culatas de tres válvulas de apertura progresiva (la tercera se abre a partir de cierto régimen) hasta el sistema de reglaje hidráulico de válvulas que convierte una moto (caso de la CBX 750 F) en un aparato ciento por ciento práctico al no precisar mantenimiento alguno. Pero el cúmulo de nuestra capacidad de sorpresa sería en el Salón de Colonia, donde Yamaha presentaba su FZ 750, una moto que nos dejaba boquiabiertos al comprobar que junto con la refrigeración líquida, encontrábamos unas culatas de 5 válvulas y los cilindros inclinados 45° hacia delante, una solución que permite el montaje vertical de los carburadores, aumentando la eficacia de llenado de los cilindros, rebajando también el centro de gravedad al situarse el depósito mucho más abajo.

Mecánicamente, la otra sorpresa sería la nueva generación de motores Suzuki GSX, dentro de los cuales el 750 R tetracilíndrico con culatas TSCC de cuatro válvulas y refrigeración por aceite significa el haber hecho posible en una moto de serie el sueño dorado de muchos técnicos, entre ellos, los de Ducati. □



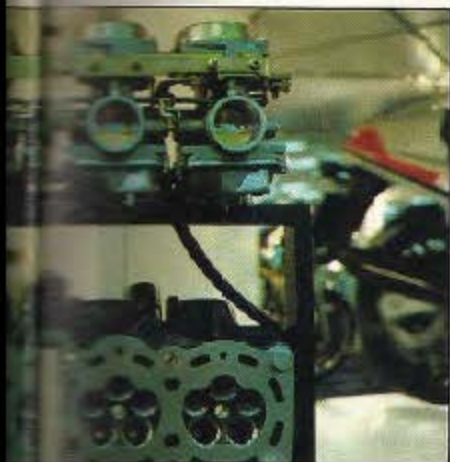


El motor GSX 750 R va refrigerado por aceite. El chasis es de aluminio de sección rectangular. La versión «racing» desarrolla 120 CV.

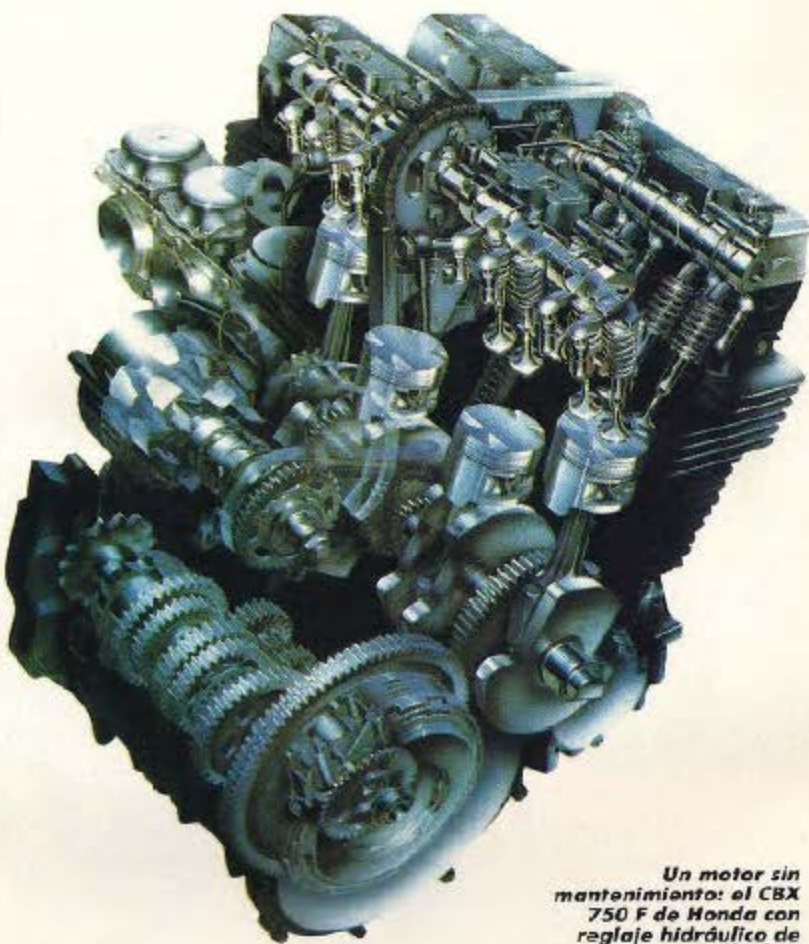


Avance espectacular en las suspensiones de cross. Este sistema patentado por Yamaha combina el depósito de gas del monoamortiguador con el pedal de freno, endureciendo el hidráulico a medida que se actúa sobre dicho pedal.

Complejo pero potente y silencioso, el motor tetracilíndrico en «U» dos tiempos de la Yamaha RD 500 LC, refrigerado por agua.



El sumum de la técnica de motores de cuatro cilindros de cuatro tiempos: el motor FZ 750 de Yamaha con cinco válvulas y refrigeración líquida. El depósito desciende por detrás casi hasta el cárter, rebajando el centro de gravedad y obligando al empleo de una pequeña bomba de gasolina.



Un motor sin mantenimiento: el CBX 750 F de Honda con reglaje hidráulico de válvulas.

Lo mejor del éxito es poder elegirlo

**Toda la fiabilidad
del motor boxer,
para ser el primero
en llegar donde
nadie ha pisado antes.**

Boxer. El motor que impulsa esta leyenda. Concebido para demostrar su superior fiabilidad en cualquier terreno. Bajo el sol de un desierto o sobre el asfalto de una autopista. Un motor de dos cilindros en línea en el que coexisten los controles de calidad y standards de fabricación más altos, para conseguir aquello que solo BMW puede ofrecer. Fiabilidad, larga duración y seguridad. Boxer. Sinónimo de triunfo. Protagonista absoluto en el motociclismo de acción.



...la forma de alcanzarlo.

**La imparable vitalidad
tecnológica que
desarrolla la Serie K
abre caminos que todos
intentarán seguir.**

Decidirse por una Serie K es contagiarse de su imparable vitalidad tecnológica. Hasta hoy, ninguna moto de serie se había servido de tecnologías tan avanzadas como la electrónica BMW, que proporciona un régimen de marcha, una efectividad y economía absolutamente revolucionarias. Tampoco antes una motocicleta había sido objeto de un estudio aerodinámico tan coherente, combinando el máximo de deportividad con el índice más alto de seguridad en máquinas de altas prestaciones.

Serie K. Referencia obligada para las motocicletas de mañana. El éxito de una tecnología que, una vez más, abre caminos que todos intentarán seguir.



BMW Ibérica S. A.





¡CONTAGIATE!



MAS FUERTE

DE LA FIEBRE AMARILLA

CONDOR MD
CICLOMOTOR DEL AÑO

MOTOS DE TODO EL MUNDO 1985



CERCA de 200 motos componen el catálogo que se inicia en estas páginas. Obviamente resulta imposible condensar en poco espacio la amplia producción mundial de motocicletas. Sin embargo, sí es posible hacer un selección de los modelos más destacados, comercial o técnicamente, así como de las novedades que se han ido viendo en los distintos Salones de la moto a lo largo de este año. Por ello, el Catálogo que presentamos a continuación, lo es esencialmente de novedades, completado, en el caso de las españolas, por los modelos más destacados de cada fabricante. También, en algunos casos, hemos incluido algunos modelos, que a pesar de no ser nuevos de este año, sí lo son para el mercado español por su procedencia japonesa, por lo que hemos considerado interesante su inserción como tanto a los usuarios como a posibles compradores.



Alfer

250 Enduro

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por aire.
Cilindrada: 248 cc. (72 x 60 mm.)
Potencia: 40 CV. a 7.500 r.p.m.
Carburador: Amal Power Jet 36.
Encendido: Electrónico Motoplat.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescopica.
Suspensión trasera: Mono-travel con amortiguador Mafco.
Freno delantero: Tambor asimétrico.
Freno trasero: Tambor asimétrico.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 450 x 18 detrás.
Peso: 99 kg.
Capacidad depósito: 8,25 lit.



Ancillotti

80 Cross

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por agua (culata).
Cilindrada: 79,5 cc. (44 x 48 mm.)
Potencia: 18,5 CV. a 12.500 r.p.m.
Carburador: 1 Dell'Orto PHB-1 30 BS.
Encendido: Electrónico Datsi.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescopica hidráulica.
Suspensión trasera: Pull-Shock Corte & Cosso.
Freno delantero: Tambor Grimeca 125 milímetros Ø.
Freno trasero: Tambor Grimeca 125 milímetros Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 106/90 x 18 detrás.
Peso: 85 kg.
Capacidad depósito: —



Ancillotti

80 Enduro

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por agua (culata).
Cilindrada: 79,5 cc. (44 x 48 mm.)
Potencia: 18,5 CV. a 12.500 r.p.m.
Carburador: 1 Dell'Orto PHEH 30 BS.
Encendido: Electrónico Datsi.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla Marzocchi hidráulica.
Suspensión trasera: Pull Shock Corte & Cosso.
Freno delantero: Tambor 125 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 125 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 100/90 x 18 del.
Peso: 85 kg.
Capacidad depósito: —

Anvian

250 Cross

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración
líquida.
Cilindrada: 247 c.c.
Potencia: 43 CV a 8.000 r.p.m.
Carburador: Electrónico Motoplat.
Cambio: 5 velocidades.
Transmisión: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla teles-
cópica Marzocchi.
Suspensión trasera: Full-Floater
Corse & Corso.
Freno delantero: Tambor simple leva.
Freno trasero: Tambor simple leva.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,50 x 18
tras.
Peso: 104 kg.
Capacidad depósito: 9 lit.



Anvian

250 Enduro

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración
líquida.
Cilindrada: 247 c.c.
Potencia: 39 CV a 8.000 r.p.m.
Carburador: Bing 38 mm.
Cambio: Electrónico Motoplat.
Cambio: 5 velocidades.
Transmisión: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla teles-
cópica Marzocchi.
Suspensión trasera: Full-Floater Cor-
se & Corso.
Freno delantero: Tambor simple leva.
Freno trasero: Tambor simple leva.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,50 x 21
tras.
Peso: 104 kg.
Capacidad depósito: 9 lit.



Aprilia

MX 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración
en agua. Láminas.
Cilindrada: 132,8 cc. (54 x 54 mm.)
Potencia: 34 CV a 10.750 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto PHBE 36 US.
Cambio: Electrónico Motoplat.
Cambio: 6 velocidades.
Transmisión: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla teles-
cópica Marzocchi Ø 42.
Suspensión trasera: Monoshock APS
Chini gas.
Freno delantero: 1 disco Brembo.
Freno trasero: Tambor 125 mm Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,25 x 18
tras.
Peso: 89 kg.
Capacidad depósito: 8,5 lit.





Aprilia

Tuareg 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por agua, láminas.
Cilindrada: 123,8 c.c. (54 x 54 mm).
Potencia: 34 CV a 10.750 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto PHBE 36.
Encendido: Electrónico Motoplat.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica Marzocchi 40 mm. Ø.
Suspensión trasera: Monoamortiguador White Power.
Freno delantero: Tambor cónico 140 mm. Ø Grimeca.
Freno trasero: Tambor flotante Rimor di 125 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,25 x 18 detrás.
Peso: 94 kg.
Capacidad depósito: 25 lit. (desmontable).



Aprilia

SXT 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, admisión por láminas.
Cilindrada: 124,8 c.c. (52,8 x 57 mm).
Potencia: 21 CV a 8.000 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto PHBH 28.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica Aprilia.
Suspensión trasera: Monoamortiguador APS.
Freno delantero: 1 disco 240 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 130 mm. Ø.
Ruedas: 3,25 x 16 del. — 3,25 x 18 detrás.
Peso: 105 kg.
Capacidad depósito: 11,5 lit.



Benelli

654

Motor: 4 cil. 4 tiempos, refrigerado por aire, SOHC.
Cilindrada: 603,94 c.c.
Potencia: —
Carburador: 4 Dell'Orto 22.
Encendido: Batería-ruptor.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: 2 discos 260 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 260 mm. Ø (sistema integral).
Ruedas: 3,25 x 18 del. — 3,60 x 18 detrás.
Peso: 192 kg.
Capacidad depósito: 15 lit.

Beta

TR-32

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por
aire.
Cilindrada: 239 cc.
Potencia: 12 CV.
Carburador: 1 Dell'Orto 25.
Encendido: Electrónico Motoplat.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Monoamortiguador
Marzocchi.
Pneú. delantero: Tambor Nagesti.
Pneú. trasero: Tambor Nagesti.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,00 x 18
del.
Peso: —
Capacidad depósito: —



Bimota

Tesi

Motor: V4, 4 tiempos, refrigerado por
aire, DOHC, 16 válvulas.
Cilindrada: 748 cc. (70 x 48,6 mm.)
Potencia: 128 CV a 12.800 r.p.m.
Carburador: 4 Keihin CV. 36 mm.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: 15 discos en baño de aceite
(mando hidráulico).
Suspensión delantera: Basculante
con amortiguador vertical.
Suspensión trasera: Basculante con
amortiguador vertical.
Pneú. delantero: 2 discos Brembo flo-
tantes 300 mm. Ø Pinza doble pistón.
Pneú. trasero: 1 disco Brembo 280
mm. Ø Pinza doble pistón.
Ruedas: Radial 120/70 VF 16 del. —
Radial 170/80 VR 17 del.
Peso: 170 kg. (lleno).
Capacidad depósito: —

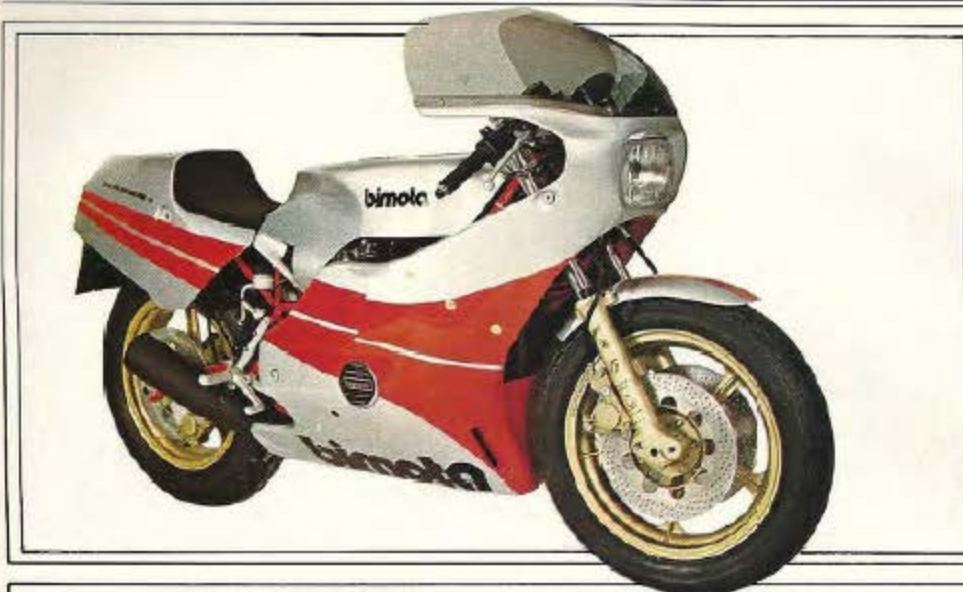


Bimota

SB-5

Motor: 4 cil. 4 tiempos, refrigeración
por agua, DOHC, 16 válvulas.
Cilindrada: 1115 cc. (74 x 66 mm.)
Potencia: 115 CV a 8.500 r.p.m.
Carburador: 4 Mikuni CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla tele-
scópica F1 40 mm. Ø + anti-dive.
Suspensión trasera: 1 amortiguador
vertical.
Pneú. delantero: 2 discos Brembo 280
mm. Ø.
Pneú. trasero: 1 disco Brembo 280 mi-
límetros Ø.
Ruedas: 120/80 VR 16 del. — 150/80 VR
17 del. (scudette).
Peso: 215 kg.
Capacidad depósito: 22 lit.





Bimota

KB-2

Motor: 4 cil., 4 tiempos, refrigeración por aire, DOHC.
Cilindrada: 553 cc. (58 x 52,4 mm).
Potencia: 54 CV a 8.800 r.p.m.
Carburador: 4 Keihin 32 mm.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica 40 mm. Ø.
Suspensión trasera: Monoshorquilla con central «De Flex».
Freno delantero: 2 discos 280 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 260 mm. Ø.
Ruedas: 120/80 V 16 del. — 150/80 V 16 det. (tubeless).
Peso: 165 kg.
Capacidad depósito: 22 lt.



BMW

GS 80 París-Dakar

Motor: 2 cil. boxer, 4 tiempos, refrigeración por aire, OHC.
Cilindrada: 797,5 cc. (84 x 70,6 mm).
Potencia: 50 CV a 6.500 r.p.m.
Carburador: 2 Bing V34 32 mm.
Encendido: Transistorizado.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Monodisco en seco.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Monolever transm. por cardán.
Freno delantero: 1 disco 200 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 200 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,00 x 18 det.
Peso: 205 kg. (lono).
Capacidad depósito: 32 lt.



BMW

R80/R80 RT

Motor: 2 cil. boxer, 4 tiempos, refrigeración por aire, OHC.
Cilindrada: 797,5 cc. (84 x 70,6 mm).
Potencia: 50 CV a 6.500 r.p.m.
Carburador: 2 Bing V34 32 mm.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Monodisco en seco.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Monolever transm. por cardán.
Freno delantero: 1 disco 235 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 200 mm. Ø.
Ruedas: 90/90 H 18 del. — 120/90 H 18 det.
Peso: 210 (R80)-227 (R80 RT).
Capacidad depósito: 22 lt.

BMW

K-100/K-100 RS

Motor: 4 cil. 4 tiempos, refrigeración por agua, DOHC, 8 válvulas.
Cilindrada: 987 cc. (67 x 70 mm.)
Potencia: 90 CV a 3.000 r.p.m.
Carterizador: Inyección electrónica Jetronic.
Encendido: Digital Bosch VZ 51 L.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Monodisco en seco en combinación.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Monocamortiguador sistema monoever/transm. por eje.
Freno delantero: 2 discos 285 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 285 mm. Ø.
Ruedas: 100/90 V 18 del. — 130/90 V 17 res.
Peso: 229 kg. (K-100); 253 kg. (K-100 RS).
Capacidad depósito: 22 lit.



BMW

K-100 RT

Motor: 4 cil. 4 tiempos, refrigeración por agua, DOHC, 8 válvulas.
Cilindrada: 987 cc. (67 x 70 mm.)
Potencia: 90 CV a 3.000 r.p.m.
Carterizador: Inyección electrónica Jetronic.
Encendido: Digital Bosch VZ 51 L.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Monodisco en seco en combinación.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Monocamortiguador sistema monolever/transm. por eje.
Freno delantero: 2 discos 285 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 285 mm. Ø.
Ruedas: 100/90 V 18 del. — 130/90 V 17 res.
Peso: 253 kg. (carenado turístico + maletas).
Capacidad depósito: 22 lit.



Bultaco

Metralla 250 GTS

Motor: Monocilíndrico 2 tiempos, refrigeración por aire.
Cilindrada: 244,3 cc. (72 x 60 mm.)
Potencia: 25 CV a 7.500 r.p.m.
Carterizador: 1 Bing 32 mm.
Encendido: Volante electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Cable amortiguador hidráulico.
Freno delantero: 1 disco 260 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 260 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 18 del. — 3,25 x 18 res.
Peso: 92 kg.
Capacidad depósito: 13 lit.





Bultaco

Sherpa 350

Motor: Monocilíndrico 2 tiempos, refrigeración por aire.
Cilindrada: 346 cc. (80,2 x 64 mm).
Potencia: 20,8 CV a 6.000 r.p.m.
Carburador: Bing 32.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Doble amortiguador hidráulico.
Freno delantero: Tambor 125 mm.
Freno trasero: Tambor 125 mm.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,00 x 18 detrás.
Peso: 92 kg.
Capacidad depósito: 6 lit.



Cagiva

WRX 125 Enduro

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por agua. Láminas.
Cilindrada: 124,63 cc. (56 x 50,6 mm).
Potencia: —
Carburador: 1 Dell'Orto PHBE 34 mm.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica 36 mm. Ø.
Suspensión trasera: Doble amortiguador hidráulico.
Freno delantero: Tambor 125 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 125 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,00 x 18 detrás.
Peso: —
Capacidad depósito: 7 lit.



Cagiva

WMX 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por agua. Cagiva Power Valve.
Cilindrada: 124,63 cc. (56 x 50,6 mm).
Potencia: —
Carburador: 1 Dell'Orto PHBE 36 H.E.
Encendido: Electrónico Motoplat.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica Marzocchi 42 mm. Ø.
Suspensión trasera: «Soft Damp» monoamortiguador Ohlins.
Freno delantero: 1 disco 230 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 130 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,25 x 18 detrás.
Peso: —
Capacidad depósito: 8,8 lit.

KIWI K10

NUEVO, ANTI-VAHO AIR FLOW SYSTEM



El sistema mecánico para alzar y ajustar la visera ha sido perfeccionado y probado en cientos de miles de accidentes Kiwi.

La visera de 1,5 mm. policarbonato está moldeada ópticamente por las más modernas técnicas y con sumo arte combina la resistencia al impacto y la no distorsión de la visión normal.



Acercamiento controlado. Insuperable concepción de estilo.

Ningún área del cuerpo contiene puntos más visibles que la cabeza, por lo tanto seguridad y protección son los objetivos fundamentales del K10. La parte inferior del casco, protectora de la barbilla, está diseñada para reforzar la rigidez frontal. El sistema de retención de la cinta del barbuquejo incluye almohadillados de confort en el punto de unión al cuello.

El cierre es perfecto. Uno de los puntos más vulnerables de la cabeza es la nuca. Por ello el casco lleva estéticamente colocado un anillo almohadillado para la perfecta absorción de impactos en este punto vital.

El styling del K10 es su aerodinámica línea de regulación de aire. El acabado característico de gráficos sucos en un Kiwi K10 es admirable. Los ojos se vuelven a contemplarlo.



KIWI K10 regulación «air flow system» provee de ventilación y confort. Su distintivo anti-vaño le hace inclumable. El regulador de fluido está convenientemente posicionado en la base frontal del casco. Permite seleccionar una entrada de aire confortable de acuerdo a la velocidad del motorista y a las condiciones atmosféricas o de temperatura ambiente.

KIWI K10 - LO ÚLTIMO EN DISEÑO - SEGURIDAD - CONFORT

KIWI TMC

Diputación, 52
Tels. 2244047 - 325 6476
Barce ona-15

DISEÑADO
POR EL
VIENTO





Cagiva

Elefant 650

Motor: V2 (90°), 4 tiempos, Desmo-
SOHC, refrigeración por aire.
Cilindrada: 650 cc (82 x 61,5 mm).
Potencia: —
Carburador: 2 Dell'Orto PHF 32.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla tele-
hidráulica 42 mm. Ø.
Suspensión trasera: «Soft Damp» me-
canomortiguador.
Freno delantero: 1 disco 260 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 260 mm. Ø.
Ruedas: 90/90 x 21 del. — 5,10 x 17
detrás.
Peso: —
Capacidad depósito: 18 lit.



Cagiva

650 Alazzurra

Motor: V2 (90°), 4 tiempos, Desmo-
SOHC, refrigeración por aire.
Cilindrada: 650 cc (82 x 61,5 mm).
Potencia: —
Carburador: 2 Dell'Orto PHF 35.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla tele-
hidráulica 35 mm. Ø.
Suspensión trasera: Doble amortigua-
dor hidráulico.
Freno delantero: 2 discos 260 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 260 mm. Ø.
Ruedas: 100/60 H 18 del. — 170/90 H
18 del.
Peso: —
Capacidad depósito: 18 lit.



Derbi

Variant SLE

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración
por aire.
Cilindrada: 48,767 cc (38 x 43 mm).
Potencia: 2,5 CV a 4.800 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto SHA 12/12.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: Variador.
Embrague: Centrífugo.
Suspensión delantera: Horquilla tele-
scópica.
Suspensión trasera: Amortiguadores
telescópicos.
Freno delantero: Tambor 105 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 105 mm. Ø.
Ruedas: 2,50 x 17.
Peso: 60 kg.
Capacidad depósito: 3,85 lit.

Derbi

Start

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por aire.
Cilindrada: 40,9 c.c. (38,8 x 40 mm.)
Potencia: 2,85 CV a 5.500 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto SHS 12/12.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: Variador.
Embrague: Con rifugo.
Suspensión delantera: Horquilla telescopica.
Suspensión trasera: Amortiguadores viscosos.
Freno delantero: Tambor 105 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 105 mm. Ø.
Ruedas: 2,50 x 17.
Peso: 60 kg.
Capacidad depósito: 3,85 lit.



Derbi

Yumbo RD

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por aire.
Cilindrada: 48,76 c.c. (38 x 43 mm.)
Potencia: 2,8 CV.
Carburador: 1 Dell'Orto 12.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,25 x 21 del. — 3,25 x 18 detrás.
Peso: —
Capacidad depósito: 8,5 lit.



Derbi

Yumbo FD

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por aire. Láminas.
Cilindrada: 48,767 c.c. (38 x 43 mm.)
Potencia: 2,8 CV a 8.000 r.p.m.
Carburador: 1 Dell'Orto SHS 12/12.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Doble amortiguador hidráulico.
Freno delantero: 1 disco 220 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 130 mm. Ø.
Ruedas: 2,25 x 21 del. — 3,25 x 18 detrás.
Peso: —
Capacidad depósito: —





Derbi

Coppa Turismo 49

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por aire.
Cilindrada: 48,77 cc. (38 x 43 mm.)
Potencia: 2,6 CV a 8.000 r.p.m.
Carburador: 1 Dell'Orto S-1A 12/12.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Doble amortiguador hidráulico.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor 130 mm.
Ruedas: 2,50 x 17.
Peso: —
Capacidad depósito: —



Derbi

Sport Coppa 75

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por aire.
Cilindrada: 72,96 cc. (44 x 48 mm.)
Potencia: —
Carburador: 1 Bing 26 mm.
Encendido: Electrónico Motoplát.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Dos amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: 1 disco 220 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 230 mm. Ø.
Ruedas: 2,75 x 18 del. — 3,00 x 18 detrás.
Peso: 93,5 kg.
Capacidad depósito: 8 lit.



Derbi

TT 8

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por aire.
Cilindrada: 72,9 cc. (44 x 48 mm.)
Potencia: 10 CV a 8.600 r.p.m.
Carburador: 1 Bing 26 mm.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Amortiguador hidráulico.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,50 x 21 del. — 3,50 x 18 detrás.
Peso: 96 kg.
Capacidad depósito: 8,2 lit.

Derbi

Scoot 75

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración en agua.
Cilindrada: 74,6 cc. (47 x 43 mm.)
Potencia: 5,2 CV a 6.200 r.p.m.
Catalizador: Zenith 17 mm.
Encendido: Electrónico.
Transmisión: Variador.
Frenos: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica de ojo centrado.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Rueda delantera: Tambor 130 mm.
Rueda trasera: Tambor 130 mm.
Neumáticos: 3,50 x 10.
Peso: 78,5 kg.
Capacidad depósito: 6,5 lit.



Ducati

Mille

Motor: V2 (80°), 4 tiempos, refrigeración por aire, DOHC (Desmo).
Cilindrada: 973 c.c. (88 x 50 mm.)
Potencia: 72,6 CV a 6.700 r.p.m.
Catalizador: 2 Dell'Orto PHM 40.
Encendido: Electrónico.
Transmisión: 5 velocidades.
Frenos: Multifreno en seco (accionamiento hidráulico).
Suspensión delantera: Horquilla telescópica Marzocchi 38 mm. Ø.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos Marzocchi gas.
Rueda delantera: 2 discos 280 mm. Ø.
Rueda trasera: 1 disco 280 mm. Ø.
Neumáticos: 100/90 V 18 del. — 130/60 V 18 del.
Peso: 227 kg.
Capacidad depósito: —



Ducson

49 Automatic

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración en agua.
Cilindrada: 49 c.c. (40,4 x 38,9 mm.)
Potencia: 1,4 CV a 4.000 r.p.m.
Catalizador: 1 Dell'Orto 12.
Encendido: Volante magnético.
Transmisión: Automática.
Frenos: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Amortiguadores hidráulicos.
Rueda delantera: Tambor.
Rueda trasera: Tambor.
Neumáticos: 2,25 x 16.
Peso: 48 kg.
Capacidad depósito: 3,5 lit.





Fantic

250 Raider

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por agua.
Cilindrada: 124,4 c.c. (55,2 x 52 mm).
Potencia: 18,5 CV a 7.250 r.p.m.
Carburador: 1 Dell'Orto FHEB 25.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica 35 mm. Ø.
Suspensión trasera: Monoamortiguador sistema 333.
Freno delantero: 1 disco 240 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 125 mm. Ø.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,10 x 18 detrás.
Peso: —
Capacidad depósito: 14 lit.



Fantic

Trial 300

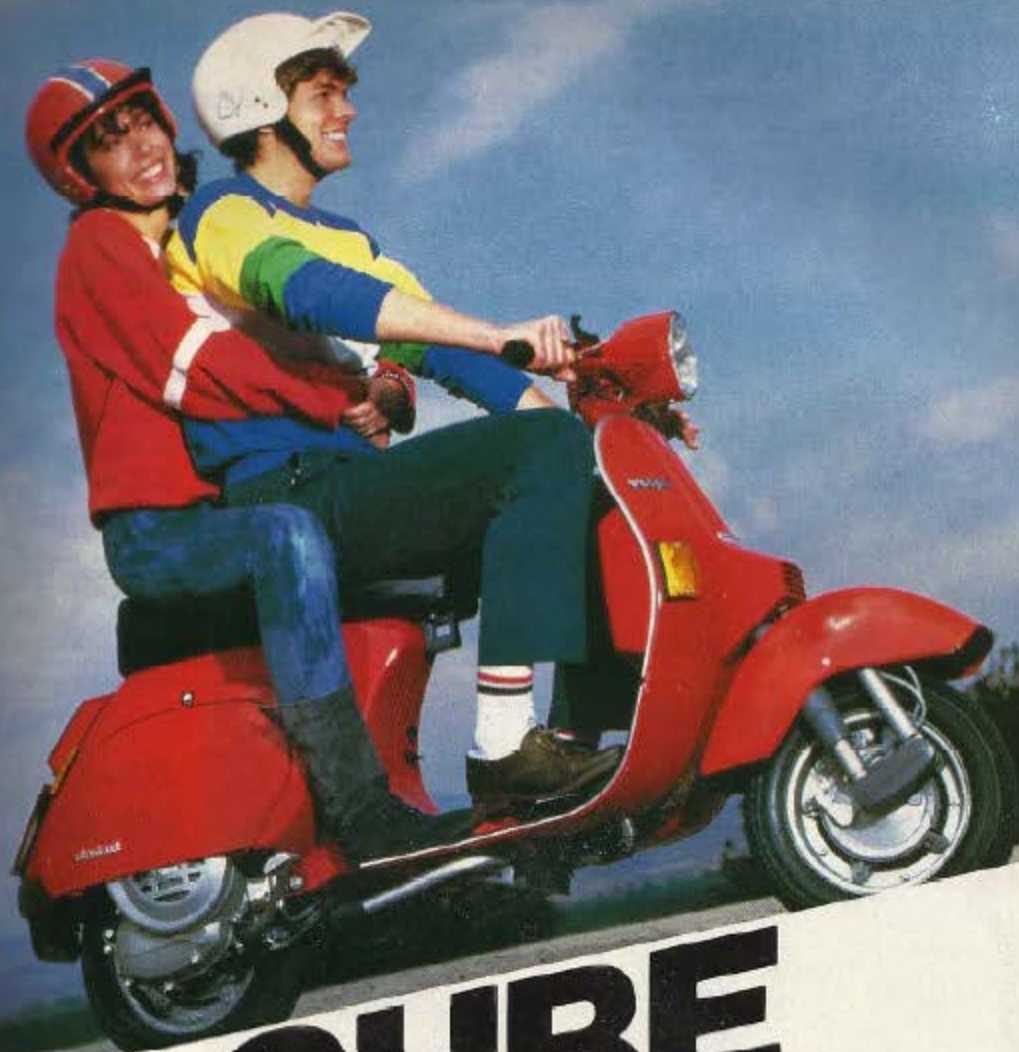
Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por aire.
Cilindrada: 240,4 c.c. (74 x 58 mm).
Potencia: 16,8 CV a 5.000 r.p.m.
Carburador: 1 Dell'Orto PHBH 28.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica 35 mm. Ø.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: Tambor 125 mm.
Freno trasero: Tambor 125 mm.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,00 x 18 del.
Peso: —
Capacidad depósito: 4,3 lit.



Garelli

Trial 320

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por aire.
Cilindrada: 320 c.c.
Potencia: —
Carburador: —
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Doble amortiguador hidráulico.
Freno delantero: Tambor cónico.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,00 x 18 del.
Peso: —
Capacidad depósito: —



SUBE CON VESPA

Cada día con más fuerza,
para andar seguro un camino,
para llegar a una meta. Dando respuestas
adecuadas a las necesidades. Así se gana el destino.
Sólo así se llega a ser un LIDER, en tecnología, en ventas, en estética.
Sube con VESPA y déle a tu vida otro ritmo. Goza con VESPA.
Con la NUEVA VESPA con ARRANQUE ELECTRIC,
y nuevo diseño para una conducción más COMODA
Y SEGURA; así sube VESPA.
Sube, sube, sube con VESPA.

GAMA COMPLETA
7 MODELOS en
75, 125, 150 y 200 c.c.

MOTO VESPA

4000 puntos de venta y asistencia técnica.





Gilera

HE 125 LC

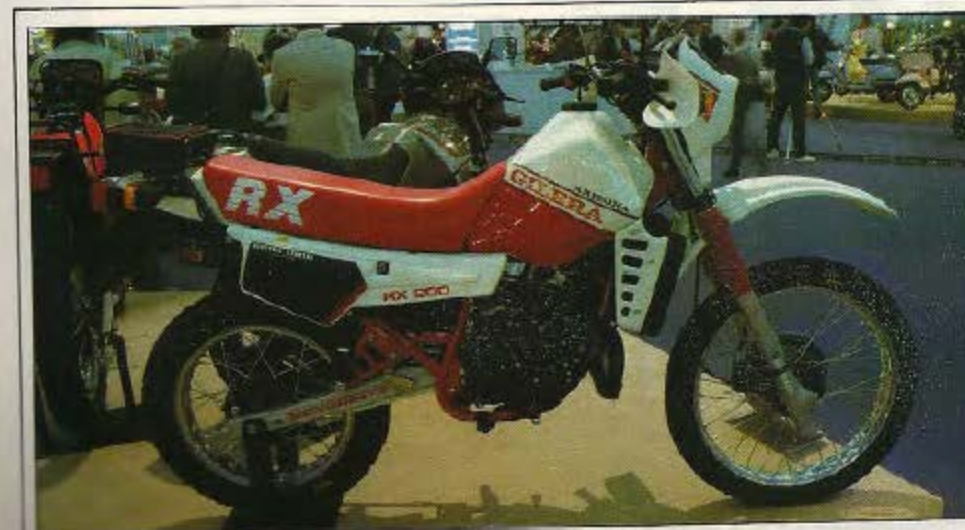
Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por agua, válvula rotativa.
Cilindrada: 122,75 cc. (54 x 53,6 mm).
Potencia: 29 CV a 10.000 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto 36 mm.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica 38 mm. Ø.
Suspensión trasera: Sistema monoamortiguador Power Drive.
Freno delantero: Tambor 125 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 125 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,00 x 18 detrás.
Peso: 109 kg.
Capacidad depósito: 7 lit.



Gilera

HX 250

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por agua. Válvula rotativa.
Cilindrada: 246,939 cc. (71,5 x 62 mm. lineales).
Potencia: 42 CV a 7.750 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto 36 mm.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Monoamortiguador hidráulico sistema Power Drive.
Freno delantero: 1 disco 230 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 125 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,25 x 18 detrás.
Peso: 99 Kg.
Capacidad depósito: 7 lit.



Gilera

RX 200

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por agua. Láminas.
Cilindrada: 200 cc.
Potencia: 20 CV.
Carburador: Dell'Orto 26 mm.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica 35 mm.
Suspensión trasera: Monoamortiguador a gas.
Freno delantero: 1 disco 230 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 120 mm. Ø.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,10 x 18 detrás.
Peso: 118 kg. (lleno).
Capacidad depósito: 13 lit.

Gilera

RV 200

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por
aceite. Cilindrada: 200 cc.
Carburador: Dell'Orto 28 mm.
Ignición: Electrónica.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla tele-
scópica 32 mm. Ø.
Suspensión trasera: Monoamortigua-
dor Swing Arm.
Freno delantero: 1 disco 260 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 160 mm. Ø.
Neumáticos: 3,50 x 16 del. — 3,50 x 18
del.
Peso: 115 Kg.
Capacidad depósito: —



Gimson

Elite-2

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por
aceite. Cilindrada: 50 cc. (40 x 39,7 mm.)
Carburador: Dell'Orto SHS 12/12.
Ignición: Volante magnético.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla tele-
scópica.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores
resortes.
Freno delantero: Tambor 110 mm.
Freno trasero: Tambor 110 mm.
Neumáticos: 2,25 x 18.
Peso: 75 Kg.
Capacidad depósito: —



Gimson

Cross

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por
aceite. Cilindrada: 50 cc. (40 x 39,7 mm.)
Carburador: Dell'Orto SHA 12/12.
Ignición: Volante magnético.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla tele-
scópica.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores
resortes.
Freno delantero: Tambor 110 mm.
Freno trasero: Tambor 110 mm.
Neumáticos: 2,25 x 18.
Peso: 79,5 Kg.
Capacidad depósito: —





Harley Davidson Low Rider

Motor: V-2 (45°), 4 tiempos, refrigeración por aire, OHV, 4 válvulas.
Cilindrada: 1.340 c.c. (88,8 x 103 mm).
Potencia: —
Carburador: 1,38 mm. con bomba de aceleración.
Encendido: Electrónico V-Fire III.
Cambio: 4 velocidades (transmisión final por correa).
Embrague: Multidisco-diafragma en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Doble amortiguador hidráulico.
Freno delantero: 1 disco 292 mm.
Freno trasero: 1 disco 292 mm.
Ruedas: 90 x 19 del. — 90 x 16 del.
Peso: 261 Kg.
Capacidad depósito: 15,9 lit.



Harley Davidson Roadster

Motor: V-2 (45°), 4 tiempos, refrigeración por aire, OHV, 4 válvulas.
Cilindrada: 998 c.c. (81 x 96,8 mm).
Potencia: —
Carburador: 1,34 mm. con bomba de aceleración.
Encendido: Electrónico V-Fire III.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco-diafragma en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: 1 disco 292 mm.
Freno trasero: 1 disco 292 mm.
Ruedas: 90 x 19 del. — 90 x 16 del.
Peso: 217 kg.
Capacidad depósito: 14,4 lit.



Harley Davidson Sport Glide

Motor: V-2 (45°), 4 tiempos, OHV, refrigeración por aire, 4 válvulas.
Cilindrada: 1.340 c.c. (88,8 x 103,0 milímetros).
Potencia: —
Carburador: 1/38 mm. con bomba de aceleración.
Encendido: Electrónico V-Fire III.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco-diafragma en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica + antidive.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: 2 discos 292 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 292 mm. Ø.
Ruedas: 90 x 19 del. — 90 x 16 del.
Peso: 290 Kg.
Capacidad depósito: 15,9 lit.



Honda

PXR

Motor: 1 cil. 2 tiempos.
Cilindrada: 48 cc. (40 x 29 mm.)
Potencia: 1,3 CV. a 4.000 r.p.m.
Carburador:
Encendido: Electrónico
Cambio: Variador.
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Amortig. hidráulico.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,75-14.
Peso: 66 Kg.
Capacidad depósito: 4 litros.



Honda

LEAD

Motor: 1 cil. 2 tiempos. Refig. forzada.
Cilindrada: 49 cc. (40 x 39,3 mm.)
Potencia: 2,4 CV. a 5.500 r.p.m.
Carburador: 14 mm.
Encendido: CDI.
Cambio: Honda V-Matic.
Embrague: Automático.
Suspensión delantera: Hidráulica 80 milímetros.
Suspensión trasera: Amortig. hidr. 78 milímetros.
Freno delantero: Tambor 110 mm.
Freno trasero: Tambor 95 mm.
Ruedas: 3,50 x 10 4 PR.
Peso: 74 Kg.
Capacidad depósito: 5,3 lit.



Honda

MTX 200 R

Motor: 1 cil. 2 tiempos. Engrase separado. Sistema ATAC.
Cilindrada: 192 cc. (87 x 55 mm.)
Potencia: 20 Kw. a 7.500 r.p.m.
Carburador: 26 mm.
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidr. 225 mm.
Suspensión trasera: Pro-Link.
Freno delantero: Disco.
Freno trasero: Tambor 110 mm.
Ruedas: 2,75 x 2V4,10 x 10.
Peso: 114 Kg. (lleno).
Capacidad depósito: 9 lit.

Honda

CR 250

Motor: 2 tiempos, refriger. por agua.
Cilindrada: 246,3 cc. (66 x 72 mm.)
Potencia: 16 CV a 8.000 r.p.m.
Carburador: Keihin 38 mm.
Ignición: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Transmisión: Multidisco baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica 305 mm.
Suspensión trasera: Pro-Link 320 mm.
Freno delantero: Disco.
Freno trasero: Tambor.
Neumáticos: 30/90 x 21 del. — 130/80 x 17.
Peso: 103,5 Kg.
Capacidad depósito: 7,5 lit.



Honda

CR 500

Motor: 4 cil. 2 tiempos, Refrig. por
agua.
Cilindrada: 491,4 cc.
Potencia: 53 CV a 6.500 c.p.m.
Carburador: Keihin 38 mm.
Ignición: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Transmisión: Multidisco en baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica 305 mm.
Suspensión trasera: Pro-link 320 mm.
Freno delantero: Disco.
Freno trasero: Tambor.
Neumáticos: 30/90 x 21 del. — 130/80 x 17.
Peso: 103,5 Kg.
Capacidad depósito: 8,5 lit.



Honda

XL 250 R

Motor: 1 cil. 4 tiempos, SOHC, 4 válv.
Refrig. aire.
Cilindrada: 240 cc. (75,0 x 56,3 mm.)
Potencia: 24,5 CV a 8.000 r.p.m.
Carburador: Keihin doble cuerpo 24 mm.
Ignición: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Transmisión: Multidisco baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica 27 mm. Ø.
Suspensión trasera: Pro-Link.
Freno delantero: Tambor 130 mm.
Freno trasero: Tambor 110 mm.
Neumáticos: 3,00 x 21 del. — 4,60 x 17.
Peso: 103,5 Kg.
Capacidad depósito: 10,5 lit.





Honda

XL 350 R

Motor: 1 cil. 4 tiempos, SOHC, 4 válvulas. Refrig. aire.
Cilindrada: 339 cc. (84,0 x 51,3 mm).
Potencia:
Carburador: Keihin doble cuerpo.
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica, 39 mm. Ø.
Suspensión trasera: Pro-Link.
Freno delantero: Disco doble pistón, 240 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 110 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,60 x 17 detrás.
Peso: 123 Kg.
Capacidad depósito: 11,0 lit.



Honda

XL 600 R

Motor: 1 cil. 4 tiempos, SOHC, 4 válvulas. Refrig. aire.
Cilindrada: 589 cc.
Potencia:
Carburador: Keihin doble cuerpo 38 milímetros.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica, 41 mm. Ø.
Suspensión trasera: Pro-Link.
Freno delantero: Disco 240 mm. doble pistón.
Freno trasero: Tambor 130 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 5,10 x 17 detrás.
Peso: 145 Kg.
Capacidad depósito: 12,0 lit.



Honda

XLV 750 R

Motor: V2 (45°), 4 tiempos, SOHC, 6 válvulas, refriger. aire.
Cilindrada: 749 cc.
Potencia: 61 CV a 7.000 r.p.m.
Carburador: 2 x 38 mm.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica, 41 mm. Ø.
Suspensión trasera: Pro-Link (transmisión x cardán).
Freno delantero: Disco, doble pistón.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 90/90 x 21 del. — 130/80 x 17 del.
Peso: 169 Kg.
Capacidad depósito: 20 lit.

BIKERS

ROAD AND RACING EQUIPMENTS



BIKERS

- CHAQUETAS Y PANTALONES ENGRASADOS
- CHAQUETAS Y PANTALONES IMPERMEABLES EN ALUMINIO Y TINSULATE
- MONOS Y CONJUNTOS IMPERMEABLES THERMOGLASS
- ANORAKS
- CHAQUETILLAS
- CHANGALES
- CAMISITAS
- BOTAS
- GUANTES
- FALAS
- SOTOCASCOS
- CUBRECUELLOS
- MOCHILAS
- BOLSAZOS
- BORREROS
- BOTES ANTIPINCHAZOS
- LUBRICANTE CADENAS
- ETC. ETC



BIKERS, una garantía para los pilotos y para ti. **DiP** Motor, S.A. Carretera 32 - 08024 Barcelona



Honda XBR 500

Motor: 1 cil. 4 tiempos, SOHC, 4 válvulas. Refr. aire.
Cilindrada: 498 cc. (92,0 x 75,0 mm).
Potencia: 42 CV a 7.000 r.p.m.
Carburador: 39 mm.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica 35 mm. Ø.
Suspensión trasera: Doble amort. 100 mm.
Freno delantero: 1 Disco 276 mm. Ø. doble pistón.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 100/90 x 18 del. — 110/90 x 18 del.
Peso: 173 Kg. (lleno).
Capacidad depósito: 20,8 lt.



Honda NS 400 R

Motor: V-3 a 90°, 2 tiempos, refriger. agua, sistema ATAC.
Cilindrada: 387 cc. (57 x 50,6 mm).
Potencia: 72 CV a 10.000 r.p.m.
Carburador: Guillotina 28 mm.
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica (anti-dive) 37 mm. Ø.
Suspensión trasera: Pre-Link.
Freno delantero: 2 discos 255 mm. Ø. doble pistón.
Freno trasero: 1 disco 220 mm. Ø.
Ruedas: 100/90 v 15 del. — 110/90 v 17 del.
Peso: 184 kg. (lleno).
Capacidad depósito: 19 lt.



Honda VT 500 C

Motor: (V2, 52°), 4 tiempos, SOHC, 5 válvulas, refriger. aire.
Cilindrada: 490 cc.
Potencia: 50 CV a 9.000 r.p.m.
Carburador: 2 x depresión.
Encendido: Transistorizado.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica 37 mm. Ø.
Suspensión trasera: Doble amort. hid. (transmisión x carcán).
Freno delantero: Honda-Linkboard doble pistón.
Freno trasero: Tambor 140 mm.
Ruedas: 100/90H 18 del. — 120/90H 17 del.
Peso: 179 Kg.
Capacidad depósito: 18 lt.

Repsol Una marca no superada.



La importancia de usar un buen aceite para alcanzar la meta con éxito, es algo que los grandes ases del motor conocen muy bien. Por eso sólo utilizan marcas de absoluta garantía. Insuperables. Capaces de dar el todo por el todo y obtener el máximo rendimiento de sus máquinas. Utilizando Repsol, usted también tendrá la seguridad de llevar ventaja sobre quienes no lo usen.

Porque Repsol facilita la arrancada, favorece el ahorro de batería y cuida al máximo el motor mediante una lubricación perfecta. Todo un récord. Y por supuesto, Repsol cuenta con un aceite idóneo para cada tipo de motor. Sea cual sea el tipo o la marca del vehículo. En su próximo cambio de aceite, cambie a Repsol. Saldrá ganando.



Lubricantes **REPSOL**  Menos gasto, ningún desgaste.

REPSOL es un producto  EMP



Honda

VF 500 F II

Motor: V-4 90°, 4 tiempos, 16 válvulas, refrigeración agua, DOHC.
Cilindrada: 494 cc. (60,0 x 44,0 mm).
Potencia: 57,5 CV a 11.500 r.p.m.
Carburador: 2 x VD 56-B 29 mm.
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica, 37 mm. Ø. Antidive.
Suspensión trasera: Pro-Link.
Freno delantero: 2 discos 256 mm.
Freno trasero: 1 disco 256 mm.
Ruedas: 100/90-16 del. — 110/90-13 de atrás.
Peso: 202 Kg.
Capacidad depósito: 16,5 lit.



Honda

VF 750

Motor: V-4, 90°, 4 tiempos, DOHC, refrigeración agua, 16 válvulas.
Cilindrada: 743 cc. (70 x 46,6 mm).
Potencia: 86 CV a 10.000 r.p.m.
Carburador: 4 x 32 mm, tipo CV.
Encendido: Transistorizado.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco baño aceite, anti-chooping, hidráulico.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica, 39 mm. Ø. anti-dive.
Suspensión trasera: Pro-Link.
Freno delantero: 2 discos doble pistón.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 120/80 V16 del. — 130/80 V16 de atrás.
Peso: 220,5 Kg.
Capacidad depósito: 22 lit.



Honda

CBX 750 F

Motor: 4 cil. línea, 4 tiempos, DOHC, 16 válvulas. Refr. aire.
Cilindrada: 747 cc. (67 x 53 mm).
Potencia: 87,4 CV a 9.750 r.p.m.
Carburador: 4 Keihin 32 mm.
Encendido: Transistorizado.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco baño aceite, anti-chooping, hidráulico.
Suspensión delantera: Horquilla oleoneumática, 39 mm. Ø. anti-dive.
Suspensión trasera: Pro-Link.
Freno delantero: 2 discos 280 mm, doble pistón.
Freno trasero: 1 disco 380 mm.
Ruedas: 120/80 V 16 del. — 130/80 V 16 del.
Peso: 241 Kg. (lleno).
Capacidad depósito: 22l.

Honda

VF 1000 F II

Motor: 94 (90°), 4 tiempos, refrigerado por agua, DOHC, 16 válvulas.
Cilindrada: 998 cc. (77 x 53,6 mm.)
Potencia: 100 CV a 10.000 r.p.m.
Cilindrada: 4 x 36 mm.
Transmisión: Transistorizado.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco baño aceite, amortiguador hidráulico.
Suspensión delantera: Horquilla oleo-dinámica 41 mm. Ø, anti-dive.
Suspensión trasera: Pro-Link.
Freno delantero: 2 discos 276 mm. doble pistón.
Freno trasero: 1 disco 276 mm. doble pistón.
Luz: 100/90 V. 18 del. — 140/80 V.
Peso: 254 Kg. (lleno).
Capacidad depósito: 23 lit.



Honda

VF 1000 R

Motor: 94 (90°), 4 tiempos, refrigerado por agua, DOHC, 16 válvulas.
Cilindrada: 998 cc. (77 x 53,6 mm.)
Potencia: 100 CV a 12.900 r.p.m.
Cilindrada: 4 Keihin 36 mm.
Transmisión: Transistorizado.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco baño aceite, amortiguador hidráulico.
Suspensión delantera: Oleodinámica 41 mm. Ø, anti-dive.
Suspensión trasera: Pro-Link.
Freno delantero: 2 discos 276 mm. doble pistón.
Freno trasero: 1 disco 220 mm. auto-centrado.
Luz: 120/80 V. 16 del. — 140/80 VR (17 mm. radial).
Peso: 265 Kg. (lleno).
Capacidad depósito: 25 lit.



Honda

VF 1100 C

Motor: 94 (90°), 4 tiempos, refrigerado por agua, DOHC, 16 válvulas.
Cilindrada: 1.098 cc.
Potencia: 100 CV a 9.500 r.p.m.
Cilindrada: 4 Keihin 36 mm.
Transmisión: Transistorizado.
Cambio: 5 velocidades + overdrive.
Embrague: Multidisco en baño de aceite, hidráulico.
Suspensión delantera: Horquilla oleo-dinámica 41 mm. Ø.
Suspensión trasera: Doble amortiguador (transmisión x cardán).
Freno delantero: 2 discos doble pistón.
Freno trasero: 1 disco.
Luz: 100/90 V. 18 del.
Peso: 243,5 Kg.
Capacidad depósito: 17 lit.





Honda GL 1200

Motor: 4 cil. boxer, 4 tiempos, DOHC, 2 válvulas, refrig. líquida.
Cilindrada: 1.173 cc. (65,5 x 66,0 mm).
Potencia: 94 CV a 7.000 r.p.m.
Carburador: 4 x VD3A 30 mm.
Encendido: Transistorizado.
Cambio: 5 velocidades + overdrive (trans. x cardán).
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla oleo-neumática 41 mm. Ø, anti-dive.
Suspensión trasera: 2 amort. oleo-neumáticos.
Freno delantero: 2 discos 276 mm.
Freno trasero: 1 disco 296 mm.
Ruedas: 130/90-16 del. — 150/90-15 de tras.
Peso: 333 Kg. (lleno).
Capacidad depósito: 22 lit.



Honda (España) MBX 75 Hurricane

Motor: 1 cil., 2 tiempos, refrig. por agua.
Cilindrada: 74,9 cc. (48 x 41,4 mm).
Potencia: 12 CV a 9.000 r.p.m.
Carburador: 18 mm.
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica 130 mm.
Suspensión trasera: Pro-Link.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,75 x 18 del. — 3,00 x 18 de tras.
Peso: 94 Kg.
Capacidad depósito: 12 lit.



Husqvarna 125 CR

Motor: 1 cil., 2 tiempos, refrig. por agua.
Cilindrada: 124 cc. (55 x 52 mm).
Potencia: 12 CV a 9.000 r.p.m.
Carburador: 1 Mikuni 36 mm.
Encendido: Elec. Motoplát.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Husqvarna horquilla telescópica 300 mm.
Suspensión trasera: H.S.S. monoshock. Ohlins.
Freno delantero: 1 disco 238 mm.
Freno trasero: Tambor 160 mm.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,25 x 18 de tras.
Peso: 92 Kg.
Capacidad depósito: 10 lit.

JORESA

Cadenas especiales para motocicletas



JORESA

Fábrica y Oficinas: Avda. de Roma, 10 · Cerdanyola (Barcelona)
Teléfono: (93) 892-30-50 (4 líneas)
Telex: 60165 JORE E





Husqvarna 250 CR

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por agua.
Cilindrada: 244,7 c.c. (69,5 x 64,5 mm.)
Potencia:
Carburador: 1 Mikuni 36 mm.
Encendido: Motoplat.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica Husqvarna 300 mm.
Suspensión trasera: H.S.S. System Monoamort. Ohlins.
Freno delantero: 1 disco 230 mm.
Freno trasero: Tambor 160 mm.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,25 x 18 detrás.
Peso: 98 Kg.
Capacidad depósito: 10 lit.



Husqvarna 500 CR

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por agua.
Cilindrada: 488 c.c. (86 x 84 mm.)
Potencia:
Carburador: 1 Mikuni 40 mm.
Encendido: Electr. Motoplat.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica Husqvarna 300 mm.
Suspensión trasera: H.S.S. System Monoamort. Ohlins.
Freno delantero: 1 disco 230 mm.
Freno trasero: Tambor 160 mm.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 6,00 x 18 detrás.
Peso: 102 Kg.
Capacidad Depósito: 10 lit.



Italjet

T-350

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por agua.
Cilindrada: 326 c.c. (83,2 x 60 mm.)
Potencia: 20 CV a 5.500 r.p.m.
Carburador: 1 Dell'Orto PHEH 28 mm.
Encendido:
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Doble amort. Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,00 x 18 detrás.
Peso: 91,8 Kg.
Capacidad depósito: 5,5 lit.

Jawa

350

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por aire.
Cilindrada: 343 c.c. (58 x 66 mm.)
Potencia: 23 CV a 5.250 r.p.m.
Carburador: 1 SBDM 26 mm.
Ignición: Platinas.
Velocidades: 4.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica, 50 mm.
Suspensión trasera: Doble amort. hidráulico.
Rueda delantera: Tambor.
Rueda trasera: Tambor.
Neumáticos: 2,15 x 18 del. — 2,15 x 18.
Peso: 172 kg.
Capacidad depósito: 17,3.



J.J.

Trial 350

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por aire.
Cilindrada: 350 c.c. (83,4 x 64 mm.)
Potencia: 17 CV a 5.500 r.p.m.
Carburador: 1 Ama 27 mm.
Ignición: Vol. magnética.
Velocidades: 5.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica, 40 mm.
Suspensión trasera: Monos amortiguador, 40 mm.
Rueda delantera: 1 disco AJP.
Rueda trasera: 1 disco AJP.
Neumáticos: 2,75 x 21 del. — 4,50 x 18 del.
Peso: 165 kg.
Capacidad depósito: 4,5 lit.



Kawasaki

AR 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por agua, válvula rotativa + láminas.
Cilindrada: 123 c.c. (55 x 51,8 mm.)
Potencia: 22 CV a 9.500 r.p.m.
Carburador: 1.
Ignición: CDI.
Velocidades: 5.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: UniTrack.
Rueda delantera: 1 disco.
Rueda trasera: Tambor.
Neumáticos: 2,75-18 del. — 3,00-18 del.
Peso: 102 Kg.
Capacidad depósito: 11,5 lit.





Kawasaki

GPZ 305

Motor: 2 cil. 4 tiempos, DOHC, 4 válvulas, refrigeración por aire.
Cilindrada: 301 cc. (61 x 52,4 mm).
Potencia: 33 CV.
Carburador: Keihin.
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades (transmisión, libre por cadena o correa).
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: UniTrack.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 90/90-16 del. — 110/90-16 detrás.
Peso: 149 Kg.
Capacidad depósito: 16,5 lit.



Kawasaki

GPZ 400

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, 8 válvulas, refrigeración por aire.
Cilindrada: 396 cc. (52 x 47 mm).
Potencia: 40 CV.
Carburador: Keihin.
Encendido: Transistorizado.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: UniTrack.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 90/90-19 del. — 110/90-18 del.
Peso: 203 Kg.
Capacidad depósito: 18 lit.



Kawasaki

Z 550

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, 8 válvulas, refrigeración por aire.
Cilindrada: 553 cc. (58 x 52,4 mm).
Potencia: 56 CV.
Carburador: Keihin.
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica neumática.
Suspensión trasera: UniTrack.
Freno delantero: 2 discos 270 mm.
Freno trasero: Tambor 160 mm.
Ruedas: 3,25 x 19 del. — 4,00 x 18 del.
Peso: 184 Kg.
Capacidad depósito: 16,5 lit.

IRIS

CADENAS RACING



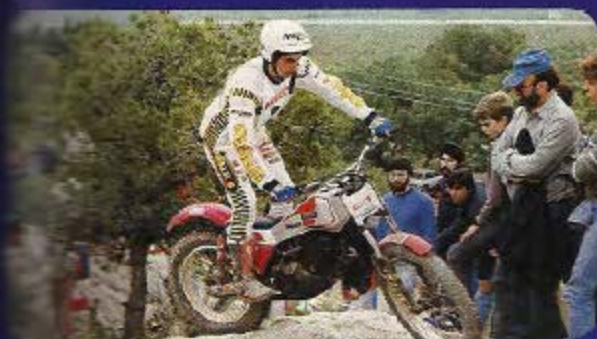
CADENAS IRIS, S.A. quiere agradecer a sus pilotos la magnífica colaboración que nos prestan para la obtención de un mejor producto y además les felicita por sus resultados en competiciones tanto nacionales como internacionales, animándoles y deseándoles suerte para el resto de la temporada.

EQUIPOS IRIS EN COMPETICION

Motociclismo	«Falo» Fernández	Ducati
	Daniel Mateos	MB
	Faustino Hernández	Lambretta
Motocross	Equipo Oficial APRILIA	
	Equipo «Randy Competición»	(Altes, Simeón Martín)
Trail	Equipo Oficial MERLIN	
Todo-Terreno	Equipo Oficial RIEJU	
	Equipo Oficial PUCH	

CLASIFICACION PILOTOS IRIS

«Falo» Fernández	1.ª Categoría F-1 P Motociclismo Series
	2.ª Categoría Fórmula-2 Motociclismo Series
	2.ª Campeonato España 125 cc.
	4.ª Campeonato de España Cross 125 cc.
Daniel Mateos	1.ª Campeonato de España de Trial
	7.ª Campeonato del Mundo de Trial
	4.ª Campeonato de España de Trial
Juan J. Barragán	1.ª Campeonato de España de T.T. 80
	2.ª Campeonato de España T.T. 80.
Luis Gallach	
Juan Freixas	
José Vila	
Francisco Rubio	



AYUDAN A GANAR



Kawasaki LTD 450

Motor: 2 cil. 4 tiempos, DOHC, 8 válvulas, refrigerado por agua.
Cilindrada: 454 c.c. (72,5 x 55,0 mm).
Potencia: 50 CV a 9.500 r.p.m.
Carburador: 2 x Keihin CV. < 34.
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades, transmisión final por correa.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica oleoneumática.
Suspensión trasera: Doble amortiguador 10 mm.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor 180 mm.
Ruedas: 100/90-19 del. — 140/90-15 del. (tubeless).
Peso: 181 Kg.
Capacidad depósito: 11 lit.



Kawasaki GPZ 550

Motor: 4 cilin. 4 tiempos, DOHC, 8 válvulas, refrigerado por aire.
Cilindrada: 553 c.c. (58 x 52,4 mm).
Potencia: 65 CV a 10.500 r.p.m.
Carburador: 2 x Keihin CV. < 34.
Encendido: Transistorizado.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla oleoneumática + anti-dive hidráulico.
Suspensión trasera: Uni-Track.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 100/90-18 del. — 120/80-18 del. (tubeless).
Peso: 191 Kg.
Capacidad depósito: 18 lit.



Kawasaki GPZ 600 R

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, 16 válvulas, refrigerado por líquido.
Cilindrada: 592 c.c. (60 x 52,4 mm).
Potencia: 75 CV a 10.500 r.p.m.
Carburador: 4 x CV K 32.
Encendido: Electrónico transistorizado.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica oleoneum. + anti-dive.
Suspensión trasera: Uni-Track.
Freno delantero: 2 discos 270 mm.
Freno trasero: 1 disco 250 mm.
Ruedas: 110/90 V 16 del. — 130/90 V 16 del.
Peso: 195 Kg.
Capacidad depósito: 18 lit.



MOD. DINAMIC



MOD. DINAMIC CROSS



MOD. DINAMIC YAMAHA



MOD. 2-45

CASCOS



®

ELEVADA AL INFINITO

LA SEGURIDAD

DE VENTA EN LAS MEJORES TIENDAS DEL RAMO

OMOLOGADOS NORMA R.22 (E) "FIBRA DE VIDRIO". (FABRICACION NACIONAL) AVDA. PAZ, 203 YECLA - MURCIA. TEL.: 968-790530



MOD. DINAMIC INFANTIL



MOD. 2-54 JET



MOD. 2-65 SEMIJET



MOD. 2-64 CIUDAD/TRIAL



ME 33 LASER

METZELER



Kawasaki

Z 750

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, 8 válvulas, refrigeración por aire.
Cilindrada: 739 c.c. (66 x 54 mm.)
Potencia: 76 CV a 9.500 r.p.m.
Carburador: 4 x Keihin 34 mm.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Doble amort. hidráulico.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 100/90-19 del. — 120/90 Y 18 del.
Peso: 243 Kg.
Capacidad depósito: 24,5 lt.



Kawasaki

GPZ 750

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, 8 válvulas, refrigeración por aire.
Cilindrada: 738 c.c. (66 x 54 mm.)
Potencia: 86 CV a 9.000 r.p.m.
Carburador: 4 x Keihin 34 mm.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla oleo-neumática + anti-dive.
Suspensión trasera: Uni-Trac.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 110/90 Y 18 del. — 130/60 Y 18 del. (tubeless).
Peso: 220 Kg.
Capacidad depósito: 19 lt.



Kawasaki

GPZ 750 R

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, 16 válvulas, refrigeración líquida.
Cilindrada: 741 c.c.
Potencia: 92 CV.
Carburador: 4 x Keihin 34 mm.
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite, hidráulico.
Suspensión delantera: Horquilla oleo-neumática + anti-dive.
Suspensión trasera: Uni-Trac.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 110/90 Y 18 del. — 130/60 Y 18 del. (tubeless).
Peso: 220 Kg.
Capacidad depósito: 22 lt.

Kawasaki

Z 750 Turbo

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, 8 válvulas, refrigerado por aire, turbocompresor.
Cilindrada: 736 c.c. (86 x 54 mm.)
Potencia: 108 CV.
Inyección: DFI (inyección).
Encendido: Transistorizado.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla oleo-pneumática + anti-dive.
Suspensión trasera: Uni-Track.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Velocidad máxima: 110/90 V 18 del. — 130/90 V 18 del. (tubeless).
Peso: 233 Kg.
Capacidad depósito: 17 lit.



Kawasaki

GPZ 900 R

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, 16 válvulas, refrigerado líquido.
Cilindrada: 906 c.c. (72,5 x 55 mm.)
Potencia: 100 CV.
Inyección: 4" CV.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite, hidráulico.
Suspensión delantera: Horquilla ajustable (AVDS).
Suspensión trasera: Uni-Track.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Velocidad máxima: 120/80 V 16 del. — 130/80 V 16 del. (tubeless).
Peso: 210 Kg.
Capacidad depósito: 22 lit.



Kawasaki

GPZ 1100

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, refrigerado por agua.
Cilindrada: 1.082 c.c. (72,5 x 66 mm.)
Potencia: 120 CV. a 8.750 t.p.m.
Inyección: DFI (inyección electrónica).
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla oleo-pneumática 150 mm.
Suspensión trasera: Uni-Track 190 mm.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Velocidad máxima: 110/90 V 18 del. — 130/90 V 18 del. (tubeless).
Peso: 254 Kg.
Capacidad depósito: 20,4 lit.





Kawasaki

Z 1300

Motor: 6 cil. 4 tiempos, DOHC, 12 válvulas, refrigeración líquida.
Cilindrada: 1.296 c.c. (62 x 71 mm).
Potencia: —
Carburador: 3 Mikuni 32 mm.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades (transmisión final por cardán).
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica oleoneumática.
Suspensión trasera: Doble amortiguador hidráulico.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 110/90 V 18 del. — 130/17 del. (tubeless).
Peso: 290 kg.
Capacidad depósito: 25 lit.



Kawasaki

Voyager

Motor: 6 cil. 4 tiempos, 12 válvulas, refrigeración líquida.
Cilindrada: 1.296 c.c. (62 x 71 mm).
Potencia: —
Carburador: 3 Mikuni 32 mm.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades (transmisión final por cardán).
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla autorregulable hidráulica.
Suspensión trasera: Doble amortiguador regulable hidráulico.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 110/90 V 18 del. — 130/17 V del. (tubeless).
Peso: 381 kg.
Capacidad depósito: 25 lit.



Kawasaki

KX 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por agua, láminas.
Cilindrada: 124 c.c. (56 x 56 mm).
Potencia: 33 CV a 11.000 r.p.m.
Carburador: 1 Mikuni VM 34 SS.
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla oleoneumática 300 mm.
Suspensión trasera: Uni-Trac 320 mm.
Freno delantero: 1 disco 220 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 110 mm. Ø.
Ruedas: 90/90-21 del. — 120/90-18 del.
Peso: 66,5 kg.
Capacidad depósito: 7,5 lit.

CAMPEONA DEL MUNDO

1969 y 1970, 50 cc / 1971 y 1972, 125 cc VELOCIDAD



DERBI
RABASA

Victorias en 1983

Campeonato de España de moto cross 250 c/c

Campeonato de España de velocidad 80 c/c

Trofeo nacional «Senior» de velocidad 80 c/c

Copa RFME «Junior» de velocidad 80 c/c

Copa RFME «Junior» de velocidad 125 c/c

Copa RFME «Junior» de moto cross 250 c/c

Al conseguir estos campeonatos, Derbi pone toda la experiencia de la competición, para el mayor desarrollo tecnológico de sus vehículos



Hecho por

Campeones



Kawasaki

KX 250

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por agua, láminas.
Cilindrada: 249 cc. (70 x 64,0 mm).
Potencia: 47,3 CV a 8.500 r.p.m.
Carburador: Mikuni VM 46 SS.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica oleoneum, 300 mm.
Suspensión trasera: Uni-Trac 320 mm.
Freno delantero: 1 disco 220 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 130 mm. Ø.
Ruedas: 90/90-21 del. — 130/80-18 del.
Peso: 96,5 kg.
Capacidad depósito: 8 lit.



Kawasaki

KX 500

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por agua, láminas.
Cilindrada: 499 cc. (96 x 86 mm).
Potencia: 58 CV a 7.000 r.p.m.
Carburador: Mikuni VM 40 SS.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica oleoneum, 300 mm.
Suspensión trasera: Uni-Trac 325 mm.
Freno delantero: 1 disco 220 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 130 mm. Ø.
Ruedas: 90/90-21 del. — 140/80-18 del.
Peso: 100 kg.
Capacidad depósito: 9,5 lit.



Kawasaki

KLR 250

Motor: 1 cil. 4 tiempos, DOHC, 4 válvulas, refrigerado por líquido.
Cilindrada: 247 cc.
Potencia: —
Carburador: —
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Uni-Trac.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: —
Peso: —
Capacidad depósito: 11 lit.

Kawasaki

KLR 600

Motor: 1 cil. 4 tiempos, DOHC, 4 válv.
Refrig.: líquido.
Cilindrada: 560 c.c.
Potencia: 42 CV.
Cambio: —
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Uni-Track.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor.
Peso: —
Peso: 130 kg.
Capacidad depósito: 11 lt.



KTM

80 LC

Motor: Características no comunicadas.
Cilindrada: —
Potencia: —
Cambio: —
Encendido: —
Cambio: —
Embrague: —
Suspensión delantera: —
Suspensión trasera: —
Freno delantero: —
Freno trasero: —
Peso: —
Capacidad depósito: —



KTM

MX 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. líquida.
Cilindrada: 123,7 cc (54 x 54 mm.)
Potencia: —
Cambio: 1 Dell'Orto 36 mm.
Encendido: Electrónica Motoplat.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla Marzocchi 42 mm. Ø.
Suspensión trasera: Pro-Lever 320 mm.
Freno delantero: 1 disco 240 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor duplex.
Peso: —
Peso: 36 kg.
Capacidad depósito: 9,5 lit.





KTM

Enduro 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. líquido, láminas.
Cilindrada: 123,7 cc. (54 x 54 mm).
Potencia: —
Carburador: 1 Bing 35 mm.
Encendido: Electrónico Motoplat.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidr. 300 mm.
Suspensión trasera: Pro-Lever 320 mm. 11 metros.
Freno delantero: Tambor duplex.
Freno trasero: Tambor duplex.
Ruedas: —
Peso: 98 kg.
Capacidad depósito: 9,5 lit.



KTM

MX 250

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. líquido, láminas.
Cilindrada: 247 cc. (67,5 x 69 mm).
Potencia: —
Carburador: Bing 38 mm.
Encendido: Electrónico Motoplat.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla Marzocchi 300 mm.
Suspensión trasera: Pro-Lever 330 mm. 11 metros.
Freno delantero: 1 disco Brembo 240 mm. 11 metros.
Freno trasero: Tambor duplex.
Ruedas: —
Peso: 96,5 kg.
Capacidad depósito: 9,5 lit.



KTM

Enduro 300

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. líquido, láminas.
Cilindrada: 273,2 cc. (71 x 69 mm).
Potencia: —
Carburador: Bing 38 mm.
Encendido: Electrónico Motoplat.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica 300 mm.
Suspensión trasera: Pro-Lever 330 mm. 11 metros.
Freno delantero: Tambor duplex.
Freno trasero: Tambor duplex.
Ruedas: —
Peso: 107 kg.
Capacidad depósito: 13 lit.

ATM

Cross Country 500

Motor: 1 cil. 4 tiempos. SOHC, 4 válv.
refrig. por aire.
Cilindrada: 562 c.c. (94 x 81 mm.)
Potencia: 34 CV a 6.500 r.p.m.
Controlador: Dell'Orto PHM 40.
Encendido: Electrónico N.D.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Marzocchi te-
léscopica 230 mm.
Suspensión trasera: Pro-lever 280
mm.
Freno delantero: 1 disco 230 mm. ϕ
Freno trasero: Tambor duplex.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,00 x 18
del.
Peso: 145 kg.
Capacidad depósito: 14 lit.



Lambretta

125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. forzada.
Cilindrada: 123 c.c.
Potencia: 6 CV.
Controlador: Dell'Orto SH.
Encendido: Vol. magn.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Bieles oscilan-
tes y dos amortig.
Suspensión trasera: Carter oscilante.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 3,5 x 10.
Peso: —
Capacidad depósito: 8,5 lit.



Lambretta

200

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. forzada.
Cilindrada: 198 c.c.
Potencia: 8,75 CV.
Controlador: Dell'Orto SH.
Encendido: Vol. magn.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Bieles oscilan-
tes y dos amortig.
Suspensión trasera: Carter oscilante
y dos amortig.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 3,5 x 10.
Peso: —
Capacidad depósito: 8,5 lit.





LAVERDA

125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. líquido, láminas.
Cilindrada: 123,6 cc. (54 x 54 mm).
Potencia: 18,3 CV a 7.000 r.p.m.
Carburador: 1 Dell'Orto PHBH 28 mm.
Encendido: Electrónico Motoplat.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla Marzocchi 140 mm.
Suspensión trasera: 2 amort. Sebel.
Freno delantero: 1 disco Brembo.
Freno trasero: Tambor 160 mm. Ø.
Ruedas: 2,75 x 18.
Peso: 115 kg.
Capacidad depósito: 14 lit.



Laverda

SFC 1000

Motor: 3 cil. 4 tiempos, DOHC, refriger. por aire.
Cilindrada: 981 cc. (75 x 74) cigüeñal a 120°.
Potencia: —
Carburador: —
Encendido: Electrónico Bosch.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite, mando hidráulico.
Suspensión delantera: Marzocchi.
Suspensión trasera: Marzocchi.
Freno delantero: 2 discos 260 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 260 mm. Ø.
Ruedas: 100/90 V 18 del. — 120/90 V 18 del.
Peso: —
Capacidad depósito: —



MAICO

GM 250

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. líquido, láminas.
Cilindrada: 247 cc. (67 x 70 mm).
Potencia: 47 CV a 6.000 r.p.m.
Carburador: Bing V 54-2 38 mm. Ø.
Encendido: Electrónico Motoplat.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla deo. neumática Maico 305 mm.
Suspensión trasera: Twin Link con monoamort. Ohlins 350 mm.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor 160 mm.
Ruedas: —
Peso: 98 kg.
Capacidad depósito: 10,2 lit.



MICHELIN

CAMPEÓN del MUNDO

(una vez más)

1983

VELOCIDAD

50 cc S. Doer Flinger / Kreidler
125 cc Angel Nieto / Garelli
250 cc C. Lavado / Yamaha
500 cc F. Spencer / Honda

Campeón del Mundo con MICHELIN
Campeón del Mundo con MICHELIN
Campeón del Mundo con MICHELIN
Campeón del Mundo con MICHELIN

RESISTENCIA

H. Moineau - R. Hubin / Suzuki

Campeones del Mundo con MICHELIN

TRIAL

E. Lajeune / Honda

Campeón del Mundo con MICHELIN



Triunfo indiscutible y aplastante de la técnica MICHELIN —los campeones del mundo decidieron usar neumáticos MICHELIN para asegurar la victoria—.

¡Vd. también puede llevarlos en su moto!



MICHELIN





Maico

GME 500

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. líquida, láminas.
Cilindrada: 498 cc. (86,5 x 83 mm).
Potencia: 61 CV.
Carburador: Bing C 54-2 40 mm. Ø.
Encendido: Electrónico Molexplat.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla Masero 305 mm.
Suspensión trasera: Twin Link con amort. Ohlins 350 mm.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor 160 mm.
Ruedas: —
Peso: 109 kg.
Capacidad depósito: 10,2 lit.



Mecatecno

Chic

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 49,9 cc. (39 x 41,8 mm).
Potencia: 1,5 CV. a 5.000 r.p.m.
Carburador: 12 mm.
Encendido: Volante altern.
Cambio: Automático.
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: 2 amort. telescópicos.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 3,00 x 10.
Peso: 38 kg.
Capacidad depósito: 1,4 lit.



Mecatecno

Tanga

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 49,9 cc. (40,4 x 38,9 mm).
Potencia: —
Carburador: —
Encendido: Volante magn.
Cambio: Automático.
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Telescópica.
Suspensión trasera: Mono-amortiguador.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 3,00 x 10.
Peso: —
Capacidad depósito: 4 lit.

Macatecno

Grac

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 19,9 cc. (39 x 41,8 mm.)
Potencia: 1,5 CV a 5.000 r.p.m.
Cambio: —
Volante: Volante magn.
Cambio: Automático.
Frenos: Centrifugo.
Suspensión delantera: Telescopica.
Suspensión trasera: Mono-amort.
Cambio central.
Rueda delantera: Tambor.
Rueda trasera: Tambor.
Tamaño: 5,00 x 12.
Peso: 40 kg.
Capacidad depósito: 2,4 lit.



Merlín

DG-1

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 47,6 cc. (38 x 42 mm.)
Potencia: —
Cambio: Dell'Orto.
Volante: Volante al. en.
Cambio: Automático.
Frenos: Centrifugo.
Suspensión delantera: Telescopica 30
mm.
Suspensión trasera: Doble amortig.
Rueda delantera: Tambor.
Rueda trasera: Tambor.
Tamaño: 7 1/2-8.
Peso: 25 kg.
Capacidad depósito: 2 lit.



Merlín

DG 7

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 124,6 cc. (56 x 50,6 mm.)
Potencia: —
Cambio: Dell'Orto PHBL 24.
Volante: —
Cambio: 6 velocidades.
Frenos: Multidisco en baño de
litio.
Suspensión delantera: Horquilla Bator
41 mm.
Suspensión trasera: 2 amortig. Tolce
41 mm.
Rueda delantera: Tambor 410 mm. alu.
Rueda trasera: Tambor 410 mm. mag.
Cambio: —
Peso: 73 kg.
Capacidad depósito: 4,6 lit.





Merlín

DG 350

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 346,83 cc. (80 x 69 mm).
Potencia: —
Carburador: Dell'Orto PHBH 28 mm. Ø.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Telescopica 35 mm. Ø.
Suspensión trasera: 2 amortig. 115 mm. Ø.
Freno delantero: Tambor 110 mm. magnesio.
Freno trasero: Tambor 110 mm. magnesio.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,00 x 21 del. tras.
Peso: 80 kg.
Capacidad depósito: 5 lit.



Mobylette

Liberty

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 49,9 cc. (39 x 41,8 mm).
Potencia: 1,8 CV. a 5.000 r.p.m.
Carburador: Gao 12.
Encendido: Volante magn. Ø.
Cambio: Automático.
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Telescopica.
Suspensión trasera: Doble amortig.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2 1/4 x 18.
Peso: 42 kg.
Capacidad depósito: 3,75 lit.



Mobylette

University

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 49,9 cc. (39 x 41,8 mm).
Potencia: 1,8 CV. a 5.000 r.p.m.
Carburador: Gao 12.
Encendido: Vol. magnético.
Cambio: Automático.
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Telescopica.
Suspensión trasera: Monocamortiguador central.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2 1/4 x 17.
Peso: 50 kg.
Capacidad depósito: 3,7 lit.

Montesa

Enduro 80 H7

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por aire.
Cilindrada: 74,8 cc. (42 x 54 mm.)
Velocidad: 10 CV. a 6.500 r.p.m.
Amortecedor: Bing 28 mm.
Volante: Volante electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Lubricación: Multidisco en baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Dos amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,50 x 21 del. — 4,00 x 17 trasera.
Peso: 20 kg.
Capacidad depósito: 8,1 lit.



Montesa

Cota 200

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por aire.
Cilindrada: 174 cc. (64 x 54 mm.)
Velocidad: 10 CV. a 6.500 r.p.m.
Amortecedor: Amel 20.
Volante: Volante magn.
Cambio: 5 velocidades.
Lubricación: Multidisco en baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,00 x 21 trasera.
Peso: 20 kg.
Capacidad depósito: 4,5 lit.



Montesa

Cota 242

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por aire.
Cilindrada: 239 cc. (71 x 60 mm.)
Velocidad: 12 CV. a 5.500 r.p.m.
Amortecedor: Amel 26.
Volante: Volante magn.
Cambio: 5 velocidades.
Lubricación: Multidisco en baño aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,00 x 18 trasera.
Peso: 20 kg.
Capacidad depósito: 5,5 lit.





Montesa

Cota 349

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por aire.
Cilindrada: 350 c.c. (83,4 x 64 mm).
Potencia: 17 CV a 5.500 r.p.m.
Carburador: Amal 27.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,00 x 18 detrás.
Peso: 93 kg.
Capacidad depósito: 5,5 lit.



Montesa

Enduro 360 H7

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por aire.
Cilindrada: 349,8 c.c. (83,4 x 64 mm).
Potencia: —
Carburador: Bing 36.
Encendido: Electrónico Motoplat.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Marzocchi oleoneumática.
Suspensión trasera: 2 Marzocchi gas.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 3,00-3,20 x 21 del. — 4,60 x 18 del.
Peso: 124 kg.
Capacidad depósito: 11 lit.



Montesa

Impala 2

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por aire.
Cilindrada: 174,7 c.c. (60,9 x 60 mm).
Potencia: 9,4 CV a 4.700 r.p.m.
Carburador: Amal L 22.
Encendido: Volante electrónico.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,75 x 18 del. — 3,00 x 18 del.
Peso: 95 kg.
Capacidad depósito: 14 lit.

Morini

125 T

Motor: 1 cil. 4 tiempos, 2 válvulas, refrigeración por aire.
Cilindrada: 122,96 cc. (59 x 45 mm.)
Potencia: 13,75 CV. a 9.000 r.p.m.
Catalizador: Dell'Orto VHBZ 24.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Amortiguadores neumáticos.
Rueda delantera: 1 disco 260 mm. Ø.
Rueda trasera: Tambor 160 mm. Ø.
Bastidor: 2,75 x 18 del. — 3,60 x 18 del.
Peso: 108 kg.
Capacidad depósito: 8,5 lit.



Morini

350 K-2

Motor: V2 (72°), 4 tiempos, 4 válvulas, refrigeración por aire.
Cilindrada: 344,160 cc. (62 x 57 mm.)
Potencia: 35 CV. a 8.000 r.p.m.
Catalizador: Dell'Orto VHB 25 BS.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en seco.
Suspensión delantera: Horquilla hidráulica.
Suspensión trasera: Amortiguadores neumáticos.
Rueda delantera: 2 discos 260 mm. Ø.
Rueda trasera: 1 disco 240 mm. Ø.
Bastidor: 100/90-18 del. — 3,60 H-18 del.
Peso: 150 kg.
Capacidad depósito: 16 lit.



Morini

500 Camel

Motor: V2 (72°), 4 tiempos, refrigeración por aire.
Cilindrada: 476,6 cc. (69 x 64 mm.)
Potencia: 39 CV. a 7.500 r.p.m.
Catalizador: Dell'Orto PHBH 26.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en seco.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Amortiguadores neumáticos.
Rueda delantera: Tambor 140 mm. Ø.
Rueda trasera: Tambor 160 mm. Ø.
Bastidor: 3,00-21 del. — 4,00 x 18 del.
Peso: 142 kg.
Capacidad depósito: 12 lit.





Moto Guzzi

V-50 Monza

Motor: V-2 (90°), 4 tiempos, refrigeración por aire, 4 válvulas.
Cilindrada: 450 c.c. (74 x 57 mm.).
Potencia: 45 CV a 7.500 r.p.m.
Carburador: 2 Dell'Orto PHEH 26.
Encendido: Platinos.
Cambio: 5 velocidades (transmisión libre por cable).
Embrague: Bidisco en seco.
Suspensión delantera: Horquilla Guzzi oleoneumática.
Suspensión trasera: Dos amortiguadores oleoneumáticos.
Freno delantero: 2 discos 260 mm.
Freno trasero: 1 disco 235 mm. (sistema integral).
Ruedas: 3,25 x 18 del. — 3,50 x 18 del. trasera.
Peso: 160 kg.
Capacidad depósito: 15 lit.



Moto Guzzi

V-65 Lario

Motor: V-2 (90°), 4 tiempos, 6 válvulas, refrigeración por aire.
Cilindrada: 643 c.c. (80 x 64 mm.).
Potencia: 58 CV a 7.400 r.p.m.
Carburador: 2 Dell'Orto PHEH 30.
Encendido: Platinos dobles.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Monodisco en seco.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica oleoneumática.
Suspensión trasera: Amortiguadores gas.
Freno delantero: 2 discos 270 mm. (sistema integral).
Freno trasero: 1 disco 235 mm.
Ruedas: 100/90 V 16 del. — 120/90 V 16 del. trasera.
Peso: 193 kg.
Capacidad depósito: 10,7 lit.

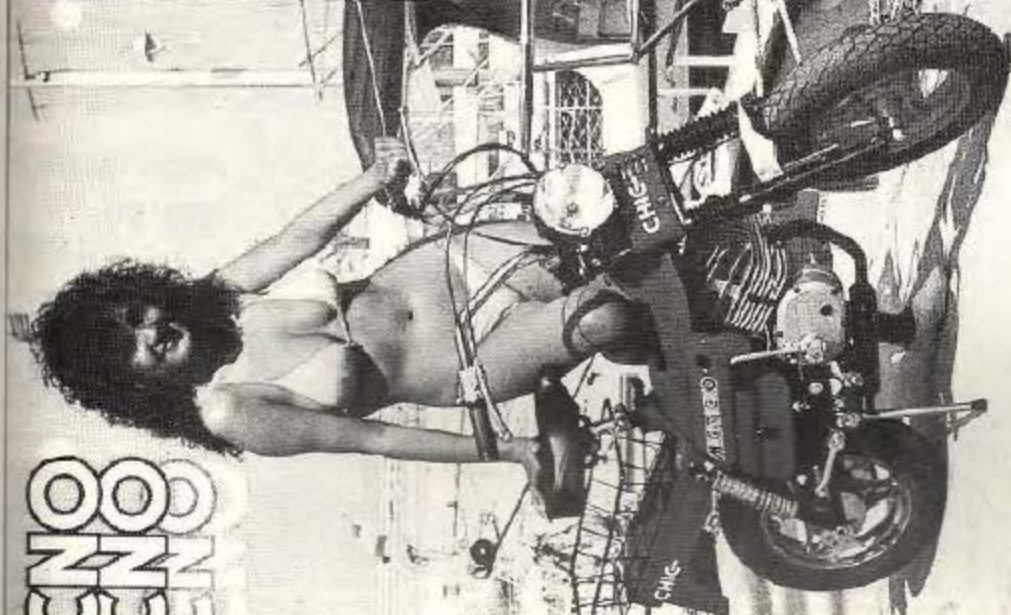


Moto Guzzi

V-65 TT

Motor: V-2 (90°), 4 tiempos, 6 válvulas, refrigeración por aire.
Cilindrada: 643 c.c. (80 x 64 mm.).
Potencia: 66 CV a 6.900 r.p.m.
Carburador: 2 Dell'Orto PHEH 30 mm.
Encendido: Platinos.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Monodisco en seco.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica oleoneumática.
Suspensión trasera: Amortig. Martzocchi gas.
Freno delantero: 1 disco 250 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 200 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,00 x 18 del. trasera.
Peso: 171 kg.
Capacidad depósito: 16 lit.

MECATECNO
MECATECNO
MECATECNO

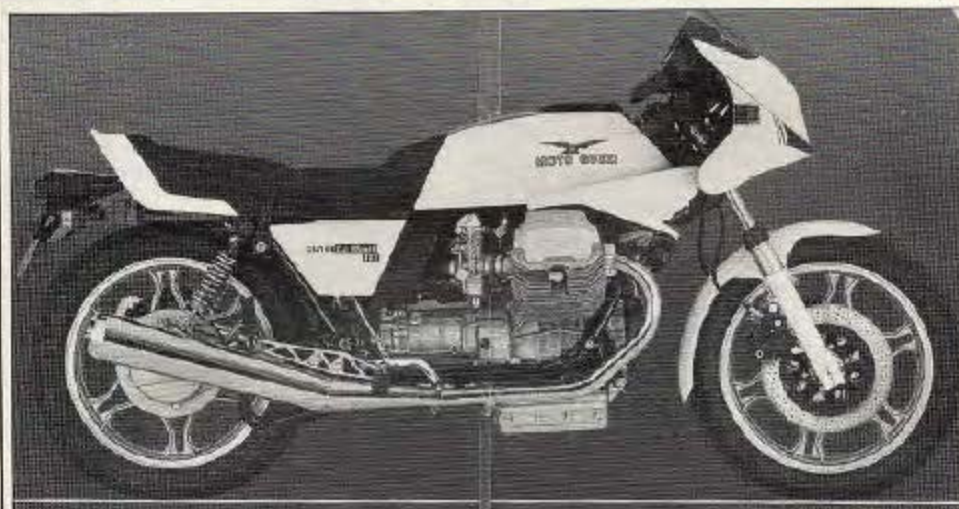


MECATECNO

Po Igono Industrial "Els Xops" Nave 21, Ctra. N-152
(Barcelona-Puigcerdà) Km. 24 - Telèf. (93) 849 57 02
L'ISSA DE YALL (Barcelona) España

UN PEQUEÑO PLACER, LLAMADO...

CHIC
DW/50



Moto Guzzi Le Mans III

Motor: V-2 (90°), 4 tiempos, 4 válvulas, refrigeración por aire.
Cilindrada: 844 cc. (83 x 78 mm.)
Potencia: 76 CV a 7.700 r.p.m.
Carburador: 2 Dell'Orto 36 mm.
Encendido: Platinos.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Bidisco en seco.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica oleoneumática.
Suspensión trasera: Amortig. hidráulico.
Freno delantero: 2 discos 300 mm.
Freno trasero: 1 disco 242 mm. (sistema integral).
Ruedas: 100/90 V 18 del. — 110/90 V 18 detrás.
Peso: 206 kg.
Capacidad depósito: 25 lit.



Moto Guzzi 850 T5

Motor: V-2 (90°), 4 válvulas, refrigeración por aire.
Cilindrada: 844 cc. (83 x 78 mm.)
Potencia: 75 CV a 7.000 r.p.m.
Carburador: 2 Dell'Orto 30 mm. Ø.
Encendido: Platinos.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Bidisco en seco.
Suspensión delantera: Horquilla oleoneumática 38 mm. Ø.
Suspensión trasera: Amortiguadores Paoletti oleoneumáticos.
Freno delantero: Sistema integral 2 discos 270 mm.
Freno trasero: 1 disco 270 mm.
Ruedas: 110/90 H del. — 130/90 H 18 detrás.
Peso: 244 kg.
Capacidad depósito: 23 lit.



Moto Guzzi SP 1000 II

Motor: V-2 (90°), 4 tiempos, 4 válvulas, refrigeración por aire.
Cilindrada: 942 cc. (88 x 78 mm.)
Potencia: 87 CV a 6.700 r.p.m.
Carburador: 2 Dell'Orto 30 mm.
Encendido: Platinos.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Bidisco en seco.
Suspensión delantera: Horquilla Guzzi oleoneumática.
Suspensión trasera: Amortiguadores Koni.
Freno delantero: 2 discos (sistema integral).
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 110/90 H 16 del. — 130/90 H 18 detrás.
Peso: 220 kg.
Capacidad depósito: 22,5 lit.

Moto Guzzi

Le Mans 1000

Motor: V2 (90°), 4 tiempos, refrigerado por aire, 4 válvulas.
Cilindrada: 942 c.c. (88 x 78 mm).
Potencia: —
Carburador: —
Encendido: Platinos.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Bidisco.
Suspensión delantera: Horquilla Guzzi hidráulica.
Suspensión trasera: Amortiguador muelle variable.
Freno delantero: 2 discos 280 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 300 mm. Ø (sistema integral).
Ruedas: 110/90 V 16 del. — 130/80 V 18 ant.
Peso: —
Capacidad depósito: —



Motor

Hispania

50 Sport

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por agua.
Cilindrada: 49,93 c.c. (39 x 41,8 mm).
Potencia: 2 CV.
Carburador: Dell'Orto 12/12.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Cantilever con amort. hidr.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2 1/2 x 17.
Peso: 57 kg.
Capacidad depósito: —



MZ

TT 250

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por aire.
Cilindrada: 243 c.c. (69 x 65 mm).
Potencia: —
Carburador: 1 BVF 32.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Doble amortiguador + bieletas.
Freno delantero: Disco.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,00 x 18 ant.
Peso: —
Capacidad depósito: —





Ossa

Petit 80

Motor: 1 cil. 2 tiempos (Mirarelli).
Cilindrada: 49 cc.
Potencia: —
Carburador: —
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica. Botor 32 mm. Ø.
Suspensión trasera: Doble amortig. hidráulico.
Freno delantero: Tambor 110 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 110 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 19 del. — 2,50 x 18 detrás.
Peso: 67 kg.
Capacidad depósito: —



Ossa

TR 300 Dominó

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por aire.
Cilindrada: 302 cc. (77 x 60 mm).
Potencia: —
Carburador: Amal 27.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: 2 amort. hidráulicos.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,00 x 18 detrás.
Peso: 92 kg.
Capacidad depósito: 4,8 lit.



Ossa

TR 303

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por aire.
Cilindrada: 302 cc. (77 x 60 mm).
Potencia: —
Carburador: Amal 27.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite (en el extr. izq. sigue el).
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: 1 disco 178 mm.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 5,00 x 18 detrás.
Peso: —
Capacidad depósito: —

Ossa

250 TE

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 250 cc.
Potencia: 15 CV a 7.000 r.p.m.
Carburador: Amal 25.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescopica hidráulica.
Suspensión trasera: Dos amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Neumáticos: 3,25 x 18 del. — 3,25 x 18.
Capacidad depósito: 13,2 lit.



Peugeot

SC-80

Motor: 1 cil. 4 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 80 cc.
Potencia: 6,8 CV.
Carburador: —
Encendido: Electrónico.
Cambio: Automático (variador).
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla plectro oscilante.
Suspensión trasera: Monoamortiguador.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Neumáticos: —
Peso: 80 kg.
Capacidad depósito: 5,3 lit.



Puch

X-10

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 49,8 cc. (36 x 43 mm.)
Potencia: 2 CV a 5.500 r.p.m.
Carburador: Dell'Oric 12.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: Automático.
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla telescopica.
Suspensión trasera: Doble amortiguador.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Neumáticos: 3,00 x 12.
Peso: 50 kg.
Capacidad depósito: —





Puch Voy

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 48,8 cc. (38 x 43 mm).
Potencia: 2,8 CV a 7.500 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto 12.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 2 velocidades automáticas.
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Amortig. hidráulico.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2 1/2 x 17.
Peso: 59 kg.
Capacidad depósito: 3,8 lit.



Puch Maxi

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
(Kick starter).
Cilindrada: 49 cc.
Potencia: —
Carburador: —
Encendido: Volante magnético.
Cambio: Automático (variador).
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: 1 amortiguador telescópico.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,25 x 18.
Peso: —
Capacidad depósito: 4,9 lit.



Puch Monza

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 48,8 cc. (38 x 43 mm).
Potencia: 2 CV a 5.500 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto 12.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,25 x 18.
Peso: —
Capacidad depósito: —

Puch

Condor II FD

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por aire.
Cilindrada: 48,8 cc. (38 x 43 mm.)
Potencia: 2 CV a 5.500 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto 3HA-12-12.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescopica hidr. 130 mm.
Suspensión trasera: Mono-shock Benda 130 mm.
Freno delantero: 1 disco AJP.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,50 x 21 del. — 3,25 x 18 tras.
Peso: 50 kg.
Capacidad depósito: 4,5 lit.



Puch

Cobra M 82 FD

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por aire.
Cilindrada: 73,3 cc. (48,5 x 39,7 mm.)
Potencia: 16,2 CV a 19,6 CV.
Carburador: Amal 25 ó Bing 28 mm.
Encendido: Electrónico Motoplát.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla Betor 120 mm. Ø.
Suspensión trasera: Cantilever 220 ó 120 mm.
Freno delantero: 1 disco AJP 220 mm.
Freno trasero: Tambor cónico 120 mm.
Ruedas: 2,50 x 21 del. — 3,50 x 18 tras.
Peso: 55 kg.
Capacidad depósito: 7 lit.



Rieju

Sprint

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refriger. por aire.
Cilindrada: 49 cc.
Potencia: —
Carburador: Dell'Orto 12.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: Automático (variador).
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla telescopica.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,25 x 18.
Peso: —
Capacidad depósito: —





Rieju

MR 80 Enduro

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por agua (Minarelli).
Cilindrada: 79,6 cc. (48 x 44 mm).
Potencia: 19,5 CV a 12.000 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto PHBH 30 BS.
Encendido: Electrónico Damisi.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica 35 mm. Ø.
Suspensión trasera: Monoamortiguador Rolling.
Freno delantero: Tambor cónico 120 milímetros Ø.
Freno trasero: Tambor cónico 120 milímetros Ø.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 100/90 x 18 detrás.
Peso: 85 kg.
Capacidad depósito: 8 lit.



Rieju

MR 80 Cross

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por agua (Minarelli MR-6).
Cilindrada: 79,6 cc. (48 x 44 mm).
Potencia: 19,5 CV a 12.000 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto PHBH 30 BS.
Encendido: Electrónico Motoplát.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica 35 mm. Ø.
Suspensión trasera: Monoamortiguador Rolling.
Freno delantero: Tambor cónico 120 milímetros Ø.
Freno trasero: Tambor cónico 120 milímetros Ø.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 100/90 x 18 detrás.
Peso: 85 kg.
Capacidad depósito: 8 lit.



Rieju

Strada 75

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por agua (sólo culata) Minarelli PR 6.
Cilindrada: 74,72 cc. (46,5 x 44 mm).
Potencia: —
Carburador: Dell'Orto PHBL 25.
Encendido: Volante electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: 2 amortig. hidráulicos.
Freno delantero: 1 disco AJP 220 milímetros Ø.
Freno trasero: Tambor 120 mm. Ø.
Ruedas: 2,75 x 18.
Peso: 80 kg.
Capacidad depósito: 8 lit.

están al día



TORROT :está al día.





SWM

GS 250

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 248,23 cc.
Potencia: —
Carburador: 1 Dell'Orto PHBE 36 SS.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidr.
Suspensión trasera: Monocorreo PLB.
Freno delantero: 1 disco 230 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 140 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,50 x 18 detrás.
Peso: 106 kg.
Capacidad depósito: 10 lit.



SWM

350 TL

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 348,5 cc. (82 x 86 mm).
Potencia: —
Carburador: Dell'Orto PHBH 30 BS.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: Tambor 125 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 125 mm. Ø.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,00 x 18 detrás.
Peso: 98 kg.
Capacidad depósito: 5 lit.



SWM

XP 350

Motor: 1 cil. 4 tiempos, SOHC, 4 válvulas, refrig. por aire.
Cilindrada: 349,28 cc. (79,5 x 70,5 milímetros).
Potencia: —
Carburador: Dell'Orto PHF 34 GS.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Monoshock.
Freno delantero: 1 disco 260 mm. Ø.
Freno trasero: Tambor 160 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,00 x 18 detrás.
Peso: 143 kg.
Capacidad depósito: 20 lit.

Suzuki

30 X

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por láminas.
Cilindrada: 79 cc. (43 x 44 mm.)
Cárter: —
Cartero: Mikuni VM 26 SS.
Cilindrada: PEI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Full-Floater.
Rueda delantera: Tambor.
Rueda trasera: Tambor.
Neumáticos: 30/30-17 del. — 110/80-14 del.
Peso: 30 kg.
Capacidad depósito: 5 lit.



Suzuki

RM 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por láminas.
Cilindrada: 123 cc. (54 x 54 mm.)
Cárter: —
Cartero: Mikuni VM 32 SS.
Cilindrada: PEI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Telescopica hidráulica.
Suspensión trasera: Full-Floater.
Rueda delantera: 1 disco.
Rueda trasera: Tambor.
Neumáticos: 90/90 x 21 del. — 120/80-18 del.
Peso: 27 kg.
Capacidad depósito: 6,5 lit.



Suzuki

RM 250

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por láminas.
Cilindrada: 246 cc. (90 x 64 mm.)
Cárter: —
Cartero: Mikuni VM 36 SS.
Cilindrada: PEI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Full-Floater.
Rueda delantera: 1 disco.
Rueda trasera: Tambor.
Neumáticos: 100/90 x 21 del. — 130/80 x 18 del.
Peso: 37 kg.
Capacidad depósito: 9 lit.





Suzuki

RM 500

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Láminas.
Cilindrada: 492 c.c. (38,5 x 80 mm).
Potencia: —
Carburador: Mikuni VM 26 SS.
Encendido: FEI.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Full-Floater.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 100/80-21 del. — 140/80-48 del.
Peso: 103 kg.
Capacidad depósito: 9 lit.



Suzuki

DR 600

Motor: 1 cil. 4 tiempos, refrig. por aire.
4 válvulas. SOHC. TSCC.
Cilindrada: 589 c.c. (94 x 85 mm).
Potencia: 45 CV.
Carburador: Mikuni VM 38 SS.
Encendido: Electrónico CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica aluminio.
Suspensión trasera: Full-Floater.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 100/80 x 21 del. — 130/80 x 17 del.
Peso: 136 kg.
Capacidad depósito: 21 lit.



Suzuki

RG 80

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por agua. Láminas.
Cilindrada: 79 c.c. (48 x 44 mm).
Potencia: —
Carburador: Mikuni 26.
Encendido: PEI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Full-Floater.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: —
Peso: —
Capacidad depósito: —

Suzuki

RG 250

Motor: 2 cil. 2 tiempos, refriger. por
agua, láminas.
Cilindrada: 247 cc. (54 x 54 mm).
Potencia: 45 CV a 8.500 r.p.m.
Carburador: 2 Mikuni 28 mm.
Encendido: Transistorizado.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla tele-
scópica oleoneumática + anti-dive.
Suspensión trasera: Full-Floater.
Freno delantero: 1 disco 280 mm. Ø
Freno trasero: 1 disco 210 mm. Ø
Ruedas: 100/90-16 del. — 100/90-18 del.
Peso: 155 kg. (lleno).
Capacidad depósito: 17 l.



Suzuki

RG 500

Motor: 4 cil. (cuadrado) 2 tiempos, válvu-
la distributiva + ABC, refriger. liq.
Cilindrada: 500 cc.
Potencia: —
Carburador: —
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla tele-
scópica oleoneum. + anti-dive.
Suspensión trasera: Full-Floater.
Freno delantero: 2 discos. Doble
pistón.
Freno trasero: 1 disco. Doble pistón.
Ruedas: 16" del. — 17" del.
Peso: —
Capacidad depósito: —



Suzuki

GSX 550 EF

Motor: 4 cil. 4 tiempos, 16 válvulas.
TSCC, refriger. por aire, TSCC.
Cilindrada: 572 cc. (60 x 50,6 mm).
Potencia: 84 CV a 10.000 r.p.m.
Carburador: Mikuni 30.
Encendido: Transistorizado.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla tele-
scópica hidr. + anti-dive.
Suspensión trasera: Full-Floater.
Freno delantero: 2 discos 260 mm.
Freno trasero: 1 disco 260 mm.
Ruedas: 110/90 H 16 del. — 110/90 H 18
del.
Peso: 220 kg.
Capacidad depós. to: 18 l.





Suzuki

GR 650

Motor: 2 cil. 4 tiempos, DOHC, refrigeración por aire, 4 válvulas.
Cilindrada: 651,6 c.c. (77 x 70 mm).
Potencia: 54 CV a 7.500 r.p.m.
Carburador: 2 Mikuni 36 mm.
Encendedor: Transistorizado.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Full Floater.
Freno delantero: 1 disco 280 mm.
Freno trasero: Tambor 180 mm.
Ruedas: 100/90/19 del. — 130/90/16 des.
Peso: 200 kg.
Capacidad depósito: 12 lit.



Suzuki

GV 700

Motor: V-4 (82°), 4 tiempos, refrigeración por agua, DOHC.
Cilindrada: 698 c.c. (69 x 46,7 mm).
Potencia: 79 CV a 10.000 r.p.m.
Carburador: 1 Mikuni 33 mm.
Encendedor: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades (transmisión secundaria por cardán).
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Full-Floater.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 110/80/19 del. — 140/80/16 des.
Peso: 228 kg.
Capacidad depósito: 13 lit.



Suzuki

GSX 750 ES

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, 16 válvulas, refrigeración por aire, TSOHC.
Cilindrada: 747 c.c. (67 x 53 mm).
Potencia: 88,2 CV a 9.820 r.p.m.
Carburador: 4 Mikuni 32 mm.
Encendedor: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica + anti-dive.
Suspensión trasera: Full Floater.
Freno delantero: 2 discos 260 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 270 mm. Ø.
Ruedas: 100/90 V 16 del. — 120/90 V 17 des.
Peso: 237 kg. (lleno).
Capacidad depósito: 19,5 lit.

Suzuki

GSX 750 EF

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, 16 válv.
Refrig. por aire, TSOC.
Cilindrada: 747 cc. (67 x 53 mm.)
Potencia: 90 CV a 10.000 r.p.m.
Carburador: 4 Mikuni 32 mm.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla teles.
Cilindrada: + anti-dive.
Suspensión trasera: Full Floater.
Frenos delanteros: 2 discos 260 mm. Ø
Freno trasero: 1 disco 270 mm. Ø
Neumáticos: 100/90 V 16 del. — 120/90 V 17
Capacidad depósito: 19,5 lt.



Suzuki

GSX 750 R

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, 16 válv.
Refrig. por aceite, TSOC.
Cilindrada: 749 cc.
Potencia: 100 a 130 CV a 11.000 r.p.m.
Carburador: —
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla teles.
Cilindrada: + anti-dive.
Suspensión trasera: Full Floater.
Frenos delanteros: 2 discos. Doble
Freno trasero: 1 disco. Doble pistón.
Neumáticos: 16" delante. 18" detrás.
Capacidad depósito: —



Suzuki

GSX 1100 EF

Motor: 4 cil. 4 tiempos, 16 válvulas.
Refrig. por aire, TSOC.
Cilindrada: 1135 cc. (74 x 68 mm.)
Potencia: 100 CV a 8100 r.p.m.
Carburador: 4 Mikuni 38 mm.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla teles.
Cilindrada: + anti-dive.
Suspensión trasera: Full Floater.
Frenos delanteros: 2 discos 280 mm.
Freno trasero: 1 disco 280 mm.
Neumáticos: 110/90 V 16 del. — 130/90 V 17
Capacidad depósito: 20 lt.





Suzuki

Katana 1100

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, refrigeración por aire, 16 válvulas, TSCC.
Cilindrada: 1.075 cc. (72,0 x 66,0 mm).
Potencia: 107 CV a 8.750 r.p.m.
Carburador: 4 Mikuni BS 34 SS.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica oleoneum. + anti-dive.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: 2 discos 275 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 275 mm. Ø.
Ruedas: 3.50 V 19 del. — 4.50 V 19 del.
Peso: 232 kg.
Capacidad depósito: 22 lit.



Suzuki

GV 1200

Motor: V4 (82°), DOHC refrigerado por agua.
Cilindrada: 1.165 cc. (76 x 61 mm).
Potencia: 117 CV a 9.000 r.p.m.
Carburador: —
Encendido: Electrónico.
Cambio: 5 velocidades (transmisión final por cadena).
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Full-Floater.
Freno delantero: 2 discos 280 mm.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 110/80-19 del. — 140/80-16 del.
Peso: 245 kg.
Capacidad depósito: 13 lit.



Torrot

City

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigeración por aire.
Cilindrada: 49 cc.
Potencia: 2 CV a 5.000 r.p.m.
Carburador: Bing 12 mm.
Encendido: Volante magnético.
Cambio: Automático.
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica.
Suspensión trasera: Amortig. hidráulico.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,50 x 17.
Peso: —
Capacidad depósito: 3,1 lit.

**Tan importante como la moto a comprar
es el lugar donde hacerlo
Antes de decidirlo, recuerda:**

GILERA

vespa

MOTO MORINI

MECATECNO

BMW

MONTESA

MOTO-GUZZI

SSA

en Madrid, es



TODAS LAS MARCAS LAS TIENES EN CANTO, S.A.

Te ofrecemos todas las facilidades de pago que necesites con el mínimo interés.

Te valoramos (porque podemos) tu moto usada más que nadie. Te aseguramos el mejor servicio postventa en nuestros talleres.

Te invitamos a ver el mayor y más completo almacén de recambios de España, el cual ponemos a tu disposición.

Más de 63 años al servicio del motorista. Premio Oscar Cepime (1.982) a la mejor empresa de motocicletas.

**¡Nuestra mayor satisfacción
el mejor servicio al cliente!**

EXPOSICION:

Princesa, 26

Tels.: (91) 247 53 22 y 247 89 83

MADRID-8

RECAMBIOS Y ACCESORIOS:

Tels.: (91) 448 04 01 y 448 04 51

TALLERES: Tel.: (91) 448 68 51

Galileo, 6-7

MADRID-15

O'Donnell, 38-42

Tels.: (91) 273 31 81 - 409 19 13

MADRID-9



Torrot Cicloscooter

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire forzado. Láminas.
Cilindrada: 49 cc.
Potencia: —
Carburador: —
Encendido: Volante magn.
Cambio: Automático a dos velocidades.
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica 85 mm.
Suspensión trasera: Monomortiguador Seba.
Freno delantero: Tambor 90 mm.
Freno trasero: Tambor 90 mm.
Ruedas: 3,00 x 10.
Peso: 49 kg.
Capacidad depósito: 3,5 lit.



Valenti

CR 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por agua. Láminas.
Cilindrada: 123 cc. (56 x 50 mm.)
Potencia: 33 CV a 11.000 r.p.m.
Carburador: 1 Mikuni 36 mm.
Encendido: Electrónico Hitachi.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidr.
Suspensión trasera: Monomortiguador C & C.
Freno delantero: Tambor doble leva.
Freno trasero: Tambor Remoldi.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,25 x 18 detrás.
Peso: 87 kg.
Capacidad depósito: 7,5 lit.



Valenti

CR 250

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por agua. Láminas.
Cilindrada: 246 cc. (68 x 68 mm.)
Potencia: 44 CV a 8.600 r.p.m.
Carburador: 1 Mikuni 36 mm.
Encendido: Electrónico Hitachi.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla oleoneumática Forcella I.
Suspensión trasera: Monomortiguador C & C.
Freno delantero: Tambor doble leva.
Freno trasero: Tambor doble leva.
Ruedas: 3,00 x 21 del. — 4,25 x 18 detrás.
Peso: 97 kg.
Capacidad depósito: 7,5 lit.

MOTO MORINI MOTO MORINI MOTO MORINI



SOLO MOTO MORINI
DA TANTO EN UNA 250 cc

4 Tiempos
Dos cilindros
Freno de disco

Llantas aleación
6 Velocidades

P.V.P. 328.500 Ptas.

RESTO MODELOS DE

MOTO MORINI

350 V (Turismo)	464.000 pts
500 V Seis V	500.000 pts
500 V CAMEL	596.000 pts

(Precios incluido I. Lujo y G. Gestoría)

MOTO MORINI

San Elias, 33

Tel. (93) 209 23 66

(10 líneas)

Télex 51439 CVER.

BARCELONA-6



SUPER BUJIA BOSCH

Potencia.



Núcleo de cobre

Bosch ha desarrollado una buja pensada para sacar todo el rendimiento del motor. Para conseguir la máxima potencia. Una buja capaz de alcanzar en menos tiempo la temperatura óptima.

Una buja con núcleo de cobre en el electrodo central, que contribuye a dar más fuerza y mayor poder de aceleración. Es la Super Buja Bosch. Exijala, es pura potencia.



BOSCH
Así de seguro.



Vespa (España)

Vespino SC

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire forzado. Válvula relativa.
Cilindrada: 49,77 cc. (38,4 x 43 mm).
Potencia: 2 CV a 5.500 r.p.m.
Carburador: Argeo SHA 12/12.
Encendido: Volante magn.
Cambio: Variador automático.
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla teles. cópica.
Suspensión trasera: 1 amortiguador muelle helicoidal.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,50 x 17.
Peso: 57,4 Kg.
Capacidad depósito: 3,3 lit.



Vespa

Vale

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire forzado. Válvula relativa.
Cilindrada: 49,77 cc. (38,4 x 43 mm).
Potencia: 2 CV a 5.500 r.p.m.
Carburador: Argeo SHA 12/12.
Encendido: Volante magn.
Cambio: Variador automático.
Embrague: Centrifugo.
Suspensión delantera: Horquilla teles. cópica.
Suspensión trasera: 1 amortig. muelle helicoidal.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,25 x 18.
Peso: 53 Kg.
Capacidad depósito: 3,4 lit.



Vespa

Gilera GR 2

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire.
Cilindrada: 49,8 cc. (38,4 x 43 mm).
Potencia: —
Carburador: Dell'Orto 12.
Encendido: Electrónico Femsatron.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla teles. cópica hidr. Beter.
Suspensión trasera: 2 amortig. hidr. Beter.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,50 x 20 del. — 3,00 x 20 del.
Peso: 88 Kg. (fieno).
Capacidad depósito: 5 lit.

Vespa

Gilera GR1-75

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por aire.
Cilindrada: 74,60 cc.
Potencia: 11,5 CV a 10.000 r.p.m.
Carburador: Aikeo YHB 20-26 P.S.
Encendido: Electrónico Fimeatronico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidr/gas Betor.
Suspensión trasera: 2 amortig. hidr.
Rueda delantera: Tambor.
Rueda trasera: Tambor.
Ruedas: 2,50 x 21 del. — 3,50 x 18.
Peso: 79 Kg.
Capacidad depósito: 5,7 lit.



Vespa

PK 75 Junior

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado forzada, válvula rotativa.
Cilindrada: 74,06 cc. (43 x 51 mm.)
Potencia: 4 CV a 5.150 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto SHBC 19/19.
Encendido: Volante magn.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Bieleta longitudinal con amort. hidráulica.
Suspensión trasera: Amortiguador hidráulico.
Rueda delantera: Tambor 150 mm. Ø.
Rueda trasera: Tambor 150 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 10.
Peso: 79,5 Kg.
Capacidad depósito: 5,8 lit.



Vespa

PK 125 S

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por aire forzado. Válvula rotativa.
Cilindrada: 121,9 cc. (55 x 51 mm.)
Potencia: 6,6 CV a 5.800 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto SHBC 19/19.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Bieleta longitudinal con amortiguador hidráulico.
Suspensión trasera: 1 amortiguador hidráulico.
Rueda delantera: Tambor 150 mm. Ø.
Rueda trasera: Tambor 150 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 10.
Peso: 80 kg.
Capacidad depósito: 5,8 lit.





Vespa

P 200 E

Motor: 1 cil. 2 tiempos. Refrig. por aire forzado. Válvula rotativa.
Cilindrada: 197,97 c.c. (66,7 x 57 mm).
Potencia: 10,8 CV a 5.500 r.p.m.
Carburador: Dell'Orto 51 24/24 E.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Bieleta longitudinal con amort. hidráulico.
Suspensión trasera: 1 amortiguador hidráulico.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 3,50 x 10.
Peso: 95 Kg.
Capacidad depósito: 7,7 lit.



Yamaha

Beluga 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por aire forzado. Láminas.
Cilindrada: 123 c.c. (56 x 50 mm).
Potencia: —
Carburador: —
Encendido: CDI.
Cambio: Automático.
Embrague: —
Suspensión delantera: Basculante con sistema antihundimiento.
Suspensión trasera: Basculante monomortiguadores.
Freno delantero: Tambor 130 mm.
Freno trasero: Tambor 130 mm.
Ruedas: 3,50-10.
Peso: 92 Kg.
Capacidad depósito: 7,0 lit.



Yamaha

DT 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por agua. YPVS, YVES. Láminas.
Cilindrada: 123 c.c. (56 x 50 mm).
Potencia: 22 CV a 8.000 r.p.m.
Carburador: —
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Monoshock.
Freno delantero: 1 Disco.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 2,75 x 21 del. — 4,10 x 18 cotras.
Peso: 100 Kg.
Capacidad depósito: 10 lit.

Yamaha

YZ 80

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por agua.
Cilindrada: 79 c.c. (47,0 x 45,6 mm.)
Potencia: 16 CV a 11.750 r.p.m.
Carburador: Mikuni VM 26 SS/1.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica/alie.
Suspensión trasera: Monocross.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Neumáticos: 80/80 x 17 del. — 110/90 14 del.
Peso: 50 Kg.
Capacidad depósito: 5 lit.



Yamaha

YZ 125

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por agua. 4VPS. Láminas.
Cilindrada: 123 c.c. (56 x 50 mm.)
Potencia: 33 CV a 11.250 r.p.m.
Carburador: Mikuni VM 34 SS/1.
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica/alie.
Suspensión trasera: Monocross.
Freno delantero: 1 disco 240 mm.
Freno trasero: Tambor + B.A.S.S.
Neumáticos: 90/90-21 del. 120/90-18 del.
Peso: 66,5 Kg.
Capacidad depósito: 7,5 lit.



Yamaha

YZ 250

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrig. por agua. 4VPS. Láminas.
Cilindrada: 249 c.c. (68 x 68 mm.)
Potencia: 48,4 CV a 8.250 r.p.m.
Carburador: Mikuni VM 38 SS/1.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica/alie.
Suspensión trasera: Monocross.
Freno delantero: 1 disco 240 mm.
Freno trasero: Tambor + B.A.S.S.
Neumáticos: 90/90-21 del. — 130/90-18 del.
Peso: 66,5 Kg.
Capacidad depósito: 8,5 lit.





Yamaha YZ 490

Motor: 1 cil. 2 tiempos, refrigerado por aire.
Láminas:
Cilindrada: 467 c.c. (87 x 52 mm.)
Potencia: 60,2 CV a 7.000 r.p.m.
Carburador: Mikuni VM 40 SS/I.
Encendido: CDI.
Cambio: 4 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica neumática.
Suspensión trasera: Monocross.
Freno delantero: 1 disco 240 mm.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 100/90-21 del. — 140/60-18 det.
Peso: 101,5 Kg.
Capacidad depósito: 10,5 lit.



Yamaha XT 350

Motor: 1 cil. 4 tiempos, DOHC, 4 válvulas, YDIS.
Cilindrada: 346 c.c. (96 x 59,5 mm.)
Potencia: 31 CV.
Carburador: Teikei Y 24 PW1 (doble admisión).
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica neumática.
Suspensión trasera: Monocross.
Freno delantero: 1 disco 245 mm.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 3,00-21 del. — 110/60-15 det.
Peso: 131 Kg.
Capacidad depósito: 12 lit.



Yamaha XT 600

Motor: 1 cil. 4 tiempos, SOHC, refrigerado por aire, 4 válvulas.
Cilindrada: 595 c.c. (95 x 64 c.c.)
Potencia: 43 CV a 6.500 r.p.m.
Carburador: Doble admisión YDIS.
Encendido: Transistorizado.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica/aire.
Suspensión trasera: Monocross.
Freno delantero: 1 disco.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 3,00-21 del. — 4,60-16 det.
Peso: 138 Kg.
Capacidad depósito: 30 lit.

Yamaha

TY 250 S

Motor: 2 cil., 2 tiempos. Refrig. por aire.
Láminas.
Cilindrada: 246 cc. (68 x 68 mm.)
Potencia: 15 CV. a 4.500 r.p.m.
Carter: Teflon Y 26 P.
Cilindrada: CDI.
Cilindrada: 6 velocidades.
Carter: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla teles.
Suspensión trasera: Monocross.
Freno delantero: Tambor.
Freno trasero: Tambor.
Cilindrada: 2,75 - 21 del. — 4,00-18 del.
Peso: 30 Kg.
Capacidad depósito: 5 lit.



Yamaha

RD 350

Motor: 2 cil., 2 tiempos, refrig. por
aceite. YPVS. Láminas.
Cilindrada: 347 cc. (84 x 54 mm.)
Potencia: 59 CV. a 9.000 r.p.m.
Carter: Mikuni VM 26 SS/2.
Cilindrada: CDI.
Cilindrada: 6 velocidades.
Carter: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla teles.
Suspensión trasera: Monocross.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Cilindrada: 20/60-18 del. — 110/60-18 del.
Peso: 148 Kg.
Capacidad depósito: 20 lit.



Yamaha

RD 500 LC

Motor: V-4 (50°), 2 tiempos, refrig. por
aceite. Láminas.
Cilindrada: 499 cc. (66,4 x 60 mm.)
Potencia: 83 CV. a 9.500 r.p.m.
Carter: 4 Mikuni PJ de 26 mm.
Cilindrada: Electrónica.
Cilindrada: 6 velocidades.
Carter: Multidisco en baño de
aceite.
Suspensión delantera: Horquilla hi-
drop + antivive.
Suspensión trasera: Monocross De
Carbon.
Freno delantero: 2 discos 267 mm. Do-
ble pistón. Autoventilados.
Freno trasero: 1 disco 245 mm. Doble
pistón. Autoventilado.
Cilindrada: 120/80V16 del. — 130/80 V 16
del.
Peso: 177 Kg.
Capacidad depósito: 22 lit.





Yamaha

XJ 600

Motor: 4 cil. 4 tiempos, refrig. por aire.
DOHC, 8 válvulas.
Cilindrada: 598 cc. (58,5 x 55,7 mm).
Potencia: 73,5 CV. a 10.100 r.p.m.
Carburador: 4 Mikuni 32 mm.
Encendido: Electrónico.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidr.
Suspensión trasera: Monocross 100 milímetros.
Freno delantero: 2 discos 267 mm.
Freno trasero: 1 disco 267 mm.
Ruedas: 90/90-18 del. — 110/90-18 del.
Peso: 211 Kg.
Capacidad depósito: 19 lit.



Yamaha

XJ 750

Motor: 4 cil. 4 tiempos, refrig. por aire.
DOHC, 8 válvulas.
Cilindrada: 749 cc. (65 x 58,5 mm).
Potencia: 87 CV. a 9.000 r.p.m.
Carburador: Mikuni 33 mm.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades (transm. flex. por cardán).
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidr.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 100/90 V48 del. — 120/90 V48 del.
Peso: 246 Kg. (lleno).
Capacidad depósito: 22 lit.



Yamaha

FZ 750

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DO-10, 20 válvulas, refrig. por agua.
Cilindrada: 749 cc. (68 x 51,5 mm).
Potencia: —
Carburador: 4 Mikuni BCS 34.
Encendido: CDI.
Cambio: 6 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica neum. autorregulable.
Suspensión trasera: Monocross.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 120/80-16 del. — 130/80-16 del.
Peso: 215 Kg.
Capacidad depósito: 20 lit.

**¡ ACIERTA A LA PRIMERA !!
A LA HORA DE COMPRAR**

¡ VEN A La Boutique de la Moto !!



YAMAHA

MOTO GUZZI

Benelli



MONTESA

LABOM

**CASCOS
GUANTES
BOTAS
BARBOURS
CAZADORAS
MONOS CUERO
CARENADOS
REPUESTOS
ETC. ETC.**

**¡ TU MOTO FINANCIADA
EN 24 HORAS !!**

EXPOSICION: Mejía Lequerica, 16
Teléfonos 447 49 99 - 447 00 39
REPUESTOS: 448 09 42

talleres oficiales
Plaza del Dr. Lozano, 10
Tel. 252 13 08 MADRID-18

SLAY BATERIAS

SLAY PISTONS

NEW FREN

ITALIA
Pastillas de frenos

meteorpiston



INGLATERRA Pastillas de frenos



TSUBAKI
CADENAS

VESPAH

Equipo Original de
Motocicletas
Japonesas



GILARDONI

Cilindros y equipos de transformación



HESPERIA

INTERNACIONAL, S. A.

MADRID P.Sta. M^a de la Cabeza, 9 ☎ 2 273873, 2 395570.
BARCELONA. C/ Sicilia, 226, 228 ☎ 2 316612.
VALENCIA. Avda. Peris y Valero, 132 ☎ 3 734190, 3 734206.
BILBAO. Gral. Salazar, 6 bajo ☎ 4 432600/04.



Yamaha

XJ 900

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, refrigerado por aire, 2 válvulas, YICB.
Cilindrada: 891 c.c. (68,5 x 30,5 mm).
Potencia: 100 CV.
Carburador: Mikuni BS 36/4.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: 1 disco.
Ruedas: 100/90V18 (sin cámara), 120/90V18 (sin cámara).
Peso: 218 Kg.
Capacidad depósito: 22 litros.



Yamaha

XV 1000 SE

Motor: V2, 4 tiempos, SOHC, refrigerado por aire.
Cilindrada: 981 c.c. (95,0 x 60,2 mm).
Potencia: 88 CV a 5.500 r.p.m.
Carburador: —
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Contilovar.
Freno delantero: 2 discos.
Freno trasero: Tambor.
Ruedas: 3,50 H 19 del. — 130/90H-19 deltras.
Peso: 225 Kg.
Capacidad depósito: 14,5 lit.



Yamaha

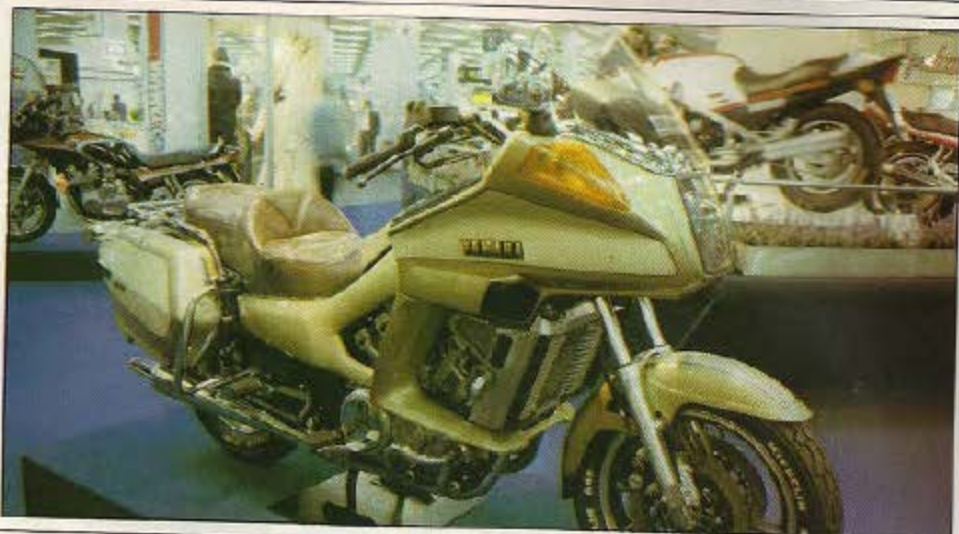
FJ 1100

Motor: 4 cil. 4 tiempos, DOHC, 4 válvulas, refrigerado por aire.
Cilindrada: 1.097 c.c. (74,0 x 63,8 mm).
Potencia: 125 CV a 9.700 r.p.m.
Carburador: 4 Mikuni BS 36.
Encendido: CDI.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica 4. antilidiv.
Suspensión trasera: Monocross.
Freno delantero: 2 discos 285 mm autoventilado, pinza doble pistón.
Freno trasero: 1 disco 235 mm, autoventilado, pinza doble p.
Ruedas: 120/80 V18 del. — 150/80 V18 deltras (sin cámara).
Peso: 252 Kg.
Capacidad depósito: 24,5 lit.

Yamaha

XVZ 1200

Motor: V4, 120°, 4 tiempos, 16 válvulas.
 Cilindros: 2000 cc, refrigeración por agua.
 Cilindrada: 1.198 cc. (76 x 96 mm.)
 Potencia: 97 CV a 7.000 r.p.m.
 Encendido: —
 Transmisión: Electrónica.
 Cambio: 5 velocidades.
 Lubricación: Multigrado en baño de aceite.
 Suspensión delantera: Disonómica.
 Dirección por ordenador.
 Suspensión trasera: Disonómica.
 Dirección por ordenador.
 Frenos delanteros: 2 discos.
 Freno trasero: 1 disco.
 Medidas: 120/90-18 del. 140/90-16 del.
 Peso: 320 Kg.
 Capacidad depósito: 20 lit.



Yamaha (SEMSA)

DT 80

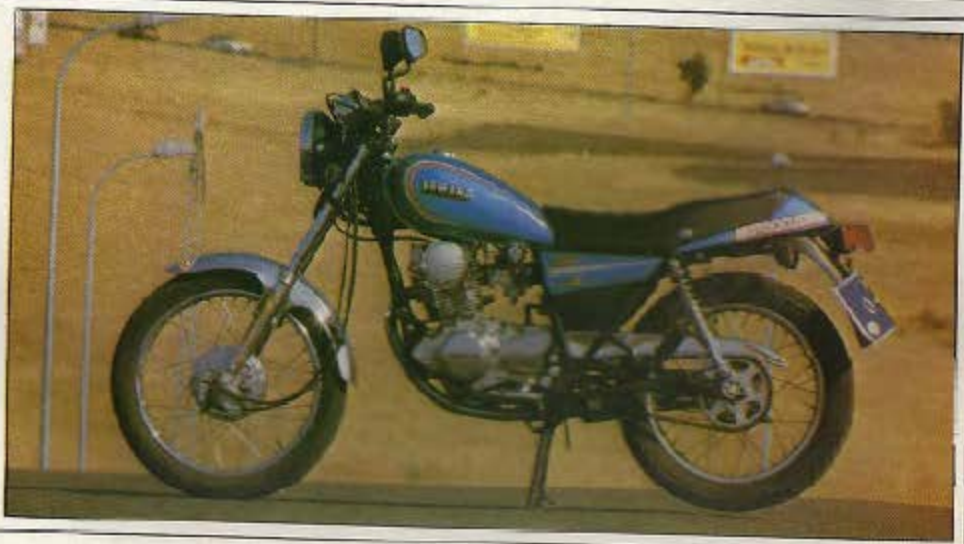
Motor: 1 cil. 2 tiempos. Refrig. por aire.
 Cilindros: 72 cc. (47 x 42 cc.)
 Potencia: 9,7 CV a 6.000 r.p.m.
 Encendido: VM 18.
 Transmisión: CDI.
 Cambio: 5 velocidades.
 Lubricación: Multigrado en baño de aceite.
 Suspensión delantera: Horquilla telescopica.
 Suspensión trasera: Cantilever.
 Freno delantero: Tambor.
 Freno trasero: Tambor.
 Medidas: 2,50-21 del. — 3,00-18 del.
 Peso: 84 Kg.
 Capacidad depósito: 8 lit.



Yamaha (SEMSA)

SR 250

Motor: 1 cil. 4 tiempos, refrigeración por aire.
 Cilindros: 2 válvulas.
 Cilindrada: 249 cc. (73,5 x 65,5 mm.)
 Potencia: 20 CV a 7.700 r.p.m.
 Encendido: BS 34.
 Transmisión: Electrónica.
 Cambio: 5 velocidades.
 Lubricación: Multigrado en baño de aceite.
 Suspensión delantera: Horquilla telescopica.
 Suspensión trasera: 2 amortiguadores.
 Freno delantero: Tambor doble leva.
 Freno trasero: Tambor.
 Medidas: 3,00-19 del. — 3,50-18 del.
 Peso: 125 Kg.
 Capacidad depósito: 10,4 lit.



Y A M A H A X S 4 0 0

SE SALE DE LO CORRIENTE...



La XS-400 es la moto que está al día: diseño de vanguardia, tecnología avanzada y prestaciones excelentes.

Una moto con mucho que ofrecer a los que van por delante en la vida.



La moto del mundo

MOTUL

CREDI-MOTO YAMAHA-BANCO GARRIGA NOGUES

(Consíguela en 3 días y págala en 3 años.)

'84

RESUMEN DE PRUEBAS

HONDA VF 1000 • BMW K 100 RT • YAMAHA FJ 1100 • HONDA CBX 750 F • SUZUKI GSX 750 ES • CAGIVA ALAZZURRA 650 • YAMAHA RD 500 LC • SUZUKI GSX 550 ES • YAMAHA XJ 600 • VESPA PK 75 JUNIOR • KTM 250 K.R. • MERLIN DG.3 • PUCH CONDOR MD • BETA T-32 • MAICO ENDURO 490 • CAGIVA MX 125 • FANTIC 300 TRIAL • MONTESA 80 H-7 • GILERA MX 250 • RIEJU 80 MR

En 1984 el mercado español ha sido nutrido con una serie de modelos —por lo tanto de carretera como de montaña que han supuesto un pequeño, pero importante incentivo a nuestro sector dormido y castigado por el aumento de los precios sin que haya una apertura definitiva en el sector de las motos de turismo a las japonesas «europeas» a precios europeos». Y lo mismo vale para las motos «verdes».

Ha sido indudablemente en el sector de la moto de calle donde las novedades han sido más absolutas y atractivas. Sin embargo hemos dedicado las páginas que siguen a continuación, a partes iguales a ambos sectores, haciendo una selección de 20 motos probadas en nuestra revista durante este año y que en cierto modo serán las más representativas de nuestro mercado en los pasados 12 meses. En ellas resumimos los datos de más in-

terés obtenidos en nuestras pruebas efectuadas por el equipo MOTOCICLISMO añadiendo al final un cuadro con algunos de los datos fundamentales de dichas pruebas conseguidos con la ayuda del Banco de Potencia de nuestra revista.





HONDA VF 1000 R

Con mil respetos

DATOS DE LA PRUEBA

Potencia: 99,8 CV. a 10.900 r.p.m.
Par máx.: 7,57 kgm. a 8.200 r.p.m.
Velocidad máxima: —
400 metros: —
Peso: 265 kg. (en orden de marcha)
Consumo: 8,5

Es ya tradición en Honda el ofrecer al final de una gama una «serie limitada» que con características casi puramente deportivas «alargan» la vida de un determinado tipo de modelo. Se hizo ya con las series BalD'Or que concluyen con la rápida CB 1100 R, un modelo del que se produjeron limitadas unidades aunque las suficientes como para que fuera homologada para carreras de producción y Fórmula 1.

Ahora tras haberse completado incluso en el campo de las medias cilindradas la imposición de los motores V-4 de cuatro válvulas y refrigeración líquida, Honda ponía a la venta una «mil» réplica de aquellas que tuvieron un éxito relevante (aunque no la victoria) en Daytona en 1982 en manos de Spencer, Baldwin y Pietri, es decir, una copia domesticada y algo más pasada de las Honda con código FWS.

La normativa FIM que limitaba para 1983 la cilindrada a 750 c.c. tanto en Fórmula 1 como en Resistencia convertía a la VF 1000 R prácticamente en un juguete de lujo al que difícilmente podía ser colgada la etiqueta de «racing» dado que nunca fue pensada como una estricta carreras-cliente como en su día lo fuera la CB 1000 R. Su gran handi-

cap, el excesivo peso, 100 kg. por encima de la peor de las actuales Fórmula-1 era un escollo difícilmente salvable por quien pretendiera convertirla en una moto de carreras con un mínimo gasto. Así vimos como rápidamente, las Yamaha RD 500 LC dos tiempos tricilíndricas «de calle» ganaban en producción en Inglaterra a la bella pero más pesada VF 1000 R.

Sin embargo, la llegada a los mercados europeos y al español de la VF 1000 R significó para el público normalmente habituado a superbikes de aspecto más o menos sofisticado y con motores de elevada potencia, la oportunidad de disponer, pese a su envergadura (1.505 mm. entre ejes, 270 kg. de peso, 810 mm. de altura asiento) una de las más bellas, perfectas y rápidas motos de nuestros días. Porque a pesar de lo que podrían ser consideradas como sus aspiraciones frustradas en la pista, la VF 1000 R es hoy por hoy (no tenemos en cuenta la Suzuki GSX 750 R de reciente aparición en el Salón de Colonia, a la más moderna todavía Yamaha XV 1350 presentada en Estados Unidos) la más rápida del mercado y junta a la Yamaha FJ 1100, la que más potencia ofrece a la rueda sin la ayuda de un turbo. Pero no es sólo eso, sino que por primera vez en una superbike de aspecto masivo y peso respetable se ofrece la posibilidad real de exprimir a fondo toda su capacidad de aceleración, velocidad y empleo en curvas, aspectos dignos de la moto de la que proviene.

En nuestro Banco de Pruebas, la potencia a la rueda se estabilizó definitivamente en

los 100 CV. a 10.900 r.p.m. pero ello a través de una curva tan plana que demostraba inmediatamente el verdadero «trabajo» que encerraba dentro. Y la curva de par algo inaudita, con el valor máximo alcanzado casi en las primeras 5.000 r.p.m. para sufrir luego un ligero bajón y ascender luego hasta el tope casi 3.000 r.p.m. antes que la potencia máxima. 7 kgm. a 4.500 r.p.m., 7,57 kgm. a 8.200 r.p.m. Obviamente la VF 1000 R ofrece una respuesta inmediata y contundente en cualquier velocidad (cambio de cinco velocidades) y a cualquier régimen.

Si en lugar de un chasis de acero pintado de color aluminio, llevara un chasis de auténtico aluminio, una carrocería en fibra de carbono en lugar de la fibra convencional más imitativa (de perfecta realización), una horquilla de magnesio, un basculante de titanio y una rueda «cárter» de magnesio en lugar del aluminio convencional de serie, la VF sería lo que a un principio debía haber sido: una réplica (40% de las FWS de Daytona).

Aun así, existen muchos detalles que hacen que la VF 1000 R a las rápidas tetracilíndricas de la carrera americana. Lo primero que hicieron los técnicos de Honda fue colocar en el motor VF de serie aunque «robustos» de los «do» la distribución tipo MV de las FWS para las carreras: una cascada de piñones que elimina los problemas de cadena, tensor. Con los continuos desreglajes de la distribución. Además, para conseguir reducir el ruido al mínimo y mantener los reglajes prácticos, se le «cerro», algunos de los piñones son los RT, los llevando un sistema de amortiguación por muelles. Al ir ligeramente desfasados de el acoplamiento es total, ajustado y libre de juego. Mediante un gran circuito de refrigeración líquida, con los dos radiadores «cerca» de la «nariz», se consigue mantener en todo momento una temperatura óptima de funcionamiento (cosa cierta en carretera pero no en ciudad).

Pero hay muchos detalles más que convierten a la VF 1000 R el mismo carisma que el gran moto de carreras. Frenos de doble pistón y discos semi-flores, delante, disco anterior y amortilador detrás, sistema Pro-Link posterior y el reglaje del hidráulico desde la moto en marcha, suspensión delantera con reglaje de amortiguación hidráulica en marcha, presión de aire y «diver» (que funciona). Asimismo el eje de la rueda delantera es de desmontaje rápido en tipo resistencia. Y así cientos de detalles más que la velocidad máxima? Algo más de 300 km/h. dicen...





BMW K 100 RT

El expreso de Europa

DATOS DE LA PRUEBA

Potencia: 90 CV. a 8.500 r.p.m.
Par máx.: 8,6 kgm. a 6.000 r.p.m.
Velocidad máx.: 203,8 km/h.
Accel.: —
Peso: 270 kg. (llenos hechos).
Consumo: 6 lit./100 km.



A «familia» K se completaba este año con la tercera versión de la nueva generación tetra cilíndrica en línea, la serie RT, es decir, una superturística al estilo de las que ya formaban parte de la gama boxer de BMW pero con algunas variantes importantes con respecto a aquellas, entre ellas, más importante, el carenado.

En el año 1983 la BMW/K RS fue denominada «moto del año» en varios países, lo tanto por sus prestaciones como por su nueva construcción, el motor «revolucionario» (4 cilindros en línea longitudinal «tumbar») y por su efectiva aerodinámica, factor este que no sólo influyó en sus prestaciones sino en la forma en como éstas se alcanzan por primera vez en el sector de las motocicletas se hizo posible superar la barrera de los 200 km/h. sin producir ningún malestar «psíquico» en el piloto, ni parecer que aquella velocidad era una gesta arriesgada.

Con la misma filosofía emprendieron los técnicos de BMW la construcción de la versión superturística, una misión todavía no conseguida por ningún fabricante mientras la RT es capaz de cruceros de 200 km/h. años con toda comodidad. Esta dificultad de diseño quedará más patente al compararla como las grandes «supertourers» del mundo tienen un límite de velocidad «aconsejado» en muchos países de Europa de no más de 140 km/h.

El trabajo, evidentemente había que hacerlo en el túnel del viento, puesto que la RT es básicamente la misma moto que la RS sólo que con un carenado más grande. Pero el incremento del volumen de este último no podía significar un handicap en prestaciones a favor de una mayor protección al piloto y acompañante (dato éste muy importante en una moto de esta categoría), más confort (posición del piloto más erguida) y mayor maniobrabilidad.

Fue una sorpresa cuando la moto fue presentada en Alemania a principios de año (tercera aún cinco largos meses en ser comercializada debido a una grave huelga del metal que afectó a todo el país) fue realmente

mayúscula. Era la primera vez que una moto concebida como una «gran turismo», con carenado amplio y relativamente alto permitía rodar en mojado por autopista a más de 200 km/h. de velocímetro sin apreciar efectos negativos en la aerodinámica (y en el comportamiento en recta).

A nivel de motor y chasis, la RT es la misma moto que la RS aunque para contrarrestar esos 23 kg. de más que suponen al aumento de tamaño del carenado y las dos maleas de serie posteriores, el desarrollo final no es el de la RS sino el de la versión básica «K». Con ella, obviamente la velocidad final queda algo mermada con respecto a la deportiva RS (224 km/h.) pero en contra goza de una buena aceleración y la posibilidad de aprovechar mejor la potencia y par a bajas vueltas en la marcha más larga.

Las críticas a la RT, que las hay, porque ninguna moto es perfecta, se refieren principalmente al poco espacio disponible para los que midan más de 1.75 m. dado que las piernas y especialmente las rodillas chocarán contra los extremos del carenado siendo a veces complicado sacarlas de allí puesto que quedan encajadas, con el siguiente susto si se trata de una emergencia y vemos que no podemos poner pie a tierra. Ello se debe en parte al asiento más bajo que el de las series RS, una innegable ganancia en tranquilidad para los usuarios de las K que veían con problemas el alcanzar con los pies en el suelo desde la «altura» de la RS. Tam-

bién, con tiempo válido (bastante frecuente en nuestro país, a en ciudad, el calor proveniente de los cilindros y del sistema de refrigeración resulta agobiante para el piloto. Igualmente, la nula visibilidad a través del parabrisas (más un elemento aerodinámico que no de visión) resulta preocupante al principio aunque éste está diseñado para permitir una perfecta visión por encima de él.

En autopista, cargados hasta los topes, con pasajero (aerodinámicamente está estudiada para rendir al máximo con las maleas y pasajero), uno puede reírse de la lluvia, el viento y cualquier inconveniente exterior. Silenciosa, potente, estable, con unos frenos mejorables (el delantero) pero efectivos, la RT es un auténtico expreso de Europa. En carretera de buen asfalto, con virajes rápidos, prácticamente puede seguir a una RS. En las unidades que se venden en España y que probamos, el amortiguador posterior era el de la RS mientras que en Alemania, en la presentación, todas iban equipadas con los amortiguadores a gas Nivomat made in BMW, y los comportamientos fueron totalmente distintos. Con los «normales» se aprecian ciertos movimientos de la parte trasera de la moto, cosa que no ocurre con el otro amortiguador, más «sano» en conducción deportiva. Es el único punto «flajo» pero solucionable de la RT, algo que evidentemente tiene que «negociarse» antes de comprar la moto. □



YAMAHA FJ 1100

El dinosaurio domado

DATOS DE LA PRUEBA

Potencia: 125,03 CV. a 9.780 r.p.m.
 Por máx.: 10,04 mkg. a 8.250 r.p.m.
 Velocidad máx.: 237 km/h.
 1.000 metros: 22,75.
 Peso: 252 kg.
 Consumo: 5,9 litros/100km.

CUANDO los ingenieros de Yamaha en el Japón decidieron contraatacar en el campo de las superbikes de alta cilindrada tenían ante sí una difícil papeleta. Se trataba de sustituir en el mercado a las XS 1100, una moto mil veces modificada y recordada pero que nunca llegaron a poder cumplir con su objetivo principal: mantener las prestaciones de una superbike con un mínimo de garantías. Tenía, eso sí, un magnífico motor, pero su excesivo peso y un chasis que no podía soportar la potencia de aquel tetracilíndrico fueron el origen de múltiples rechazos por parte de los aficionados de todo el mundo.

El camino no fue fácil pero a tenor de los resultados, la moto que consiguieron, seguramente sobrepasó las aspiraciones de sus creadores. Hoy por hoy, es la mejor moto de turismo deportiva de alta cilindrada que existe en el mercado.

La estructura del chasis, el motor superpotente pero domesticable, dócil y tratable, las suspensiones, confort y frenada, todo ello combinado de tal forma que no impide que la moto sea sumamente manejable, algo importantísimo si quiere ganarse la confianza del usuario poco hecho a una superbike; o lo que es más difícil: convencer al que ya ha pasado por el «martirio» de una moto de muchos CV, pero imposibles de exprimir.

Para empezar, Yamaha partió de un concepto de chasis totalmente nuevo. Bien, «nuevo» no es exactamente la palabra puesto que lo que Yamaha denomina *Lateral Frame Concept* no es más que una versión a la japonesa y fabricado en grandes series de lo que han hecho toda la vida en Bimota: un chasis que une en línea recta la pipa de dirección y el eje del basculante utilizando para ello el sistema de «abrazar» el motor. «Voilà» un truco de carreras que se complementa con otra originalidad técnica en una moto de calle: El chasis se prolonga por delante de la pipa uniéndose delante de ella, por lo cual está es «tirada» y no «empujada» como en las motos convencionales. Si a ello añadimos una construcción a base de tubos de acero de sección rectangular que

convergen en una pieza de fundición (Bimota otra vez) que hace de anclaje del basculante y de los estribos, obtendremos una construcción masiva, robusta y sobre todo muy rígida.

Para el motor, Yamaha tiró también por el camino más directo, un nuevo propulsor. Este, recuerda algo al viejo tetracilíndrico, pero llevando ahora culatas de cuatro válvulas, bomba de engrase interior y el alternador situado detrás de los cilindros para conseguir colocar el motor lo más bajo posible en el bastidor. La alimentación se ha encargado a cuatro carburadores Mikuni de 34 mm.

Durante nuestra prueba, vimos con auténtica sorpresa cómo este motor daba nada menos que 125 CV. a la rueda, una cifra que ha causado asombro pero que todavía no ha podido ser «desmentida», puesta que el Banco fue comprobado y no había falla alguno en él. Esto sitúa a la FJ 1100 en la moto más potente de la actualidad en el campo de las motos de turismo, por encima de la rápida y bella Honda VF 1000 F, teóricamente la «reina» de la carretera en las cilindradas altas.

Pese a sus 252 kg. de peso todos los llenos hechos, la FJ es muy manejable, especialmente en parado gracias a su baja altura y a las ruedas de 16 pulgadas (780 mm. altura del asiento) y la sensación es la de estar pilotando una moto que no causará pro-

blemas. Su confort es muy bueno, dada la amplia posibilidad de reglaje de sus suspensiones (gruesos barras de 41 mm. delante, reglaje de muelle e hidráulico), la posición casi óptima, con postura semi-racing y gracias a los gruesos neumáticos, 120 delante y 150 detrás, el comportamiento en terrenos de curvas es uno de sus puntos fuertes, teniendo siempre una buena porción de neumático en el asfalto para transmitir la enorme potencia que empieza a manifestarse con fuerza a partir de 5.000 r.p.m. Hasta este límite disponemos de unos excelentes bajos y suavidad de respuesta. De 7.000 r.p.m. hasta 9.500 r.p.m. la moto es un milagro, hay que agarrarse fuerte y a pesar de la suavidad con que transcurre todo, detectamos el crono si el tráfico lo permite y ante una larguísima recta frente a nosotros, 240 km/h. en un sentido y 234 en el contrario. Su aerodinámica, aun siendo buena, mejorable, especialmente a nivel de capota, pero ello es notable únicamente a partir de velocidades superiores a los 200 km/h.

Gracias a los tres discos autoventilados de 285 mm. de diámetro con pinzas de doble pistón, detener la FJ 1100 no es ningún problema, con unos mandos progresivos y suaves, aunque el freno posterior es excesivamente potente. En cuanto a consumos, pese a su elevada potencia, su media de 5,9 (con máximas de 7,9) resulta realmente una marca elogiable.





HONDA CBX 750 F

Tercera edición

DATOS DE LA PRUEBA

Potencia: 87,4 CV. a 9.750 r.p.m.
Peso máximo: 6,63 mkg. a 9.150 r.p.m.
Velocidad máx.: 214 km/h.
Aceleración 0-100 metros: 12,24 s.
Peso: 241 kg. (en orden de marcha).
Consumo: 8,5 litros/100 km.

A veces la lucha por el dominio de los mercados mundiales parece totalmente absurda y contradictoria. Cuando Honda parecía definitivamente «establecida» y se asentaba en sus planteamientos con toda una gama de motores tetracilíndricos en línea, la aparición de una nueva generación de tetracilíndricos en línea longitudinal echaba por tierra cualquier teoría presente que señalara la muerte definitiva en esta marca de este tipo de motores.

La «muerte» tenía sentido puesto que se cumplía con creces una misión realmente importante, la modernización de la moto de calle, un «trabajo» que empezaría a finales de los '60 con la entonces increíble maravillosa CB 750 Four. La segunda generación de motores en línea, la serie Bol y CBR 1100 R parecía que debía comenzar este ciclo cuando a principios de esta década se presentaba una nueva gama de motos.

En medio de la creciente crisis de los mercados, una carrera de producción emprendida

por los japoneses para seguir siendo los líderes del mundo de las dos ruedas les llevaba a multiplicar sus ofertas, especialmente ante la necesidad de crear una moto de media/alta cilindrada de prestaciones excepcionales. La CBX fue el resultado.

Haciéndose ellos mismos la competencia con las VF, el motor CBX derivado básicamente de las CBX 650 es tan estrecho como el «V» de la VF 750, se han reducido cárteres, culata, cilindro hasta los mínimos admisibles, el alternador se ha situado detrás de los cilindros y la transmisión primaria se realiza directamente del cigüeñal.

El resultado es un motor de reducidas dimensiones que técnicamente ofrece las ventajas que algunos fabricantes de automóviles hace tiempo que ofrecen ya a sus usuarios. Nulo mantenimiento. Ello se ha conseguido a través de la instalación de taqués hidráulicos que mantienen siempre en orden el reglaje de las cuatro válvulas por cilindro.

Con la adopción del embrague clásico ya de las series VF sistema «One way» que desliza (consta de dos partes) si la rueda posterior «empuja» al embrague en unas retención brusca, el encendido electrónico y un enorme circuito de aceite (aprovecha los tubos del chasis), este propulsor está libre de preocupaciones por parte del usuario, aparte de cambiarle el aceite de cuando en cuando. Un peso de gigante en el mundo de la moto de calle, un factor que influiría decisivamente a la hora de decidir una futura compra.

vamente a la hora de decidir una futura compra.

Pero la CBX es también algo más. Es potencia, prestaciones, estabilidad. Adaptándose lo mejor posible a las exigencias de los actuales motos de calle rápida, deportiva, sin perder sus características turísticas, virtudes que no sólo posee la CBX (ahí está también la Suzuki GSX 750) pero que son necesarias para poder competir en esta categoría de moda.

En el Banco de Pruebas de MOTOCICLISTAS, la CBX nos sorprendió por sus 87,4 CV a 9.750 r.p.m., situándose 1 CV. por debajo de la flamante Suzuki GSX 750 ES también de venta en nuestro país.

Sus prestaciones se situaron por encima de las otras dos competidoras en esta categoría en nuestro país (VF 750 y GSX 750 ES) aunque las diferencias fueron mínimas, especialmente en comparación con la Suzuki: 214 km/h. de velocidad punta, 23,7 s. en la aceleración en los 1.000 metros y 12,24 en los 400 metros. Aunque algo lenta de respuesta a bajo régimen, a partir de 6.500 empieza a reaccionar con eficacia para ascender a las 8.000 r.p.m. donde la respuesta resulta explosiva y contundente. Sin embargo, a pesar de su floja tirón a bajo régimen, el chasis totalmente neutro, (rueda delantera de 16 pulgadas) la convierte en una moto sumamente confortable y segura de pilotar rápida, aunque para ello tendremos que echar mano del cambio, bajando incluso hasta cuarta (seis velocidades) para sacar el partido a este rápido tetracilíndrico de carrera super-corta (67x53 mm.).

En marcha, gracias a un tarado de suspensiones bastante blando, aunque todo el conjunto sea muy rígido, la CBX se convierte en una super-rutera de impecables prestaciones y confort. El semicarenado anclado fijo de los 200 km/h., algo que favoreció las buenas prestaciones de nuestra prueba.

En el apartado frenos, la CBX dispone de lo mejor que puede encontrarse actualmente en una moto de serie. A pesar de llevar sistema anti-dive (TRAC) en la botella izquierda delantera, al ser mecánico combinado con el hidráulico de la suspensión no merma en absoluto la eficacia de la frenada, cuyos dos discos delanteros de 280 mm. y pinzas Nissin de doble pistón paralelo son un modelo de eficacia, algo fundamental en esta moto con motor agresivo, de altos vuelos que invita constantemente a un pilotaje más deportivo que las restantes «sieta y medio» del mercado. □





SUZUKI GSX 750 ES

Nueva generación

DATOS DE LA PRUEBA

Potencia: 88,2 CV. a 9.820 r.p.m.
Par: 6,76 mkg. a 8.650 r.p.m.
Velocidad máx.: 210 km/h.
400 metros: 12,28 s.
Peso: 237 kg. (en orden de marcha).
Consumo: 8,37 lit.

EN 1984 se producía finalmente un acuerdo largamente esperado por todos los aficionados españoles: Puch y Suzuki formaban una nueva sociedad entrando a formar parte la marca japonesa de la oferta nipona en nuestro país. La acción inmediata sería la importación (cupos limitados, como siempre) de dos nuevos modelos, GSX 750 ES y GSX 550 con la duda de la GR 650 bicilíndrica para el próximo año. También se importaban las GSX 1100 Katana aunque estas ya habían sido traídas anteriormente a España.

El modelo bandera de la nueva sociedad era pues la GSX 750 ES, un tetracilíndrico de la última hornada al que únicamente le ha seguido en Europa la versión con carenado integral EF. Y venía la GSX en un momento clave, cuando Honda presentaba también su nueva CBX y en nuestro mercado se presentaban de golpe tres representantes de esta categoría y de reciente producción (CBX, VF 750, GSX 750). La elección del aficionado se ampliaba y por lo tanto representaba la primera oferta coherente de los japoneses afincados en nuestro país.

Siendo como es una moto con una extraordinaria trayectoria en cuanto a su mecánica, la GSX ha sabido adaptarse perfectamente a las necesidades del mercado en cuanto a una «serie y medio» de elevadas prestaciones, agilidad, estabilidad y estampado agresivo. El motor derivado de los clásicos GSX de cuatro válvulas y culatas TSCC conserva el alternador en un extremo del cigüeñal en contra de las más modernas tendencias pero ello no quiere decir que sea ni mucho menos anticuado, porque los motores GSX han sido uno de los más modernos en su categoría —y lo siguen siendo— únicamente suplantados muy recientemente (y todavía no a la venta) por la excitante GSX/R presentada en el Salón de Colonia el pasado mes de septiembre.

Gracias a un chasis de sección rectangular sólo en la parte visible, suspensión posterior Full Floater con monomortiguador



regulable en compresión e hidráulico a través de unos mandos exteriores, y al diseño de una carrocería claramente inspirado en la línea Katana aunque suavizada en cuanto a agresividad de líneas, la GSX es quizá la más bella de cuantas se hayan construido hasta la fecha. Se ha cuidado la imagen supersport pero combinada perfectamente con una utilidad turística real, gracias a la actual y generalizada tendencia de situar al piloto en posición semi-deportiva, con el manillar dos piezas regulable y ligeramente inclinado hacia abajo y protegido por un semicarenado anclado al chasis más o menos eficaz.

Con 237 kg. en orden de marcha, la GSX resulta la más ligera de las siete y medio de nuestro mercado, con una clara ventaja de 12 kg. sobre la Honda VF 750, un ahorro muy importante que de hecho influirá decisivamente en el fácil manejo de esta nueva turismo-deportiva.

Con 88,2 CV. a 9.820 r.p.m. obtenidos en nuestro Banco de Potencia, en contra de lo que podría suponerse, la gran ventaja de la GSX es su curva de potencia plana que permite, además del empleo de un cambio de cinco velocidades en contra del «racing» de la CBX 750, una respuesta excelente en casi todos los regímenes, lo que la convierte en una moto fácil y agradable de llevar a ritmo moderado. Con la rueda delantera de 16", el comportamiento sobre trazados rápidos es mucho mejor de lo que habría que desprenderse de su tendencia cabezona a poca velocidad en curvas lentas. Aun así, en línea recta, las prestaciones de la GSX no

se verán frenadas por falta de precisión en la trayectoria, es un misil y únicamente la poca eficaz cúpula convierte al cabo del tiempo en insostenible para el piloto el mantener velocidades altas.

Con 210 km/h. de velocidad punta, las prestaciones casi igualan a las de su gran rival, la CBX, únicamente 4 km/h. más rápida. En aceleración, sólo 4 centésimas las separan en los 400 metros.

La gran ventaja de la GSX frente a sus rivales es su mayor manejabilidad en parado y menor altura del asiento además de una postura algo más deportiva que indudablemente van más acorde con la línea superdeportiva de la moto. El gran argumento de la GSX es sin embargo su impecable motor, de una suavidad de respuesta sorprendente y con buen tirón desde muy abajo. Siempre han causado admiración los propulsores GSX TSCC y éste no es una excepción.

El punto débil de esta brillante tetracilíndrica en línea es su frenada delantera, el mal congénito de todas las Suzuki desde que se inventaron los sistemas anti-dive por lo simple pero preocupante razón que dicho sistema aprovecha para actuar, el circuito hidráulico del freno delantero.

El tacto en la maneta se vuelve esponjoso y hace falta mucha presión para conseguir una frenada que a duras penas resulta contundente, pese a los dos discos delanteros de 260 mm. con pinza de simple pistón. Un problema de fácil solución (desconectar el anti-dive) pero en el que Suzuki parece insistir por razones comerciales.



JORDI ELIAS
Campeón de España de
motocross
CON CAGIVA WMX 125

Importador exclusivo
para España
GICASA
Ampurdán, 35
Teléfono: (93) 370 82 51
PRAT DE LLOBREGAT (Barcelona)

CAGIVA



Elementos de competición con mucha garra

Los elementos de competición METRA-KIT no solo se distinguen por su dureza, alta fiabilidad y potencia, sino también por su GARRA... Por su diseño técnico y calidad de materiales son piezas vivas, con fuerza propia; destinadas a aumentar el placer de conducir un vehículo de dos ruedas.

Nuestro abanico de productos abarca los siguientes:
Equipos motor

- Cilindros
- Tubarros
- Culates
- Bielas
- Pistones y aros

Si aún no nos conoce no dude en escribirnos, gustosamente les ampliaremos la información que deseen sobre nuestros artículos y también, como no, sobre nuestra garra.

**MECANIZACIONES Y
TRANSFORMACIONES
APARTADO 58
CALDES DE MONTBUI
TEL. (93) 865 13 56**



CAGIVA Alazzurra 650

Segunda oportunidad

DATOS DE LA PRUEBA

Potencia: 56 CV. a 8.400 r.p.m.
Par máx: —
Velocidad máx: 200 km/h.
400 metros: —
Peso: 185 kg. (en seco).
Consumo: —

NADIE sabe todavía cómo terminará el «asunto» Ducati-Cagiva que ha dejado ya de atraer la atención periodística en Italia aunque la verdad es que la cuestión no se ha zanjado todavía. Sin embargo, Ducati o Cagiva, Cagiva o Ducati, los países en los que el importador para ambas marcas es el mismo (caso de España) no tendrán problemas a la hora de recibir las primeras unidades de las remozadas, renovadas y modernizadas Ducati Pantah que ahora Cagiva tiene en plena producción con el nombre de Alazzurra (Alazul, literalmente).

Tras el acuerdo llevado a cabo entre el cada día más crecido fabricante italiano (Cagiva) y la cada vez menos productiva Ducati, la marca del elefante regida por los hermanos Castiglione, ha empezado a producir este año la «segunda oportunidad» de las Pantah, esta vez revisadas y modificadas en muchos aspectos —especialmente estético— en la factoría de Varese, gracias al suministro por parte de Ducati de los motores completos bicilíndricos en «L» de la otra «reina» de las motos deportivas en Italia.

La idea de Cagiva es la de seguir ofreciendo por lo menos durante cinco años más la mecánica bicilíndrica de las Pantah con un suficiente atractivo en el mercado como para que pueda considerárselas como un digno rival de las demás opciones en el sector de las media/altas cilindradas del mercado, lo que incluye obviamente a las japonesas.

Para ello, Cagiva no sólo se ha limitado a un profundo cambio estético sino que ha encargado a Ducati la modificación del motor de forma que su respuesta y prestaciones estén a la altura de la mayoría de «seis y medio» de la competencia. La carrocería es totalmente nueva, habiéndose partido de las feías Pantah 600 L y rediseñado todo el conjunto asiento-depósito dotándolas también de un semicarenado anclado directamente al chasis. Toda la instrumentación y mandos son nuevos y las suspensiones han sido revisadas para que supongan un buen compromiso entre conducción deportiva y turística. Así, la horquilla Marzocchi delan-



tera de las Pantah recibe un nuevo tarado interior y nuevos conductos del hidráulico que convierten a la Alazzurra en una moto cómoda sin pecar por eso de «blandas». La amortiguación posterior, que de momento es todavía de doble amortiguación, ha recibido nuevas muelles de doble paso para absorber sin dureza las pequeñas irregularidades del asfalto.

El chasis, comprado directamente a Verlicchi es de momento todavía el clásico Pantah multitubular con motor suspendido pero en los planes de la fábrica de los Castiglione está el conseguir para próximos modelos un chasis totalmente nuevo que irá dotado de suspensión monoshock. Digamos que será la «tercera» época y seguramente la definitiva de las Pantah, perdón, Cagiva bicilíndricas.

Pero mientras tanto, la Alazzurra 650 ha conseguido recuperar esa popularidad que en un principio debía tener y que quedó reservada sólo para amantes de la estética y sensaciones deportivas a la italiana sin opción a una oportunidad turística.

El motor ha sido aumentado de cilindrada con respecto a la anterior 600 TL, con cambio de cotas a 82 mm. de diámetro y 61,5 de carrera (la misma que la 750), carburadores de 36 mm. con los reglajes internos modificados y sobre todo la relación final variada mediante el montaje de un plato posterior con un diente más con respecto a la Pantah 600 que ha sido lo mismo que acortar todo el cambio. Internamente se ha modificado la quinta velocidad ofreciendo

así la misma velocidad punta que la Pantah 600 pero a 600 r.p.m. menos.

En cuanto al embrague, para poder soportar el aumento de potencia y par (muy notable este último, posee mucho más «punch» que las anteriores 600), el ingeniero Tagliani lo ha robustecido incorporando muelles más duros lo que ha hecho necesario el añadir un accionamiento hidráulico que si bien resulta suficiente para rendir aceptable el embrague, con el uso continuo llega a fatigar la mano.

Pero a pesar de ello, a la hora de sentarse sobre la Alazzurra, uno se da cuenta de que se halla sobre una nueva moto, totalmente diferente a lo que la tradición Ducati y Pantah en especial, nos tenía acostumbrados, dada la buena posición sobre la moto, la excelente frenada y ese motor que empuja fuerte desde muy abajo y con unas prestaciones que nos llevan a la barrera de los 200 km/h. Todo ello disponiendo la misma estabilidad conocida de las Pantah aunque con suspensiones algo más confortables, con el sonido del motor que aunque bastante silencioso deja entrever todavía el feeling de Ducati y una aerodinámica que permite elevados cruceros sin grandes esfuerzos para el piloto.

Por ello, pese a la continuada manifestación por parte de Ducati de que seguirá fabricando motos «completas» («Mille MHR» y Pantah Verlicchi 750), la única opción hoy por hoy de seguir disfrutando de las bellas bicilíndricas italianas con un mínimo de confianza se encuentra en Cagiva.



YAMAHA RD 500 LC

En el límite de la realidad

DATOS DE LA PRUEBA

Potencia: 88 CV. a 9.500 r.p.m.
 Par máx.: —
 Velocidad máx.: 238 km/h.*
 400 metros: 11.90 s.**
 Peso: 177 kg. (en seco)
 Consumo: 10,5 lit/100 Km.

* De M. Cycle News (G.B.)
 ** De PS (Alemania)



QUIZA se haya dicho ya otras veces, pero lo cierto es que ahora no cabe ni rama duda de que estamos viviendo una edad dorada de la moto. Soñar con una moto de G.P. es algo a lo que muchas se han ido acostumbrando a lo largo de los tiempos, sabiendo de antemano que su sueño no era nunca realidad porque sencillamente las «réplicas» de las motos de G.P. pasaban una vez construidas a manos de nuevos pilotos, para su uso exclusivo en los circuitos. Todo eso era cierto hasta que llegó la RD. Yamaha, a través de sus modelos RD 250 y RD 350 trató ya con anterioridad de acercar al máximo posible al gran público a lo que podría ser una moto de carreras, con sus modelos bicilíndricos de dos tiempos, chasis más o menos avanzados de diseño y prestaciones muy sabrosas. Eran, de todas formas, de una técnica sencilla y fruto de muchos años de experimentación. ¿Pero quién hubiese soñado nunca con una Yamaha V-4 con Power Valve, chasis de carreras, suspensiones de alta técnica, con faro, intermitentes, retrovisores y... matrícula?

Pues bien, el primer paso lo dio de una forma definitiva la marca de los diapositos presentando en Europa nada menos que una G.P. réplica, como si fuera el producto de una «noche loca» de los ingenieros del japonés prescindiendo olímpicamente de cualquier razonamiento y limitación comercial.

Queréis sentir lo que es una 500 c.c. dos tiempos de alta tecnología? Pues tomad...

Aunque no es una moto comercializada en nuestro país dado el alto coste de preparación, instrucción de servicios técnicos y gastos de recambios que significaría para una mínima cantidad de unidades, hemos creído necesario incluir en este resumen a la RD 500 LC, una moto que aun no siendo ni mucho menos la perfección, sí representa un hito muy importante en el mundo de la moto de calle. Porque no olvidemos que aun siendo una moto de carreras, lleva el camu-

floje de una matrícula y ello quiere decir que va encaminada a un público que deberá ser «educado» para este tipo de moto.

Mecánicamente el motor V-4 es en realidad un doble bicilíndrico (dos cigüeñales) unido en ángulo de 50 grados. Difiere del «auténtico» ex-Roberts por el empleo de materiales menos costosos que el magnesio y similares. Pero mantiene los «trucos» técnicos que permiten asegurar que este dos tiempos nada o muy poco tiene que ver con lo conocido en este campo (en motos de calle) hasta ahora. Porque el empleo de láminas en los cuatro cilindros (aunque de admisión directa en los cárteres de los cilindros inferiores y por la falda del pistón en los superiores) y los cuatro YPWS convierten a este motor en una maquinaria de respuesta instantánea, progresiva a todos los regímenes y fulgurante a partir de 7.000 r.p.m. hasta los 10.000 r.p.m. de la zona roja. Los 88 CV. a 9.500 r.p.m. se reparten con una dosificación asombrosa si el piloto sabe utilizar el puño y el cambio de esta 500. Lo demás es cuestión de una larga recta y esconderse dentro del carenado para conseguir superar los 220 km/h. en un auténtico suspiro. La velocidad punta es algo en lo que nadie se ha puesto de acuerdo y encontramos desde 221 de mínima hasta 236 de máxima. Como no pudimos hacer la medición en nuestra prueba, quedan ahí los datos de lo que corre la RD «en Europa», según los datos de algunas de las revistas más conocidas.

Sin embargo, no es su velocidad máxima lo más atractivo de esta moto, pues para ello están otras muchas motos actuales.

Lo verdaderamente atractivo e inquietante

a la vez es la limpieza y la superioridad de este pequeño bólido de 177 kg. (con gruesas ruedas de 16 pulgadas y chasis rectangular con suspensión monoshock posterior y anti-dive delantero, tres discos autoventilados y pinzas de doble pistón y una postura sobre la moto cien por cien deportiva con el piloto echado hacia delante, los pies elevados y retrasados y sin apenas tiempo para sentarnos en el pequeño sillín convertible en biplaza) demuestran en carreteras reviradas. No hay momento de respiro, los ansias de atacar fuerte son cada vez más grandes pero en la mente del piloto todos los esquemas clásicos adquiridos con motos de más de 200 kg., suspensiones de compromiso y prestaciones elevadas apenas sirven. La RD se conduce al cincuenta por ciento con el cuerpo y la mente, los trazados son limpios si sabemos elegirlos bien y las frenadas, con coraje, en el último instante. Sin problemas. Es decir, la RD transmite todo lo que una moto de G.P. debe transmitir a un piloto experimentado y por lo tanto, dejando al margen que entre esta moto y la auténtica de G.P. media una abismal diferencia de casi 70 CV., en carretera, su comportamiento es superior en todos los aspectos a lo probado hasta ahora y en prestaciones, especialmente en aceleración, gracias a su menor peso, reacciones impecables y «nervio» al mundo del acelerador, pondrá en apuros a casi todas las «rivales» con el doble de su capacidad.

Obviamente, Yamaha, con la RD 500 LC, no ha pretendido poner a la venta una moto de masas, sino poner al alcance de quienes puedan pagarlo, las sensaciones, por primera vez, de una moto de G.P. □



SUZUKI GSX 550 ES

La Geisha nerviosa

DATOS DE LA PRUEBA

Potencia: 54,9 CV. a 8.860 r.p.m.
Par máx.: 4,74 kgm. a 7.500 r.p.m.
Velocidad máxima: 196 km/h.
400 metros: 12,9 s.
Peso: 215 kg. (en orden de marcha).
Consumo: 7,5 lit/100 km.

CON la llegada de la GSX 550 ES a España se completaba también una categoría que este año ha sido también bien tratada por los importadores. Con la Yamaha XJ 600 y algunas Kawasaki GPZ 550 que posiblemente quedarán en su momento en las tiendas todavía por vender, la oferta en la categoría de las medias cilindradas adquirió una cierta relevancia. Y es que, aunque pocas, las motos que poco a poco van llegando a esta clase son ahora unas excelentes ofertas además de entrar de lleno en esa clasificación más deportiva que turística que tiene un innegable atractivo. Una de ellas es la Yamaha XJ 600 de la que hablamos también en este «resumen» y la otra, la Suzuki GSX 550 ES.

Puch-Suzuki decidió importar a España las series ES y no las más recientes EF con carenado completo, posiblemente por razones de stock y también para ofrecer unos precios lo más contenidos posibles en su operación de introducción en nuestro mercado.

Sin embargo, ambos modelos son iguales por lo que la GSX ES puede considerarse la última creada por la fábrica japonesa en esa cilindrada que queda a medio camino entre las puras «quinientas» y las auténticas «seiscientos».

Con una cilindrada de 572 c.c., la GSX 550 nació como consecuencia de la renovación de la gama que llevaba a cabo Suzuki empleando ya en todas las cilindradas los motores de cuatro válvulas tetracilíndricos con culatas TSCC dotándoles de chasis de sección rectangular (sólo en la parte visible, como en la GSX 750) y una estética agresiva, la más llamativa del mercado.

Aunque no es la mejor en cuanto a peso de las de nuestro mercado y categoría, 4 kg. por encima de la Yamaha XJ 600 y 2 kg. sobre la GPZ, la GSX es una moto ágil y fácil de pilotar aunque para conseguir aprovechar al máximo las características de su motor habrá que jugar con el cambio de seis velocidades, bien escalonadas las 5 primeras, sin apenas perder 500 r.p.m. entre ellas, que nos lleva rápidamente a la marca de las



7.000 r.p.m., que es donde realmente se dispara siendo entre 8.000 y 9.500 r.p.m. donde se encuentra la mejor respuesta. Con una compresión de 10:1, 16 válvulas y unas culatas 60 x 50,6 mm. es un motor que gusta de elevados regímenes, hace falta mantenerlo arriba para sacarle todo su jugo y entrar de lleno en las sensaciones que proporciona una moto corta de ejes, ligera, manejable, rozando el límite de los 200 km/h. en recta.

Si siguiendo las actuales teorías, la rueda delantera es aquí también de 16 pulgadas, una solución que favorece el pilotaje rápido por carretera de montaña aunque muy sensible a cualquier cambio de dirección, lo que requiere un especial tacto dada la ligereza frontal de esta moto. Pero los neumáticos 100/90 delante y 110/90 detrás son un buen «calzador» para asegurar que tenemos siempre un buen apoyo en el asfalto. Sin embargo, cuesta al principio acostumbrarse al pequeño diámetro de la rueda delantera que nos comunica cierta inseguridad en la entrada de los virajes más lentos.

Sin embargo, pese a ser la menos potente de su categoría, si es en cuanto a respuesta de motor la más deportiva, y ello viene perfectamente combinado con una buena posición sobre la moto, unas suspensiones de buen compromiso y un chasis super-rígido que le confieren además de una estampa agresiva, una respuesta igualmente contundente en carretera abierta. En nuestra prueba, la GSX 550 se mantuvo prácticamente a la misma altura que la Yamaha XJ 600 aunque para conseguir las 202 km/h. tras

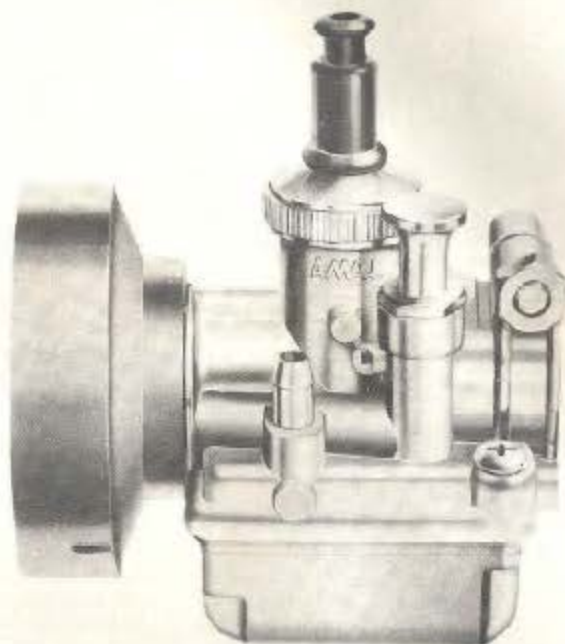
múltiples intentos se precisó mucho más lanzamiento que con la XJ 600. Parte de ello es debido a la larga desmultiplicación de la sexta que es en realidad una «overdrive» para mantener cruceros de 170 km/h. con un consumo que puede llegar a ser muy reducido. Como media de velocidad punta, los 196 km/h. son una buena cifra para un motor que no tarda apenas nada en alcanzarlos una vez hemos trabajado bien el cambio y escalado rápidamente desde 7.000 r.p.m. hacia la zona «buena» sobre las 9.000 r.p.m.

Pero ante todo, la GSX es una moto para disfrutar en carreteras reviradas, con buen asfalto, que permita trabajar tanto el cambio como apreciar el compromiso de las suspensiones, afortunadamente desprovistas de engorrosas sofisticaciones puesto que el F41 Floater posterior es sólo regulable, desde la moto en marcha, en cuatro posiciones de pre-carga del muelle mientras la delantera carece de todo reglaje externo. Va equipada, eso sí, con el anti-dive típico de Suzuki que aprovecha el circuito hidráulico del freno. Los dos discos delanteros de 260 mm. son los mismos de la GSX 750 y aunque el tacto sigue siendo duro y el esfuerzo necesario excesivo, la frenada es mucho mejor que en su hermana mayor. El disco posterior se comporta bien incluso en exceso siendo posible en una frenada apurada llegar a bloquear fácilmente la rueda. Importante resaltar que a pesar de su motor puntigrado, existe buena respuesta (aunque sin pretensiones) a bajo régimen lográndose a 120 km/h. en 6.^a un consumo de 3,9 litros.

**LA CALIDAD LLEGA A LOS
CICLOMOTORES**

**AMAL PRESENTA EL NUEVO
CARBURADOR 200**

DIFUSORES: DESDE 12 a 17 mm.



Larramendi, 30. Apartado, 66

TOLOSA (GUIPUZCOA)



**PINTURA DECORATIVA DE MOTOCICLETAS
PINTADO SOBRE POLIETILENO, ABS, POLIPROPILENO, POLIESTIRENO
ESPUMA DE POLIURETANO, FIBRA DE VIDRIO Y FIBRA DE CARBONO.**

C/ Carlos Boigues s/n . Pasaje interior nº 10. Pol. Ind. "Can Castells" Tel. 349 14 99 Canovelles (BARCELONA)



YAMAHA XJ 600

Superbike a escala

DATOS DE LA PRUEBA

Potencia: 73,5 CV. a 10.500 r.p.m.
Par. máx.: 5,37 mkg. a 7.000 r.p.m.
Velocidad máx.: 201 km/h.
400 metros: 12,4 s.
Peso: 188 kg. (en vacío)
Consumo: 7,41 lit./100 km.

PUEDE decirse que con la llegada de la XJ 600 de manos de SEMSA-Yamaha a España, se tomaba por primera vez en cuenta en nuestro país a la clientela de las medias cilindradas. Por otro lado, la misma sociedad demostraba que a pesar de ser sus operaciones todavía un asunto de pocas unidades de las que hay que sacar el máximo provecho económico posible, se tenía en cuenta el ofrecer una gama lo más amplia posible, abarcando prácticamente todos los mercados, puesto que en 1984 Yamaha tiene —o tenía— en venta desde una 80 c.c. a una 1.100 pasando por una 250, una 600 y una 900 además de las pocas unidades de 750 que pudieran quedar en las tiendas. Ella convertía a Yamaha en la marca de importación con una gama más equilibrada en nuestro mercado.

El hecho de que la XJ 600 sea una moto muy agradecida en el mercado, a pesar de su precio, responde a un único hecho: es una moto de reciente aparición, fabricada según los más recientes cánones de la industria japonesa respecto a las medias cilindradas: agilidad, estabilidad, potencia y prestaciones. No es de extrañar pues que la XJ 600, pese a su menor cilindrada superase en casi todos los aspectos al anterior «caballo de batalla» de SEMSA-Yamaha, la XJ 650 te-tracilíndrica de línea, con transmisión secundaria por cadena.

De aspecto semi-deportivo, esbelta, ligera y con una técnica ya conocida pero puesta al día, la XJ 600 aparece en el mercado para enfrentarse directamente con las Suzuki GSX 550 y las Kawasaki GPZ 550. Su motor, derivado del antiguo 550 pero modificado y revisado, alberga el alternador detrás de los cilindros para conseguir la menor anchura posible. Además, se han trabajado los cilindros y culata de forma que consiguen 3 cm. menos de anchura en dicho punto que la XJ 650 y en general es 5 cm. más estrecha que aquél.

Yamaha sigue fiel en este modelo todavía a la dos válvulas por cilindro, pero para ofrecer una buena respiración de este motor ha montado válvulas de 31,5 mm. en la

admisión y de 27 mm. en el escape. Con una medida de 58,5 x 55,7, una cilindrada de 598 c.c. y una compresión de 10:1, este te-tracilíndrico en línea es un motor de «altos vuelos», y aunque su comportamiento por debajo de 7.000 r.p.m. es francamente bueno, a partir de ese régimen es cuando en realidad empieza a «moverse», dando en el Banco de Potencia de Motociclismo una sorprendente cifra de nada menos que 73,5 CV. a 10.500 r.p.m., lo que la sitúa por encima de cualquier moto de su cilindrada en estos momentos.

Estas cifras dieron como resultado en la prueba de prestaciones que la XJ se situaba en aceleración en los 400 metros, por encima de algunos en las actuales «superbikes», un dato muy elocuente y que demuestra que con 12"42, la XJ 600 es un auténtico misil de la carretera, por encima de motos como la Guzzi Le Mans III o la Laverda 1000 RGS, y desde luego muy superior a la XJ 650 que marcó en su día un registro de 13"24. Estos datos nos deben dar a entender claramente que a pesar de su cilindrada, la XJ 600 se comporta en muchos aspectos como una «superbike», precisamente el propósito de los fabricantes japoneses al ofrecernos motos de menor cilindrada, peso (188 kg.) y precio (sobre todo en los mercados libres) pero capaces de hacer sentir a su dueño, económicamente más débil que el futuro comprador de una XJ 900 o FJ 1100 por ejemplo, las mismas sensaciones de potencia y aceleración, aunque se trata de una moto «inferior». Es el nuevo enfoque de la producción japonesa, atiborrada ya de grandes superbikes y mercados satura-

dos que busca la renovación de sus antiguas medias cilindradas ofreciendo unas prestaciones que hace pocos años sólo hubiesen sido capaces de ellas motos de 1 litro de capacidad.

¿Y puede «cumplir» realmente la XJ 600 con toda esa potencia y aceleración dadas en sus dimensiones y estructura convencional? Pues realmente sí, por varios motivos. Yamaha ha seguido al pie de la letra los últimos conceptos e innovaciones en el campo de las superbikes para lograr que una moto pueda en efecto aprovechar al máximo sus prestaciones. Los remedios no son especialmente nuevos pero sí necesarios: un buen carenado anclado directamente al chasis (el carenado es hoy una pieza obligada en todas las motos y salen casi todas ellas de serie con dicho accesorio), suspensiones al día —aunque la Yamaha de nuestra prueba precisaba una revisión en este apartado—, un robusto puente de horquilla, un basculante grueso y robusto detrás con un amortiguador con varias posibilidades de reglaje, una posición sobre la moto semideportiva y buenos frenos. La XJ 600 cumple casi a la perfección en estos apartados, aunque en la prueba se echaron a faltar unos neumáticos de algo más de sección y sustitución de las Yokohama de serie, un tarado más duro de la suspensión posterior y... nada más. Así, la XJ 600 es capaz de «valar» a 200 km/h. por autopista sin el menor titubeo y detenerse en un espacio razonable. Como único argumento en contra, un elevado consumo: 7,41 de media con «picos» de 8,9 litros. Es el precio que hay que pagar por una «superbike a escala».





VESPA PK 75 Junior

Aprobada en economía

DATOS DE LA PRUEBA

Potencia: 3,97 CV. a 5.150 r.p.m.
Peso máx.: 0,56 kgm. a 5.000 r.p.m.
Velocidad máx.: 72,7 km/h.
Tiempo 0-100 metros: 9,67 s.
Peso: 79,5 kg.
Consumo: 2,8 lit./100 km.

El fenómeno Vespa y scooter en general ha ido creciendo de una forma desproporcionada con respecto a los restantes tipos de moto en los últimos años. Un «boom» quizá se encuentra ahora en la cresta de la ola y que poco a poco empezará a tender hasta equilibrarse, como lo demuestran las ventas del presente año. Vespa, el líder del sector en España y en casi todo el mundo (aunque, actualmente, con fuerte competencia japonesa), aprovechando el éxito de sus scooters lanzó al mercado una diversificada gama de modelos, siendo cada vez más sofisticados, fueran encareciéndose a medida que aumentaban, paralelamente, todos los aspectos del mercado.

El problema con que se enfrentaba Vespa era el de la desaparición de una moto sencilla, para los más jóvenes, puesto que en vez vendidas las últimas «Primavera», la nueva serie PK 75 S suponía, si bien un mejoramiento espectacular de producto, también una subida de precio no afrontable por muchos a los que debía ir destinado este pequeño scooter.

La solución se encontró rápidamente dentro de la misma gama PK-75. Con el nombre muy acertado de «Junior», Vespa creó un scooter como los de antes, práctico, moderno, pero sin sofisticaciones que encarecieran inútilmente el producto si lo que se desea es tener un vehículo funcional asequible.

Partiendo de la PK-S Electronic-3 se eliminaron todos los detalles superfluos: intermitentes, moletero del escudo, encendido electrónico e incluso la rueda de recambio. Sin embargo se mantenían todas las características de la nueva serie y se convertía en la más barata del mercado. Mecánicamente tomaba de las series Primavera el volante magnético por platinos con tensión de 12V. El espacio libre donde debería ir la rueda de repuesto quedaba ahora libre para una práctica y amplia bandeja portaobjetos con cerradura. También la tapa del motor



lleva cierre a llave, lo mismo que el asiento, con todas las cerraduras accesibles con una sola llave (la del contacto-bloqueo).

La primera sorpresa que nos encontramos al probar esta versión «económica» fue la potencia de su motor. Lo lógico hubiera sido pensar que se mantuviera igual o incluso algo menos brillante que el de la Electronic-3, pero en realidad sucedió todo lo contrario. Con respecto a los motores anteriores, se ha adelantado la válvula rotativa, variando la distribución al mismo tiempo que se diseñaba un nuevo escape con características parecidas al de las Primavera. También se varió la transmisión primaria que es algo más corta.

El resultado de estas pequeñas variaciones en esta «Junior» más económica es una respuesta mucho más contundente que el de la serie «cara», perdiendo algo en altos (es tira menos) pero ganando bajos y por consiguiente utilización en ciudad, que es donde se mueve en general esta moto.

Los mismos resultados positivos cabe resaltar de la prueba de consumo, capítulo importante en este tipo de vehículos para por cien ciudadanos. A un crucero de 70 km/h. se obtuvo un consumo de 2,8 litros y a 65 km/h. con pasajero, 3,83. Menos, ¡jun mechero!



KTM 250 K.R.

La herencia de Kinigadner

CUANDO la invasión japonesa en Europa se halla en uno de sus momentos culminantes, y la proliferación de sus éxitos deportivos es cada día más importante, no deja de ser reconfortante ver cómo una marca europea se alza con el éxito de un título mundial, en este caso en la categoría de cross 250, demostrando que la amenaza nipona, aun siendo muy importante, no es desde luego un impedimento para que existan determinadas fábricas que creen un producto «made in Europa» tan competitivo como el que proveen los japoneses.

La conquista por parte de Heinz Kinigadner de este mundial del «dos y medio» suponía para KTM la consecución de una meta muy importante: la confirmación de toda una reciente gama de nuevos motores y chasis con la importante posibilidad de obtener a la vez un auténtico éxito comercial al estar disponible las mismas motos que Kinigadner llevará a la campaña del mundial. Obviamente esto no ha sido el caso de ninguna marca hasta la fecha y ello demuestra una vez más la importancia que la técnica del cross tiene para las fábricas actuales, que en su esfuerzo por conseguir la supremacía en este sector, como el caso de KTM, no han dudado en llevar a la serie la «réplica» de una moto que se proclamara campeona del mundo nada menos que dos meses después de su lanzamiento.

KTM ha partido en el apartado motor, para la creación de este modelo, de la base mecánica del modelo anterior, utilizándose ahora cilindro con tratamiento Nikasil. Los cárteres se han reforzado, especialmente en los puntos débiles del anterior modelo (palanca de arranque) y la distribución es totalmente nueva, efectuándose la admisión a través de una caja de láminas mientras que la refrigeración es líquida habiéndose montado dos radiadores laterales en la parte delantera, debajo del depósito. La transmisión primaria es de engranajes de dientes rectos mientras se mantiene el cambio de cinco velocidades con posibilidad de accionar la palanca de puesta en marcha con una velocidad engranada.

La carburación viene confiada a un nuevo carburador Bing con starter incorporado en lugar de excitador, con diámetro de 38 mm. También se ha modificado el sistema de escape, y aunque KTM todavía no se ha decidido por los sistemas de «ayuda» tipo ATAC o YPVS, el nuevo diseño tanto del tubo como del silencioso (tipo Honda, con

los flancos planos), es en gran parte responsable de la buena respuesta de este motor, que dispone de unos buenos 47 CV. según datos de fábrica.

La técnica del cross actual ha obligado no sólo a la construcción de unos buenos chasis y suspensiones que puedan soportar la potencia del motor sino que los frenos han tenido también que ponerse al día en cuanto a su eficacia. La utilización del freno de disco que pusiera de moda en cross Kawasaki hace muy pocas temporadas, es ya una práctica común y casi obligada, aunque siempre va en función de los costos que estén dispuestos a afrontar los fabricantes por la introducción del nuevo sistema de frenado en las motos de campo. En este caso, el delantero es un disco fabricado por KTM, de

acero inox con anclaje flotante mientras la pinza es una Brembo con bomba Magura rectangular. Una buena muestra de lo que puede dar de sí una industria auxiliar europea con productos de calidad.

En cuanto a las suspensiones, delante se va una robusta horquilla Marzocchi con barras de 42 mm. y un recorrido de 42 mm. mientras la trasera utiliza el ya popular sistema KTM monoamortiguador denominado «Pro Lever», común a otras series aunque con la introducción de variantes en las bielas de accionamiento del amortiguador White Power. Este es regulable en extensión y compresión proporcionando un recorrido a la rueda de 330 mm. El freno posterior es de tambor, cónico, con 130 mm. de diámetro, de doble leva y con portamordazas flotante.

Para conseguir la mejor adaptación del piloto a la moto, la carrocería ha sido rediseñada por completo, siguiéndose las técnicas empleadas por los japoneses desde hace bastante tiempo, el asiento muy largo, depósito corto, estrecho y muy alto (bajando así el centro de gravedad), con la posición del piloto muy adelantada. Con ello y gracias a unas nuevas cotas de dirección junto al distinto reparto de pesos con respecto a las anteriores versiones, se ha conseguido aprovechar al máximo la respuesta del motor evitando que la rueda delantera se peque a la menor insinuación del manejo del gas.

También, gracias al nuevo escape, se ha limitado al máximo el sonido del motor, por ello mermar la respuesta del mismo. El escape es un modelo de suavidad y progresividad, aunque la auténtica eficacia de la «K.R.» hay que buscarla no sólo en el motor «de campeonato», sino también en la frenada. El disco delantero, resulta una buena combinación de elementos que introduce la posibilidad de un pilotaje distinto, más al límite, al contar con un freno delantero progresivo y potente. En cuanto al tambor posterior, en la primera moto que tuviera la oportunidad de probar se mostró excesivamente brusco, precisando de mucho tiempo puesto que resultaba fácil clavarlo. Sin embargo, vista la actual temporada del mundial de cross 250 en la que Pablo Colaninno se alzaba con el título en esta categoría y con esta moto, no existe ninguna duda acerca de la efectividad de esta «europista» que ha sabido desafiar con éxito a los japoneses.





MERLIN DG. 3

El renacimiento

ON un tercer puesto en el Campeonato de España de Trial alcanzado en el año 1984 por Gabino Renales y la victoria esta temporada '84 en poder de Luis Gallach, la marca española Merlin se convertía ya en un caso «histórico» para nuestra industria de motos. De la mano de Ignacio Bultaco siguiendo los pasos de su padre, Don Pablo Bultaco y la que fuera en otro tiempo magnífica y temible Bultaco, esta nueva marca española que se apoya en el apartado técnico en los propulsores Cugiva de dos tiempos, se dedicaba a la «reconstrucción» de la fama y gloria española en el campo del trial que en poco tiempo hemos ido perdiendo en todos los campos de lucha por culpa de la catastrófica situación de las fábricas que en otros tiempos dominaron el trial en el mundial.

El producto escogido para este relanzamiento (aunque a mucha menor escala que la Bultaco, Ossa y Montesa) sería el DG.3.5, una trial de corte clásico aunque con las consiguientes aportaciones técnicas y mejoras actuales necesarias para cumplir con los requisitos que los pilotos y aficionados exigen de una moto de trial.

Entendiendo de la trial que hicieron su primera presentación oficial allá por el '82, se conserva en esta moto presentada a principios de 1984, el motor Cugiva 350 con cilindrada recubierta de Nikasil. El pistón es de aluminio perfilado para garantizar una dilatación mínima mientras que la admisión se encuentra a un carburador Dell'Orto PHBH de 33 mm. de difusor con filtro de aire tipo «caja» que facilita tanto su limpieza como su rápido y fácil acceso.

El gran cambio operado en esta versión es la sustitución de aquel tubo de escape de tipo en espiral, por un sistema clásico de escape recto que a la larga se ha mostrado más eficaz, mejorando la respuesta a bajo régimen, aunque eso sí, es menos «revolucionario». El segundo cambio importante es el embrague, ahora más robusto, con un eje más largo para facilitar la suavidad de funcionamiento. Su interior se compone ahora de once discos que aumentan considerablemente la vida de este componente del motor aunque para albergarlo se ha tenido que agrandar el cárter. En cuanto al interior de este motor «made in Italy», Merlin ha diseñado ya muchos de sus componentes entre ellos el cambio, que en esta segunda versión recibe un nuevo escalonamiento que hace menos brusco el salto entre cuar-



ta y quinta velocidad. Como es ya habitual y necesario en este tipo de motores, el cambio tiene una palanca de muy poca longitud y de recorrido muy corto y de funcionamiento muy preciso en este caso. Para evitar cualquier rotura en caso de choque del extremo de dicha palanca, ésta es articulada, como suelen equipar ya gran mayoría de motos de montaña. Destaca en la DG.3 el grueso y robusto basculante de sección rectangular con la buena solución de haber montado la rueda trasera de forma que pueda desmontarse ésta sin tocar el eje, simplemente alojando la tuerca y retirando la cadena.

Otros detalles que mejoran el modelo con respecto a la primera serie es el nuevo conjunto de frenos, dos tambores de magnesio firmados por Nagesit, de mucha mayor efectividad que el conjunto primitivo. Igualmente la leva de accionamiento del freno delantero es más larga y colocada por delante.

En contra de lo que pueda parecer, el chasis no es un doble cuna completo sino un simple cuna, desdoblado a la altura del escape e interrumpido bajo el motor, justo en su parte central donde se halla uno de sus anclajes. El conjunto depósito-sillin es de diseño propio, habiéndose tenido principalmente en cuenta la perfecta movilidad del piloto sobre la moto. El asiento recibe un nuevo tapizado y es algo más mullido aunque se mantiene en unas medidas «mínimas».

El comportamiento de la Merlin DG.3 es necesario estudiarlo en dos apartados: chasis y motor. En cuanto al primero, la manejabilidad de la Merlin es lo primero que sor-

prende, muy superior a lo que pueda parecer a primera vista. Los cambios de dirección se efectúan sin esfuerzo y se mantiene la trayectoria escogida sin dificultad. Las suspensiones han sido confiadas a una horquilla Betor hidráulica de 173 mm. de recorrido y barras de 38 mm. de diámetro. En cuanto a la amortiguación posterior se sirve de dos amortiguadores Telesco de gas, con tope hidráulico, dando un desplazamiento de la rueda de 115 mm. Tanto delante como detrás, la suspensión funciona casi a la perfección, especialmente la excelente horquilla Betor delantera. En cuanto a los amortiguadores, el trabajo realizado por Telesco debe considerarse como muy aceptable, copian muy bien el terreno, ofrecen un gran tacto a la moto aunque hicieron tope en situación de golpes muy violentos, durante la prueba de esta moto.

En cuanto al motor, éste precisa un cambio total de mentalidad por parte del piloto, olvidarse de esquemas anteriores. Con muy buena potencia en medios y altos, precisa de un pilotaje preciso, con gas constante y cortando únicamente el punto exacto donde queremos detenernos. Ello debido a la mínima inercia del motor, con gran poder de retención, comportándose como un cuatro tiempos y que tiene su importancia en las secciones donde se requiere cierta inercia y donde con un motor «español» cortaríamos gas antes. El motor permite una buena estimada, evitándose en muchos casos el tener que cambiar dada la excelente potencia que manifiesta a partir de la segunda parte de la curva de potencia. □



PUCH Condor MD

Pequeña con clase

CUANDO a finales de año, a través de nuestra revista MOTOCICLISMO se eligen las «motos del año» en las tres variantes (ciclomotor, Moto Verde y Moto Turismo), la moto que en estos casos recibe por votación de los lectores dicho galardón puede ser considerada la moto que ha demostrado no sólo gozar de mayor popularidad entre el público sino que ha sabido cumplir con los requisitos que éste exige de una moto de las características que él ha escogido.

El ciclomotor, tanto en España como en otros países, sufre la carga de unas severas limitaciones de construcción que hacen muy difícil el poder compensarlas de alguna forma con una construcción lo suficientemente atractiva para el público para que determinado tipo de ciclomotores lo parezcan lo menos posible. No es éste el caso de la Puch Condor versión MD y que fue elegida «Ciclomotor del Año (1983)».

Ello quiere decir que no basta con fabricar un ciclomotor, de campo en este caso, con un buen motor y una pintura atractiva, sino que hay que ir mucho más allá. Lo que los técnicos de Gijón han hecho ha sido simplemente, con los materiales disponibles en nuestro país, adoptar en la Condor todo aquello que atrae de las actuales cross y enduro de mayor cilindrada. Ello significa equipar a la Condor MD con un freno de disco delantero, un chasis robusto y una suspensión posterior similar Uni-Track, Pull-Shock o Full Floater, como se prefiere.

Para este último apartado se ha partido del chasis de la anterior Condor, un doble cuna en acero cromomolibdénico al que se le ha adoptado un robusto basculante de sección rectangular con un largo refuerzo inferior soldado al mismo. En la base de la «U» de dicho basculante se ha soldado una pieza de aluminio en la que se ancla la base inferior del mancamortiguador. El otro extremo va directamente anclado al final de la espina dorsal del chasis. Por lo tanto, a pesar de utilizarse un solo amortiguador, el sistema es «directo» y no a través de bieletas como lo montan la totalidad de motos de fuera carretera con sistema de amortiguación progresiva de flexibilidad variable. Obviamente, el sistema no es sofisticado, pero sí más efectivo que el comúnmente empleado en doble amortiguador. Este es de fabricación Telasco y suficiente para la misión encomendada a esta moto, no podemos olvidar que se trata de un ciclomotor, con lógi-

cas limitaciones, aun en el campo a que está obligado.

Pero lo importante es siempre el espíritu de mejora que poco a poco debe impulsar a nuestras fábricas a ofrecer por un mínimo precio el máximo de calidad, algo que pocas veces no se ha entendido en este sentido y que nos ha deparado durante muchos años algunos productos realmente tercermundistas. La Puch Condor MD no parece,

en este sentido, un ciclomotor con sus 49 c.c., sino una moto de mayor cilindrada. Los detalles han sido muy cuidados y el acabado —quizá lo más importante— muy bueno.

Poco a poco la moda del disco en el freno delantero de una moto de montaña se está imponiendo, un argumento comercial y de mejora técnica al cincuenta por ciento, pero que indudablemente resulta de gran atractivo para el público joven que siempre ha soñado tener en su moto aquellos detalles que ha visto en las motos más grandes y, sobre todo, más caras. Un elemento muy importante a la hora de atraer al público joven, que es al que van dirigidas estas motos. Sin recurrir a grandes malabarismos, Puch adoptaba para el freno delantero un conjunto AJF de fabricación nacional, un producto que ha demostrado a lo largo del tiempo su calidad y buen funcionamiento, así como su variedad, puesto que constituye el primer equipo de diversos fabricantes.

El motor es el apartado que menos variaciones ha sufrido: se trata del mismo monocilíndrico 2 tiempos de la Condor, con una cilindrada de 49,8 c.c. para unas catas de 38 x 43 mm. de diámetro por carrera. La potencia máxima de este motor es de 2 CV a 5.500 r.p.m. Este es el único handicap que hace de la Condor una moto con mucho más potencial del que en realidad tiene si pudiera aumentarse un poco sus prestaciones. La limitación de un carburador de 12 mm. hace que sólo puedan aprovecharse los buenos bajos y medios que la «carrera larga» evidentemente favorecen, quedando el motor, sin embargo, limitado por arriba, cuando podría extraerse aquella otra potencia que convertiría este ciclomotor en un arma difícilmente alcanzable para el resto de los ciclomotores.

Su chasis, asiento, depósito y aspecto estético en general son los de una moto de mayor categoría. Sólo las suspensiones obviamente simples y la limitación de potencia de un motor en una zona donde podría «expresarse» con mucha garra, nos hacen recordar que a pesar de estar moviéndonos en el campo como si de una 74 c.c. se tratara, la Condor MD es todo un ciclomotor, con pedales, velocidad y potencia limitadas. Lo único que no tiene límites es, sin embargo, lo más importante: la eficacia como arma para los más jóvenes que quieren iniciarse en la moto de montaña.



Una satisfacción muy HONDA



HONDA MBX 76

HONDA PX-50

HONDA 750 VF

HONDA 750 CBX

MOTOR-CITY

CONCESIONARIO HONDA EN MADRID

C/ BRAVO MURILLO, 61 Tnos. 253 32 76 - 253 30 94 (VENTAS)
C/ LOPEZ DE HOYOS, 82 Tnos. 261 88 40 - 262 72 69 (RECAMBIOS)
C/ AVDA. DE AMERICA, 18 Tfno. 256 86 80 (TALLERES)



PR

ACCESORIOS ESPECIALES
PARA MOTO

TF. 441 50 62. MADRID

SERVICIO POST VENTA TODOS LOS ARTICULOS PR



BETA T-32

Con alma española

CUANDO Antonio Trueba decidía importar las Beta que el piloto y compatriota nuestro Pedro Olle había poco menos que diseñado y puesto a punto en Italia, se daba paso a la introducción de una nueva y potencialmente «peligrosa» trial para nuestro mercado y nuestro campeonato. Y es que, a pesar de tratarse de una marca con limitadas posibilidades productivas, Beta ha conseguido fabricar una de las mejores motos de trial de los últimos tiempos y lo más importante, con colaboración española.

Pero el trabajo de Trueba no es sólo el de un importador más o menos atareado sino que por cuestiones de economía del producto, decidía ensamblar la moto en España a la vez que la dotaba de una gran parte de sus elementos de fabricación nacional. Así pues, las Beta «made in Olle» lo son también en casi un 50% «made in Trueba». Para ello, este preparador de Montesa encargó en nuestro país no sólo las ruedas y frenos, sino también lo más importante junto con el motor: el chasis. De esta forma, las Beta pueden competir en nuestro mercado en igualdad de condiciones con las motos de fabricación nacional. Pero Olle, por otra parte, dispone así también de una buena base para introducir variaciones tras sus experiencias en los distintos campeonatos.

Podría tratarse a la Beta de Trial de una moto revolucionaria, en minúsculas, pero distinta al fin y al cabo puesto que por primera vez se introduce en una moto de fabricación en serie un sistema de amortiguación posterior monoshock. Esta ha sido desde hace un año la lucha que Beta, Olle y Trueba han tenido que afrontar para conseguir un rendimiento preciso y satisfactorio en trial, no sólo para el simple aficionado sino también para el piloto profesional.

El chasis, construido por Industrias Montfort es el mismo que equipó la versión fabricada en Italia sólo que en este caso hecha «en casa». Lo mismo cabe decir del robusto basculante. El primero es un simple auna desdoblada a la altura del escape e interrumpido bajo el motor donde encontramos una gruesa plancha de dural que hace las funciones de chasis y protector de los bajos del motor. El chasis es de tubo cromomolibdiano. Característica especial es el anclaje de los estribos así como de la triangulación de los tubos a dicha altura que es de una pieza plana de metal y soldada, una solución eficaz para limitar al máximo la anchura en dicho punto. Los estribos van anclados a tra-

vés de una pequeña pletina atornillada permitiendo la variación de colocación.

La suspensión delantera es una horquilla Marzocchi de eje avanzada con 180 mm. de recorrido, aumentándose la rigidez de todo el conjunto vía un robusto puente de horquilla que hace las veces de soporte del guardabarros. En cuanto al monoamortiguador posterior, se trata también de un Marzocchi de un sólo muelle y botella de expansión separada.

En el apartado frenos, éstos son de fabricación nacional Nagesti, que cumplen a la perfección con su misión, especialmente en cuanto a la potencia del delantero, algo cada día más necesario en la evolución del trial actual. No desmerecen en absoluto de los Grimeca que monta la versión italiana. Son, por otro lado, los mismos que montan las Montesa y Merlin.

Donde no se han metido nuestros compatriotas «ensambladores» es en cuestiones de estética, siendo todo el conjunto asiento, depósito y demás elementos de plástico, así como la caja del filtro, importados directamente de Beta, por ser esta moto precisamente una bella realización, muy lograda en cuanto a su uniformidad y belleza de líneas, algo que su largo trabajo debió costar a los diseñadores de esta nueva trial italo-española.

Raro es encontrar un fabricante italiano que monte sus propios motores, puesto que la mayoría de ellos son ensambladores, nutriéndose de las múltiples ofertas de la industria auxiliar de aquel país. Pero en el caso de Beta, el motor es cosecha propia, un ligero y reducido dos tiempos (239 c.c.) con camisa de fundición tratada al Gilnis, admisión por láminas y cambio de seis velocidades pudiéndose accionar la palanca de puesta en marcha con una velocidad engranada y el embrague apretado. Lleva además un carburador Dell'Orto de 25 mm. y encendido electrónico Motoplát nacional.

La moto en conjunto es muy baja, los mandos caen todos a la altura del piloto. Destaca en marcha la silenciosidad tanto del escape como de la admisión aunque resulte algo ruidoso el cambio. En Beta se ha trabajado especialmente duro en cuanto a conseguir la mejor combinación de potencia y progresividad del motor con la ligereza de la moto. La respuesta en bajos es magnífica y la elasticidad progresiva, sin brusquedades ni titubeos.

En el aspecto chasis, el mejor elemento es

la horquilla delantera, mientras que el conjunto trasero tiene muy buenas reacciones en terreno bacheado aunque falta control en secciones de escalones y piedras donde el rebote de la rueda puede costar algún que otro descontrol de la moto. Sin embargo, la buena respuesta de este increíble motor es uno de sus más logrados aspectos. □





MAICO Enduro 490

Super Enduro

MAICO fue noticia a lo largo de los últimos meses del pasado año por el anunciado cierre de la fábrica ante la insalvable crisis económica que parecía condenar definitivamente la marca alemana. Sin embargo, algunos meses más tarde, descubrimos que la renovación del equipo directivo, pasando íntegramente a manos de los hermanos Maisch formándose una nueva empresa llevaba consigo la renovación de la gama junto con la reestructuración de la marca. Maico seguía pues en elandelero ofreciéndonos como primera muestra de su nueva vitalidad una gama completa de cross y enduro que aparecía ya en el Salón de Milán antes de terminar 1983.

Junto con la gama de nuevas cross y enduro 250 c.c. con refrigeración por agua, Maico presentaba también una 490 totalmente diferente a la que hasta entonces había proyectado la marca alemana en el sector de las enduro de gran cilindrada. Esta SC 490 había sido dotada de un motor de la nueva generación Maico, con cárteres pequeños, suspensión posterior «Twin Link» y más potencia que nunca: 61 CV.

El aspecto de la nueva Maico de enduro no solo es diferente en relación a las anteriores en cuanto a mecánica sino que estéticamente se han producido también algunas variaciones. El color rojo de la marca seguía en el depósito y en las tapas laterales aunque el chasis cambiaba su color por el gris metalizado. Pero es en la construcción de este último donde observamos un cambio radical. El doble cuna dejaba paso a un simple cuna desdoblado a la altura de la culata. Todo ello para reducir las dimensiones puesto que este chasis es mucho más pequeño, convirtiéndola en una moto mucho más compacta, gracias también al motor de reducidas dimensiones. En él se ha encontrado el espacio justo para albergar un cambio de cinco marchas, un embrague sobredimensionado y una transmisión primaria por engranajes de dientes rectos. La admisión se realiza a través de un paquete de láminas. Las dimensiones del cilindro son 86,5 x 83 mm., lo que da una cilindrada de 488 c.c. y una potencia declarada por fábrica de 61 CV, que contrasta con los 53 CV de la versión anterior.

Es evidente que con esta caballería, el motor de la Maico no tiene prácticamente puntos débiles de potencia, su tacto es preciso y con respuesta a cualquier régimen. Y en contra de lo que pudiera parecer, esta con-



siderable fuerza no se manifiesta con brusquedades sino que gracias a la admisión por láminas el empuje del motor es siempre constante, con reacción inmediata al mando del gas.

Sin embargo, a pesar de lo equilibrado de este propulsor en el que se equipan láminas por primera vez en una Maico de enduro de gran cilindrada, hace falta una adecuada preparación por parte del piloto, si se quieren exprimir a fondo las posibilidades de esta moto.

Es en los tramos de caminos de montaña con utilización de la quinta velocidad con respuesta cortante pero controlable prácticamente desde cero, o en los tramos difíciles con golpes de gas, donde se puede apreciar tanto el gran trabajo realizado en este propulsor como lo descansado que resulta de pilotar. Además, mejorándose notablemente este apartado con respecto a los anteriores modelos, el depósito es totalmente de nuevo diseño, más pequeño, permitiendo que el asiento no solo sea más bajo sino que monte sobre él. De esta forma la posición de pilotaje en curvas puede ser mucho más adelantada.

A nivel de suspensiones, Maico ha hecho también barrón y cuenta nueva con el grupo posterior. Mientras la suspensión delantera es una horquilla Maico con barras de 42 mm. y 310 mm. de recorrido, la suspensión trasera es de total nuevo diseño. Se tra-

ta de un nuevo concepto que los hermanos Maisch han bautizado como «Twin Link» y que viene a sustituir al anterior sistema «Alpha» de la versión '83. Esta nueva suspensión se caracteriza por ser progresiva y estar dotada de un nuevo sistema de bieletas, que hacen trabajar con menos cargas el amortiguador central, con lo que éste lleva un muelle de menor sección. El amortiguador es un Öhlins de 343 mm. con reglaje de muelle e hidráulico.

En el apartado frenos, se han mantenido los de tambor de las versiones anteriores aunque con cambio de forros y de las pistas de los bujes. El resultado es una frenada mucho más efectiva que en la anterior enduro, casi como si de un doble leva se tratara.

Uno de los puntos fuertes de esta nueva enduro es sin embargo la combinación de su motor con la ligereza de todo el conjunto. 120 kg. pesa la versión cross y si tenemos en cuenta que para realizar la versión de enduro (que solo se diferencia por el cambio de cuatro velocidades con una primera más corta, la vestimenta y el encendido que en este modelo lleva salida de alimentación para la instalación eléctrica) solo se han tenido que añadir elementos de poco peso, la nueva enduro de Maico (a la que ya ha precedido una nueva versión en el momento de cerrar este CATALOGO) nace como una rotunda oponente en un mercado en el que siempre ha tenido un papel destacado. □



CAGIVA WMX 125

Campeona

LA actual fábrica italiana Cagiva, desde que cogió las riendas de la vieja Aermacchi-Harley Davidson ha sufrido una crecida tan importante que le ha llevado este año, en el mundial de cross 125, a casi conseguir el título. La caída en la última prueba del piloto italiano Maddii fue una auténtica racha de mala suerte, el final de una explosiva carrera que hubiese llevado a las pequeñas «balas rojas» a la consecución de un título mundial coincidente con la euforia y la expansión de la marca del elefante blanco.

Sin embargo, esa 1.ª victoria escapada en el último instante por culpa de un infortunio, puso de manifiesto el trabajo realizado por el nuevo fichaje técnico de Cagiva, el ex-técnico de Gilera, el «mago» Witteveen, quien ha convertido a los motores de cross de la fábrica italiana en auténticas bombas.

Esta ocasión no fue desaprovechada en España por el importador de la marca que se hizo rápidamente con las WMX 125 de cross, moto con la cual Jordi Elias se alzaba con el título en el nacional de cross de esta categoría. Una inmejorable presentación de una nueva generación de Cagiva que a lo largo de la próxima temporada evolucionarán ostensiblemente con la intención de conseguir en el '85 el preciado campeonato del mundo.

La WMX tiene una línea compacta y agresiva, con acabado en color rojo con los adhesivos en gris plata y el asiento en gris. El kit plástico está realizado en material irrompible y el depósito es semitransparente para tener un control inmediato del nivel de gasolina durante la carrera.

La técnica actual de los chasis de «alta competición» ha evolucionado hacia un tipo de construcción que basa su efectividad en su sencillez, además de ser éste un argumento indispensable para esa lucha vital contra el peso, el «coco» actual de las motos de cross y velocidad.

Cuando la técnica de las suspensiones parece que ha llegado ya a un nivel de cierta sofisticación, la construcción de los chasis se ha encaminado hacia la búsqueda de la máxima rigidez con la mínima complejidad posible. Además, la obligatoriedad de la adopción de refrigeración líquida, tras muchas pruebas, ha llevado a ubicar como norma general, el depósito en dos partes a cada lado de la parte superior del chasis. Ello obliga a una construcción simple con un desdoblado a la altura del escape, formando una estructura muy rígida (pipa de dirección y

chasis envolvente del motor, para luego desviarse en una ligera triangulación del asiento y guardabarros posterior).

La adopción unánime de los sistemas de suspensión posterior monoshock, con amortiguador central posicionado muy abajo y sistema de bieletas ha permitido centrar todas las cargas sobre la primera parte del chasis. El basculante, de una sección rectangular y de grandes proporciones, muy largo, asegura la rigidez y la eficacia del tren trasero, con el eje muy próximo al piñón de salida del cambio para evitar al máximo las desalineaciones de la cadena.

Para la suspensión delantera, se ha escogido para la 125 una horquilla Marzocchi con barras de 40 mm. de diámetro y los obligados 300 mm. de recorrido. Detrás, el monomortiguador es una Öhlins a gas con botella separada. El sistema de progresividad variable posterior recibe en Cagiva el nombre de «Soft Damp». Cagiva todavía no se ha decidido en las series cross 125 por el freno de disco delantero aunque en el Salón de Colonia, la nueva Cagiva 125 cross llevaba ya este nuevo tipo de freno que poco a poco se va introduciendo masivamente en el mundo del cross como un elemento poco menos que imprescindible. En esta versión, el freno es un tambor Grimeca de doble leva, mientras detrás se trata de un tambor simple de la misma marca con la leva emergiendo por la parte superior para quedar al margen de posibles golpes y torceduras.

La parte más interesante de esta moto es

obviamente el motor, un monocilíndrico de dos tiempos, con refrigeración líquida y dos pequeños radiadores situados uno a cada lado en la parte delantera del depósito. El cilindro, inclinado 15° frente a la marcha, está tratado al nikel sin aletas exteriores de refrigeración para eludir al máximo el peso innecesario de una moto que se halla todavía por encima del peso mínimo de la categoría 92 kg.

La admisión está confiada a un sistema de láminas mientras la alimentación corre a cargo de un Dell'Orto 36 ss. La transmisión primaria es de engranajes de dientes rectos y el embrague un multidisco en baño de aceite, con un cambio de seis relaciones, permitiendo la posibilidad de poner la moto en marcha con una velocidad engranada. Este motor tiene unas medidas de 56 x 50,6 mm. de diámetro por carrera dando según fábrica una potencia de 32,4 CV. a 10.750 r.p.m.

La voz autorizada de Jordi Elias será la mejor forma de expresar el comportamiento de esta moto.

El chasis tiene una gran ligereza y resulta sumamente estable. Vale la pena destacar también el buen funcionamiento del freno delantero de doble leva. En lo referente a la potencia, es simplemente increíble, parece imposible que un 125 c.c. sea capaz de dar tantos CV. y la verdad es que este propulsor nada tiene que envidiar a los japoneses...





FANTIC 300 Trial

Profesional

A alternativa italiana en el campo del trial ha tenido en estos años más recientes un claro exponente en la producción de esta marca italiana, tomando el relevo de las que antaño (hace escasos cuatro o cinco años) fuera la hegemonía española en esta especialidad. Fantic y Trial son dos palabras que van tan unidas que actualmente, a pesar de la crisis que afectaba en la última parte de este año a esta fábrica italiana, es una de las mayores y más numerosas protagonistas de esta especialidad en buena parte de todos los mercados mundiales.

La última creación de esta marca, la Trial 300 llegaba este año en pleno verano a nuestro país de la mano del piloto Jaime Subira, importador de la marca en España, hombre cuya fidelidad a esta fábrica le conducía a su promoción en nuestro país. Y es así al igual que sucediera con Pere Olle y Jeta, Jaime Subira, como piloto probador de la marca en Italia, fue el artífice de la puesta a punto de la Trial 300 y que pilotaba con notable éxito en el mundial el piloto galo Michaud.

Por fin Fantic dispone de una moto con motor suficiente para poder conjugar una calidad que siempre ha tenido, ligereza, con una buena dosis de CV. para afrontar cualquiera de las zonas, cada vez más solitarias para pilotos y máquinas, de un trial moderno. La Trial 300 viene a sustituir a la anterior 240 y aunque su cilindrada efectiva es de 249,4 c.c. y no de 300 c.c. parece ser que la fórmula actual es la más cercana a la real, como se ha ido demostrando este año en las pruebas del mundial.

Para Subira, coautor de esta nueva moto, lo importante es conseguir el compromiso entre una moto ligera y manejable y un motor alegre al que no le falte potencia en situaciones comprometidas, un motor que haga de vueltas con facilidad, de respuesta instantánea. El especial trazado de las zonas de los actuales trials precisan de una respuesta sin titubeos por parte del propulsor.

Estética y funcionalmente, la nueva Fantic Trial 300 abre un nuevo camino a los diseñadores y proyectistas de otras marcas. Siendo una de las mayores problemáticas en una moto de trial, las caídas y el consiguiente peligro de una rotura del depósito, Fantic ideó un sistema de depósito escamoteable bajo una protección que estéticamente forma las líneas de un kit depósito convencional, con la particularidad



de que está dividida en dos longitudinalmente, cumpliendo la misión de una auténtica cubierta del depósito en material plástico irrompible y sin pintar situado en el interior.

Muchos otros detalles hacen de esta Fantic una trial diferente con relación a los anteriores modelos. El manillar es más plano, con puños y manetas de buena calidad y tacto. El faro delantero es de unas dimensiones poco vistas en trial, rectangular e integrado en una placa portanúmeros, mientras el piloto trasero es igualmente de gigantescas dimensiones e integrado también en el largo y amplio guardabarros cuya forma recuerda los utilizados en enduro.

A nivel de suspensiones, Marzacchi ha desarrollado una horquilla delantera así como unos amortiguadores ex profeso para esta marca y este modelo. La horquilla delantera cuenta con un robusto puente que hace las veces de soporte del guardabarros. En cuanto a los frenos, éstos son de nueva factura siendo el delantero de una eficacia muy superior a las otras motos de trial de parecidas características, un modelo de eficacia, detalle que Subira considera vital dada la solicitud que el freno delantero se hace en los actuales trials con zonas de auténtico «circo» y donde es preciso mover la moto incluso girándola sobre el eje delantero. En cuanto al posterior, aunque ha sido revisado especialmente a nivel de sujeción y pa-

lanza, resulta simplemente satisfactorio.

Pero el cambio más grande de la Fantic 300 lo encontramos en el motor, diferente del 240, en el que además del aumento de cilindrada se ha renovado toda la distribución. Incluso la culata es de nuevo diseño, con aletas radiales en busca de la mayor refrigeración. Tanto el embrague como el encendido (Motoplaf) y filtro de aire son también distintos, siendo la nueva caja de filtro la responsable de la buena respuesta de este motor. El carburador sigue siendo un Dell'Orto pero de 26 mm. de difusor.

Desarrollada y puesta a punto por Jaime Subira, la nueva Fantic tiene un comportamiento como el que han estado esperando durante tanto tiempo los fieles a la marca. Potencia suficiente y la misma manejabilidad de las anteriores versiones «pequeñas», un aspecto definitivo cara a la competitividad de esta moto en el trial moderno, exigente y... sofisticado. Ahora es posible enlazar varios escalones seguidos confiando en el puño del gas y no en la inercia que con sudores sólo permitiría pasar de la primera dificultad. Fantic ha tardado tiempo en ofrecer el motor que las demás marcas han poseído siempre, sin embargo tienen ahora la ventaja de poseer una parte ciclo muy ligera y robusta, que inevitablemente es tan importante como buena una dosis de CV. bajo el depósito de gasolina. □



MONTESA 80 H-7

Mini-Réplica

La grave situación laboral y económica que desde hace tanto tiempo asola a una de las fábricas más prestigiosas de nuestro país, Montesa, ha hecho que las novedades a que nos tenía acostumbrados con frecuencia hayan tenido que restringirse a las posibilidades actuales de la fábrica, situación que evidentemente no facilita la posibilidad de renovación a que nos tenía acostumbrados en otros tiempos. Este retraso en la oferta actual de Montesa hace que los modelos sean muy esperados por el público, especialmente cuando se trata de modelos dirigidos al joven aficionado.

Este es el caso de la nueva «Enduro» 80 H-7 que aparece en el mercado en el pasado mes de marzo. Los primeros pasos en montaña y en especial sobre una moto de Enduro han ido evolucionando con el tiempo a medida que las motos de su categoría y mayor cilindrada iban adaptándose a los cambios que las carreras obligan, léase las H-7 de mayor cubaje.

Así, Montesa decidió poner a la venta una réplica en pequeño de las 250 y 360 H-7, siguiendo la línea de evolución de aquéllas. No es menos cierto que esta evolución, en el caso de esta 80 H-7, no se ha terminado todavía, puesto que en ella encontramos todavía un freno delantero de tambor y admisión clásica en el motor cuando en la actualidad, los últimos cánones de los fabricantes, incluso en motor de pequeña cilindrada, mandan el montaje de moda: un disco delantero y láminas, o algún «truco» de escape en los motores.

Pero es de suponer que esto serán argumentos para una futura serie: mientras veamos cómo es y cómo responde esta nueva creación de Montesa, remodelación de una moto que salió en el mercado hace cuatro años y que afecta tanto a la estética como en el motor, lo más importante cara a una buena penetración en un mercado donde cada día se exige más de los pequeños motores. En otros tiempos, los monocilíndricos de bajo cubaje solían estar faltos de buena potencia y utilización a bajo régimen, algo que se admitía y entraba a formar parte de las características de estos propulsores a cambio de una buena respuesta en altos. Pero en la actualidad se ha avanzado mucho en la referente a termodinámica, diseño de la distribución y ya es posible paliar ese inconveniente.

Para ello se ha trabajado profundamente en la distribución, la carburación y sobre



todo en el escape, habiéndose conseguido, partiendo de la anterior estructura cilindro/culata, una notable mejora en la respuesta en bajos y altos, habiéndose ganado potencia en medios, lo que convierte a la Enduro 80 H-7 prácticamente en cuanto a prestaciones en una 125 «moderada». El escape ha variado toda su configuración con respecto al anterior motor, habiéndose imitado algunas partes, en especial el final de la Cota 200. Para la carburación se ha empleado un Dell'Orto de 28 mm. que asegura una mejor alimentación especialmente en los niveles de bajas revoluciones, con un tacto mucho más sensible y rápido de respuesta. Un aspecto éste que nos hace olvidar el uso continuo del cambio, para disfrutar por fin de los bajos de este motor, proporcionando en terrenos difíciles una tracción mucho más continuada.

Puede decirse que esta nueva Enduro H-7 se acerca mucho más a lo que debe ser una auténtica moto de enduro, con buena potencia en las aceleraciones pero sin olvidar algo también importante como es la mejor respuesta posible a la menor insinuación del mando del gas, en terrenos difíciles como pueden ser las trialeras. En este sentido, sin la ayuda de «válvulas de escape» ni de láminas se ha conseguido un motor de respuesta muy sano.

En cuanto al resto de la moto, los cambios

son también importantes. Empezando por la amortiguación, ésta se ha variado tanto delante como detrás. Delante, la horquilla recibe ahora barras de 35 mm. (3 mm. más que la anterior), para conseguir aumentar la rigidez del conjunto delantero. Detrás, los dos amortiguadores son ahora Telesco «hidráulic check», con freno interno hidráulico que elimina los toques de goma, con endurecimiento progresivo, siendo además de más confortable, mucho más efectivo en terreno bacheado.

En los frenos, se ha conjugado la mejor de Montesa tanto para la rueda de anterior como la trasera. En la primera se ha utilizado el buje cónico de la Cappa 125 de 125 mm. mientras que detrás se ha montado el tambor delantero de la Cota 350. Un buen aprovechamiento cara a abaratar costos al mismo tiempo que se dispone sobre el papel de un material muy efectivo.

En cuanto a estética, Montesa sigue convencida de la efectividad de la «línea blanca», decoración que, conjugada con el azul del asiento, distingue a esta H-7 y la diferencia de los colores tradicionales rojos de Montesa. Es la búsqueda continua de nuevas modas estéticas, siempre guiados por el Japón y alguna fábrica europea líder en este momento en cuanto a realizaciones de motos de montaña.



GILERA MX 250

El gran salto

La participación de Gilera de forma activa en los mundiales de cross en 125 y 250 c.c. le ha llevado cada año a corregir y modificar sus modelos para ofrecer al público unas motos cada día más atractivas y perfeccionadas. Aunque la mayor dedicación de Gilera en esta especialidad sea en los 125 c.c., la mano del mago Vitteewen se ha dejado sentir en estas motos que han sido la continuación de las experiencias que siempre tan buenos resultados han dado en 125 c.c.

La Gilera MX 250 que este año presenta la marca en España (a través de Moto Vespa S.A.) es la culminación de toda una gama de cross en la que se ha terminado por tener de todos los elementos más modernos de moda con que cuentan la mayoría de las motos de cross actuales. Se ha trabajado especialmente mucho en la consecución de una auténtica respuesta a bajo régimen, lo cual se ha conseguido variando ostensiblemente varios aspectos de este motor basado en el de la 125. Lo importante es que se ha conseguido mantener un tamaño mínimo para aproximar el peso al límite justo de la competitividad, además de aumentar considerablemente la manejabilidad de la moto.

El propulsor se basa con el de octavo de litro, en el que se varía la situación del pedal de arranque, así como el cambio, que es de cinco velocidades. La refrigeración es

también líquida y la bomba es de accionamiento mecánico, situándose delante del depósito un gran radiador del que dos aletas laterales se encargan de canalizarle el aire.

Quizá el trabajo más notable afecte al interior del cilindro. La colocación de una válvula rotativa para la admisión ha posibilitado que el número de los transfers más auxiliando a los seis que ya existieron, con lo que el número se eleva ulu u ucho. Si tenemos en cuenta que se han colocado tres lumbreras de escape, el cilindro es obvio que prácticamente no tiene rincón en el que no se haya trabajado.

Al igual que en el motor de la anterior C-2, la transmisión es por engranajes de dientes rectos y el embrague un multidisco en baño de aceite mientras el encendido es de fabricación española Motoplát totalmente electrónico. La carburación viene encomendada a un carburador Dell'Orto de 36 mm, dando este motor una potencia en banco de 42 CV. a 7.750 r.p.m. y un par máximo de 3,9 mkg. a 6.700 r.p.m.

Pero aún existen otras grandes diferencias respecto al anterior modelo. El chasis aunque muy parecido y siguiendo la moda impuesta por KTM primera y Honda después, la triangulación posterior que soporta el asiento y el guardabarros es desmontable sólo con soltar cuatro tornillos y deja libre el acceso directo a la suspensión posterior, un monoamortiguador accionado por un

grueso y larguísimo basculante de aluminio de sección rectangular con un grueso refuerzo inferior y un conjunto de bieletas que forman el sistema «Power Drives», nombre con que Gilera ha bautizado su particular sistema de accionamiento de la suspensión posterior de progresividad variable.

El amortiguador es un White Power regulable en extensión y compresión con un recorrido de la rueda de 330 mm. La suspensión delantera es una horquilla Marzocchi con barras de 40 mm. y un recorrido de 300 mm. Lo más novedoso, sin embargo, es la adopción de un freno de disco en la rueda delantera, un Brembo de 230, flotante y que obviamente constituye un buen argumento comercial además de demostrar que se trata de una innovación encaminada a satisfacer los gustos tanto de pilotos como de público en general que ven cómo las marcas de distintos países adoptan rápidamente esta modo técnica a sus modelos.

En cuanto al freno trasero, se trata de un Rimoldi cónico de 125 mm. de diámetro, de inspiración japonesa con el portamordazas flotante. Finalmente, el chasis ha sido construido en cromo-molibdeno mientras que los plásticos que conforman el depósito, guardabarros y aletas del depósito son de material plástico irrompible.

Aunque recuerde en ciertos aspectos a la C-2, la Gilera 250 cross del '84 es una moto que responde a los últimos retoques decididos tras su campaña mundial del '83 y la experiencia sobre las también muy cotizadas 125 que tanto éxito han tenido en nuestro país. El cross actual precisa cada vez de mayores sofisticaciones técnicas para poder soportar los aumentos de potencia y las dificultades de los terrenos en los que deben enfrentarse. Dureza, fiabilidad y ligereza son las tres constantes que los técnicos deben saber conjugar para que las actuales cross, en la cilindrada que sea tengan una buena dosis de competitividad nada más salir de las tiendas. Las actuales cross son auténticas «carreras-cliente» y ello obviamente se refleja en sus altos precios. Con Barragán situado en sexta posición en la clasificación final del campeonato '84, está claro que la Gilera 250 precisa todavía de mucho trabajo aunque es un arma ideal para empezar muy en serio en cualquier campeonato del «dos y medio».





RIEJU 80 MR

Evolución

Si se quiere permanecer al día dentro del sector de las motos de campo o pequeña cilindrada, no hay más remedio que seguir la evolución que marcan las fábricas líderes o al menos potentes en el extranjero. En enduro, sea en versión «ochenta» como en cilindradas más grandes, ha evolucionado de una forma gigantesca, en cuanto a máquinas en los últimos tiempos. Chasis, suspensiones, frenos y sobre todo motores, han mejorado ostensiblemente en los últimos años y en estos momentos, la exigencia de los aficionados en lo referente a estas motos no es ni mucho menos de complacencia, sino muy precisa su demanda: la «última» en técnica de fuera-carretera.

Viendo ahora en 1984 la nueva gama Rieju 80 MR, diríase que estamos ante una nueva marca, una nueva imagen que muy bien podría condensar un trabajo hecho a conciencia después de muchas pruebas «reales» en los campeonatos de España de Enduro en manos de Pep Vila. La actual Rieju 80 no es sino una versión de la moto campeona de España aunque con los costos de fabricación rebajados. Para lograrlo se ha tenido que prescindir de algunos de los elementos de origen en la moto oficial y sustituirlos por componentes de la industria auxiliar española. Ello quiere decir que tanto la horquilla delantera Forcella-Italia, como los frenos Grimeca, el amortiguador posterior Corte & Cosso o las llantas Nordisk han tenido que dejar paso a una suspensión Ideal, llantas Akront, frenos Nagesti y amortiguador Rolling.

La moto no resulta por este cambio tan diferente, más teniendo en cuenta que su utilización no será estrictamente de competición como aquella. Lo importante es si es que desde aquella Marathon de hace tres años, la técnica, estética y gusto de Rieju ha cambiado radicalmente y con su adopción del estilo italiano en la construcción de sus motos, no han hecho sino aproximarse a pasos agigantados a lo que podríamos considerar la moto ideal de enduro. Tomando los esquemas de Accosatto, Rieju ha montado una moto que reúne todas las condiciones para atraer la atención del público sin grandes desembolsos por parte de la fábrica en cuanto a diseño e innovaciones que en el mejor de los casos tardarían meses en ser llevadas a la práctica y comercializadas.

La actual 80 MR es un réplica de la moto Vila aunque con los ya mencionados cambios. Se pretende con esta comercialización



nada menos que lo que están intentando todos los fabricantes europeos y japoneses: poner en la calle una moto que apenas se ha «enfriado» todavía de las recientes carreras, es decir, a moto del campeón en las manos del cliente antes de que termine la temporada.

Pintadas en rojo las primeras series, el verde típico de la fábrica de Gerona será el definitivo en las posteriores. Todo el material plástico fabricado en principio por Acerbis, fue encargado también a Plasticpuig con lo que aparentemente, el ahorro de material de importación parece importante aunque a la hora de la verdad no sea exactamente de esta forma, puesto que el precio final de esta buena enduro «80» es excesivamente desproporcionado (300.000 pts.).

Combinado una distancia entre ejes larga y una buena posición sobre el asiento (largo y bajo, montando sobre el alto depósito), la 80 MR es una moto muy fácil de llevar en los cambios bruscos de trayectoria y giros de casi «cero», habituales y fundamentalmente en una «crona».

Con un peso de tan solo 84 kg. y con la ayuda del motor Minarelli MR6 refrigerado por agua y con 79,6 c.c. que dan según fábrica una potencia de 19,5 CV. a 12.000 r.p.m. la 80 MR se comporta con una respuesta muy buena desde bajo régimen, echándose a faltar una respuesta más bri-

llante, más «punch» a alto régimen, algo solucionable seguramente investigando a fondo la carburación. Sin embargo el buen chasis (un simple cuna desdoblada a la altura del escape) ayudado por el robusto basculante que soporta parte de la suspensión monoshock posterior (amortiguador Rolling/Italo), hacen de esta moto, de unos acabados fuera de lo común en nuestro país, un producto mucho más cercano a la industria europea. La ganancia en peso es una de los puntos fuertes de esta moto y las suspensiones no son la mediocres que al iniciar la prueba tuvimos la osadía de pensar. La horquilla Ideal oleoneumática delantera, no es una Forcella Italia pero cumple bien su cometido, la misma que el Rolling posterior, aunque en la prueba precisaba todavía de reglaje. El cambio de seis velocidades, robusto, y la refrigeración líquida, con bomba y doble radiador en los laterales del depósito, convierten a la 80 MR en una enduro de alta calidad y de gran esperanza para quienes deseen tomarse muy en serio la preparación para esta especialidad.

La evolución de Rieju hacia unas motos de alto nivel con aprovechamiento de tecnología nacional, es un buen paso para ofrecer un mínimo de calidad y seguridad a una clientela que está pidiendo a gritos una moto como la que ha convertido a Vila en campeón.

**Direcciones
útiles
y
precios
de las
motos nuevas
del
mercado español**

Marca mi número 1, 2, 3, 4



114 POSICIONES DE HIDRAULICO!!



REGULACION EXTERIOR

- 1.ª Conducción normal. Solo.
- 2.ª Conducción rápida. Autopista.
- 3.ª Conducción agresiva. Para dos.
- 4.ª Equipaje, velocidad y dos arriba.

SALCEDO, S.L.

Espronceda, 22
Teléfono 441 85 50
MADRID



BMW K 100 RT.

Ya está aquí la BMW más esperada.

Descubre la BMW K 100 RT. La experiencia más avanzada en el motociclismo de larga distancia. Confort y máximas prestaciones para que cuanto más largo sea el camino, mayor sea el placer de recorrerlo.
Tu BMW K 100 RT te espera aquí.

MOTOS HERNANDEZ

Infanta Mercedes 70-77 Tel-279 35 90
MADRID



Direcciones

FABRICANTES ESPAÑOLES

ALFER

Famato
Padros, 22. Montornès del Vallès
BARCELONA

ANVIAN

Paseo Las Torres, 31. nave 9
Rubi
BARCELONA

BULTACO

Cemoto S.A.
Avda. Capitán Gral. Carrero
Blanco, s/n
S. Adrián del Besós
BARCELONA

DERBI

Nacional Motor S.A.
Berenguer III, 50
Mollet-Martorellas
BARCELONA

DUCCSON

Industrias Ciclistas Sola, S.A.
España 13, 15 y 17
Mollet del Vallès
BARCELONA

GIMSON

Gimbernat Hermanos
Avda. de José Antonio, 186
Figueras
GERONA

J.J.

Girona, 57
BARCELONA

LAMBRETTA

Avda. Bilbao, 3
Eibar
GUIPUZCOA

MECATECNO

Avda. Píera, s/n
Martorellas
BARCELONA

MERLIN

Carretera N-II Km. 720
Fornells de la Selva
GERONA

MOBYLETTE

Garate, Anita y Cia., S.A.
Carretera S. Sebastián-Bilbao
Km. 77,5
Abadiano
VIZCAYA

MOTOR HISPANIA

Polígono Store, Calle 8,
parcela 48
SEVILLA

MONTESA

Avda. Virgen de la Poloma, 21-53
Esplugues de Llobregat
BARCELONA

OSSA

Ossamota
Calle Croma, 89
Hospitalet de Llobregat
BARCELONA

PEUGEOT

Motores y Vehículos, S.A.
Simón de Anda, 11
Vitoria
ALAVA

PUCH

Avella, S.A.
Celestino Junquera, 21
Gijón
OVIEDO

SEMSA-YAMAHA

Rambla Marina, 472
Hospitalet de Llobregat

BARCELONA

TORROT

Irujo, S.A.
H. Mediavilla, s/n
Vitoria
ALAVA

VESPA-GILERA

Julian Camarillo, 6
MADRID

IMPORTADORES

ANCILLOTI

Marsimoto
Avda. Basses de Manresa, 31
Manresa
BARCELONA

APRILIA

Moto Show
Via Augusta, 118
BARCELONA

BENELLI

Corver, S.A.
Marco Aurelio, 8
BARCELONA

BETA

Beta-Trueba
Bebato, 26
Abrera
BARCELONA

BIMOTA

Vita Acción
López de Hoyos, 78
MADRID

BMW

BMW Ibérica, S.A.
Paseo de la Castellana, 149, 8.ª
MADRID

CAGIVA

Gycasa
Ampurdán, 35
Prat del Llobregat
BARCELONA

DUCATI

Gycasa
Ampurdán, 35
Prat del Llobregat
BARCELONA

FANTIC

Jaime Subira

GILERA

Moto Vespa, S.A.
Julien Camarillo, 6
MADRID

HONDA

Honda-España, S.A.
Avda. Santa Cruz de Calafell,
21-35
Cornellá de Llobregat
BARCELONA

HUSQVARNA

Benimoto
Ramón y Cajal, 14
Benicarló
CASTELLON

JAWA

Montalbán, S.A.
Alberto Aguilera, 13
MADRID

KAWASAKI

Derbi Nacional Motor
Berenguer III, 50
Mollet-Martorellas
BARCELONA

KTM

Marsimoto
Avda. Basses de Manresa, 31
Manresa
BARCELONA

LAVERDA

Celebas
Via Augusta, 232
BARCELONA

MAICO

Gaudí, S.A.
Naciones, 10
MADRID

MOTO GUZZI

Lezauto, S.A.
Julian Comarillo, 7
MADRID

SUZUKI

Rich-Suzuki, S.A.
Celestina Junquera, 21
Gijón
OVIEDO

VALENTI

Paco Ronda
Olana, 58
Denia
ALICANTE

YAMAHA

SEMSA-YAMAHA
Rambla Marina, 472
Hospital de Lloregat
BARCELONA

**FABRICANTES
Y DISTRIBUIDORES
INDUMENTARIA**

Botas

Cia. Internacional de Promociones

Avda. Meridiana, 354, 7.ª
BARCELONA

CLICE

Calabria, 17
BARCELONA

GAERNE

Jip, S.A.
Camelias, 32
BARCELONA

GARIBALDI

Sicilia, 174/176
BARCELONA

KIWI

Diputación, 52
BARCELONA

SENDRA

Calzados Sendra
Almanso
ALICANTE

SPICA

Alcolea, 110
BARCELONA

TREVER

Carretera Parets, 11
Parets del Vallès
BARCELONA

**FABRICANTES
E IMPORTADORES
DE CASCOS**

AGV

Jip, S.A.
Camelias, 32
BARCELONA

BIEFFE

Centro difusión accesorios S.A.
Mladomat, 173
BARCELONA

CLIMAX

Miguel Llebot S.A.
Torrente de las Flores, 132
BARCELONA

DURALEU FORTE

Manufacturas Alau

Zaragoza, 75
BARCELONA

JEBB

Motoman
San Bruno, 168-170
Badalona 2
BARCELONA

KIWI

Kiwi JMG
Diputación, 52
BARCELONA

MDS

Jip, S.A.
Camelias, 32
BARCELONA

MPA

JT
Renart, 11-15
BARCELONA

NAYA

Cia. Internacional de Promociones
Avda. Meridiana, 354, 7.ª
BARCELONA

NOLAN

Garibaldi
Sicilia, 174-176
BARCELONA

NZI

Avda. Paz, 203
Yaclo
MURCIA

SHOEI

Carver, S.A.
Marzo Aurelio, 8
BARCELONA

Camisetas

**CIA. INTERNACIONAL DE
PROMOCIONES**

Avda. Meridiana, 354, 7.ª
BARCELONA

CLICE

Calabria, 17
BARCELONA

GARIBALDI

Sicilia, 174/176
BARCELONA

NUBE

Lull, 184
BARCELONA

TREVER

Carretera de Parets, 11
Parets del Vallès
BARCELONA

Gafas

Cia. Internacional de Promociones
Avda. Meridiana, 354, 7.ª
BARCELONA

CLICE

Calabria, 17
BARCELONA

MASTERS

Ossio, 33
BARCELONA

GARIBALDI

Sicilia, 174/176
BARCELONA

J.J.

J.J. División motos
Girona, 57
BARCELONA

Guantes

Cia. Internacional de Promociones
PROMOCIONES
Avda. Meridiana, 354, 7.ª
BARCELONA

CLIMAX

Miguel Llebot S.A.
Torrente de las Flores, 132
BARCELONA

PARA LA CIUDAD



PARA EL TRABAJO



PARA LA AVENTURA

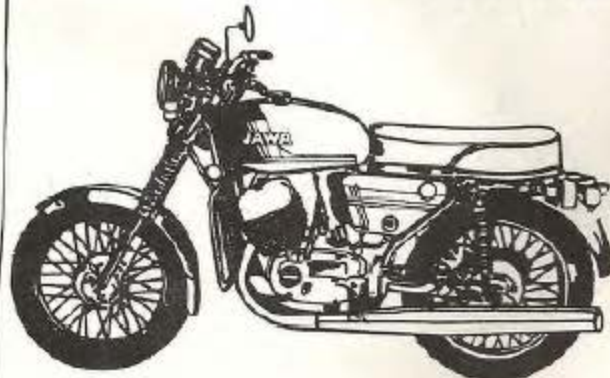


220.000 Pts.

PARA EL BOLSILLO

MATRICULADA

JAWA
350cc



**Porque con su motor de dos
tiempos y dos cilindros te
llevará donde tú la pidas.**



UN CILINDRO PARA CADA TIEMPO

IMPORTADOR: **MONTALBAN, S. A.**

PAJARITOS, 12
TEL. 91-252 51 00
MADRID-7

ALBERTO AGUILERA, 13
TEL. 91-248 89 77
MADRID-15

SUZUKI

KATANA
GSX 1100 S



GSX 750 ES
GSX 550 ES

También a su disposición toda la gama SUZUKI de generadores (500 W a 4.000 W) y motores fuera borda (2 CV. a 140 CV.).

MOVILAUTO EXPOSICION Y TALLER
Pº Castellana, 70 - Tel. 261 43 72 - Madrid 1



MT 15

MT 58

MT 28

concesionario

Angel y Juan A.
de la Cruz

• SERVICIO • EQUILIBRADOS • APARCAMIENTO
• MONTAJES • PARALELOS

Rodríguez San Pedro, 9. Tel. 448 94 46
Dto. Federico Rubio, 58. Tel. 450 84 44. MADRID

PIRELLI

LA RESPUESTA ANCHA

Direcciones

C. IMPALA
Amigo, 25-31
BARCELONA

GARIBALDI
Scilia, 174/176
BARCELONA

JIP. S.A.
Camelias, 32
BARCELONA

MASTERS
Ossio, 33
BARCELONA

PRENDAS DEPORTIVAS

BIKERS
Camelias, 32
BARCELONA

CIA. INTERNACIONAL DE PROMOCIONES
Avda. Meridiana, 354, 7.º
BARCELONA

CLICE
Calabria, 17
BARCELONA

GARIBALDI
Scilia, 174/176
BARCELONA

IMPALA
C. Impala
Amigo, 25-31
BARCELONA

TREVER
Carretera de Parets, 11
Parets del Vallès
BARCELONA

J.J.
División motos

Girona, 57
BARCELONA
J.T.
Renart, 11-15
BARCELONA

ACCESORIOS Y COMPONENTES

Amperímetros y Tacómetros

V.D.O.
Harry Walker Tecnoequip
Mallorca
BARCELONA

VEGLIA BRESSEL
Avda. Generalísimo, 37
MADRID

Amortiguadores
BETOR
Lobe, S.A.
Avda. Borbón, 58
BARCELONA

IDEAL
Creaciones Pout
Martorellas
BARCELONA

KONI
Selceda, S.L.
Espronceda, 22
MADRID

ROLLING
Zacatin Distribuidores
Pia XII, 8, Bajo D
MADRID

TELESCO
Carretera de la Vila
Viladecans
BARCELONA

CAUCA



BMW K 100 RT.

Ya está aquí la BMW más esperada.

Descubre la BMW K 100 RT. La experiencia más avanzada en el motociclismo de larga distancia. Confort y máximas prestaciones para que cuanto más largo sea el camino, mayor sea el placer de recorrerlo.

Tu BMW K 100 RT te espera aquí.

MDM

MADRILEÑA DEL MOTOR, S.A.
San Bernardo, 75 Tel. 447 45 12
MADRID



Antirrobo

PITON

Locales distribuidores

Avda. Pío XII, 8

MADRID

Baterías

FEMSA

Hermanos García Noblejas, 19

MADRID

TUDOR

S.E. del acumulador

Gaztambide, 49

MADRID

YUASA

Carver S.A.

Marco Aurelio, 8

BARCELONA

SLAY

Hesperia

San Sta. María de la Cabeza, 9

MADRID

VARTA

Carver S.A.

San Sta. María de la Cabeza, 9

MADRID

Bujías

BOSCH

Robert Bosch España S.A.

Vigen de la Encina, 5-6

MADRID

FEMSA

García Noblejas, 19

MADRID

PRESTONE

Prestone Hispania S.A.

Portada 406

Madrid

BLEAO

CHAMPION

Excisa

Dtor. Gómez Ulla, 12

MADRID

Cables para frenos y embragues latiguillos de frenos

INDUSTRIAS J. HORTS

Vilanova, 46

Prot de Llobregat

BARCELONA

J. JUAN S.A.

Fabregas, 88-90

Esplugas Llobregat

BARCELONA

PUJOL Y TARRAGO

Espronceda, 322

BARCELONA

SAM AEROQUIP

Folgarola, 2

BARCELONA

Cadenas

D.I.D.

Carver S.A.

Marco Aurelio, 8

BARCELONA

IRIS S.A.

Iparaguirre, 2

Eibar

GUIPUZCOA

RENOLD

Renold España

Avda. Generalísimo, 55

MADRID

Avda. Mistrá, 41-43

BARCELONA

TSUBAKI

Hesperia Internacional



CONCESIONARIO EN MADRID

C. DE SALAMANCA, S.A.

Ces Bermudez 28, Galileo 104, Zurbano 93, Rios Rosas 56



SERVICIO OFICIAL

Montesa

RECAMBIOS

ORIGINALES

Envíos a provincias

contra reembolso

ACEPTAMOS

VISA

EN C/. LIMON, N.º 8
(Detrás Edificio España)

PARA TU MOTO

Portafaros:

ACERBIS • TECNOMOTO • UFO • NAVA
PRESTON • GONELI • JONIE • STILMOTOR

Baterías:

GS y YUASA

Cadenas:

REGINA • TSUBAKI • JORESA

Silenciadores:

TECNOMOTO • E. D. R.

Puños:

MAGURA • TECNOMOTO • AMAL

Carburadores y despiece

AMAL y BING

Neumáticos:

PIRELLI • MICHELIN • METZELER
DUNLOP y AVON (Cross y carretera)

Amortiguadores:

BETOR • MARZOCCHI y TELESKO


PARA TI

EQUIPOS COMPLETOS CROSS Y CARRETERA

AGV • AXO • BELSTAFF • BIEFFE • GLICE • SPICA
GARIBALDI • BIKERS • MAX • MDS • RG • RC
SCRAMBLER • MOTOMOD • THECNICAMOTO.
EQUIPOS INFANTILES

Talleres y oficinas: Tel. 248 07 43

Recambios: Tel. 247 70 21



MPA
Cascos de Prestigio



IMPORTADOR
EXCLUSIVO

C/ Renart, 11-15 Tel. 346 96 53 - 3110157
Telex 97372-JTE Barcelona-08030



MAS FUERTE
CON:
SUZUKI
AHORA EN:
GAMMA MOTORS, S.A.

Trav. de Gracia, 12 y 14 (Junto Calvo Sotelo)
Exposición: 200 97 44 Rblos: 200 45 40
Talleres: Maestro Nicolau, n.º 12

Dirección técnica:
FELIX FERRER

Tl. 200 11 77 BARCELONA

brembo  **GS BATTERY**

Direcciones

P.º Sta. Maria de la Cabeza, 9
MADRID

Carburadores

Amal

Talleres Arreda
TOLOSA

BING

Carburetor S.A.
Barrio de Mateina
Albadiano
VIZCAYA

ZENITH

Carburetor
Barrio de Mateina
Albadiano
VIZCAYA

Carenados

PUIG

Plastics Puig
Molina de Sal, 1
Granollers
BARCELONA

TCP

Eduardo Puiggali
Ctra. Cornellà, 144, 5.º 1.º
Esplugas
BARCELONA

Depósitos de gasolina

CREMSA

Carretera de Vich, 235-237
BARCELONA

PLASTICS PUIG

Molina de Sal, 1
Granollers
BARCELONA

TCP

E. Puiggali
Ctra. Cornellà, 144, 5.º 1.º

Esplugas
BARCELONA

Encendidos/Magnetos

FEMSA

Fabrica Española de Magnetos
S.A.
Gran Vía, 94-96
BARCELONA
Hermanos García Noblejas, 19
MADRID

MOTOPLAT

Wilfredo, 679-699
Badalona
BARCELONA

SAPRISA-AETSA

Agricultura, 140
BARCELONA

Escapes

TECNOMOTO

Isidoro Benavente, 8
Polígono Ind. Paracuellos
MADRID

F. MURCIA

Torrente Estadella, s/n
BARCELONA

EDR

Mar de Omán, 14
MADRID

P.R.

Bretón de los Herreros, 45
MADRID

Espejos

FAESA INTERNACIONAL

Troquel, 10
BARCELONA

FERGUS

Estación, s/n

TRIAL
competición **M 38 S**



MICHELIN
en su concesionario:

Angel y Juan A. de la Cruz

- SERVICIO Coche y Moto
- MONTAJES
- EQUILIBRADOS
- PARALELOS
- APARCAMIENTO

Rodríguez San Pedro, 9. Telf. 448-94-48
Dtor. Federico Rubio, 58. Telf. 450-64-48
MADRID

Camallera
GERONA

GONELLI

Pje. Casa Politic, 1
Hospitalat de Llobregat
BARCELONA

INDUSTRIAS FORES

Pamplona, 95
BARCELONA

LUCAS IBERICA S.A.

Avda. Fuente Mar, 23
Poligono Ind. Costada
MADRID

PASA-CIBIE

Oranese, 68
MADRID

Frenos

A.J.P.

Cromo, 99
Hospitalat de Llobregat
BARCELONA

NAGESTI

San Sebastián, 8
San Justo Desvern
BARCELONA

**Interruptores y
Conmutadores**

IDEAL

Martorellas
BARCELONA

LEONELLI

Fernando Puig, 29
BARCELONA

MOTOPLAT

Wifredo, 679
Badalona
BARCELONA

**Faros, Pilotos,
Intermitentes**

HELLA ESPANOLA S.L

Avda. Lografic, 78
MADRID

IDEAL

Motocreaciones Pous
Martorellas
BARCELONA

GEMO

Luis Gelabert
Gaiter, 6
BARCELONA

GONELLI

Ind. Gonelli
Pasaje Politic, 7
BARCELONA

LEONELLI

Fernando Puig, 28

BARCELONA

MARZANA Y CIA S.A.

P.º de los Tilos, s/n
MADRID

MOTOPLAT

Wifredo, 679-699
Badalona
BARCELONA

Grifos de gasolina

IDEAL

Motocreaciones Pous
Martorellas
BARCELONA

Guardabarros

POUS

Motocreaciones Pous
Martorellas
BARCELONA

PUIG

Plastics Puig
Molino de Sal, 1
Granollers
BARCELONA

ICP

Ctra. Cornellà, 114, 5.º I.º
Esplugas de Llobregat
BARCELONA

Juntas

INDUSTRIAS CABRE

Poligono Industrial Zona Franca,
Sector B, calle D, núm. 1.329
BARCELONA

CARUNCHO

Isaac Peral, 56
MADRID

Lubricantes

BEL RAY

Zacatin distribuidores
Avda. Pio XII, 8
MADRID

BRADOL

Brugarolas Distribución
Poligono Cava Salera
Rebí
BARCELONA

CASTROL

L. Burman Castrol
Profesor Waksman, 10
MADRID

KRAFT

Carretera Urrieta, s/n
Andaoin
GUIPUZCOA

REPSOL

General Sanjurjo, 2
MADRID

C.S.

Enpetrol
General Sanjurjo, 2
MADRID

Llantas y Ruedas

AKRONT

Riera dels Frares, 3-5
Hospitalat de Llobregat
BARCELONA

BETOR

Lloba, S.A.
Avda. Borbón, 58
BARCELONA

IDEAL

Motocreaciones Pous
Martorellas
BARCELONA

**Mandos, Cambios y
Gas**

J. JUAN, S.A.

Fabregas, 88-90
Esplugas de Llobregat
BARCELONA

INDUSTRIAS J. MORTS

Vilanova, 46
Prat de Llobregat
BARCELONA

TALLERES ARRECHE

Tolosa
PAMPLONA

TECNOMOTO

Jacinto Benavente, 8
Polig. Ind. Paracuellos
MADRID

PUJOL Y TARRAGO, S.A.

Espronceda, 322
BARCELONA

SILCA, S.A.

Carmen, 30
Eibar

GUIPUZCOA

Neumáticos

AVON

Jacsal
Ramón Turro, 23
BARCELONA

DUNLOP

Firestone Hispania
Balmes, 155
BARCELONA

METZELER

Espanola de neumáticos, S.A.
Madre Ralala, 2
MADRID

MICHELIN

Safe de neumáticos
Avda. Doctor Esquerdo, 157

MADRID

PIRELLI

Gran Vía, 612-614
BARCELONA

Optica para faros

CIBIE

Orense, 68
MADRID

FAESSA KINBY

Traquel, 10-12
BARCELONA

RINDER

Paseo Carlos Gangoli, 71
Guernica
VIZCAYA

Parabrisas

PUIG

Plastics Puig
Molino de Sal, 1
Granollers
BARCELONA

TCP

E. Puiggali
Ctra. de Cornellà, 114
Esplugas de Llobregat
BARCELONA

Remolques

HISPAKART

Plama, 6

IMAP

Avda. Bogatell, 56-60
BARCELONA

IMTEMA

Muntaner, 515
BARCELONA

SANCHIS

Paseo Maragall, 353
BARCELONA

**Zapatillas y Pastillas
para frenos**

COMERCIAL BOIZ, S.A.

Avda. Islas Filipinas, 44
MADRID

FRENOSA

Via Layetana, 146
BARCELONA

GALFER

Sancho de Avila, 64
BARCELONA

GARNECTO, S.A.

Alfonso XII, 215-217
BARCELONA

MINTEX

Barrio Alameda, s/n
Cornellà
BARCELONA



**MOTOCICLETAS Y AUTOMOVILES TODAS LAS MARCAS
COMPRA-VENTA-CAMBIOS**

TENEMOS LAS MEJORES DE TODAS LAS CONDICIONES DE PAGO

Te financiamos con un 10 % de interés REAL hasta 60 meses con o sin entrada y hasta 1.500.000 ptas. en motos nuevas y de segunda mano. Si quieres también te financiamos al seguro a todo riesgo, los accesorios y el equipo completo, siempre con el mismo 10 % REAL.

Tenemos muy bien las motos usadas.

Garantía Miembro GAMVAM

¡AHÍ INFORMATE DE COMO PAGAR TU MOTO EN DOS AÑOS CON EL DESAHOGO DE CUATRO Y CON INTERESES DE DOS.

Ven y veras el DINERAL que te ahorras.

DOCTOR ESQUERDO, 118 (Metro Conde de Casal) Tel. 2527357 - MADRID

Nacionales

ALFER	
250 C-64 Mono	266.000
250 R-64 Mono	342.000
30 C-64 Mono	295.000

ANVIAN	
125 Cross	330.000
250 Cross	345.000

BULTACO	
Shesher 75	260.162
Shesher 125	216.261
Mercurio 175	182.268
Mercurio 250	238.085
Shesher 250	200.170
Shesher 350	240.375
Alpine 175	245.368
Alpine 250	210.243
Alpine 350	221.360
Frontier 200	235.447
Frontier 370	261.946

DERBI	
Variant California	85.172
Variant SL	80.120
Variant SLE America Roja	95.615
Variant Boten Rojo	100.461
Variant Start	90.620
Campeóns	87.533
Campeóns Aleación	90.263
Triumphs	87.533
Triumphs aleación	90.263
Copa Turismo L	105.892
Sport Coppa	113.123
Yumbo Super RD	107.481
Yumbo Extra RD	129.819
Scor 75 Base	171.126
Scor 75 Lupo	192.104
TT-4 Extra 75	221.515
Sport Coppa 75	221.515
PC-65 Cross 125	319.723
PC-65 Cross 250	315.706
250 Turismo	250.580

DUCSON	
Automóvil	71.520

S-10	73.420
S-21 TT	70.500
S-30 TT	61.300
2L-59 Mercury TT	98.400

GILERA	
GR-1 75	175.345
GR-2 50	101.214

GIMSON	
Elite E-2	89.200
Elite E-2 Camarade	91.300
Elite Sport	105.700
Enduro E-2	101.100
Enduro Super	109.000

LAMBRETTA	
200 6V Intermitentes	179.800
200 12V Intermitentes	191.120
150 Intermitentes	173.386
200	171.564

MECATECNO	
Hobby	79.500
Cuc	81.000
Cruc	88.000
CHC	88.400
Chic-2	91.800
Tanga	96.800

MERLIN	
DS-1	106.450
DS-2	101.146
DS-3	101.146
DS-3.50	307.595
DS-7125 Trial	278.000
SS Cheetah	304.016

MOBYLETTE	
Cady	81.000
Cady L/A	87.000
Aul-70 E	85.100
Liberty	85.400
Transport	70.500
Liberty I	80.700
University	79.900
S-K-90 H	80.500
DSE 5	85.700
DSE TT Cross	94.800

MONTESA	
Cola 242	272.230
Cola 348 Trail	275.390
Cola 350	263.240
Enduro 80 H-7	238.640
Enduro 150 H-7	321.440
Enduro 350 H-7	345.510
Impala 125	201.700
Impala 2	229.050

MOTOR-HISPANIA	
M-80	75.900
M-80 Aleación	80.500
M-80 V	86.400
M-80 V Aleación	90.000
GT-81	101.000
GT-81 Camarade	110.500
Sport-81	114.500
Sport-81 Bp	118.500
Sport-81 Aleación	121.500
Sport-81 Bp Aleación	123.500

OSSA	
TR-303	330.130
Tu-To 350	297.990
250 Desert	326.280
250 TE	271.990
250 Cross	345.380

PEUGEOT	
Olax	50.000
103 FH	74.650
103 Chappat	81.900
GS-X GS-E	89.850
GS-S GS-E Cross	97.850

PUCH	
Maxi Pedaleo	88.980
Maxi Palanca pin	83.980
K-10	72.400
Voy	80.400
Voy	80.400
Magnum	37.990
Magnum Turb	32.500
Mini Cross	30.400
Mini Cross TT	110.400
Condor II FD	110.400

Borrasa	97.400
Mosca Lupo	120.400
Coltra M82 FD	222.000
Coltra M82 Cross FD	195.000
Coltra M82 TT FD	256.000

RIEJU	
Vernal	70.000
Marathon 50 4V	110.100
Marathon 50 6V	155.500
Sivada GT 50 4V	110.100
Sivada GT 50 6V	129.500
Sivada GT 150 6V	138.000
Sivada GT 75	207.000
Marathon 75	221.000
Marathon 75 Agus	229.000

TORROT	
City X	76.000
City CX	85.990
City 2V	87.000
City 2V TT	87.990
TT-80	116.900
Super Rally	110.950
Super Cross	119.950
Masi	60.900
Chicascoter SF	113.780
Chicascoter Lupo	139.800

VESPA	
Jesairio SCM	83.128
Jesairio SCA	80.038
Jesairio SCAN	91.748
Vale EM	70.915
Vale EL	86.159
Vale ELN	87.111
Vespa 75 Junior	167.210
Vespa 75 PK-S	165.800
Vespa 75 Elestart	202.280
Vespa 125 CL	179.360
Vespa 125 PK-S	169.500
Vespa 125 Elestart	206.250
Vespa 200 DN	219.630
Vespa 200 DNN	221.750

YAMAHA SEMSA	
BT-80	199.000
SP-250	359.300

Importación

ANCILLOTT	
80 VC	336.000
80 GS	336.000

APRILIA	
125 Cross	424.975
250 Cross	450.955

BENELLI	
654	553.192
654 Sport	592.077

BETA	
TR-32	370.000

BIMOTA	
SB-4	2.766.102
SB-4 S	2.939.902
HB2	2.866.333
HB3	3.073.949
K2 SB3	1.164.608
K2 SB4	1.293.050
K2 HB2	1.393.050
K2 HB3	1.451.730

BMW	
R-15	662.740
R-10	809.880
R-85LS	866.061
R-100CS	932.082
R-100CS Paris-Dakar	963.195
R-100ST	932.082
R-100RT	1.060.553
R-100	959.450
R-100CS	1.069.359
K-100	1.238.854

K-100MS	1.501.971
K-100RT	1.541.875

CAGIVA	
353 SST Turismo	336.040
250 Ala Verde	349.960
250 Ala Bly	359.960
350 Ala Pansa	550.240
125 Estant	469.240
WMX Cross 125	420.660
WMX Cross 250	445.760

FANTIC	
Trial 200	420.000

GILERA	
TC-1 125	224.020
TC-3 125	395.400
C-1 125	419.342
MX-125-LC	422.355
HX-250-LC	461.489

HARLEY-DAVIDSON	
Low Rider FXS	1.435.000

HONDA	
FA-59 Sport	97.900
FX-59-L	101.900
FX-59-S	114.900
FX-1	124.900
MX-75 Hurricane	144.970
X-125	229.720
HL-125	267.300
VF 750	1.060.300
CBX 750	1.060.300
VF 1000 R	1.520.000

HUSQVARNA	
131 CR	386.000

125 WR	467.200
250 CR	447.600
340 WR	457.600
500 CR	449.600
500 WR	459.600

ITALJET	
MM-58 TT	70.000
M-50 TT	86.000
Pee-Wee TT	99.500
JC-50	112.000
Pack-2	134.500
Mini Ranger Tricke	166.600
X-A 50	129.900
Ranger Tricke 125	519.500

JAWA	
350	220.000

KAWASAKI	
KZ-640	690.520
GPZ-550	757.027

KTM	
125 LC6S	418.600
125 LC6C	428.700
250 MX60B	492.600
250 MC6B	469.500
250 GS60B	482.600
420 GS	588.760
500 Beje 4T	653.609
600 GS 4T	519.500

LAVERDA	
1000 FGS	955.493
1000 J	793.604
1200 TS	733.004

MAICO	
Cross 30-250 LC	465.000
Enduro 55-250 SE	476.000
Enduro 55-400	492.000

MORINI	
250 2-V	341.190
350	419.110
350 3-V	515.130

MOTO GUZZI	
V-50 II	606.240
V-50 Monza	642.070
V-50 Custom	607.070
V-60	663.890
V-65 SP	701.200
V-65 Custom	741.870
850 T-6	625.781
850 Le Mans II	1.002.254
1000 Convert	815.295
1000 SPNT	998.000
1000 California II	1.076.845

SUZUKI	
GSX 550 ES	791.294
GSX 750 ES	964.730
GSX Katana 1100	1.156.724

TGM	
125-Cross	410.000

YAMAHA	
XS 400	596.200
XJ 900	796.000
XJ 850	776.400
XJ 900	1.175.000
FZ 1100	1.452.000

**NUEVO
EN DIESEL**

SOLAMENTE MOTORCRAFT Y ERTOIL PODIAN HACERLO.

Un nuevo Lubricante para motores Diesel*. Un aceite motor 15W40, dentro de la línea de accesorios MOTORCRAFT, que abarca toda la gama de temperaturas ambiente por extremadas que sean.

Y sólo MOTORCRAFT y ERTOIL podían hacerlo. Solo sumando la experiencia y la técnica, la exigencia y la calidad, se podía conseguir un Multigrado

Diesel que reuniese unas condiciones de viscosidad y aditivación que pudiesen ofrecer unas excepcionales prestaciones.

Y sólo el proceso exclusivo FULL FINISH'NG de ERTOIL puede mantenerlas intactas durante Kilómetros y Kilómetros.

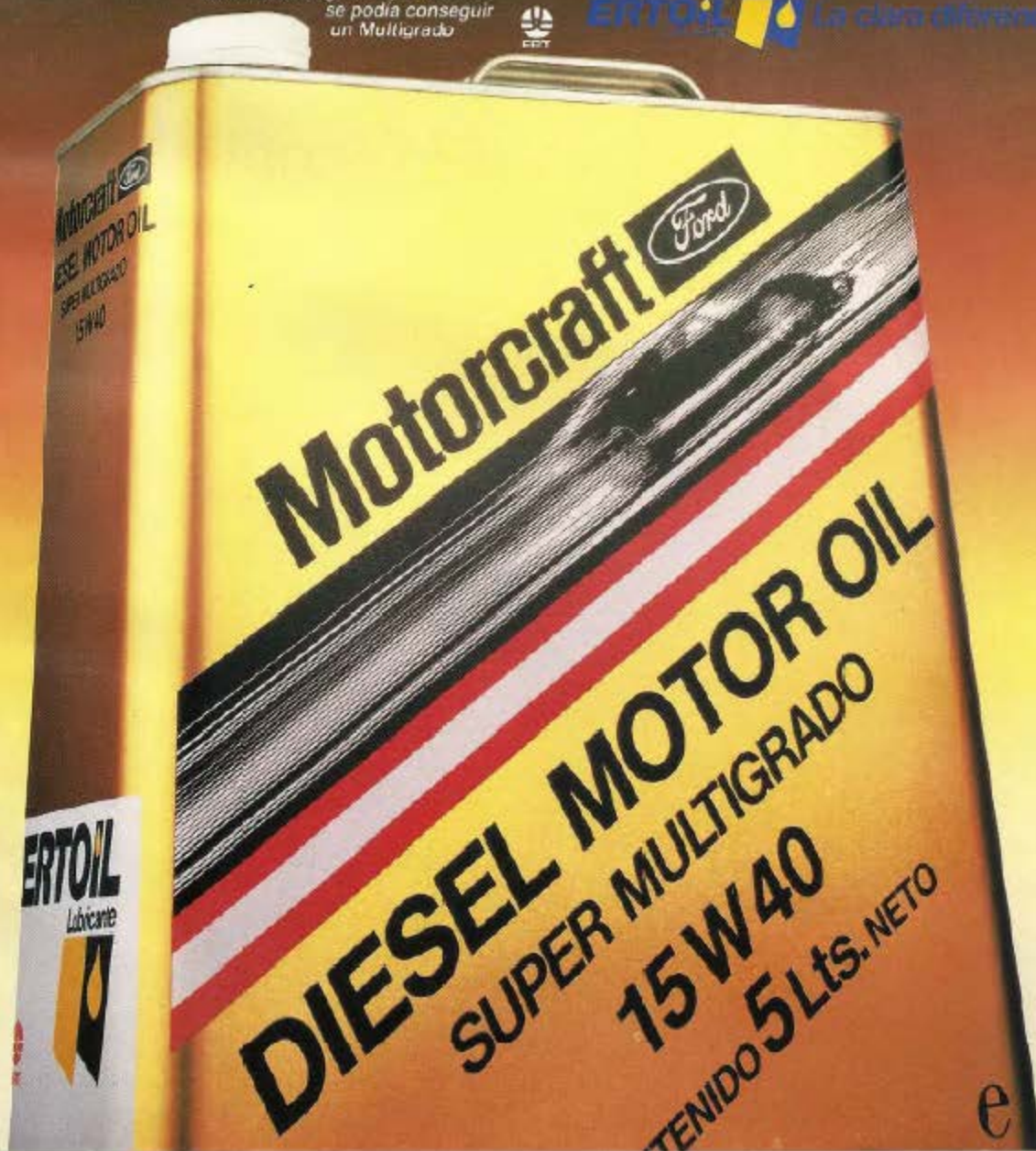
* Recomendado también para motores de Gasolina.



ERTOIL
Lubricantes



La clara diferencia



e

Road and night City and light

El casco es un NOLAN

- Sin un solo botón.
- El mecanismo de la visera se utiliza simplemente con la palma de la mano.
- No pasa un hilo de aire ni siquiera a 180 por hora.
- Boquillas antiempañamiento, comunicando mediante un tubo de Venturi para el control del aire.
- Por su diseño envejece de golpe a todos los demás cascos.

NOLAN

El casco de los
grandes viajes.

GARIBOLDI 

Sicilia, 174-176
Tfn.: 245 63 05 Barcelona 13

