

Kawasaki KLR 650

Prueba

King Kong

Estos japoneses... nunca se resignarán. Primero intentaron demostrar con Godzilla que King Kong no era el mono más grande del mundo. Ahora van y se lo proponen con la Kawa KLR 650, y la verdad, con su grueso motor monocilíndrico, con pistón de 100 mm. nos parece que esta vez sí que lo han conseguido. Para encontrar un «mono» más grande sólo se nos ocurre pensar de momento en el viejo y temible King Kong, con sus 18 metros de estatura, derribando aviones a puñetazos desde lo alto del Empire State Building.



Kawasaki KLR 650

FICHA TECNICA

Motor: Monocilíndrico. Refrigerado por agua. Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas.
Cilindrada: 651 c.c.
Potencia: 48 CV. a 6.500 r.p.m. Par máximo: 5,6 kgm. a 5.500 r.p.m.
Diámetro x carrera: 100 x 83 mm.
Encendido: Electrónico.
Arranque: Eléctrico.
Cambio: 5 velocidades.
Carburador: Un Keihin 40 mm.
Embrague: Multidisco en baño de aceite. Accionamiento por cable.
Chasis: Tubular en acero, monotubo desdoblado bajo el motor.
Suspensión delantera: Horquilla ajustable por aire, 230 mm. recorrido.
Suspensión trasera: Uni Trak. 230 mm.
Freno delantero: Disco. 260 mm. Pinza simple pistón.
Freno trasero: Disco. 230 mm. Pinza simple pistón.
Rueda delantera: 90-90-21 Dunlop K 750.
Rueda trasera: 130-80-17 Dunlop K 750.
Longitud total: 2.250 mm.
Anchura de manillar: 820 mm.
Altura asiento: 890 mm.
Distancia entre ejes: 1.495 mm.
Distancia libre al suelo: 240 mm.
Peso en vacío (según fábrica): 153 kg.
Peso depósito lleno: 175 kg.

Capaz de rodar a buen ritmo en carretera, la Kawasaki KLR 650 es una trail completa y universal con la que prácticamente todo lo que imagines, menos difíciles trialeras, está a tu alcance. En pistas de tierra es una de las más rápidas y confortables probadas hasta la fecha.



PENSANDO en «monos», pero que no sean gorilas o simios, sino motores de un pistón y una biela, no es fácil desde luego encontrar ningún otro que sea capaz de superar en diámetro de su pistón al de esta KLR 650 de Kawasaki. El único que hoy es capaz de aproximarse es el de la Suzuki Savage, un 652 c.c. refrigerado por aire con medidas 94 x 94 mm., pero este motor, de muy discreto rendimiento, 31 CV. a 5.400 r.p.m., está previsto para impulsar tranquilamente a una semi-chopper por la americana y no a una trail, moderna, rápida y práctica de última generación como esta Kawasaki, que dispone de 48 CV. a 6.500 r.p.m.

El motor de la KLR 650 deriva directamente del ya conocido de la KLR 600, que era el más potente hasta el momento en la categoría de las trail monocilíndricas, con 45 CV. a 7.000 r.p.m., pero, paradójicamente, también el de cilindrada más reducida, 564 c.c., frente a los 591 c.c. de la Honda XL, los 595 c.c. de la Yamaha XT o los 589 de la Suzuki DR.

Si el motor de la KLR 600 era, por lo tanto, perfectamente válido y competitivo, además de ser el único que contaba con refrigeración líquida, ¿por qué entonces lanzar una 650? El objetivo no ha sido por parte de Kawasaki el liquidar a la 600, que seguirá siendo fabricada en Japón.

Con el aumento de cilindrada, que no es de 50 c.c. como en principio pudiera pensarse, sino de 98 c.c., Kawasaki ha encontrado una buena y sencilla fórmula para, con más potencia, par, mejor respuesta en baja y banda de potencia más utilizable, crear toda una nueva moto orientada más hacia el asfalto y dentro de lo que sin duda va a ser el grupo de las trail más universales y ruterías del final de esta década.

Sin dos cilindros, sólo con uno de muy grueso calibre, la KLR 650 apunta directamente hacia el mismo sector de mercado y hacia la misma opción que defiende hoy Honda con su Trans Alp y que desde hace muchos años venía manteniendo, sin introducir ningún cambio (que hoy ya parecen más que necesarios), la BMW R 80 GS. Es también el mismo camino que vimos la semana pasada en la Gilera Dakota 350, que se verá pronto ampliada con la versión de 500 c.c.

Es la nueva especialización del trail un concepto muy amplio, que abarca desde las africanas hasta estas nuevas motos, de enorme éxito en todo el mundo y que, de momento, va a seguir siendo explotado como el filón inagotable.

Con motos como la KLR 650 se trata, con éxito, de suavizar el salto que había entre las trail y las turismos de carretera y se ha hilado

tan fino, como en el caso de la Trans Alp, que la elección de «una sola moto» se complica enormemente. Ya no se puede descartar la opción de una trail a la ligera porque sea «demasiado de campo», presumiblemente lenta y aburrida en carretera. Las nuevas trail puede que no se preocupen demasiado por el peso, obligando a puntualizar muy claramente sobre dónde, cómo y con qué amplias limitaciones se pueden utilizar fuera del asfalto, pero a cambio ofrecen niveles de terminación, equipamientos muy completos, son confortables en todo uso y aptas para circular a buen ritmo por cualquier tipo de carretera. Además cuentan, caso KLR, Dakota y Trans Alp, con depósitos de gasolina gigantes para poder llevar adelante con enorme autonomía cualquier proyecto-aventura de travesía hacia lo desconocido.

Son tan útiles, prácticas, polivalentes, divertidas y completas que es muy fácil entusiasmarse con ellas. Y esto es lo que me está pasando después de la prueba de la Dakota y ahora de la KLR y temo lo que ocurra cuando llegue la Trans Alp. A lo mejor me veo pasando después de las pruebas de asfalto, que hasta la fecha eran mi ocupación principal, a la de estas trail, aunque, mientras pueda, procuraré no perderme ninguno de estos dos trabajos. Sobre todo porque, con las trail, he empezado a descubrir algo apasionante como es conocer una España «desconocida», a la que sólo se tiene acceso a través de las casi siempre despreciadas, por estrechas, bacheadas y muy poco cuidadas, carreteras amarillas de tercer orden, o a través de la infinidad de caminos rurales, vecinales, senderos, pistas forestales o, simplemente, campo a través.

A una trail como esta KLR 650 se puede llegar en parte por saturación de moto de carretera y en busca de nuevas sensaciones, también por afición profunda a la moto de campo de verdad y pura, como es la de enduro; pero creo que, aun sin contar con ninguno de estos dos factores, es posible decidirse por ellas debido al formidable punto medio de satisfacción que son capaces de ofrecer en prácticamente todos los sentidos, especialmente en el caso de una «super trail», como la KLR 650 de esta prueba.

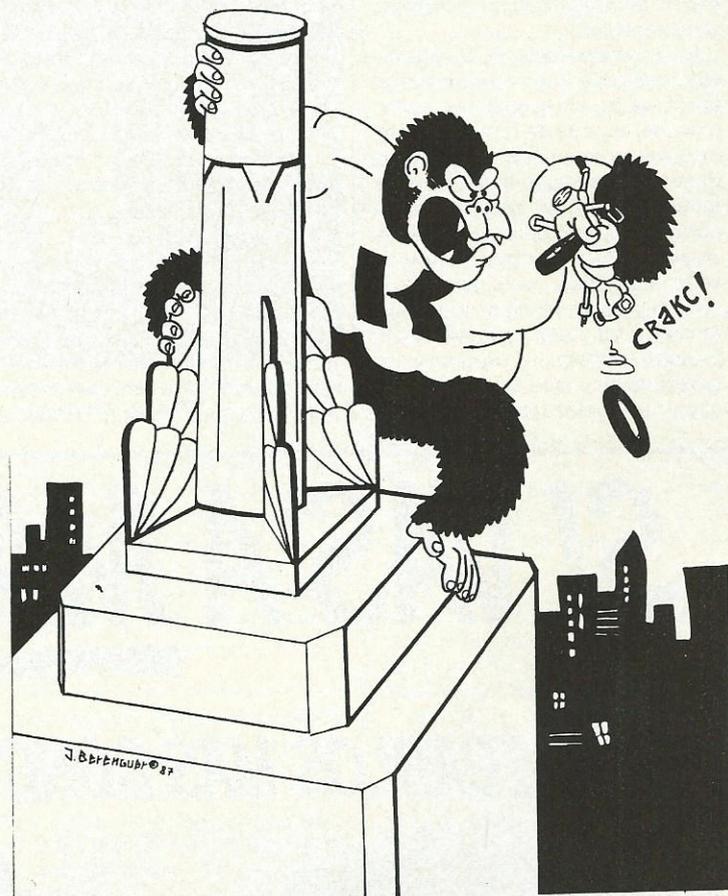
Además, si tenemos en cuenta que vivimos en un país que, por suerte o por desgracia, no tiene una buena red de comunicaciones, hablando de calidad de asfalto, la elección puede estar todavía más justificada.

Si despliegas por un momento un mapa de escala amplia y analizas la intrincada maraña de carreteras comarcales de color amarillo, y de pistas forestales que apare-

cen en muchas provincias ante tus ojos, llegarás a la conclusión de que, ni dedicando toda una vida a recorrerlas, podrías conocerlo todo. Siempre quedará algo nuevo por descubrir, al coronar cualquier puerto de montaña, al descender a un valle, a la salida de cada curva... Esto no es la aventura del desierto, desde luego que no, pero está muy al alcance de tu mano, y además, puede que cuando, como nos ha ocurrido en esta prueba, circules por solitarios caminos forestales en las profundidades de la sierra de Albarracín o de los Montes Universales, encuentres hasta más soledad, más misterio, más silencio y más ambiente de aventura, en un

ción de la Kawasaki Vulcan, una 1500 twin bicilíndrica que monta pistones de 102 mm., y de la Maico 760, que ganó, para sorpresa de BMW, en 1980 y 1981 dos Campeonatos de Europa de Enduro con su motor dos tiempos mono, ¡con pistón de 110 mm. de diámetro!, no es fácil encontrar nada parecido.

Dentro del motor de la KLR 650 ésta es la única diferencia básica, pero está claro que condiciona todo lo demás. Biela y cigüeñal han sido sobredimensionados, se ha aumentado la capacidad del circuito de engrase y refrigeración y diseñado una nueva culata, siempre biárbol, con cadena de distribución lateral y cuatro válvulas. Con



frio anochecer de invierno, que en las calurosas pistas africanas, que, posiblemente, hoy están más transitadas por la legión de nuevos aventureros y por los propios indígenas del lugar.

King Kawa

Antes de entrar verdaderamente en materia y en cierta forma en busca de la aventura y la improvisación con la Kawa 650, es inevitable compararla con la KLR 600 que ya ha estado un año en nuestro mercado. Empezando por el motor, que es el apartado fundamental en este caso, se ha pasado de 564 c.c. a 651,8 c.c., aumentando diámetro y carrera. De 96 x 78 mm. en la 600 hemos pasado a 100 x 83 mm. en la 650, con excep-

el incremento de casi 100 c.c., la potencia ha experimentado un leve ascenso, pasando de 45 CV. a 7.000 r.p.m., en la 600, a 48 CV. a 6.500 r.p.m., en la 650. El objetivo principal ha estado centrado en aumentar el par, la zona de utilización y la respuesta en medio y bajo régimen. En este sentido se ha mejorado muy claramente, ofreciendo la 650 un par máximo de 5,6 kgm. a 5.500 r.p.m., mientras que, al mismo régimen, la 600 se quedaba en 4,9 kgm.

El único carburador de 40 mm. se ha mantenido, con distintos pasos; se utiliza una amplia caja de filtro, a la que se tiene acceso quitando la placa lateral derecha y no hay modificaciones en el circuito de refrigeración, que sigue contando con un solo radiador, con elec-

Kawasaki KLR 650

troventilador, situado en el lado izquierdo. El aletín del lado derecho sólo tiene una finalidad estética y oculta el vaso de expansión del circuito.

Con el incremento de potencia se ha reforzado el embrague, que cuenta con un disco más, pero se mantiene su accionamiento por cable.

En este motor, que puede presagiar temibles vibraciones, hay que volver a recordar que cuenta con eje contrarrotante que, incluso en esta nueva configuración, es capaz de anular los temibles seísmos que se podrían generar, dejando escapar tan pocas vibraciones que no hacen falta ni siquiera silentbloks en el manillar.

Si el crecimiento de la KLR ha sido espectacular interiormente, por fuera se ha seguido el mismo proceso, aunque de forma que puede parecer algo desproporcionada. El depósito se ha inflado hasta admitir 23 litros, la pequeña placa portafaro tipo Enduro de la 600 ha dejado lugar a un carenado de diseño algo tosco, pero anclado al chasis y no al manillar y que demostrará ser realmente eficaz. El asiento también ha crecido y los cubremanetas, que son novedad, y el portapaquetes trasero que inclu-

ye asas para el pasajero colaboran definitivamente en el aspecto voluminoso y macizo de la KLR 650. El cuadro de relojes ha sido algo mejorado, pero su dotación es insuficiente. Encuentras velocímetro, con parcial, cuentavueltas, termómetro de temperatura de agua, y chivatos para punto muerto, luz larga e intermitentes, pero falta uno para reserva de gasolina y otro, que parece tener previsto su lugar, pero que no actúa, de presión de aceite. Un interesante pequeño detalle, sin embargo, es el nuevo tapón de llenado de gasolina, que queda unido al depósito y tiene cerradura.

Los mandos sobre el manillar son prácticos y funcionales, aunque su aspecto sea algo barato. En el lado derecho está un botón clave, el del arranque eléctrico, algo imprescindible para enfrentarse con garantías de éxito en la arrancada a un monocilíndrico de este calibre. El pedal de arranque, que siempre es una buena garantía, sólo se monta como opción.

Trail-asfalto

Contando con las nuevas prestaciones del motor 650 que, para una trail, ya empiezan a ser muy respetables en carretera, el pequeño carenado era algo imprescindible para viajar con confort, lo mismo

que las modificaciones en chasis, suspensiones y frenos para hacerlo también con seguridad.

Las soluciones son claras; para rodar rápido en asfalto o pistas de tierra, se ha incrementado la distancia entre ejes, se ha construido un nuevo basculante en aluminio y se ha dotado de mayor inclinación y avance a la dirección. Contando con un peso más elevado en esta 650 se ha tratado de no perder manejabilidad y buen comportamiento en curvas y para ello se ha perseguido un centro de gravedad más bajo, con una nueva colocación del motor en el chasis, unos milímetros más cerca del suelo, y con el depósito de gasolina que carga, muy bien distribuidos, sus 23 litros.

El freno delantero pasa de 250 mm. en la 600 a 260 mm. de diámetro en la 650 y, detrás, se incorpora un disco de 230 mm. que reemplaza al tambor de la 600. En la suspensión delantera también hay cambios, manteniendo el diámetro de barras y el sistema de regulación por aire se reduce sin embargo el recorrido útil de 250 mm. a 230 mm. Detrás, se modifica la relación del Uni Trak y monta un nuevo amortiguador Kayaba, pero se mantienen los 230 mm. de recorrido. En llantas y ruedas no hay alteración: 21" delante, con neumático Dunlop «mixto» K 750 en me-

dida 90-90 y 17" detrás, con el mismo tipo de neumático, en medida 130-80.

El agarre de estas cubiertas, con cámara, es bueno en asfalto y muy aceptable en tierra, pero su duración representará un problema. Al cumplir los primeros 1.000 kilómetros de pruebas presentaban una superficie bastante gastada, sin escalones, pero con poca vida por delante.

A la hora de la báscula, la KLR 650, que parece más pesada que la 600, demuestra que lo es claramente: de 138 kg. en vacío, en la 600, se pasa ahora a 153 kg. y la KLR 650 alcanza, con todos los llenos, 179 kg., que infunden serio respeto al pensar en su utilización en tramos complicados fuera de carretera.

Moto completa

Para empezar, una moto polivalente tiene que desenvolverse bien en ciudad y ésta era la primera prueba con la KLR 650. Como ya te has podido imaginar por las fotos se trata de una moto grande, ancha, alta, aparatosa y que resulta muy llamativa y vistosa a pesar de haber elegido un discreto color blanco con adornos en rojo y azul.

El primer contacto con ella resulta sin embargo mucho más favorable de lo que en principio sospe-

SI VAS A MAS, GANARAS

AHORA, CARLOS MAS CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA

CARLOS MAS

INAUGURACION
5 DE MARZO

VENTAS Y SERVICIO TÉCNICO

Laureano Miró, 165 Tel: (93) 372 34 61

ESPLUGAS (Barcelona)

(Puente Esplugas, frente gasolinera)



YAMAHA

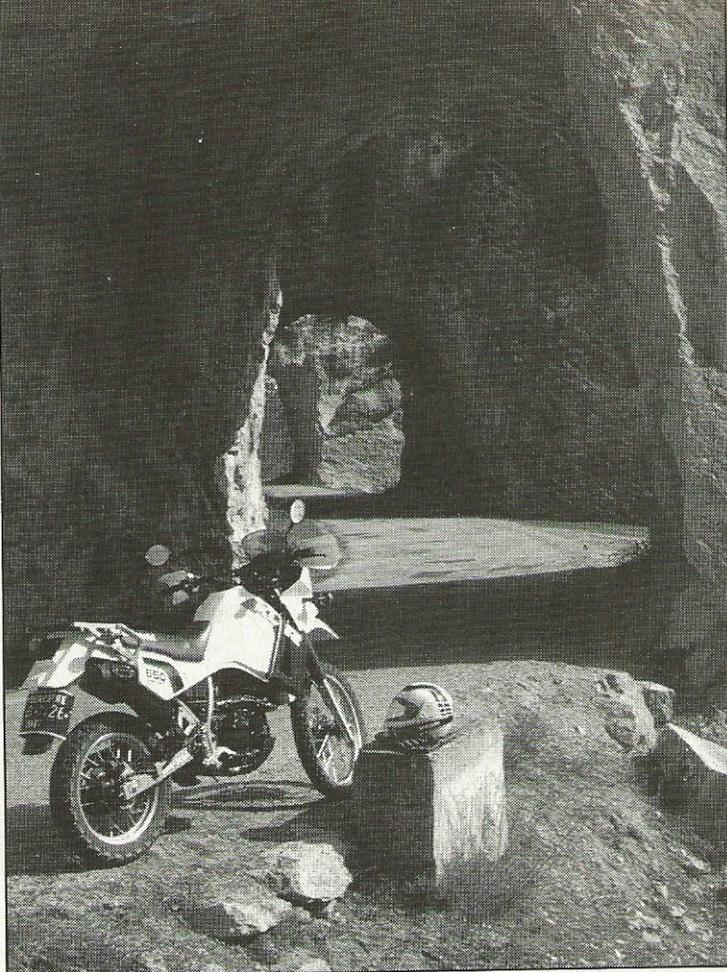
YAMAHA VA POR DELANTE

chas. Enseguida te das cuenta que su peso está situado realmente bajo y con su amplio manillar de 820 mm. no hay problema para manejarla sin esfuerzo en parado.

Lo que resulta luego algo más complicado es subir a su asiento, que está situado a casi 900 mm. del suelo. Si no has crecido más de 1,70, sólo hay una forma de superar dignamente el listón, y es lanzar tu pierna derecha ágilmente hacia arriba y con mucha decisión... Alguien malintencionado, sin embargo, ha pensado que esto era precisamente lo que ibas a hacer y ha colocado un buen obstáculo para que no lo consigas. Al primer intento, y ocurrió con tres personas diferentes, tu rodilla derecha se puede estrellar limpiamente contra el asa izquierda prevista para el pasajero en el lugar más inadecuado posible. ¡Criminal! Una vez arriba, si eres despedido, después de recibir a la larga más golpes del maldito asa que Butragueño en un partido de liga, las cosas se empiezan a ver mucho mejor. El asiento, muy mullido, cede; las suspensiones también, y siempre consigues llegar al suelo.

Después de actuar sobre el starter y de insinuar una pulsación sobre el botón de arranque, el gran monocilíndrico se pone siempre en marcha al primer intento. Su sonido llega muy amortiguado a través del voluminoso silenciador, pero de forma rotunda, seria y grave, destacándose claramente, a pocas vueltas, cada pistonada. No es un sonido melodioso, es un bramido impresionante cuando gira alto de vueltas el que corresponde a un gran motor que proclama a los cuatro vientos que es el «mono» más grande.

Con vivas y muy enérgicas pistonadas, que parecen desplazarte a punta de gas de metro en metro, los primeros pasos no son demasiado fáciles, por culpa, sobre todo, de un embrague poco progresivo. El tacto en la maneta, lo mismo que en el puño del gas, es, sin embargo, muy blando y pronto el gran gorila blanco está bajo tu control, dócil como un cordero, permitiéndote disfrutar de lo que parecen toneladas de par motor. Con su cambio de cinco velocidades te



Con la KLR 650 no hay límites para descubrir nuevas y perdidas carreteras, no importa como sea el asfalto ni el trazado, con ella es fácil escapar de la rutina.

sobran rápido las cuatro primeras y buscas la sexta una y otra vez. A partir de 2.000 r.p.m. deja de «petardear» y su funcionamiento es suave, enormemente elástico y empujando igual a 2.500 r.p.m. que a 6.000.

En la práctica, en carretera, te mueves entre 3.000 y 5.000 r.p.m., y nunca a lo largo de toda la prueba tuve la más mínima inquietud por pasar en marchas cortas de 7.000 r.p.m., donde se siente que la potencia empieza a decrecer claramente. El buen tacto de este motor facilita enormemente la conducción de la KLR 650, que deja, una vez en marcha, de parecer grande y voluminosa. En ciudad es una moto ágil, muy manejable, con el único hándicap de la altura de su asiento y con una dirección ligera y rápida a baja velocidad. El

manillar ancho nunca es un inconveniente y queda lo suficientemente alto como para no molestar entre coches. En este uso el consumo comprobado ha sido de 7,1 litros, algo elevado, pero siempre circulando lo más rápido posible.

Trail

Hay muchas formas de entender lo que es una moto de trail, pero una de ellas puede ser, por qué no, organizar una escapada por Cuenca y Teruel un viernes por la mañana. Algo que hoy difícilmente puedo recordar como un «asunto de trabajo». El jueves pasado por la tarde compré un plano a escala 1:200.000 de la provincia de Cuenca; me fui a casa, lo abrí sobre una mesa, marqué un larguísimo recorrido con un rotulador azul, en su

mayor parte por carreteras secundarias y pistas forestales, preparé una mochila con material fotográfico y ropa de lluvia y me fui esa noche a la cama más dispuesto a madrugar que nunca, con auténtica ilusión por conocer sitios nuevos para mí, como el nacimiento del río Cuervo o el río Tajo y con gran impaciencia por ver cómo se desenvolvía en todo tipo de carreteras una supertrail que pretende ser completa y universal, de gran cilindrada.

Para empezar, de Madrid a Guadalajara, por autopista y autovía, las primeras sensaciones son favorables. Buen confort de marcha, con botas de suela gruesa apenas se sienten vibraciones, el depósito no estorba, el manillar no es exagerado, los reposapiés, que es lo único que vibra, están en el sitio de una turismo de asfalto y el carenado funciona bien, desviando gran parte del aire por encima de tus hombros.

Rodando en estas condiciones además no te aburres. La KLR 650 mantiene un buen crucero de 140/150 km/h. reales sin esfuerzo mecánico aparente y sin pasar de 6.500 r.p.m. Buscando velocidad máxima había cronometrado antes 166 km/h. en llano y 173 km/h. en condiciones favorables, aunque sin mono de cuero. En aceleración sobre 400 metros, y con 13"8, la KLR 650 también daba un aviso de sus posibilidades, pues es un tiempo que está prácticamente al mismo nivel que el de una BMW K 75 tricilíndrica, o una Yamaha RD 350 bicilíndrica.

La estabilidad en autopista es perfecta, en recta o en curva y a tope de sus posibilidades, aun contando con su amortiguación tarada más bien blanda.

Una vez en una carretera de curvas muy variadas, más bien rápida, y con buen asfalto, como es la que une Guadalajara con Sacedón, la KLR 650 sigue ofreciendo confort y la posibilidad de un ritmo muy vivo de marcha. Únicamente obliga a adaptarse a su dirección que, con el depósito de gasolina lleno y con su rueda de 21", se vuelve a alta velocidad algo dura y lenta, con tendencia subviradora y obligando a cierto esfuerzo sobre el manillar

Frente a sus rivales

Modelo	Ciclo/ N.º cil/ arranque	Cilindrada diám. x carrera	Potencia CV/r.p.m.	Par máx. kgm/r.p.m.	Refrig.	Cambio	Peso	Susp. del. rec. mm.	Susp. tras. Tipo/rec. mm.	Freno del. Tipo / O	Freno tras. Tipo / O	Dist. ejes	Capacidad depósito	Altura asiento	Velocidad máxima
BMW R 80 GS	4T 2 E	797 (84,8 x 70,6)	50/6.500	5,7/7.500	A	5	192	—	Monolever	D/260	T/200	1.465	19,5	860	168
Cagiva T4 500 E	4T 1 EP	452 (94 x 65)	40/7.000	4,0/6.000	A	5	140	240	Soft Damp/240	D/240	T/130	1.460	12	900	155
Gilera Dakota 500	4T 1 EP	—	—	—	L	5	148	240	Power Drive/200	D/260	T/140	1.450	22	860	—
Honda XL 600 LM	4T 1 EP	591 (97 x 80)	44/6.500	5,0/5.500	A	5	162	230	Pro Link/205	D/256	T/130	1.450	13	860	160
Kawasaki KLR 650	4T 1 E	651 (100 x 83)	48/6.500	5,6/5.500	L	5	173	230	Uni Trak/230	D/260	D/230	1.495	23	890	166
Honda Trans Alp	4T 2 E	583 (75 x 66)	55/8.000	5,5/6.000	L	5	174	200	Pro Link/190	D/276	T/130	1.530	18	850	—
Suzuki DR 600	4T 1 P	589 (94 x 85)	44/6.800	4,9/5.750	A	5	149	240	Full Floater/220	D/240	T/230	1.455	20	875	158
Yamaha XT 600	4T 1 P	595 (95 x 84)	44/6.500	5,0/5.500	A	5	149	255	Monocross/235	D/270	T/150	1.435	13	860	165
Cagiva 650E	4T 2 EP	649,6 (82 x 61,5)	52/7.500	5,8/6.000	A	5	175	280	Soft Damp/250	D/260	D/240	1.520	18	—	—

Kawasaki KLR 650

para inscribirla en una curva o pasar de una inclinación a la contraria.

En cualquier caso, en una conducción decidida y que se ayude siempre con gas y tracción en el momento de trazar, la KLR llega a ser tan rápida que, en las zonas más viradas de esta carretera, puede poner firmes a muchas motos de asfalto. Su conducción a la larga, bien sentado en su asiento, llega a ser además desconcertante de puro fácil, y parece que no haga nunca nada cuando en realidad estás rodando «a saco».

Los neumáticos avisan y agarran de verdad hasta en la última fila de sus tacos. El hundimiento de la horquilla en frenada es considerable y pone algún reparo a tus alegrías, pero se puede compensar muy bien con un freno trasero superficaz y tan potente, progresivo y alejado de tendencia a bloquear como el delantero, lo que se agradece, muy especialmente en pistas de tierra.

Nada roza por el suelo y las suspensiones no necesitan ser modificadas para ningún tipo de carretera y para un peso de aproximadamente 70 kg.

En carretera rápida, cualquier deportiva de carretera de media cilindrada, de 750 ó 1.000 c.c., puede dar cuenta con facilidad de la KLR 650, pero sólo en tramos rectos. En curvas, la KLR puede sorprender a todas hasta el límite de prestaciones que permite su motor. Su chasis se muestra tan rígido y estable que acepta cualquier desafío, aun contando con neumáticos mixtos y suspensiones para viajar cómodo. Para hacerse una idea, rodando detrás de una FJ 1100 veía salir chispas de su caballete y reposapiés en las curvas redondas y largas de media velocidad de la bajada a las Navas del Marqués o en el puerto de la Cruz Verde. Sobre la KLR 654 a esa misma velocidad no pasaba nada tan especial ni me tenía que descolgar como el piloto de la FJ. En carreteras de baches, la FJ

1100 y cualquier otra moto de asfalto desaparecerá rápidamente de los retrovisores de la KLR. Ni empleándose a fondo y tomando todo tipo de riesgos, incluso con una VFR750, que se desenvuelve bastante bien en estos terrenos, bien puesta a punto de suspensiones, se puede seguir a esta Kawasaki, que se escapa en los ángulos y zonas estrechas con facilidad insultante y sin jugarse nada.

Volviendo a la salida por Cuenca y Teruel, y disfrutando del paisaje por la tortuosa carretera que, entre bosques que parecen canadienses, bordea y sigue al río Escabas, entre Fuertescusa y Tejadillos, o atravesando el parque nacional del Hosquillo, la KLR 650, por postura de conducción, confort de suspensiones y, sobre todo, tacto de motor, que aun con tres cilindros menos recuerda de alguna manera al prodigioso de la FJ 1200, proporciona una enorme dosis de placer para turismos de este tipo. El motor empuja de forma noble, agradable, constante, con asombrosa capacidad de recuperación en marchas largas y dispuesto siempre a subir enérgicamente de vueltas a la menor insinuación. La motricidad y tracción son perfectas.

Todo esto viene muy bien cuando, después de comer una buena sopa de cocido y huevos con lomo, en las fuentes del río Cuervo, decides, como nosotros, intentar cruzar a la provincia de Teruel por Veguillas del Tajo y Mojón Blanco, para lo que antes hay que subir el San Felipe, de 1.840 metros, por una solitaria pista forestal. Con barro y nieve de poca profundidad la KLR, con sus neumáticos mixtos, se defiende bastante bien; pero cuando la nieve empieza a pasar de los 30 centímetros hace falta mucha experiencia, muy buenas manos, neumáticos más adecuados y sobre todo muchos menos kilos para hacerla subir. En una palabra, desistimos, volviendo sobre nuestros pasos para pasar a Teruel y a los Montes Universales por Tragacete, tomando el desvío de Casas Herreña.

Un poco más adelante encontramos una pista de tierra, preparada para recibir asfalto próximamente, que nos lleva a Fuentegarcía, la fuente del río Tajo. En esta pista, a fondo, 150/160 km/h. en las rectas con algunas roderas de barro y mucha grava suelta, te sientes Neveu, Auriol,... y la KLR 650 demuestra otras de sus buenas facultades. Su tendencia subviradora, sin embargo, siempre más acusada con depósito lleno, se muestra mucho más claramente sobre la tierra y la conducción tiene que ser a base de mucho gas en el momento de iniciar una curva, para dirigir la Kawa como quieres con la rueda trasera. Al final disfrutas de verdad en largas cruzadas y se mantiene el confort que siempre, en cualquier sitio, acompaña a esta moto. De la fuente del Tajo, por cierto, mucho más pobre, a pesar del monumento que la adorna, que la del menos caudaloso río Cuervo, seguimos carretera a Frías de Albarracín y de allí, tras varias alternativas de pistas forestales, mucho más selectivas que la anterior, del tipo de las que abundan en los Enduro, elegimos una para acercarnos a Moscardón y tomamos luego el rápido descenso hacia el Vallecillo, donde encontramos grandes rebajos de ovejas.

Al atarceder hacemos una tentativa en una zona complicada, con piedras fijas y pasos estrechos. La KLR 650 está mal protegida inferiormente, sólo con una placa de plástico, y temiendo por su cárter, renunciamos, aunque nos demuestra buenas maneras en sus intentos de parecerse a una moto de enduro o a una trail ligera con una amortiguación que absorbe bastante bien todo lo que se presenta.

Por bajos, en motor, nunca hay problemas porque hay insondables simas donde se genera siempre a golpe del martillo pilón que es su enorme pistón, la punta de gas que necesitas para superar cualquier obstáculo. El problema siempre será el peso, el volumen y, según quien, la distancia del asiento al suelo.

Ya casi de noche y después de aumentar la cuenta de vehículos que hemos encontrado en nuestro camino durante más de nueve horas de marcha, a tan sólo diez o doce, con una furgoneta verde que me da un buen susto en un tramo muy estrecho, llegamos a Masegoso, un pueblo que hay que ver y fotografiar. Finalmente, un rápido recorrido nocturno por Cerro Ocejón, dejando siempre el llamado Arroyo del Agua a nuestra izquierda, nos lleva a Salvacañete, en la Nacional 420, donde encontramos un asfalto negro, rugoso, impecablemente marcado con pintura blanca, liso como una mesa de billar y donde la KLR 650 sigue sin aburrirnos, manteniendo una rápida marcha de vuelta a casa.

Cerca de Madrid, de camino por la general de Valencia, que con esta moto ya no resulta tan divertida como recordaba con deportivas de carretera, hago un repaso y un balance de esta larga excursión de once horas de duración, con sólo una parada para comer y cuatro o cinco para fotos en la que no me he cansado nada. Un solo repostaje a los 343 km. para un consumo medio de 6,7 litros, un poco alto. En mi cabeza la idea de volver a probar una trail por Guadalajara, Cuenca y Teruel en cuanto tenga ocasión y también otra idea. Una super trail como esta KLR 650 de Kawasaki de 865.000 ptas. cuesta aproximadamente la mitad que una gran super bike de carretera, pero, según mis cuentas, no ofrece sólo la mitad de satisfacciones. Según como se mire, podemos hablar del doble de posibilidades. El invento de la moto total, completa, universal, de la trail asfalto, funciona, lo he comprobado, y hoy estoy totalmente convencido. No tiene por qué desplazar a la moto de carretera, ni a la enduro, ni a las trail africanas, pero abre una nueva vía que, si tienes ocasión y oportunidad, merece la pena explorar. □

Augusto MORENO DE CARLOS
Fotos: E. JIMENEZA. M. DE C.

¡YA TENEMOS PROXIMA LA SEMANA SANTA...!

- GUANTES DISEÑO «A.G.» Thinsulate, claveteados, funda nylon contra lluvia-frío, P.V.P. 5.935,—
- CAZADORAS «KIWI», bicolor, acolch. fibra Dupont 9.575,—
- BATERIAS YUASA 12 V. 12 AMP. 4.950,—
- CASCO SHOEI MOD. «GARDNER» 27.000,—
- MANOPLAS MOTO SKAY FOAMEX 1.530,—
- INTERFONOS «NADY» desde 8.604,—
- AMORTIGUADORES: KONI
MARZOCCHI
- REVISTAS MOTO REVUE

A. GARRIGA, S.A.
C/ Balmes, 126
Tfno. 215-03-46
08008 BARNA

ENVIOS CONTRA REEMBOLSO
A TODA ESPAÑA



DESCUENTOS ESPECIALES
A MENSAJEROS RUTEROS
OFERTA DEL MES

BARBOURS
«BIKERS»
ALUMINIO TERMICO
P.V.P. 11.500 PTS.

Y ADEMÁS EN: A. GARRIGA, S.A. 2
Avda. Madrid, 39
Tel.: 249-50-80 - 08028 BARCELONA
VENTA DE MOTOS (Todas Marcas)



Impresionante motor de 651 c.c. y 48 CV.; es el «mono» más grande, con doble árbol de levas, culata de cuatro válvulas y refrigeración líquida.



Las asas para el pasajero, incluidas en el portaequipajes, molestan al subir a esta moto. Las herramientas están muy a la mano de cualquiera.

**Prestaciones
y consumos**

Velocidad máxima	166 km/h.
Aceleración 400 m.	13,8 s.
Consumo	
Medio	6,7
Máximo	7,8
Mínimo	6,0
Autonomía media	343 km.
Máxima	383 km.
Capacidad depósito/reserva	23/6



CANTO
S.A.

**VENDEDOR
DEL AÑO**

65° ANIVERSARIO

**ATENCION
MOTORISTA**

**MARZO
MES DEL
CAMBIO**

CONCESIONARIO

MONTESA

ESTE MES EN CANTÓ PUEDES LLEVARTE, EL MODELO DE MONTESA QUE MAS TE GUSTA.

COTAS «Trial»
y «Trail» ENDURO
80 y 360 H-7

ENTREGANDONOS TU MOTO ACTUAL
CON UNA VALORACION ESPECIAL.

COMPRUEBA TELEFONICAMENTE LA VALORACION ESPECIAL

EXPOSICION: PRINCESA, 26 Teléfs. (91) 247 53 22 - 247 89 83
RECAMBIOS: GALILEO, 5-7 Teléfs. (91) 448 04 01 - 448 04 51

1922
1987

CANTO