

La proliferación de motos de montaña con motores de cuatro tiempos está llegando a límites realmente insospechados. Poco se podía uno imaginar el mucho juego que se le puede sacar a un «mono» de cuatro tiempos. En una época en la que las novedades técnicas afloran por doquier, afortunadamente éstas también se han reflejado en un motor sencillo, como es en apariencia el monocilíndrico de cuatro tiempos.

Su evolución ha sido asombrosa, y sus prestaciones son hoy en día poco imaginables hace tan sólo unos años.

KTM se apuntó rápidamente a las versiones de grandes «monos montañosos»; pero sin ofrecer novedad absoluta alguna en los dos últimos años, tenía forzosamente que sorprendernos con algo. Realmente lo han conseguido.

La LC 4 (motor de cuatro válvulas) es todo un ejemplo de lo bien que se puede hacer una moto de enduro de cuatro tiempos, de lo válida que puede ser para esta especialidad. Poco les ha costado añadir una serie de accesorios y presentar una versión trail de una moto eminentemente endurista.

La versión trail monta lo justo para cumplir con esta denominación, pero basta echarle un vistazo para darnos cuenta de su origen.

Se ha instalado una llave de contacto y un tablier reducido a su máxima expresión. Una pinya en el lado izquierdo del manillar con los interruptores, un cubrecadenas de plástico y una bocina que evidentemente desentona con el resto de la moto...

Pero no ha sido suficiente. Su carácter no acepta denominaciones de polivalencia, «todo uso» y cosas por el estilo...

KTM LC4 MX 600

Toma de contacto

La respuesta

Tras muchos rumores y especulaciones sobre esta nueva KTM, por fin la tenemos en serie y disponible en nuestro mercado. Una moto auténticamente de enduro, que sobre su misma base ha sacado también una versión trail. Sobre esta última hicimos una breve toma de contacto.



Competir

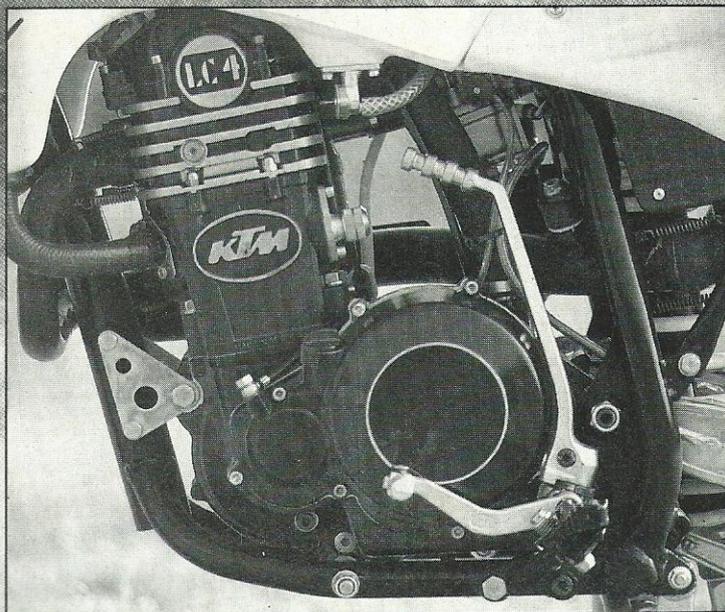
Basta darle un vistazo y darnos cuenta de que no puede negar ni su origen ni su futuro.

Agresiva, depósito pequeño, asiento de cross, horquilla invertida, vestida por Acerbis, cuatro válvulas, refrigeración líquida, dos discos de doble pistón... nos advierten de que lo suyo es el enduro.

La 600 de KTM y su nuevo motor nacieron para dar guerra en los diferentes Campeonatos Nacionales de algunos países europeos, dentro la categoría de cuatro tiempos y sobre circuitos de cross. Ya dieron muestras de sus posibilidades en este terreno y de ahí ha salido esta MZ 600, que por otra parte, aprovecha muchas cosas de su hermana Campeona, es decir, la MX 250, que se llevó el título del año pasado en el Mundial de 250 y con Kinnigadner como piloto.

Vamos a ver qué nos ofrece esta auténtica pura sangre, nacida en las carreras y con ellas como objetivo más inmediato.

El chasis es un robusto simple cuna de acero de cromomolibdeno y que se desdobra ligeramente





para albergar al precioso propulsor.

La parte trasera del mismo se desmonta sólo con cuatro tornillos y, tras extraer el asiento, nos quedará el único amortiguador trasero totalmente libre y a la vista, lo cual facilita mucho las cosas a la hora de reglarlo. Monta una pequeña asa para poder sacar la moto con facilidad de sitios difíciles, algo habitual en el enduro.

El basculante es lógicamente de aluminio y de sección rectangular.

Si bien el chasis es de nuevo diseño y pensado para esta 600, el basculante y también el amortiguador provienen de la moto de cross. También las bieletas que accionan al Whittle Power con el depósito de gas incorporado, pero éste ha sido modificado y endurecido para una moto con otras aspiraciones y con más peso.

La horquilla delantera, al igual que en toda la gama de cross, es una Whittle Power con las barras invertidas. Estas llevan un protector de plástico, y en el extremo de la botella izquierda se encuentra adosado un soporte para la pinza doble pistón del disco delantero.

Dicho disco está montado de forma flotante y la pinza está firmada por la propia KTM.

La bomba de freno es Magura y los latiguillos están perfectamente protegidos en el interior de un tubo que mantiene a éste sin flexiones que podrían perjudicar el recorrido del líquido de freno.

El trasero es también de doble pistón y la bomba se encuentra sobre la palanca de freno. Está protegida y tiene a la vista una mirilla para comprobar el nivel de líquido.

En lo que respecta a suspensiones y frenos, la 600 ha heredado prácticamente todo de la moto de cross, algo lógico y positivo, pero no se ha podido aprovechar el chasis, ya que este monta uno pesado para un motor con las características bien lejanas a las de la 250 c.c.

Monta un caballete central que deja la rueda trasera libre (pensando en el enduro...) y no lleva pata de cabra, pero sí se ha pensado en ello y el chasis tiene un anclaje para la misma.

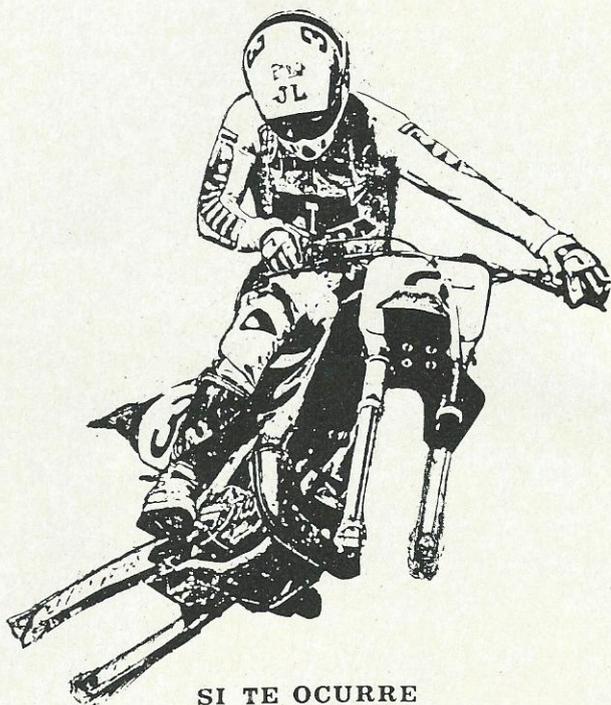
El trabajo de Acerbis en todo lo que es carrocería se deja notar tanto en calidad como en diseño. Evidentemente se ha tratado de darle a la 600 un aire agresivo.

No solamente la altura de la moto y la posición del motor coinciden en esa intención, sino que el mismo depósito y asiento forman un conjunto de lo más fino.

El primero tiene una capacidad de nueve litros y está alineado con las tendencias actuales, mientras que el asiento se monta por encima de ese depósito para darnos una posición agresiva con el cuerpo totalmente tirado hacia delante.

El manillar es plano y no excesivamente ancho, con una barra protectora. Magura se ha encargado de todo lo que monta dicho manillar. El puño de gas con salida lateral, maletas, conmutador y tam-

¿QUE LE FALTA?



SI TE OCURRE
LO MISMO

NOSOTROS SOMOS
TU SOLUCION

IBERPNEU

TODO EN NEUMATICOS
MOTO Y TURISMO

Montaje rápido y profesional
TODO AUTOMATIZADO. PLATAFORMA ELEVADORA.
Lo último en todas las marcas.

PIRELLI-MICHELIN-AVON-DUNLOP-
METZELER-BARUM-FIRESTONE-NAN-
KANG-GOOD-YEAR-TRELLEBORG Y
CONTINENTAL.



Martin de los Heros. 63

tfos. 2-41-26-60 2-48-79-74

..MADRID..

bién palancas de aire y descompresor.

El claxon se ha montado en la tija de la horquilla delantera y no encaja en absoluto con la idea de la moto, pero es el precio que hay que pagar al pretender hacer una moto puramente de enduro y con una buena dosis de cross, una moto de trail...

Motor

La verdadera baza y también necesidad de KTM era lograr un nuevo motor más capaz que el anterior.

Para ello se han tenido que tomar decisiones drásticas, y ello se ha notado en su nueva concepción.

Cuatro tiempos, cuatro válvulas y refrigerado por agua.

La bomba del agua es eléctrica y los radiadores están bien disimulados por los aletines del depósito de gasolina.

El carburador es un Dell'Orto de 38 mm. que lleva incorporado un sencillo sistema para poner la moto en marcha en caliente. Hay que recordar que no lleva arranque eléctrico, tampoco batería, únicamente el mismo volante eléctrico que el de la moto de cross.

Como decíamos, la puesta en marcha se realiza a través de una palanca de arranque. Para facilitar la tarea se ha montado un descompresor. A través del mismo hay que buscar el punto en el que el pistón ofrece menor resistencia, y eso sucede cuando la válvula de escape está abierta. Es entonces cuando tendremos que ejercer menos fuerza sobre la palanca, y es que un cuatro tiempos de 600 c.c. monocilíndrico y con una relación de compresión de 9'5 a 1 no se pone en marcha así como así...

En caso de que el motor esté caliente, la cosa es más delicada, y para ello el carburador lleva una pequeña palanca que al oprimirla levanta ligeramente la campana del carburador.

El cambio es de cinco relaciones, y la palanca del mismo, al igual que la de freno, tiene las puntas abatibles.

El escape tiene una doble salida, pero se unifica para finalizar en un voluminoso silencioso.

El filtro de aire es de espuma y la caja se esconde tras la tapa lateral derecha, la cual se extrae con tres tornillos de estrella.

Tras una dificultosa puesta en marcha, el escape emite un tremendo ronquido que augura, junto a la rapidez que sube de vueltas, muy buenas sensaciones, tales como casi 50 CV. de potencia...

Combinación ideal

Al sentarte en la MX 600 te olvidas que llevas debajo a un motor de cuatro tiempos, pero ese ronquido profundo te lo recuerda continuamente. La posición de conducción es sumamente adelantada,

prácticamente sobre el mismo depósito de combustible.

A pesar del descompresor, hay que darle una buena patada. Tras los primeros metros te das cuenta en seguida de que la MX 600 pide «guerra». No es una moto para dar paseos dominicales a ritmo tranquilo, sino que lo suyo son las carreras, el rodar rápido y el intentar sacarle todo el jugo a este potente propulsor.

Y éste empuja de verdad. Su respuesta es rápida, sube de vueltas con mucha facilidad y la potencia la ofrece de forma continuada, sin titubeos.

Tiene una «patada» importante. No repentina, pero a la más mínima insinuación del puño de gas vendrán a nosotros muchos CV. y eso te invita a rodar rápido, a no ofrecerle resistencia, pero tampoco demasiadas concesiones.

Los 115 kg. que pesa se desplazan con facilidad ante cualquier insinuación del puño de gas. Ello acompañado de una posición que también invita a atacar, unas suspensiones eminentemente crossísticas y una buena frenada, lo primero que se te ocurre es apuntarte a una carrera de enduro.

Lógicamente, la MX 600 está también pensada para los raids, pero para ello habrá que montar un depósito de combustible con mayor capacidad.

La frenada es agradable y el disco delantero cumple muy bien, mientras que el trasero se queda más justo. Las pastillas semimetálicas emiten un particular sonido cada vez que presionamos la palanca, pero a ello te acostumbras y el flotante con pinza pistón tiene un tacto tan agradable como efectivo.

Con el peso total cargado hacia delante y la potencia de este cuatro tiempos, la conducción termina haciendo continuos derrapajes del tren posterior, siempre controlando con un puño de gas al que si le das mucho giro te puedes llevar un duro «ataque» de potencia...

Por caminos revirados y trialeros, la KTM se desenvuelve con soltura, absorbiendo bien cualquier terreno y con una conducción algo brusca, ya que la potencia está en toda la gama y ante cualquier insinuación. Es por ello que lo suyo es una conducción enérgica y con cierto nivel de pilotaje sobre tierra.

KTM ha tardado en sacar a relucir su arma de cuatro tiempos, pero cuando lo ha conseguido nos ha ofrecido una moto muy válida, pero eminentemente «racing».

Como moto de trail es muy discutible por potencia, altura y comportamiento, pero es que ella nació para otra cosa... las carreras. Es la respuesta de KTM. □

ALEX MEDINA

Fotos: Nacho OLANO

Una enduro con carácter cross y posibilidades «trail». Toda una explosiva mezcla que KTM ha confeccionado con el nuevo motor de 4 tiempos refrigerado por agua.

