



CASTILLO DE PEÑARZA
MUSEO LÁZARO
DESCUBRE LA HISTORIA
DE LA CIUDAD
DE PEÑARZA
MUSEO LÁZARO



DAYTONA



M

A FONDO

TRIUMPH DAYTONA 900

PERSONALIDAD

900

Más europea que nunca, la pequeña de las Daytona plantea con rotundidad y personalidad sus propias ideas de lo que puede ser una deportiva. Cuando no se puede avanzar más en el camino de las prestaciones, mejor tomar el del corazón.

TRIUMPH DAYTONA 900

LA duda, entonces, surge: ¿me jugará el corazón una mala pasada? Con las motos que se salen de lo corriente ocurre lo mismo que con algunas personas. Mucho carácter resulta apasionante en pequeñas dosis, pero en el trato diario descubres a veces que una personalidad acusada no es más que un insoportable conjunto de manías y defectos.

La Daytona rezuma personalidad en su aspecto, en su comportamiento y en su construcción. Algo inevitable, por otra parte. Tanto por una cuestión de principios como por servidumbre al sistema modular de fabricación, las Triumph deportivas se salen de lo corriente. Con el mismo chasis, motor, ruedas, etcétera, del resto de la gama, es imposible competir en prestaciones puras (de motor y ciclo) con las japonesas, así que no queda más recurso que salirse por la tangente evitando el choque frontal. Las Daytona llevan mejores frenos y suspensiones, y posición de conducción agresiva, pero no dejan de ser, como todas las Triumph, motos cumplidoras en cuanto a prestaciones, pero sobre todo cómodas, nobles y agradables, adjetivos difícilmente conjugables con la salvaje eficacia de una superdeportiva.

En su gama '93 los ingleses han ido algo más lejos huyendo de los anodinos modelos de 1992. Las Daytona 750 y 1000 (tri y tetracilíndrica de carrera corta, respectivamente) han dado paso a modelos con mejor motor (carrera larga para subir a 900 y 1.200 c.c.) y una estética más agresiva. Apenas hay más cambios que el conjunto de colín-tapas laterales, una cúpula más baja y colores planos y fuertes, pero el aspecto final cambia como de la noche al día.

Aunque también se vende en color rojo y azul, la Daytona es amarilla, y en la exclusividad de ese color está la mitad de su encanto, igual que en una Ducati 750 Sport de 1973, un Alpine Renault de rallyes o algunos Porsche y Ferrari. El impacto del amarillo como color dominante se realza sobre el negro en que se han pintado ahora las llantas, botellas de horquilla y semimanillares.

No te fíes de las fotos. Como en todas las motos de colores planos, resulta mucho más atractiva al natural que sobre el papel, donde incluso las magníficas fotos de «Missing» Oliveras no pueden reflejar toda la textura y volumen de sus formas. Un día, saliendo a la calle ya al atardecer, en-

contré junto a la Daytona una Suzuki RF 600 R rojo sangre, ambas cubiertas por las gotas del último chaparrón, brillando bajo el resplandor del sol agonizante. Un contraste impresionante. Quizás la Daytona en rojo no quede tan mal...

Triumph ha dejado de lado la tradicional elegancia británica, anodina para casi todos los demás, y se ha dirigido sin pudor hacia la imagen «café racer». Pero no ha bajado la guardia en los acabados, que son sobresalientes empezando por la pintura del carenado en plástico irrompible, los logotipos en relieve para el «900» y la bandera inglesa, los embellecedores cromados para las cabezas de la tornillería, las planchas que ocultan el cableado del interior de la carrocería, el cromado en negro de los escapes, el acero pulido de los contrapesos del manillar...

El equipamiento no aporta nada nuevo, pero incluye los detalles agradables que ya son norma en 1993 (chivato de gasolina en el tablero, anclajes para pulpos...). La reforma estética supone perder algunas soluciones prácticas como el asa para el pasajero, el caballete central y un poco de protección de carenado, cuya cúpula es ahora más baja.

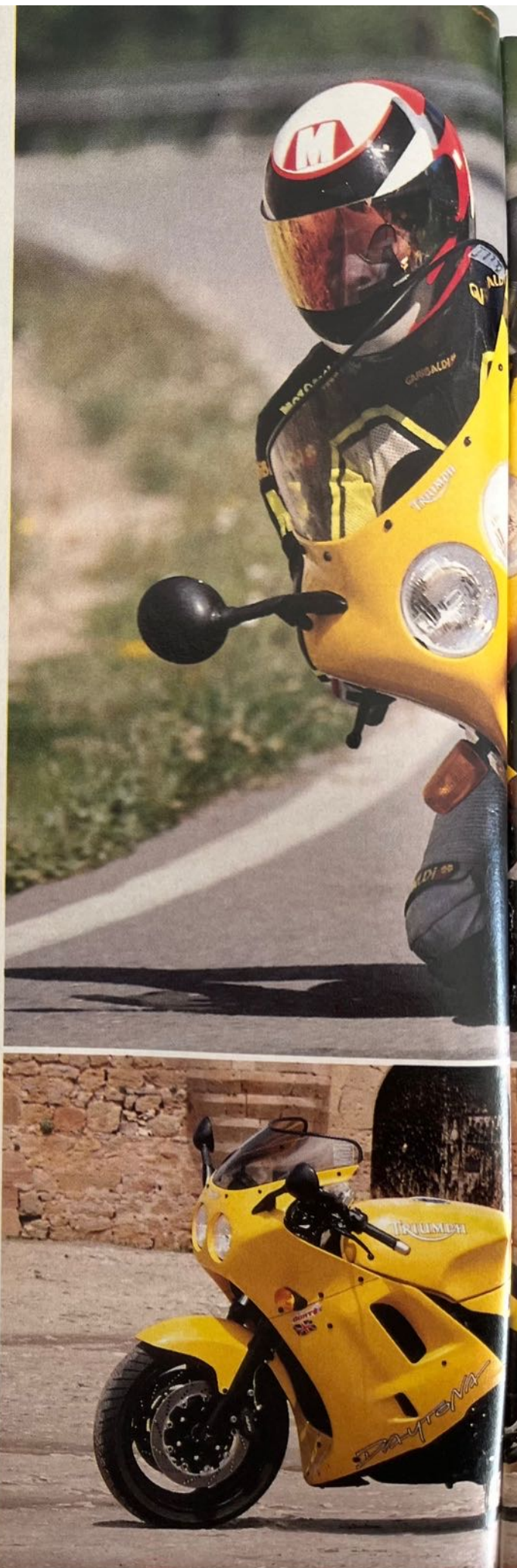
CUERPO A CUERPO

Hasta aquí una bonita piel pero, ¿qué hay dentro? «Beauty is only skin deep», dicen los ingleses (la belleza tiene sólo la profundidad de la piel). ¿Seguirá siendo la Daytona una «mona» aunque esté cubierta de seda?

Si echas un vistazo al comentario de Augusto Moreno de Carlos en el «En perspectiva», verás cómo el tarro de las esencias deportivas de la Daytona puede estar medio vacío, si vienes de probar la Yamaha YZF 750 y la Honda CBR 900, o medio lleno si, como en mi caso, lo último que has probado son las dos BMW 1100 RS.

A la Daytona no se la puede considerar una RR, está claro. Comparada con las reinas del sport de la semana pasada es lenta, larga, pesada y algo premiosa en sus reacciones. Rodando con ella recordamos de inmediato las magníficas Suzuki GSX R 1100 de las primeras series: nobles, con buenos frenos y suspensiones, motores elásticos y carenados eficaces. Claro que la «poderosa», como la llamaba Mariano Urdín recordando sus carreras mano a mano con Garriga en 1986, tenía a favor un buen puñado de caballos y kilos respecto a nuestra 900.

No resulta competitiva, está claro, pero sí divertida y eficaz en el senti-





do de que es posible ir rápido con ella en carretera abierta sin sentirse penalizado por ningún aspecto negativo en particular: acelera con buen par, frena muy bien, se aguanta sin un meneo y sus neumáticos originales (Bridgestone Battlax en nuestro caso) permiten tumbar más de lo que imaginas. Delante encontramos el universal 120/70-17 con llanta de 3,5", y detrás un polivalente 160/60-18 en su correspondiente horma de 4,5". Estas medidas implican menos goma que los 180/55-17 sobre llanta de 5,5" habituales este año en otras motos, pero siempre resultó suficiente para poco más de 100 CV. y una curva de potencia sin brusquedades, si se adoptan las precauciones que requiere toda moto de calle.

Su punto fuerte son los frenos. Las pinzas Nissin (prácticamente iguales a las de las CBR 900 RR y GSX R 750), en el caso de la Triumph muerden discos flotantes de fundición de 310 mm., más eficaces que los de acero inoxidable de la Suzi o los pequeños

BELLEZA SIN AGRESIVIDAD. TANTO EN MARCHA COMO EN PARADO, LAS BUENAS SENSACIONES QUE TRANSMITE LA DAYTONA ESTÁN LEJOS DEL STANDARD JAPONÉS.



TRIUMPH DAYTONA 900

«296 mm.» de la Honda. La bomba manda mucha presión y los latiguillos metálicos (la única moto grande de calle que los incorpora de origen) impiden cualquier bajada de rendimiento o descenso de la sensibilidad. Una de las mejores motos de calle en lo que a frenos se refiere, aunque su peso y la horquilla suponen un inconveniente respecto a modelos realmente deportivos. La suspensión delantera rebota un poco en apuradas «salvajes» (dosificando a placer el bloqueo de la rueda delantera), pero es posible regular la precarga y los dos hidráulicos para dejarla a tu gusto. Detrás, el disco es demasiado grande y, aunque tiene un buen tacto y la pinza va anclada al chasis, hay pequeños saltos al bloquear.

RAICES

Al irnos acercando físicamente al chasis perdemos «erres» y nos acercamos al tronco común de la Triumph. En nuestro camino pasamos primero por las suspensiones,

con amplias posibilidades de regulación aunque con la misma base de toda la familia. Así, la horquilla tiene demasiado recorrido (150 mm.), lo que resta agilidad general, sobre todo en frenadas y cambios de dirección, por la apertura de la geometría con el estiramiento de la suspensión. Pero en lo que a tarados generales, rigidez (barras de 43 mm.) y comportamiento respecta, la horquilla es buena, absorbiendo todo tipo de baches o badenes sin que eso suponga ninguna oscilación en curvas rápidas.

Los reglajes originales (todo en medio) son buenos, aunque apretando un poco más la compresión, de la sexta a la cuarta posición, el comportamiento en frenadas quedó intachable.

En el amortiguador destaca precisamente la facilidad para aprovechar los reglajes disponibles. Hay un pomo exterior para la extensión y un sistema hidráulico bajo el asiento para la precarga; un detalle importante después de ver tantas motos en las que prefieres no machacarte las manos a ajustar el comportamiento de la suspensión al trazado o a la carga. Con la tercera posición de exten-

sión y de precarga, el funcionamiento es bastante correcto, sin golpes secos en terreno bacheado ni meneos en autovía.

Buena parte de la «culpa» de la estabilidad de la Daytona la tiene el chasis, largo como un día sin pan (1.490 mm.) y con una geometría de dirección (27°, 105 mm.) impropia de una moto deportiva. El reparto de pesos es también peculiar, por no decir anticuado. Hay mucho más peso detrás de lo normal, una receta que, junto a su longitud y geometría, nos lleva a pensar en las Ducati 900 SS de hace décadas.

Si le sumamos un peso en seco verificado de 244,7 kg. (muy lejos de los 216 declarados), te puedes hacer una idea de su manejabilidad, muy por debajo de las 750, 900 o 1000 deportivas, pero todavía mejor que una CBR 1000, de similares dimensiones y 10 kg. extras.

Menos mal que los semimanillares son anchos y la posición de conducción permite trabajar bien sobre la moto. Una vez acostumbrado, entrar en las curvas se convierte en una cuestión de anticipación, y la Daytona responde con precisión y trazadas

limpias. La excelente respuesta del motor ayuda a controlar bien la salida, pero si te habías «tirado» con violencia al interior no es raro que la inercia de la moto, con su alto motor, te lleve a un grado de inclinación mayor del planeado, y tengas que levantarla otra vez. La Daytona no quiere ser llevada con agresividad. En eso es una moto homogénea, y hasta la potente frenada de que hablaba al principio se dosifica fácilmente. Las antiguas Daytona de carrera corta rompían esta línea, y el tricilíndrico de carrera larga de 900 c.c. y 100 CV. declarados (106,4 CV al embrague en nuestro banco) es una importante ventaja al respecto. Se trata, sin duda, del mejor motor de la gama Triumph, usado además en la Trident, Trophy, Sprint y Tiger. De hecho, sólo la popular versión económica de 750 c.c. de la Trident y las grandes 1.200, que hasta ahora no han tenido buena aceptación, escapan a la regla.

GRAND NATIONAL

El 900 es elástico y divertido, aunque no excitante. Una curva de par motor (se corresponde con la fuerza del motor para una marcha dada) estrictamente horizontal resultaría efectiva pero tan aburrida como un encefalograma plano. En la Daytona hay una subida gradual hasta el máximo en 6.500 r.p.m. y ahí se mantiene prácticamente sin bajar hasta el final. El problema de este motor radica en que corta el encendido muy pronto, cuando la potencia todavía está subiéndose. Mirando nuestra página de datos encontramos rápidamente el motivo: la velocidad lineal de pistón a ese régimen es ya peligrosamente alta (20,8 m/seg.), especialmente para un motor de pistones grandes y pesados.

Cuando quieres ir deprisa de verdad en carretera rápida te encuentras apurando instintivamente ese límite, y tienes que vigilar el cuenta-vueltas como si llevases una moto de G. P. En autopista te estrellas, además, con un desarrollo ridículamente corto, y es fácil llegar en sexta al corte de encendido incluso con dos plazas. Nunca hasta ahora habíamos probado una moto cuya velocidad máxima viniese limitada por el corte de encendido en sexta. En la Daytona esto ocurre también sentado, y sólo un pasajero de 1,85 m. impidió que ocurriese también con él.

En carretera virada no hay problema, porque aprovechas la inmensa zona de potencia entre 4.000 y 9.000 r.p.m. para hacer largos tramos sin

LAS RIVALES



SUZUKI GSX R 750

La menos extrema de las deportivas japonesas y, por tanto, la menos lejana a los clásicos y polivalentes planteamientos de la Triumph. Sus prestaciones puras en motor y ciclo son claramente superiores, pero dentro de los límites normales en carretera abierta, la Daytona podría seguir su ritmo.



DUCATI 888 SP 5 STRADA

Con peso y potencia sólo algo por debajo de la Daytona, la Ducati comparte también la exclusividad de su origen europeo y una estética inconfundible. La 888 está un paso por delante en espíritu deportivo, sacrificando a cambio funcionalidad en el «día a día». Tampoco la Ducati puede obrar milagros...

Potencia (banco)	109,3 CV. a 11.120 r.p.m.	100 CV. (declarados)
V. máx. (tumb./sent.)	246/236 km/h.	—
Aceleración		
0-100/150/200 km/h.	3,22/6,37/12,47 seg.	—
0-200/400/1.000 m.	7,26/11,32/21,47 seg.	—
Recuperación		
60-100/140/160 km/h.	6,01/12,15/15,36 seg.	—
Consumo		
min./med./máx.	5,3/7,4/11,5 l.	—
Autonomía media	283 km.	—
Peso		
vacio/lleño (verif.)	222,8/239,60 kg.	188 kg. en seco (declarados)
Precio (imp. incl.)	1.242.156 ptas.	1.914.154 ptas.

■ AL DETALLE

SEGURIDAD

ANTIRROBO: Bloqueo central con la dirección a izquierda o derecha.

Posición de «parking» disponible.

RETROVISORES: Redondos y pequeños, aunque por su posición son bastante útiles. Anclados en el carenado, no perturban la dirección, pero a poco que se aflojen cambian de postura a alta velocidad.

BOCINA: Potente pero no escandalosa.

FARO: Doble óptica, aunque la corta sólo usa una de ellas (la historia de siempre). Iluminación correcta, pero el ajuste (por tornillo) es laborioso y no muy accesible.

CABALLETE: Sólo lateral, a pesar de que los anclajes para el central están preparados en el chasis (idéntico en toda la gama). El cortacorriente ya no actúa en punto muerto, sólo con marcha engranada, y por fin podemos ponernos el casco y los guantes mientras se va calentando el motor.

CONFORT

ASIENTO: Una pieza desmontable con llave. Si te pegas sobre el depósito puede molestar un poco entre las piernas, pero en general es correcto por forma y mullido. Preciosa tapa desmontable para el lugar del pasajero. Tan bonita que, al contrario que en la mayoría de los casos, te decides a dejarla puesta.

CARENADO: Si la cúpula fuera un poco más alta y cercana al casco sería mucho mejor. Protege muy bien cuerpo y piernas, pero las manos y la cabeza quedan un poco descubiertas a alta velocidad o bajo la lluvia. La cúpula es de buena calidad óptica, pero tan baja que no se puede mirar a través de ella. Maniobrando en parado se golpean fácilmente las espinillas con los laterales. Planchas negras ocultan la «ferretería» del interior del carenado, lo que eleva el nivel de acabado de la moto. El material plástico utilizado en el carenado es de una elasticidad increíble y excelente acabado. Sobresaliente.

MANETAS: Ajustables en cuatro posiciones en freno y embrague. También es regulable la palanca de cambio y freno.

MANILLAR: Dos piezas ancladas bajo la tija superior. Un tornillo de seguridad impide que se giren por accidente. Quedan algo cerradas, planas y adelantadas. Te

acostumbra pero es mejorable.

Gracias a los contrapesos de acero pulido no hay vibraciones.

REPOSAPIES: Deportivos estribos con tornillo de aviso en el caso del piloto. Bajo nivel de vibraciones.

INSTRUMENTACION

RELOJES: Esferas blancas y medidores precisos, aunque el cuentavueeltas es lento de respuesta al acelerar en punto muerto. Una súbita caída de la aguja nos avisa de que se ha llegado al corte de encendido. Los chivatos no se ven muy bien con luz intensa, y el velocímetro tiene demasiadas líneas, confundiéndote.

CONMUTADORES: Al mismo nivel que en cualquier japonesa moderna, con el extra del «warning» para los intermitentes.

ASPECTOS PRACTICOS

GASOLINA: Enorme depósito de 25 litros reales. Chivato de reserva bastante fiable y llave de paso con tres posiciones: ON, OFF y PRI. Tapón basculante con llave.

HERRAMIENTAS: Buen equipamiento en cantidad y calidad. A mitad de camino entre el standard japonés y el de BMW.

ACCESIBILIDAD: Demasiados tornillos para cualquier cosa: infinitos en el carenado, otros cuatro para el depósito, etcétera. Por lo menos se trata de tornillería de alta calidad en su material y sus acabados. Todos los letreros de aviso están escritos en español, algo que a veces no se encuentra. Hay muchos tornillos con cabeza Torx (en las pinzas de freno, por ejemplo), pero no se incluye la llave correspondiente en la herramienta original.

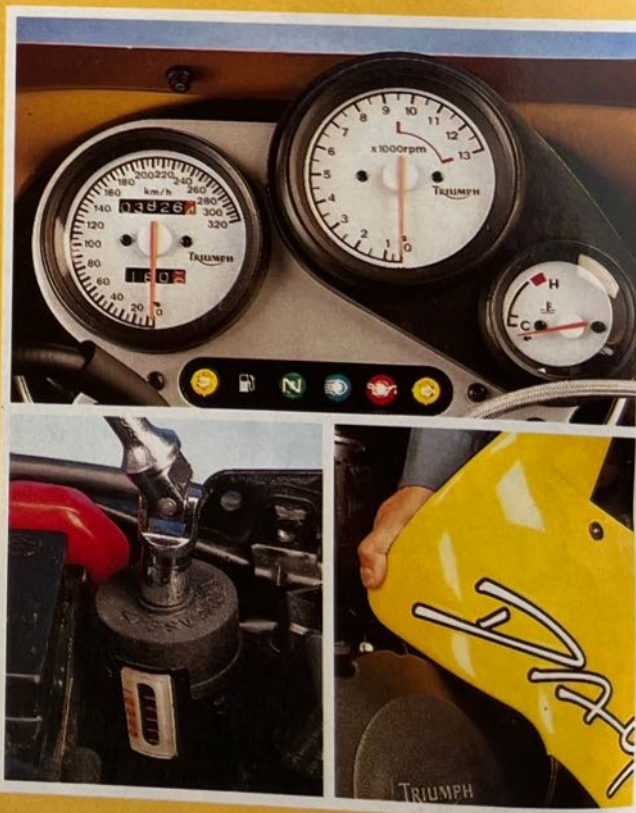
GUANTERAS: Algo cabe debajo del colín (con llave), pero no gran cosa.

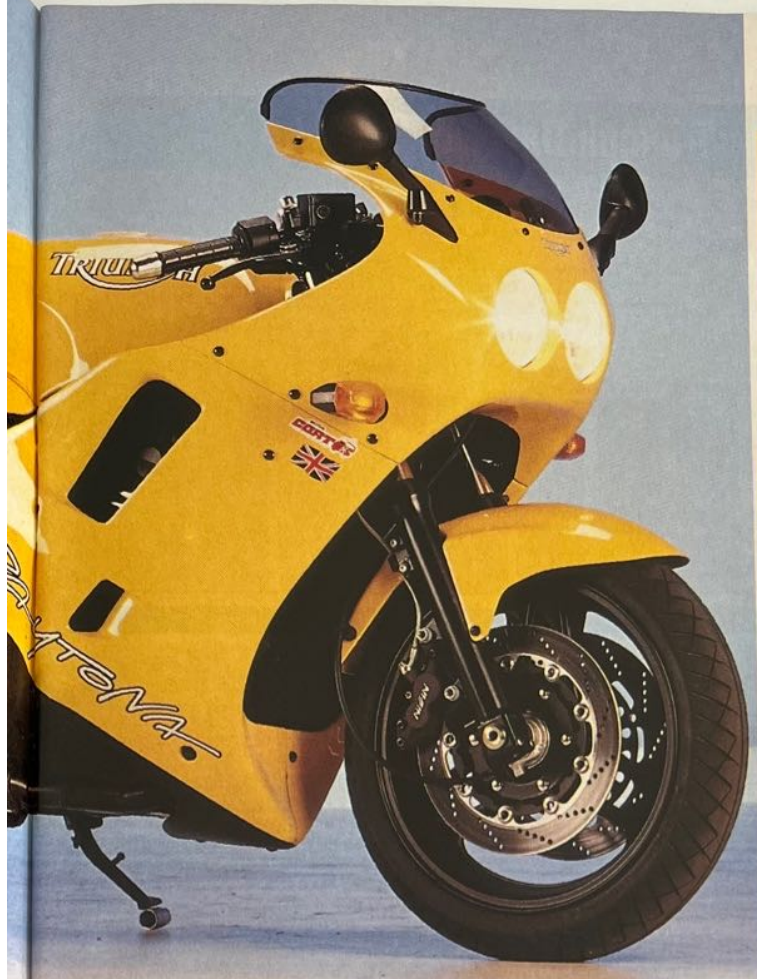
EQUIPAJES: Detrás hay anclajes para pulpos, y el gran depósito permite montar con facilidad una bolsa sobredepósito de imanes.

NIVEL DE ACEITE: Por varilla solidaria al tapón de llenado. La distancia entre mínimo y máximo es muy pequeña.

INCIDENCIAS

Los intermitentes fallaron esporádicamente si el cambio estaba en punto muerto. Pérdida de aceite por rotura de la carcasa del manocontacto.





MAGNÍFICOS ACABADOS EN PINTURA, TORNILLERÍA, ETCÉTERA, Y BUENOS DETALLES COMO EL CARENADO EN PLÁSTICO IRROMPIBLE O LA PRECARGA HIDRÁULICA DEL AMORTIGUADOR TRASERO.

TRIUMPH DAYTONA 900

cambiar de marcha, siempre con buena aceleración y respuesta inmediata al puño. Creo que se podría alargar un poco el desarrollo (un diente menos atrás) sin que los grandes saltos del cambio, especialmente entre tercera y cuarta, salgan a la luz de forma desagradable. El selector no consigue cambiar sin rascar un poquito en ciudad, aunque en carretera (es decir, a medio y alto régimen) va perfectamente.

Con su embrague hidráulico, falta de vibraciones y facilidad de conducción, la Daytona es, ante todo, agradable. Aunque tiene un ruido mecánico a ralentí bastante alto, una vez en marcha se trata de una moto silenciosa. El asiento es más bajo que el año pasado, y se llega bien al suelo en parado sin que la moto dé sensación de enormidad. El pasajero ha perdido el asa posterior, pero la postura y mullido siguen siendo mejores que en una deportiva japonesa.

Triumph ha pasado «una mano de lija» sobre las últimas tendencias deportivas, eliminando virtudes y defectos. Hay que insistir una vez más en que sus prestaciones generales están muy sobrepasadas por cualquier japonesa o italiana equivalente, pero no es menos cierto que cumple con corrección las demandas de la inmensa mayoría de los motociclistas, incluyendo a muchos «quemados». Así, Triumph ha conseguido que su «operación personalidad» no se salde con un buen montón de aristas por pulir, aunque tampoco hay grandes virtudes que alabar. La política de ajuste de precios practicada por su importador la hace 20.000 ptas. más barata que la fea y sosa Daytona 750 de 1992, y con 1.371.000 ptas. está en la línea de motos con similar nivel de apariencia (CBR 900 RR, EXUP, etcétera, todas esperando una próxima subida de precios que seguramente no afectará a las inglesas), pero muy superiores en prestaciones.

La Daytona ha gustado en nuestra redacción, la verdad. Las sutiles maniobras para quedarse con ella el fin de semana, y pasearla por nuestros escenarios particulares, han sido bastante graciosas y muestran la ilusión que despierta. Claro que una cosa es reírse un rato con tus sobrinos y otra el llevártelos de vacaciones un mes entero. Tú verás cuánto les quieres. □

César Agüí
Fotos: Jaime Olivares



Triumph Daytona 900



FICHA TECNICA

MOTOR

Tipo	Transversal 4 tiempos, 3 cilindros en línea. Refrigeración líquida.
Distribución	Doble árbol de levas, cuatro válvulas por cilindro. Cadena lateral.
Diametro x carrera	76 x 65 mm.
Cilindrada	885 c.c.
Compresión	10,6:1.
Potencia máx. declarada	100 CV a 9.500 r.p.m.
Par máx. declarado	8,26 kgm. a n. d. r.p.m.
Alimentación	2 Mikuni BST 36 mm.
Encendido	Electrónico digital.
Arranque	Eléctrico.
Batería	12V/14Ah.

TRANSMISION

Embrague	Multidisco en aceite, mando hidráulico.
Cambio	6 velocidades.
Relación de cambio	I. 9,11; II. 12,8; III. 16,3; IV. 19,6; V. 21,9; VI. 23,6 km/h x 1.000 r.p.m.

Transmisión secundaria

Cadena.

CHASIS

Tipo Espina de tubo redondo de acero.

Lanzamiento 27°.

Avance 105 mm.

SUSPENSIONES

Delantera Horquilla convencional.

Barras 43 mm.

Recorrido 150 mm.

Reglajes Precarga, e hidráulico a extensión y compresión.

Trasera Monoamortiguador.

Sistema Tri-link.

Recorrido 120 mm.

Reglajes Precarga e hidráulico a extensión.

FRENOS

Delantero Doble disco flotante.

310 mm.

Pinza 4 pistones.

Trasero Disco 255 mm.

Pinza Doble pistón paralelo.

RUEDAS

Delantera 120/70-17.

Llanta 3,50 x 17.

Neumático Bridgestone Battlax.

Trasera 160/60-18.

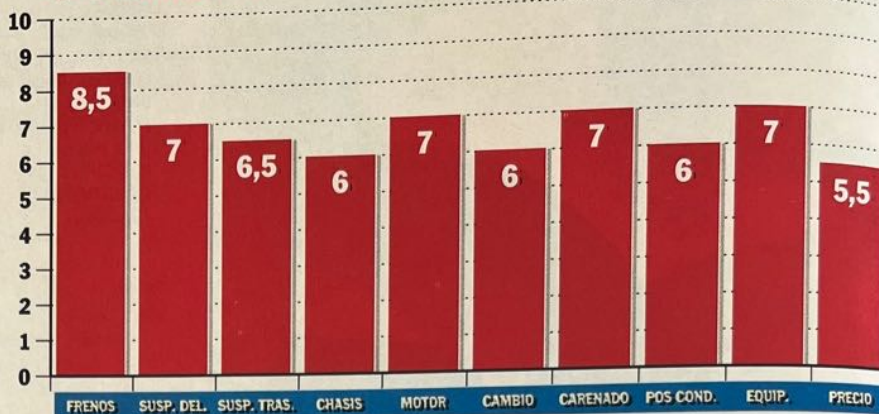
Llanta 4,50 x 18.

Neumático Bridgestone Battlax.

DEPOSITO

Capacidad/res. 25/5 l.

EL ECUALIZADOR



PRESTACIONES

ACELERACION

km/h.	Segundos	Metros
0-100	4,28	61
0-120	5,54	100
0-150	8,01	194
0-180	11,73	366
0-200	15,75	579
Metros	Segundos	Vel. final km/h.
0-200	8,17	152
0-400	12,41	184
0-1000	22,93	220

RECUPERACION EN 6.ª

km/h.	Segundos	Metros
60-100	4,94	110
60-140	9,99	279
60-160	12,50	383

VELOCIDAD MAXIMA

Solo tumbado: 224 km/h. Marca/r.p.m.: 235/10.200

Solo sentado: 224 km/h. Marca/r.p.m.: 235/10.200

Dos plazas: 219 km/h. Marca/r.p.m.: 230/ 9.900

Condiciones de la prueba:

Temperatura: 22°. Presión: 920 mb. Humedad: 45%.

Viento: 0 m/s.



BANCO DE POTENCIA

Potencia máxima al embrague	106,4 CV.
Régimen de potencia máxima	9.580 r.p.m.
Par motor máximo al embrague	8,99 kgm.
Régimen de par motor máximo	6.530 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	20,8 m/s.
Relación peso/potencia	3,16 kg/CV.
Potencia específica	120,2 CV/l.
Temperatura ambiente	24,0° C.
Presión atmosférica	935,0 mb.
Datos:	Banco BOSCH FLA 203 de MOTOCICLISMO.

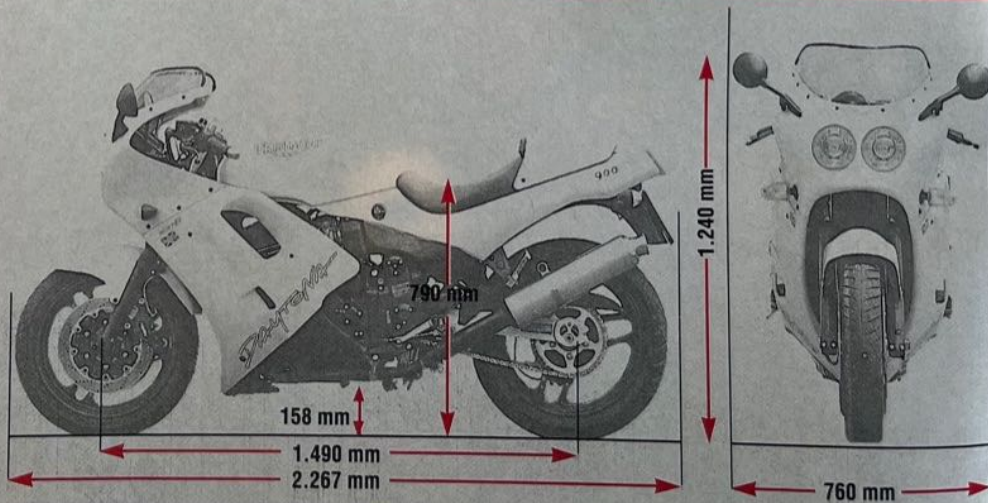


PESO

	Vacío	Lleno
Declarado (kg.)	216	n.d.
Verificado (kg.)	244,7	263,5
Reparto peso %	-	47,8/52,2
Con piloto %	-	46,0/54,0
Peso en vacío:	Sin gasolina, sin herramientas, con aceite.	
Peso lleno:	En orden de marcha, depósito lleno.	



DIMENSIONES





FRENOS

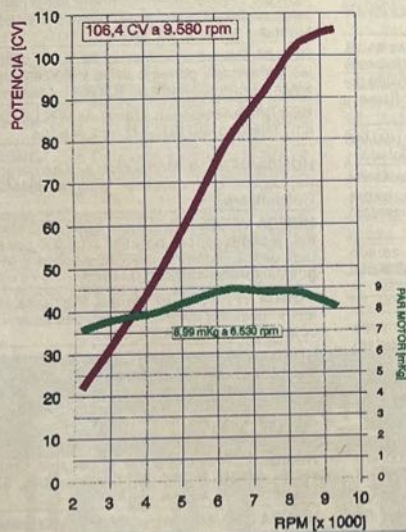
	Segundos	Metros
160-0 km/h.	3,88	108
120-0 km/h.	2,52	55
100-0 km/h.	1,89	36



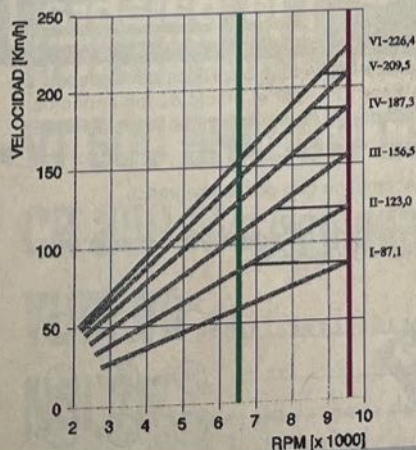
PRECIO

Impuestos incluidos. Sin transporte 1.371.000 pts.

POTENCIA Y PAR



DESARROLLOS



SERVICIO

MANTENIMIENTO

Rodaje	1.600 km.
Revisiones	5.000 km./10.000 km.
Ajuste válvulas	Cada 20.000 km.
Carburación	Cada 20.000 km.
Cambio aceite	10.000 km.
filtro	10.000 km.
Cambio filtro aire	40.000 km.
Aceite motor recomendado	Shell Helix Plus.
Capacidad líquido refrigerante	2,8 l.
Bujías	NGK DPR 9 EA-9. (0,8-0,9 mm.).
Presión neumáticos	Solo: 2,50/2,90 kg/cm ² . Dos: 2,50/2,90 kg/cm ² .
Aceite horquilla	n. d.

GARANTIA

Condiciones garantía 1 año, piezas y mano de obra.

IMPORTADOR Electra Motor.
Dirección Av. de la Cova, 83. 46940 Manises (Valencia).



CONSUMO

Mínimo (120 km/h.)	5,1 l.
Medio (toda la prueba)	7,9 l.
Máximo (autopista)	11 l.
Autonomía media (res. incl.)	316 km.



RUIDO

ESCAPE	
Ralentí	79,0 dB.
Medio régimen	88,6 dB.
BOCINA	
A 2 metros	93,7 dB.



INSTRUMENTACION

ERROR VELOCIMETRO	
Marca (km/h.)	Real (km/h.)
90	88
120	111
160	147
ERROR CUENTAVUELTAS	
Marca (r.p.m.)	Real (r.p.m.)
3.000	2.950
6.000	5.810
9.000	8.750



CIUDAD: El tricilíndrico es toda una joya para ciudad. Responde suave, eficaz e instantáneamente desde ralentí, sin bache alguno en su curva de potencia. Sólo hay que lamentar cierto exceso de ruido mecánico, aunque su espectacular decoración nunca nos permitiría pasar desapercibidos. La postura, ángulo de giro y peso en maniobras no son los ideales, pero te puedes llegar a acostumbrar.



CARRETERA: Ideal. La moto transpira nobleza y confianza en cualquier terreno y uso. La estabilidad del chasis, bien apoyado por las suspensiones regulables, se prolonga a unos frenos excelentes y un motor lleno de par. Por carenado y autonomía sería una buena rutera, pero la posición de conducción lo estropea un poco.



AUTOPISTA: Bien, pero con un límite de velocidad muy inferior al que su cilindrada sugiere. Se queda corta de desarrollo y no es difícil llegar en sexta al corte de encendido. Eso ayuda con pasajero, porque mantiene el nervio de su motor. En los dos casos la cúpula es algo baja.



SPORT: Entretenida y eficaz dentro de un orden. Frena de maravilla, se aguanta al máximo y acelera mejor de lo que parece, pero en comparación con cualquier deportiva moderna es demasiado pesada, lenta de dirección y un poco falta de velocidad máxima.



PASAJERO: Bastante tolerable, mejor que en cualquier deportiva al uso. El asiento es cómodo y la postura general razonable, pero no hay asa donde sujetarse aunque el depósito ofrece buen apoyo para las manos. Vibraciones y carenado funcionan bien, aunque por encima de 180 no se aguanta. Como todas.