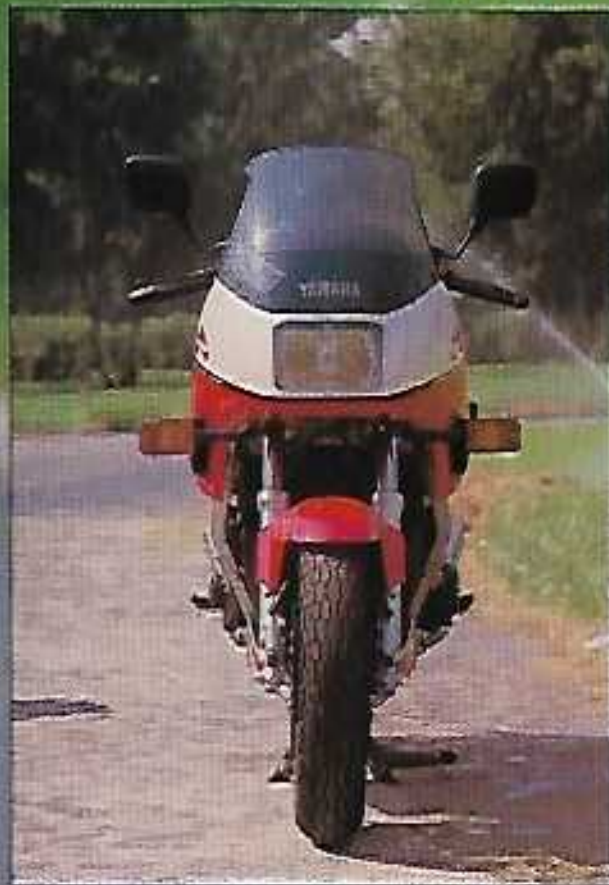


PRUEBA A FONDO

www.motosclasicas80.com

info@motosclasicas80.com



Yamaha FJ 1100

¡Que la fuerza te acompañe!

Es la frase mágica con la que un «Jedi» recibe su confirmación. Yamaha es probable que no te diga lo mismo al comprar una FJ 1100, pero la fuerza «suave» que proporciona esta nueva «gheisa» de la marca de los diapasones es algo que hay que tener siempre muy presente. En las manos adecuadas puede dar satisfacciones desconocidas hasta la fecha, pero si te olvidas que la fuerza de 125 CV te está acompañando, la FJ 1100 se puede convertir en un arma de doble filo.





www.motosclassicas80.com



motos clásicas



info@motosclassicas80.com



La nueva «ghetta» de Yamaha está destinada a ser un «best seller» por sus innegables cualidades de estabilidad, manejabilidad y prestaciones de una moto de competición perfectamente «maquillada».

DESPUES de una sequía de nuevos modelos en los últimos meses, con la llegada de los primeros calores los fabricantes parecen haber recogido su cosecha, inundando nuestro mercado con novedades. Una de las más esperadas es esta Yamaha FJ 1100, primera superdeportiva de gran cilindrada que ofrece la marca de los diapasones y que dadas sus innegables cualidades está llamada a ser un auténtico «best-seller» tan pronto como llegue a las tiendas.

No cabe la menor duda. Yamaha ha dado en el clavo. Después de aquella monumental XS 1100 que tantas críticas negativas recibió por parte de la Prensa especializada —sobre todo porque intentaron convencernos de que era una supersport—, nos ofrecieron la XJ 900, una máquina potente y equilibrada, apta tanto para turismo como para tomar la salida en las Series con posibilidades de un buen resultado final. La XJ 900 se vendió muy bien y la versión 84 de este modelo, ya con carenado fijado al chasis y con quilla en el motor estaba llamada a ser un éxito de ventas. Pero la aparición del modelo que nos ocupa, con su esbelta silueta de pura sangre y afiladas formas, puede representar un peligro para su hermana menor. De momento algunos distribuidores han visto cambiar sus pedidos de la 900 para la nueva FJ 1100. Y es que por doscientas mil pesetas de diferencia... Al final todo quedará en su sitio, cuando el pequeño cupo disponible de estas joyas se agote, y el potencial cliente vuelva sus ojos a la más polivalente y racional XJ 900.

El flechazo

Aquel viernes después de festivo cuando conocí la FJ 1100 no era mi día. Después de un interminable viaje nocturno desde Orense a Madrid, había dormido poco y estaba nervioso. Al día siguiente debería recoger la FJ en la fábrica. Mi primer contacto con una de las nuevas gheisas. La huelga de pilotos no contribuyó a serenar mi ánimo y estuve mil veces a punto de no embarcar para el Prat. Cuando al fin estuve viendo el azul del cielo y al fondo la permanente neblina que cubre la capital, respiré tranquilo y dejé volar mi imaginación. Ya

tenía noticias de mi próxima compañera, y había leído otros ensayos nacionales y extranjeros. Sabía que disponía de una potencia soberbia, que era muy bajita, que estaba bien maquilada... Pero llegar a la fábrica Yamaha para poder disfrutar de esta maravilla no es tan fácil. Hospitalet es un conglomerado caótico de calles que no tienen salida, coches con mucha prisa, caballitos y verbenas instalados en calles cortadas al tráfico y, además, el taxista no sabía dónde estaba la fábrica. Tras hora y media de sudar la gota gorda en el interior de aquella caja de ruedas, al final descubrí un gran edificio con anagramas de la marca y algunas otras pintadas menos artísticas y más agresivas. Ya me estaba relamiendo los labios y había olvidado mi mala racha pasada. Pero no. El destino había decidido que todavía no podía conocer a mi anfitriona. Era la hora de la comida y tuve que esperar. Esperar otra vez. La espera es la gran solución filosófica de nuestros días.

Creo recordar que comí apresuradamente algo, no tenía tiempo para esperar, no podía esperar. Al final, una amable secretaria de Yamaha me entregó las placas de pruebas y la documentación a mi nombre. Pero debía esperar. Otra vez esperar, y dirigirme a una nave anexa donde me entregarían la moto. Los quinientos metros que separan un edificio del otro me parecieron eternos. Largas y desangeladas calles sin asfaltar, cubiertas de polvo que de vez en cuando un gran camión se encargaba de remover para que éste se apresurara a cubrirme. El sudor se apoderaba de mí y estaba empezando a perder la paciencia. Decididamente no era mi día. Yo venía a recoger una moto y me sentía en medio de un desierto de ladrillos y polvo, sin nadie a mi alrededor y con un sol de justicia cayendo a plomo sobre mis hombros.

Cuando por fin llegué a la nueva nave Yamaha, estaba desfallecido. No tenía el menor interés por sentarme sobre una moto y enfilarse la autopista de Zaragoza. Sólo deseaba encontrar una sombra y tomar algo fresco. Descansar y olvidarme de este escenario nefasto.

Pero de repente algo cambió. Cuando los señores Sanglas y Mayol, de Yamaha, abrieron un cierre dentro de la nave y apa-

recieron dos impecables FJ 1100, mis ojos brillaron. Una gran inquietud se apoderó de mí y no pude reprimir mis deseos de sentarme sobre una de las nuevas gheisas. Mientras les acribillaba a preguntas, empecé a ponerme el mono de cuero y las botas. Mi apatía se había desvanecido y sólo tenía deseos de dar gas y escaparme con mi nueva amiga.

En marcha

La FJ 1100 es muy baja, y puedes apoyar tranquilamente los dos pies en el suelo, manteniendo incluso las rodillas ligeramente flexionadas. En parado te sientes seguro y dominando perfectamente los doscientos cincuenta y pico kilos de la moto. A cambio, la distancia libre al suelo es escasa y los silenciosos y la quilla inferior rozarán fácilmente al subir una acera o en una calle sin asfaltar. Precisamente para salir de la fábrica a la carretera hay que atravesar unos cuatrocientos metros de baches y hoyos de tierra. Iba realmente preocupado por los bajos del motor y a una velocidad lentísima.

Una vez en carretera abierta pude saborear tranquilamente esta joya. Es el motor más potente que jamás he llevado, pero con una curva de potencia muy plana y eficaz, donde los caballos afluyen en tropel pero sin amontonarse. Hasta cinco mil r.p.m. es una máquina turística, con buen par a bajo régimen, reemprendiendo desde dos mil r.p.m. sin tuberosos. Cambiando a ese régimen puedes ir por carreteras secundarias a buen ritmo, disfrutando del paisaje y con una conducción descansada. Si estiramos hasta las siete mil, el motor empieza a enseñar su garra y el paisaje empieza a desfilarse más deprisa ante nuestros ojos. Como en otras deportivas rápidas. Pero amigo, tienes dos mil quinientas revoluciones de reserva que marcan la diferencia. Entre siete y nueve mil quinientas el misil rojo y blanco se dispara y hay que estar preparado para ello. Si vas por una carretera sinuosa, los tramos rectos pasarán bajo tus ruedas a una velocidad de vértigo y te presentarás en la siguiente curva rápidamente. Puede que se te amontone el trabajo. Afortunadamente el doble disco autoventilado delantero pondrá otra vez las

cosas en su sitio y podrás acomodar tu velocidad a la de la curva. El enorme neumático trasero de 150 mm. te permitirá aplicar toda la caballería al asfalto sin sustos y de nuevo serás catapultado hacia delante para el siguiente viraje. Realmente impresionante. No he pilotado nada parecido.

En autopista o carreteras nacionales de curvas rápidas tampoco tienes que preocuparte. El bastidor trabaja perfectamente y el grueso basculante de sección rectangular evitará cualquier tipo de torsiones incluso en curvas por encima de los doscientos por hora.

Pero no anticipemos acontecimientos. En realidad los primeros kilómetros tuve que efectuarlos a un ritmo más conservador. Aunque el motor ya contaba con quinientos kilómetros, son necesarios por lo menos otros tantos para poder exigirle el máximo de su rendimiento.

Así en la autopista pude mantener un cómodo crucero a 7.000 r.p.m., donde el motor va muy descansado y suponen unos doscientos kilómetros hora de marcador. A esta velocidad el carenado protege perfectamente y sólo sientes la fuerza del viento en la parte superior del casco y en los hombros. Lamentablemente han subido el precio de los peajes en autopista, y ahora cotizamos como los coches y microbuses, una lástima, pero con la FJ pronto te olvidas de estas «tonterías».

Posición muy natural

La postura de conducción es muy descansada, con un manillar plano y cómodo, con suficiente brazo de palanca para sentirte dueño de la situación. Al estar muy rebajado el asiento y mantener los reposapiés altos para evitar su roce con el suelo durante inclinaciones pronunciadas, las piernas van un poco encogidas. Es una posición intermedia entre deportiva y turística, para mi gusto ideal, pero algunos aficionados esperaban un manillar y postura más deportivos.

Con su amplio carenado resulta muy sensible al viento lateral, y ya entre Zaragoza y La Almunia tuve que luchar para mantener la línea recta y no salirme de la carretera. A estas alturas del camino habían aparecido unas gotitas de líquido

Yamaha FJ 1100

hidráulico en la maneta del embrague. Pero la fuga no fue a más y tras su limpieza no volvieron a aparecer.

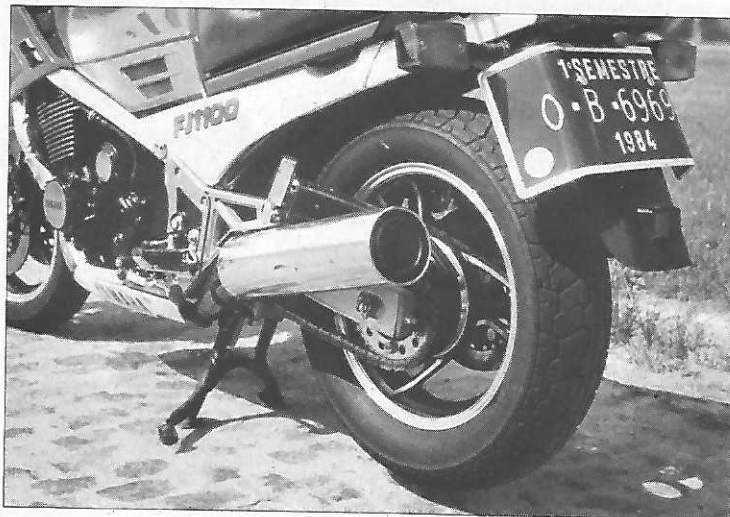
Todos los mandos funcionan con gran suavidad y es de señalar el magnífico tacto que ofrece el embrague hidráulico, muy similar a un mando convencional. Las manetas de freno y embrague están demasiado separadas del puño y al principio se notan extrañas, pero pronto te acostumbras. Los puños de goma son de calidad y buen tacto, pero con el sudor ennegrecen las manos y los guantes.

Los espejos proporcionan una amplia visión, manteniéndola nítida incluso a gran velocidad. El cuadro de mandos es de agradable diseño, con tres grandes esferas que incluyen velocímetro, con totalizador total y parcial, contarrevoluciones electrónico e indicador del nivel de gasolina. El velocímetro tiene un error por exceso del orden de un trece por ciento. En cuanto al medidor de gasolina, rápidamente me olvidé de él. Cuando marca vacío tenemos en el depósito ocho litros. Afortunadamente también cuenta con un chivato de reserva, mucho más fiable, que se enciende cuando quedan en el depósito cinco litros. El grifo de gasolina es de depresión, sólo funciona cuando chupan los carburadores, y podemos olvidarnos de él. No obstante hay una posición manual donde el combustible fluye por gravedad, para cebar los carburadores tras un aparcamiento de muchos días o después de quedarnos sin gasolina.

El resto de los indicadores son los clásicos de intermitentes, luz larga, punto muerto y nivel de aceite. Este último se enciende al introducir la llave de



El amortiguador trasero tiene varias posiciones de hidráulico y muelle que se pueden regular a distancia por un ingenioso sistema.



La rueda trasera es impresionante, 150 de anchura en llanta de 16", pero gracias a ella, la FJ puede ser manejada fácilmente por los que son de «tamaño standard latino».

contacto a modo de chequeo de funcionamiento, y se apaga en cuanto aceleramos.

Los interruptores están bien pensados y son de fácil manejo. En el puño izquierdo tenemos el starter, con dos posiciones, para arranque en frío y calentamiento, el cambio de luces, la bocina —de muy poca potencia— y el mando de los intermitentes, de parada automática a los diez segundos o ciento cincuenta metros. El mando de ráfagas está en la parte superior del puño y es fácilmente accionable con el dedo índice.

En la mano derecha tenemos el interruptor de arranque, con un dispositivo de protección en caso de tener una velocidad engranada o con el motor en marcha, el interruptor general de luces y el cortacorrientes.

Nuestra moto de pruebas venía equipada con óptica amarilla —homologación francesa— y a pesar de la potente lámpara halógena de 60 W., nunca me encontré cómodo pilotando de noche. El fabricante ofrece la posibilidad de retirar el capuchón amarillo y dejar la ampolla de iodo blanca, con lo cual memorará sensiblemente la intensidad luminica. Para ajustar el haz de luz a las condiciones de carga se ofrece un dispositivo regulador en la parte derecha del carenado.

En general la moto tiene detalles de terminación muy cuidados y dignos de una máquina de su categoría. Las cerraduras están unificadas, y con una sola llave tenemos acceso al contacto —con una posición para bloquear la dirección—, tapón de gasolina y asiento y portacascos.

En la parte posterior del colín se ha previsto un pequeño receptáculo portaherramientas

Velocidad maxima

Piloto agachado con mono de cuero.

● A favor de viento	240 km/h.
● Contra viento	234 km/h.

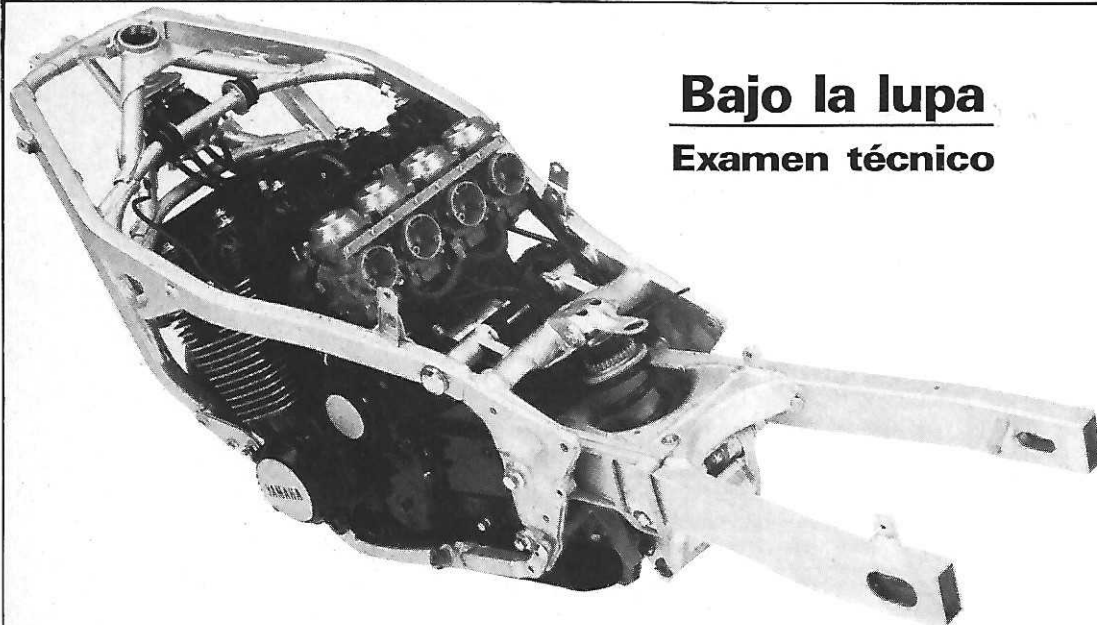
Promedio: 237 km/h.

Aceleracion

1.000 m. salida parada	22,7 segundos
------------------------	---------------

Consumo

● A 120 km/h.	4,2 litros/100 km.
● A 150 km/h.	7,6 litros/100 km.



Bajo la lupa

Examen técnico

ULTIMO producto de la marca de los diapasones, la FJ 1100 adopta las últimas novedades de orden técnico y mecánico.

El motor es un cuatro cilindros en línea, refrigerado por aire, y con el alternador detrás del cigüeñal, a fin de reducir la anchura del conjunto y poder colocar el grupo propulsor más bajo dentro del bastidor, disminuyendo el centro de gravedad y aumentando la manejabilidad del conjunto. El cigüeñal es de una sola pieza, con bielas desmontables girando sobre cojinetes lisos. Una bomba de aceite trocoidal se encarga de mantener la adecuada presión en el circuito de engrase, que incluye un generoso radiador de aceite colocado en la parte inferior del carenado.

La alimentación corre a cargo de cuatro carburadores Mikuni BS a depresión con 34 mm. de difusor. La distribución ya mandada por cadena de tensión automática con doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro, cuya holgura queda reglada mediante las clásicas pastillas calibradas.

El encendido es electrónico transistorizado con avance variable y por vacío, que proporciona una chispa adecuada en cualquier circunstancia, y es responsable de

la redondez y suavidad de marcha de este fantástico propulsor.

La transmisión primaria es por engranajes rectos, con embrague de discos múltiples en baño de aceite y accionamiento hidráulico.

La caja de cambios tiene cinco velocidades, con transmisión final por cadena autoengrasada que no necesita mantenimiento.

Parte ciclo

El bastidor, denominado por el fabricante «lateral frame concept» es un doble cuna de acero en sección rectangular, que abraza materialmente al motor. Para disminuir los esfuerzos sobre la pipa de la dirección, ésta resulta «tirada» y no empujada por el chasis, que asimismo la rodea. La parte trasera del chasis, que no realiza ningún esfuerzo dinámico está realizada en tubo de acero. El basculante es una obra maestra de aleación ligera, de generoso dimensionado rectangular, que articula un sistema de flexibilidad variable «monocross» y 120 mm. de recorrido.

Mediante un ingenioso sistema de tuerca y cadena de transmisión, se puede realizar cómodamente la precarga del muelle, con

sólo desmontar la tapa lateral derecha del motor. El amortiguador tiene cinco posiciones de reglaje de hidráulico, con otras tantas intermedias, que unido a las posibilidades del muelle, ofrecen un correcto reglaje para cualquier circunstancia, aunque a costa de paciencia y sensibilidad por parte del piloto.

La suspensión delantera utiliza una horquilla telescópica con barras de 41 mm. de diámetro, con 150 mm. de desplazamiento. El muelle tiene tres posiciones de precarga —aunque es necesaria una gran llave allen que no viene como equipo de origen— y otras tres de hidráulico. En la parte inferior dispone de un sistema antihundimiento, conectado al sistema frenante, con cuatro posiciones de dureza.

El equipo frenante es de primer orden, con un doble disco anterior de 285 mm. de diámetro y otro posterior de igual diámetro, todos autoventilados y con pinzas de doble bombín.

Las llantas son de aleación ligera, de dieciséis pulgadas, montando neumáticos Dunlop japoneses sin cámara de gran balón y perfil bajo, 120/80 V 16 la delantera y 150/80 V 16 la trasera, que de momento son difícilmente obtenibles en el mercado nacional.

y de documentación, con un tirante de goma para su fijación. También a ambos lados del colín se incluyen dos pequeños ganchos para fijar con un pulpo una bolsa o la tienda de campaña.

En la montaña...

Hemos visto cómo se comporta la FJ en carretera nacional y autopista, con curvas largas y buen piso. Vamos a llevar la moto a su verdadero ambiente, a las serpenteantes y retorcidas rutas de montaña, a esa carretera bacheada que tú conoces y donde te sientes perfectamente identificado con tu máquina, sin coches ni espectadores testigos de tu escapada.

Te sorprenderás. Hasta ahora no había pilotado nunca con rueda de dieciséis delante. Habrás escuchado largas filípicas sobre esta milagrosa solución que convierte en ágiles los dinosaurios y que te permite efectuar sin esfuerzo una serie de curvas enlazadas... La FJ 1100 es en la montaña el arma definitiva, con agilidad propia de una moto de menor cilindrada, una aceleración que corta la respiración y una frenada soberbia. Incluso en las más bacheadas carreteras mantiene firmemente la trayectoria, aunque vayas saltando de bache en bache y llegues a perder los pies de los estribos. En frenadas fuertes notarás rebotar la rueda trasera. Intenté paliar este problema jugando con las distintas posiciones de hidráulico y muelle, pero lo único que conseguí fue un buen dolor de riñones cuando utilicé las posiciones más duras del amortiguador. Personalmente encuentro excesivo el gran disco trasero, del mismo diámetro que los delanteros, aunque puede ser un intento por parte del fabricante de unificar recambios y disminuir costos. Si frenas fuerte en medio de una curva notarás cómo tiende a levantarse y seguir la tangente. Debes anticiparte y evitar esta maniobra.

Las suspensiones se comportan muy bien en piso bacheado, ofreciendo una estabilidad impecable, pero manteniendo una buena absorción que hace descansado el pilotaje. El compromiso ideal lo encontré en el punto 2 del muelle e hidráulico, aunque en algunos baches al ceder las suspensio-

Libro de ruta

Itinerario	Condiciones	Km. recorridos	Velocidad crucero	Consumo l./100 km.
Barcelona-Lérida	Autopista. Conductor solo.	165	200	10
Lérida-Zaragoza	Autopista. Conductor solo.	162	200	10,1
Zaragoza-Medina del Campo	Nacional II. Conducción rápida.	157	160	7,89
Medina del Campo-Madrid	Nacional II. Conducción rápida	167	160-180	8,02
Madrid-Colmenar-Cercedilla-Madrid	Conducción deportiva	228	Variable	9,21
Madrid-La Cabrera-Rascafría-Miraflores-Madrid	Conducción deportiva en montaña	224	Variable	7,36
Madrid-San Agustín-Navacerrada-Rascafría	Conducción rápida. Dos plazas.	270	Variable	6,6
Madrid-La Cabrera	Conducción turística	51	150	7,6
La Cabrera-Madrid	Conducción turística	49	120	4,2
Madrid-San Agustín-Navacerrada	Pruebas de prestaciones. Conducción deportiva.	232	A fondo	8,2

nes puede rozar el caballete o el primer tramo del silencioso, colocado justo debajo del estribo derecho. En las frenadas fuertes no noté el efecto del anti-dive, que me sigue pareciendo un mero argumento comercial, aunque en este caso no roba eficacia a los frenos. De todas formas, la horquilla frontal es rígida, con un recorrido corto y hundimiento firme y progresivo, sin acusar ningún tipo de flexiones en curva, aunque frenando fuerte sobre baches puedes llegar a hacer tope.

El escalonado de la caja de cambios es perfecto para conducción deportiva y la elasticidad del motor te permite efectuar largos tramos de montaña en la misma marcha. Lástima del selector de cambio algo duro e impreciso, propiciando que de vez en cuando se escape una marcha. Llevar el motor hasta el final de la escala del cuentavuelvas requiere determinación y experiencia. La punta final de potencia es increíble y muy excitante, sin faltar alguna falsa explosión al cortar gas para dar mayor realismo a nuestra emocionante galopada.

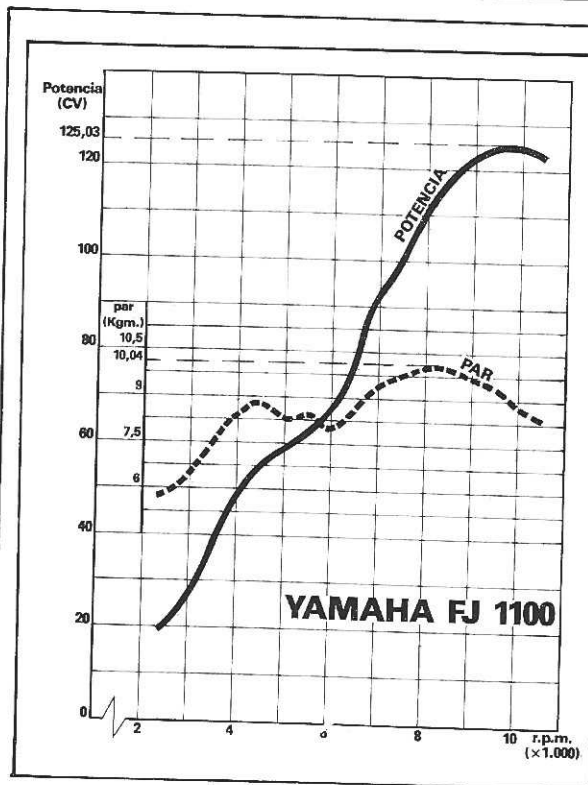
Cuando paramos para descender la adrenalina y limpiarnos el sudor que inevitablemente recorrerá nuestra frente, debemos tener cuidado para no quemarnos con los voluminosos escapes, indicación que asimismo tendremos que efectuar a la nube de curiosos que parecen salir de la tierra para contemplar esta maravilla nipona.

En ciudad

Aunque no es su campo de acción ideal, la FJ 1100 permite moverse con facilidad y soltura. Con buen radio de giro se sortean los coches fácilmente y aun cambiando a pocas revoluciones estaremos a la cabeza de los semáforos.

En estos días veraniegos, las piernas del piloto reciben el calor desprendido por el motor y canalizado por el carenado, que a baja velocidad resulta un tanto agobiante. Entre coches puede que lleguemos a tocar con los intermitentes delanteros, que sobresalen excesivamente, pero debido a su soporte elástico aguantan perfectamente los golpes.

Al subir las aceras deberemos tener cuidado con la parte baja del motor y el carenado,



La FJ 1100 en el banco

La Yamaha FJ 1100 ha superado las expectativas, a pesar de que las buenas prestaciones y su comportamiento hacían presagiar que las cifras que obtendríamos en el banco de rodillos serían altas. Pero 125 CV a la rueda, CV de los de verdad, utilizables, sorprenden a cualquiera. Un par de casi 9 mKg. a sólo 4.000 r.p.m. catapultan la moto en cualquier circunstancia, y si algún atrevido osa flirtear con las 8.000 r.p.m., el tetracilíndrico Yamaha dispone de 10 mKg. que proporcionan una experiencia inolvidable y desconocida hasta ahora.

Potencia máxima: 125,03 CV a 9.780 r.p.m.
Potencia máxima: 10,04 mKg. a 8.250 r.p.m.
Potencia específica: 113,97 CV/L.
Relación peso/potencia: 2,01 Kg./CV.

Ficha técnica

Motor: Tetracilíndrico en línea, cuatro tiempos, refrigerado por aire. Diámetro por carrera: $74,0 \times 63,8 \times 4 = 1.097$ c.c. Relación de compresión: 9,5/1. Sistema de engrase: cárter húmedo. Embrague: multidisco en baño de aceite. Cambio: 5 relaciones. Transmisión primaria por engranajes; secundaria por cadena. Carburador: Mikuni BS36.

Bastidor: Doble cuna (concepto de chasis lateral).

Capacidad depósito: 24,5 litros.

Neumáticos: Delantero, 120/80 V 16 (Tubeless); trasero, 150/80 V 16 (Tubeless).

Frenos: Doble disco delantero; simple disco trasero.

Suspensiones: Delantera por horquilla telescópica hidráulica; recorrido 150 mm. Trasera por sistema Monocross; recorrido 120 milímetros.

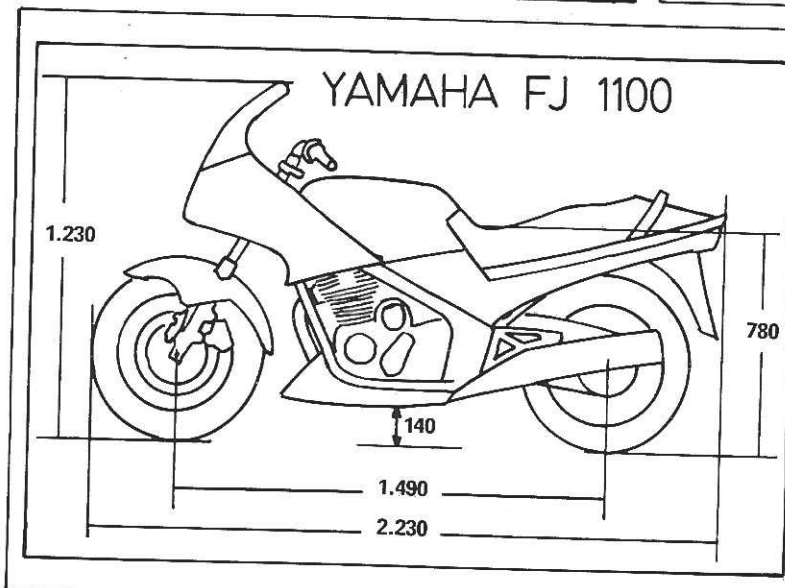
Mantenimiento: Aceite motor: SAE 20W40 tipo SE; cambio periódico de aceite: 3 litros, con cambio de filtro: 3,35 litros; cantidad total: 4,2 litros. Bujías recomendadas: NGK DPR8EA-9, Nippon Denso X24 EPR-U9. Apertura contactos bujía: 0,8-0,9 mm. Líquido de frenos recomendado: DOT n.º 3. Presión neumáticos: hasta 90 kgs. de carga, delantero 2,3 kg/cm², trasero 2,5 kg/cm²; a carga máxima (198 kgs.), delantero 2,5 kg/cm², trasero 2,9 kg/cm²; conducción a alta velocidad, delantero 2,5 kg/cm², trasero 2,9 kg/cm². Aceite horquilla: 424 c.c. (por barra) de SAE 10W30 tipo SE.

Condiciones económicas

Contado	1.398.000
Entrada	398.000
12 meses	92.395
24 meses	50.896
36 meses	37.675
48 meses	30.966

En ventas aplazadas no se incluye ningún tipo de seguro.

(Financiación facilitada por Cantó, S.A. Princesa, 26. Madrid).



Dimensiones y pesos

Longitud total	2.230 mm.
Anchura manillar	730 mm.
Altura total	1.230 mm.
Altura asiento	780 mm.
Distancia entre ejes	1.490 mm.
Luz al suelo	140 mm.
Peso (con depósito lleno)	252 Kg.



La FJ 1100 tiene una línea agresiva ciento por ciento y el sonido de los gigantescos silenciosos es maravilloso cuando se utilizan las 2.500 vueltas «mágicas» del final de la curva de potencia. Pero las sensaciones fuertes son mejores poco a poco...

muy fáciles de golpear con un bordillo. El caballete lateral mantiene firme la moto y no es plegable automáticamente, aunque no tiene ningún dispositivo de seguridad y es fácil olvidarse de él.

Cómoda en dúo

Por la elasticidad de su motor es susceptible de ser utilizada como máquina de turismo

incluso con dos plazas. El pasajero encontrará excesivamente elevados los reposapiés y si es un poco alto irá encogido, pero en general, y tratándose de una deportiva, la posición es aceptable, y se dispone de un cómodo asidero posterior.

Para afrontar largos viajes tiene difícil solución el acople de unas maletas o portaequipajes trasero y deberemos conformarnos con la bolsa sobrede-

pósito y la tienda o el saco en la parte posterior.

Prestaciones

En el cuadro adjunto podéis comprobar los datos de nuestra prueba. El medir su velocidad máxima nos ha planteado muchos quebraderos de cabeza y «momentos inolvidables». Doscientos cuarenta kilómetros/hora reales, por vías públi-

cas son una barbaridad y necesitarían un aeropuerto o similar para una correcta medición. Circular a esta velocidad plantea no pocos «problemas de conciencia» y queda al arbitrio de cada uno la dosificación de los 125 CV de esta extraordinaria moto, que puede convertirse en un arma de doble filo en manos de algún piloto irresponsable.

F. CALLEJO
Fotos: E. IRIS