

**BMW HP2 Megamoto**  
**Ducati Hypermotard 1100 S**  
**KTM 950 Supermoto R**

# Europe is different



## ■ KTM 950 Supermoto R

**Son bicilíndricas, son grandes, de manillar alto y la potencia adecuada para devorar curvas sin contemplaciones. Esto es lo que tienen en común la italiana, la austriaca y la alemana; cada una a su manera está dispuesta a atemorizar a la industria nipona ;Ha nacido el hipermegasupermotard! Las nuevas deportivas al estilo europeo.**

Antoni Guinovart Caballé  
Fotos: Xavier Pladellorens/S. Díaz (estudio)  
Con la colaboración... J. Monge y C. Cazorla







## BMW HP2 Megamoto

# A lo grande

**BMW se ha decidido a construir la versión más potente de su archiconocido bicilíndrico boxer y montarlo en una moto estrecha y ligera. Los de Munich nos enseñan su manera de entender el supermotard de altura.**

Después de atemorizar a los endureros con una de las motos de tierra más bestias jamás construidas, la HP2 Enduro - que equipaba una muy ingeniosa suspensión neumática-, BMW sigue con su ritmo devastador y nos presenta la que seguramente es la BMW más divertida jamás fabricada: la HP2 Megamoto. Se trata de una moto sin contemplaciones: alta, robusta, sin ABS ni Telelever, y con unos componentes y acabados de tan alta calidad que acaban reflejándose en el precio. En BMW se han tomado tan en serio esto de hacer una moto para divertirse a lo grande que han pasado del acompañante: no hay ni asas ni estribos para él, desde allí arriba nada ni nadie debe molestarnos.

Un motor de 113 CV y un peso de 187 kg son los argumentos que dan credibilidad a la apariencia deportiva de la Megamoto. En este caso el motor boxer de BMW, sin eje de equilibrado y más CVs, sigue estando lleno de par, pero ha ganado en alegría en su estirada, dejando atrás el carácter tipo eléctrico que ya nos tenía un poco aburridos. A pesar de que ofrecen una frenada más que correcta, pensamos que las pinzas de anclaje convencional no están en la línea de exclusividad que ofrece la HP2 en todos los aspectos; es una lástima porque por ese precio bien se podían permitir unas radiales... Por suerte la presión a las pinzas no va mediante el impopular servofreno y tenemos tacto y capacidad de frenada a raudales.

Como hemos dicho, en este modelo BMW no ha querido hacer inventos. Así pues, las suspensiones son tan convencionales como efectivas. Hay que destacar el amortiguador y la horquilla Öhlins: efectivos, sensibles e incansables.

Al querer hacer una moto deportiva, BMW la ha hecho algo demasiado espartana: los acabados son de altísima calidad pero el precio no incluye ordenador de a bordo, que es opcional; además es una pena que esté homologada como monoplaza. Pero también podemos pensar que cuando estemos metidos entre curvas con la Megamoto, ¿quién va a andar mirando el consumo?... o querer llevar pasajero en mitad de una derrapada.

HOMOLOGACION  
EURO

3

### A favor

- ▲ Componentes de calidad
- ▲ Exclusividad
- ▲ Acabados
- ▲ Estética

### En contra

- ▼ Precio muy elevado
- ▼ Altura exagerada
- ▼ Monoplaza

**Con 113 CV, 187 kg y suspensiones tipo convencional la HP2 Megamoto es una verdadera deportiva**

## Ducati Hypermotard 1100 S

# Minimalismo expresivo

**Menos es más: Ducati, con la sencillez (que no simpleza) que dota la experiencia, ofrece su moto menos barroca pero, quizá, más expresiva. Una moto a la que ni le sobra ni le falta nada.**



Esta moto no se vende, se despacha”, con esta frase los orgullosos comerciales de BMW describen el éxito de la R 1200 GS. Pues bien, lo mismo pueden decir en Ducati de su nueva Hypermotard: desde antes de su salida al mercado la lista de espera se ha ido haciendo más y más larga.

Hemos hablado de sencillez por dos motivos: primero porque en la Hyper todo está a la vista y segundo porque el motor no es el más agresivo de la fábrica de Bologna. Aun así, que a nadie se le ocurra dudar de la agresividad del último diablo rojo, ¿o es que todavía no has visto las fotos de Rubén Xaus en el circuito de Moers? Pues deberás hacerte con el Solo Moto Treinta número 293.

A diferencia de BMW o KTM, los de la otra gran fábrica europea no han partido del off road para crear una supermotard grande, sino que han partido de una moto muy asfáltica como es la Multistrada. Con ésta comparte el motor Desmodrómico de 1.078 c.c. inyectado, refrigerado por aire y un radiador de aceite, con sus dos válvulas y dos bujías por cilindro. La innovación viene por el nuevo sistema de escape elevado. Quienes no hayan probado la moto podrán pensar que los 90 CV de este Desmo son algo justos para el nuevo bicho de la marca que está revolucionando MotoGP; la pura verdad es que con estas palabras sólo estarán evidenciando que quieren probar la moto y todavía no han podido. Eso sí, también comparte algo de tecnología con la superdeportiva 1098: el embrague en seco de accionamiento ligero gracias a un disco extra y a un nuevo material de fricción, y el sistema de escape con un sólo milímetro de grosor en sus tuberías. La compacta instrumentación digital también es muy parecida a la que monta la 1098. Respecto a su otra hermana, la Multistrada, es 18 kilos más ligera ¡Ahí es nada! Para que te hagas una idea, sólo decir que con las renovaciones en la caja de cambios y el embrague han ahorrado 1,6 kilos de peso.

Si todavía quieres más madera, como de costumbre Ducati ofrece una versión S (que es la que nosotros probamos). Las diferencias son el escape racing Termignoni y una centralita ECU con nuevo mapeado que otorgan cinco caballos más, un monoamortiguador Öhlins y un baño de material de baja fricción DLC en la horquilla Marzocchi, llantas forjadas Marchesini con gomas Pirelli Diablo Corsa y fibra de carbono por doquier.

**La Hypermotard es la única de las tres que parte de una moto de asfalto y no de una off road como sus 2 competidoras**



### A favor

- ▲ Tremenda agilidad
- ▲ Diseño ingenioso
- ▲ Exclusividad
- ▲ Estética

### En contra

- ▼ Desequilibrio suspensiones
- ▼ Motor neutral



**KTM 950 Supermoto R****Sangre naranja**

**Sin ofrecer tantos caballos como una superbike, esta KTM es más radical que muchas y más efectiva que ninguna... en carretera. Ha inaugurado una nueva manera de entender la moto de carretera, en Europa ya están haciendo sus apuestas, pero en Japón parece que todavía no se han enterado...**

**A favor**

- ▲ Motor muy aprovechable
- ▲ Agilidad de escándalo
- ▲ Frenada muy seria
- ▲ Precio contenido

**En contra**

- ▼ Instrumentación espartana
- ▼ Peligrosamente excitante
- ▼ R sin motor potenciado

Todos los aficionados a la moto seguimos con mucha atención, desde sus primeras fotos espía, el desarrollo de una moto que prometía dar la campanada. Efectivamente, así ha sido, la Supermoto ha dado vida a un nuevo concepto de moto de carretera que, ahora, marcas tan prestigiosas como BMW o Ducati, están expresando a su manera. Recuerdo el día en que un compañero de la revista me contó su experiencia con la Supermoto: "Iba bajando por un puerto de montaña. Me iba encendiendo a medida que pasaban las curvas, al final tuve que frenar y pararme en la cuneta para respirar hondo y seguir con más calma, porque sino...". Imagínate, el pobre (o el muy animal) tuvo que parar porque estaba siendo poseído por la eficiente rabia de la Supermoto. Pues imagínate que ahora KTM nos amenaza con una versión R; y cuando KTM pone una R de más os podemos asegurar que no lo hace porque sí.

La versión R de la Supermoto se presentó hace unos meses junto a su hermana la Super Duke R. La bestia de KTM ha mejorado en algunos aspectos clave, pocos pero importantes. Uno bastante relevante es el cambio en el tamaño del depósito de gasolina, que ahora tiene 4 litros menos de capacidad y se queda en 14,5 litros. A pesar de ser una moto muy apta para viajar se ha buscado reducir el tamaño del depósito de manera que el conductor-piloto pueda sentarse más cerca del manillar, con lo que el peso de la moto queda más apuntalado en el tren delantero y puede buscarse una auténtica conducción supermotard. Sentados de esta forma el tren trasero queda más suelto y la moto se vuelve tremendamente ágil, lo cual resulta de mucha ayuda en curvas cerradas. El chasis en CrMo viene pintado en el color de guerra de KTM, el naranja, combinando con el negro de las tijas, las pinzas y las llantas. Las asas para el pasajero han sido rediseñadas y el piloto trasero es ahora transparente.

El cambio más importante que adapta a la Supermoto a la conducción en circuito de manera más específica es el nuevo tarado de las suspensiones. Aunque ambas son multirregulables, en la nueva versión R se han endurecido para que soporten una conducción más agresiva. Lo que más se nota es el endurecimiento de la horquilla, que le otorga más estabilidad en frenadas y mayor confianza a la hora de encarar curvas rápidas.

Cambios decisivos que la mantienen en cabeza en carretera abierta y la hacen más capaz en circuito cerrado.

**La versión R de la Supermoto viene con el chasis en naranja, depósito más pequeño y tarado de las suspensiones más asfáltico**





**H**asta hoy parecía que lo de hacer las cosas a lo grande, lo de hipertrofiarlo todo, era cosa exclusivamente norteamericana: que a los yanquis les encanta lo exagerado e hiperbólico no se le escapa a nadie. Han inventado las hamburguesas más grandes, fueron los primeros en construir enormes rascacielos, concibieron esos desorbitados jeeps llamados bigfoot, son unos enamorados de todo lo XXL y, además, su población empieza a tener serios problemas de obesidad. Si puede ser grande está bien, pero si es enorme mejor... como el país. En cambio en Europa parecía que nos iba más eso de que "en el bote pequeño se encuentra la buena confitura" o del "si breve dos veces

bueno". Pero la mentalidad norteamericana se filtra por todo el mundo y parece que aquí a Europa ha llegado en forma de enormes motos bicilíndricas con tendencia al derrapaje. La BMW mide más de 2 metros de largo y para subirse a ella hay que pedirte permiso a una escalera, el asiento puede regularse desde los 860 hasta los 910 mm: por suerte los alemanes son concientes de que no todos desayunamos bistec con patatas.

### Un poco de historia para comenzar

Pero antes de meternos de lleno en ellas, decir que para este comparativo, y dado que se trata de motos muy especiales, invitamos a un par de grandes especialistas en el fino arte del derrapaje: César Cazorla, Campeón de Catalunya de la especialidad; y Josep Monge, piloto



# Cayma

CONCESIONARIO OFICIAL BMW MOTORRAD

Vía Sergia, 2 • 08302 Mataró • BARCELONA  
Tel.: 93 741 48 48



## ■ KTM 950 Supermoto R

puntero del CEV y uno de los primeros en practicar el supermotard en nuestro país. Como dicen en la tele: lo que hacen ellos no lo intentéis en casa.

Y, también, un poco de historia... culturilla motera. Escarbando en negra noche de los tiempos pasados, se dice que el supermotard nació en la década de los 70 en los USA cuando en California se organizó una prueba para determinar cuál era el mejor piloto del mundo, el famoso "Number 1". La idea era que los pilotos debían correr, con una misma moto, en varios circuitos de tierra y asfalto. Años después se organizó un sólo trazado que combinaba zona de tierra y asfalto, tal como sucede en los actuales circuitos de supermotard. Pero el invento norteamericano no cuajó lo suficiente por aquellos lares y en el libro gordo de la historia motorista está escrito

que los que inventaron eso de transformar una moto de off road, poniéndole llantas y neumáticos de carretera, fueron los franceses: dice la leyenda que algunos pilotos de motocross maduritos (Jean Michel Bayle, Stephane Chambon, etc.)

querían seguir compitiendo y se inventaron una especialidad menos exigente físicamente y se inventaron el Guidon d'Or a finales de los años 80, invitando a los reyes del Mundial de Velocidad de 500 c.c. (Rainey, Mamola, Gardner, los hermanos

Sarron y demás) a competir contra ellos. Un "Number 1" a la francesa disputado primero en el circuito de Carole y ahora, en forma indoor, en el Palais Omnisports de Paris-Bercy que ha conseguido popularizar el supermotard en toda Europa.

Así surgió la disciplina que, desde hace 5 años, tiene su propio Campeonato del Mundo y su emperador: Thierry Van Den Bosch. La idea del supermotard, en definitiva, es la de tener una moto que ofrezca mucha diversión a bajo coste... Bueno, pues



# Cano Catalunya

CONCESIONARIO OFICIAL BMW MOTORRAD

Ctra. de Rubí, 64 • 08173 Sant Cugat del Vallés (Barcelona)

Tel.: 93 587 71 00 • Fax: 93 590 33 80

[www.bmw.es/canocatalunya](http://www.bmw.es/canocatalunya)



parece que las supermotards a lo grande cumplen únicamente con el primero de los dos requisitos porque el precio de la italiana y, sobre todo, de la alemana no es precisamente una ganga, al menos en KTM han sido un poco más moderados.

### ¡Eureka!

Qué gran idea, qué bien que alguien se atreva a hacer las cosas de manera distinta. Actualmente los japoneses parecen los amos del mercado motociclista, pero no les pidas que inventen algo nuevo porque sus rígidos esquemas de currante oriental no se lo permiten. Como en uno de esos chistes de Eugenio han tenido que ser un alemán, un austriaco y un italiano (¡a saber qué hubiéramos hecho aquí!) los que han puesto un cilindro de más a las motos nacidas para derrapar, adaptándolas a la circulación por carretera. Hacer curvas con un monocilíndrico está bien, pero hacerlas con un bicilíndrico es mejor; pues en alguna ocasión puedes echar de menos algo de potencia y eso nunca es agradable. Lo bueno de estas nuevas bestias del asfalto es que, a pesar de su enfoque deportivo, pueden convertirse en buenas, bueno, aceptables ruterías: un viaje por los Alpes, con poco equipaje, con cualquiera de ellas es uno de los mejores regalos que podrías hacerte.

La BMW y la Ducati montan sus tradicionales motores refrigerados por aire y embrague en seco, mientras que la KTM confía en su motor LC8 refrigerado por líquido y el embrague bañado en aceite. El ángulo de los cilindros es la nota distintiva con la que, de buen principio, cada marca toma su particular camino: la BMW opta por su archiconocido motor boxer con los cilindros opuestos a 180°, la Ducati por su Desmo en V (o L como prefieren llamarlo los ducatis) a 90° y la KTM por un V a 75°. Trabajan con 2 válvulas por cilindro la Ducati y 4 la BMW y la KTM. Con distribución Desmodrómica SOHC por correa dentada la Ducati, por cadena silenciosa la BMW y KTM, pero SOHC la alemana y DOHC la austriaca.

El motor de la KTM es el que mejor trabaja arriba, no en vano es el de mayor compre-

sión, por su parte los de la Ducati y la BMW tiene unos bajos con los que la austriaca sólo puede soñar; el de la Ducati, con 2 válvulas por cilindro, no respira tan bien arriba, le cuesta un poco más hacer su estirada final.

El resultado de todo ello es un comportamiento muy definido en cada una de ellas que queda reflejado en las distintas curvas de potencia: la Hypermotard muere relativamente pronto, la curva de par nos muestra su apabullante respuesta en bajos donde vemos que entrega su máximo de 10,5 kgm a sólo 5.500 rpm y la potencia máxima llega a las 7.800 con 86,2 CV. Es una moto que le gusta que la lleven en marchas larga.

La BMW tiene buenos bajos por su mayor cilindrada pero lo que la define, contra pronóstico por tratarse de un motor boxer, es su buen funcionamiento arriba. Mientras a las 7.000 rpm el motor de la KTM empieza a

decaer, al lograr sus 101,6 CV, el de la marca bávara sigue empujando sin contemplaciones hasta conseguir 107,5 CV de verdad en nuestro banco de potencia a las 7.800 vueltas. El motor de la KTM, por su parte, es el de menor cilindrada y por ello peca de un bajo régimen con menos empuje, pero entrega casi tanto par como la BMW (10,1 kgm por 10,8 de la BMW) y tiene un sobrerégimen aprovechable... por si te quieres ahorrar una marcha entre curva y curva.

### Con mucho estilo

Es difícil decir cual de las tres tiene una apariencia más impactante, pues cada una resulta espectacular a su manera. Eso sí, la BMW da miedo, a primera vista su enorme tamaño, su chasis en azul y el enorme escape Akrapovic nos hacen sentir como enanitos desamparados. El frontal, calcado al de la Xmoto, nos va pareciendo



Muy cerca de ti.

En Manresa, Motor Cadí.

MOTOR CADÍ  
C/da Manresa 4 Brega,  
Av. 24 B  
París de Brega  
Tel. 938 761 011  
www.motorcadí.es

BMW  
¿Te gusta conducir?

## ■ KTM 950 Supermoto R

cada vez más bonito, pero lo que más nos gusta son sus buenos acabados presididos por multitud de piezas en fibra de carbono como el guardabarros, la tapita del escape, en la careta, en el depósito, ... Además, la HP 2 es la única cuyo tapón del depósito queda sujeto, mientras en las otras dos no es así, con las molestias que esto podría acarrear si el tapón se nos cayera y sufriera algún desperfecto. Como simple curiosidad comentar la sorpresa que nos llevamos al ver la inscripción en algún idioma asiático que tiene por debajo el tapón de la Ducati, un ejemplo más de la diversificación en la producción que permite rebajar los costes a las marcas europeas.

La estética de la KTM nos sorprendió en su momento, pero en un año ocurren muchas cosas y ahora ya nos hemos habituado a su pico de pato y a su par de voluminosos escapes por arriba. La versión R que ves

en estas fotos resalta la belleza de la moto con el chasis multitubular en naranja. La italiana, como no podía ser de otro modo, es la de diseño más esmerado. El frontal viene también con un pico de pato, pero más corto que el de la KTM y con cuatro aerodinámicas aperturas. En su parte trasera un pequeño spoiler sirve para soportar el piloto trasero de diodos led, debajo del cual aparecen dos escapes como dos torpedos. Sin duda, algo que va a ser recordado de la Hypermotard son sus paramanos-intermitentes-retrovisores, todo en uno, una buena idea que permite eliminar del manillar los siempre poco estéticos retrovisores. La pega es que con los retrovisores abiertos la moto resulta muy ancha y en conducción urbana va a ser difícil esquivar los coches.

### Caminos hacia Roma

Todos los caminos llevan al asfalto, a las

sinuosas curvas de los preciosos puertos de montaña, da igual de dónde vengas o por dónde hayas pasado para llegar a tu destino. En KTM han ido hinchando sus motos de montaña hasta fabricar ese monstruo al que llamaron SuperEnduro R, una vez obtenida semejante bestia les costó poco adaptar sus suspensiones y tren de rodaje al asfalto, dando vida a la 950 Supermoto. Por tanto, en KTM han seguido el legítimo y tradicional camino hacia el supermotard.

En BMW también han partido de una moto de off road, pero una todavía más bestia (y casi imposible de conducir por nuestros caminos de montaña) que surgió con el nombre de HP2 Enduro; la Megamoto comparte con la Enduro el boxer que se hizo para la GS, pero con piezas especiales y prescindiendo del eje de balance, con lo que la moto es más ligera y rabiosa al golpe de gas, aunque también vibra más... En cambio en Ducati



Das Rodas  
Avenida Senda  
de Senant, 1  
(Zona Palau)  
Valencia  
963 370 077  
[www.dasrodas.com](http://www.dasrodas.com)



¿Te gusta conducir?

# Serious fun

Toma en serio cada curva, cada reto, cada momento. Pero fundamentalmente, toma en serio tu diversión.  
BMW F800S y F800ST. Porque la tecnología también debe causar placer. Como el primer motor de 2 cilindros en línea de BMW Motorrad. Con 62,4 kW (85 CV), un par motor máximo de 86 Nm a 5.300 rpm y propulsión por correa con batucubierta monobloque. BMW F800S/ST. Único en su categoría.

## Instrumentación

La KTM y la Ducati eligen un cuadro de instrumentos totalmente digital y, por lo tanto, muy compacto, el de la KTM quizás demasiado: sin tacómetro. La BMW prefiere dos bonitas y clásicas esferas blancas para velocímetro y tacómetro, además de una pantalla digital con ordenador de a bordo opcional; es la única con indicador del nivel de gasolina.



## Frenada delantera

Las tres frenas de cine y, además, el largo recorrido de la horquilla nos da un buen margen de seguridad. Las pinzas de la Ducati y la KTM son de la marca Brembo y de anclaje radial, en la BMW son de anclaje convencional pero los discos tienen 15 mm más de diámetro. En pavimentos deslizantes habrá que vigilar al frenar con la Hypermotard si no queremos llevarnos un susto.



## Iluminación

En la Ducati y la KTM tenemos un faro multiconvex, en la BMW su característico faro asimétrico, igual que el que vimos en la pequeña Xmoto. Las caretas de la Ducati y la KTM incorporan guardabarros alto a modo de pico de pato, con función más estética que otra cosa, pero también guardabarros útil que evita la suciedad que se iría hacia el motor.



## Asientos

La KTM es la que tiene la posición de conducción más cómoda y natural, mientras que en las otras dos encontramos ergonomías bastante particulares. En la Ducati el manillar queda bastante bajo, lo que contribuye a la sensación de control. En la BMW el manillar es muy ancho, ofrece buena palanca, pero el asiento es algo duro y el gran motor boxer está ahí...



**El motor de la KTM es el que mejor trabaja arriba, por su parte los de la Ducati y la BMW tiene unos bajos con los que la austriaca sólo puede soñar**

NUEVAS INSTALACIONES

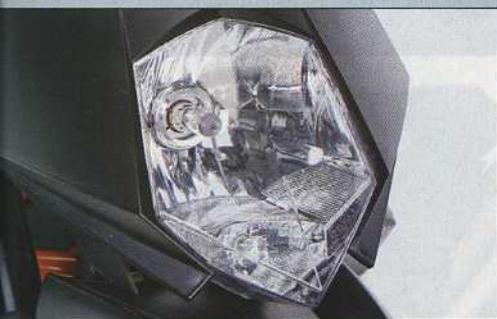
C/ Portal de Gamarra, 2 bajo (Vitoria)  
Tel.: 945 20 55 53 • E-mail: info@hi-sport.es

Unidad de pruebas disponible

Próximamente unidad de pruebas

CONCESIONARIO OFICIAL DUCATI PARA LA ZONA NORTE

# KTM 950 Supermoto R



## ALGUNOS RANKINGS POPULARES

La BMW cuesta 5.000 euros más que la Ducati y 7.000 euros más que la KTM. A pesar de ser una grandísimamoto, nisuprestacionesnisus componentes y acabados de gran calidad justifican un precio tan elevado. En cuanto a prestaciones, la KTM acelera como la BMW, pero es la Ducati la que mejor recupera. En las tres el peso está muy contenido, las diferencias en cuanto a agilidad se deben más a cuestiones de geometría.

PRECIOS (Euros)	
KTM 950 Supermoto R	11.995
Ducati Hypermotard 1100 S	13.995
BMW HP2 Megamoto	18.950

POTENCIA MAXIMA (CV)	
BMW HP2 Megamoto	107,5
KTM 950 Supermoto R	101,6
Ducati Hypermotard 1100 S	86,2

VELOCIDAD MAXIMA (km/h)	
KTM 950 Supermoto R	228
BMW HP2 Megamoto	220
Ducati Hypermotard 1100 S	212

ACELERACION 100 m (s)	
BMW HP2 Megamoto	4,4
KTM 950 Supermoto R	4,4
Ducati Hypermotard 1100 S	4,5

ACELERACION 400 m (s)	
BMW HP2 Megamoto	10,9
KTM 950 Supermoto R	11,0
Ducati Hypermotard 1100 S	11,3

ACELERACION 1.000 m (s)	
BMW HP2 Megamoto	21,4
KTM 950 Supermoto R	21,4
Ducati Hypermotard 1100 S	22,4

RECUPERACIONES 50/100 km/h (s)	
BMW HP2 Megamoto	5,1
Ducati Hypermotard 1100 S	5,1
KTM 950 Supermoto R	6,2

RECUPERACIONES 100/150 km/h (s)	
Ducati Hypermotard 1100 S	5,3
BMW HP2 Megamoto	5,8
KTM 950 Supermoto R	6,5

CONSUMOS (litros x 100 km)	
Ducati Hypermotard 1100 S	6,3
BMW HP2 Megamoto	6,5
KTM 950 Supermoto R	6,9

AUTONOMIAS (km)	
KTM 950 Supermoto R	210
BMW HP2 Megamoto	200
Ducati Hypermotard 1100 S	197

PESO REAL EN SECO (kg)	
Ducati Hypermotard 1100 S	187,5
KTM 950 Supermoto R	190,5
BMW HP2 Megamoto	192,0

se jactan de haber recorrido el camino contrario: parten de la moto que sirve para todas las carreteras, la Multistrada 1100, y la hacen más pequeña, ligera y ágil.

Lo que vimos en nuestra prueba en carretera es que el destino, léase la efectividad en carretera, lo logran las tres como pocas motos en el mercado. Con cualquiera de ellas va a ser relativamente sencillo (en buenas manos) dejar atrás a GSX-R, R1, CBR, ZX9 y demás superbikes: el manillar ancho y la posición de conducción nos permiten hacer los cambios de dirección rápido y con confianza, los motores bicilíndricos de 100 CV son más aprovechables por la calle que un tetra de más de 150 CV que acaba resultando estresante, y además las reacciones de la moto son más predecibles gracias a las suspensiones de largo recorrido.

Lo que también quedó claro es que si queremos practicar el supermotard de verdad, es decir, entrar derrapando en las curvas como en la época de los coches de rallies del grupo N, pues habrá que buscarse un circuito bien grande y no el cambiante y peligroso asfalto de una carretera. En cualquier caso las tres permiten conducir con agresividad y, aunque de entrada parece menos apta, la BMW es casi igual de ágil que las otras dos, por lo que en carretera su mayor tamaño no la deja atrás; otra cosa sería si nos fuéramos a un circuito e intentáramos entrar de lado con la HP 2... ¿lo lograríamos? lo que no ponemos en duda es que sería todo un espectáculo.

## Por un mundo más surrealista

Si eres de los que aprieta el tubo de pasta dentífrica desde abajo, se pone siempre calcetines azules, cumple rutinariamente sus horarios y disfruta de una vida sin sorpresas... O crees que vas por ese camino, el doctor Solo Moto Treinta tiene lo que necesitas: una hipermegasupermotard. Una moto que no es lógica como una Bandit o una CB, ni permite guardar el casco como un megascoter, ni tiene cúpula y carenado como una GT o una XX, pero que no pondrá límites a tu capacidad de conducción. Una moto que es un juguete para motoristas adultos. Hoy día no hay nada en el mercado



**ALMERIA**

Concesionario oficial para Almería y provincia

**aprilia DUCATI**

*Disponemos de los últimos modelos 2007*



**GRAN STOCK DE ACCESORIOS Y ROPA OFICIAL DUCATI**



**C/ Granada, 74 • 04003 ALMERÍA • Tel.: 950 23 23 59 - Fax: 950 280 371**



El cardán de la BMW se comportó mejor de lo esperado en conducción deportiva y reducciones fuertes.



La Ducati no ha deparado en gastos y equipa bombas hidráulicas radiales en freno y embrague.



Detalle del alarde de diseño de los paramanos con retrovisor desplegable de la Hypermotard.



Sencillo, ligero, bonito y bien terminado el basculante monobrazo de aluminio de la Hypermotard.



Impresionante el volumen del silencioso Akrapovic de la BMW, que seguro le hace ganar algún CV.



Diseño made in Italy... en Ducati han tenido que recurrir a este spoiler para colocar la luz trasera.



Dos silenciosos como dos torpedos de grandes en la Ducati. Las normas Euro 3 están para todos.



Poco dadas a los detalles prácticos estas tres motos, pero en la KTM hay algo de espacio bajo el asiento...



También en la KTM se ha cuidado un poco el lugar del segundo de a bordo, con unas agarraderas.

### Buenos detalles

- \* ¡Qué bello y qué bien trabaja el chasis multitubular! Cada marca lo ha pintado con su color de guerra.
- \* Las piezas de carbono y el escape Akrapovic de la HP2 Megamoto.
- \* Ordenador de a bordo de serie en la Ducati y opcional en la BMW.
- \* Las asas para el pasajero en la KTM Supermoto R.
- \* El cronómetro y la posibilidad de archivar datos telemétricos de la Ducati.

- \* En las tres es posible regular maneta de freno y embrague para manos pequeñas o dedos cortos.
- \* Los ingeniosos paramanos con intermitentes acoplados y retrovisores extensibles de la Hypermotard.
- \* Preciosos basculantes monobrazo en la Hypermotard y en la HP 2 Megamoto.
- \* El tapón del depósito de gasolina de la BMW, que como tiene que ser, bascula con una bisagra.

### Malos detalles

- \* Poco legible el tacómetro de la Ducati.
- \* BMW no admite acompañante. Está homologada como monoplaza, como la HP2 Enduro.
- \* En la BMW nos sentiremos incómodos o pequeños si no medimos más de 1,85.
- \* Son motos relativamente cómodas para hacer muchos kilómetros, pero ninguna admite maletas.



**DRAGSTER**

C/ SAGUNTO, 169  
46009 Valencia • Tel.: 96 329 99 36

CONCESIONARIO OFICIAL PARA VALENCIA

# DUCATI

Ya en exposición  
Pásate a verla



## ■ KTM 950 Supermoto R



La sofisticación de los reglajes llega al máximo en la BMW, que se puede levantar de atrás.



Para que sea más fácil regular la horquilla de la Supermoto se ha recurrido a esta simple ruedecilla.



Siempre que probamos una BMW lo diremos... sus peculiares mandos de intermitencias son únicos...

\* Las pinzas de los frenos de la BMW no son de anclaje radial, como sus rivales de comparativo.

\* Instrumentación muy sencilla en la KTM. Demasiado para lo que se lleva hoy en día hasta en un scooter.

\* El ordenador de a bordo de la BMW no es de serie. No equipa ESA (regulación electrónica de las suspensiones) ni ACS (Control de tracción).

\* Los retrovisores de la BMW son poco estéticos.

motociclista con una estampa tan impactante y con una efectividad en carretera tan fuera de duda.

Si crees que jugar al parchís con la familia no es lo más emocionante que la vida puede ofrecerte todavía estás a tiempo de salvarte, montado en cualquiera de las tres podrás recordar por qué empezaste a aficionarte a las motos y te darás cuenta que la diversión está en las curvas y no en ser el más rápido en la autopista. Con cualquiera de estas tres motos se hace bueno aquello de "si

La Supermoto y la Megamoto parten de modelos off road, mientras que la Hypermotard es hija de la Multistrada

Con cualquiera de ella es muy fácil dejar atrás a una rutilante superdeportiva de 1.000 o 600 c.c. en cualquier carretera

La más asequible es la Supermoto de KTM a 11.995 euros, la versión S de la Ducati Hypermotard cuesta 13.995 euros, mientras que la BMW Megamoto se va a 18.950

**P.V.P 193,90 €\***  
EL PACK SE SUMINISTRA CON DOS DISPOSITIVOS PARA PILOTO Y PASAJERO  
\* IVA NO INCLUIDO

COMUNICACIÓN  
PILOTO-PASAJERO  
Y MANOS LIBRES

 **Bluetooth™**

## INTERCOMUNICADOR TOTAL

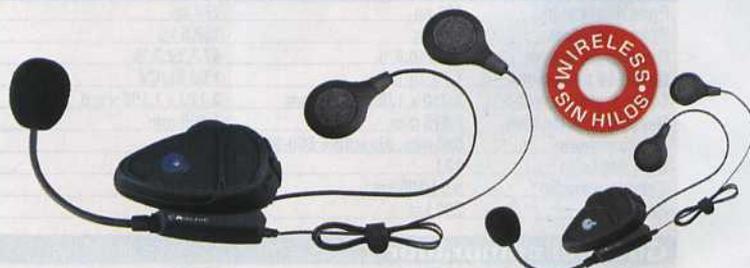
MIDLAND BT INTERCOM ES UN DISPOSITIVO BLUETOOTH™ TOTALMENTE INALÁMBRICO ADAPTABLE A CUALQUIER CASCO: INTEGRAL, JET Y MODULAR.

MIDLAND BT INTERCOM GARANTIZA UNA COMUNICACIÓN CLARA Y NÍTIDA INCLUSO A ALTAS VELOCIDADES.

LA TECNOLOGÍA BLUETOOTH™ PERMITE LA COMUNICACIÓN PILOTO/PASAJERO Y TAMBIÉN CON EL TELÉFONO MÓVIL (CONVERSACIÓN A TRES).

### CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

- ▶ CONVERSACIÓN A TRES
- ▶ INTERCOM PILOTO/PASAJERO
- ▶ BLUETOOTH PARA TELÉFONO MÓVIL O NAVEGADOR
- ▶ RESISTENTE AL AGUA
- ▶ TECNOLOGÍA AGC (REGULACIÓN AUTOMÁTICA DE VOLUMEN)
- ▶ VOX: ACTIVACIÓN AUTOMÁTICA POR VOZ
- ▶ AUTONOMÍA: HASTA 7 HORAS EN CONVERSACIÓN



 **MIDLAND®**

The World in Communication

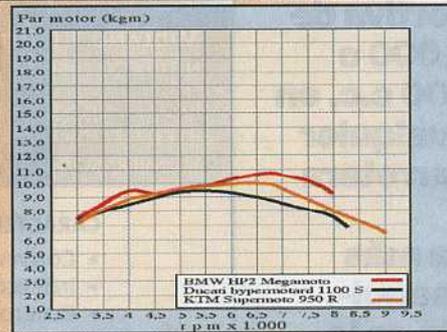
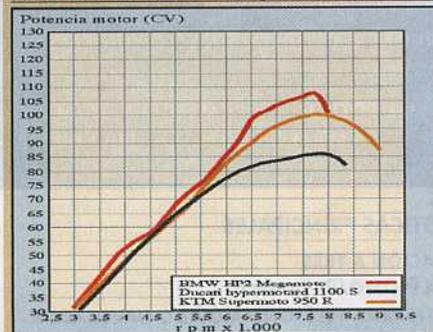
ATENCIÓN AL CLIENTE 902 38 48 78 - WWW.MIDLAND.ES

### FICHA TÉCNICA

Motor			
Tipo de motor	2 cil. 4T aire SOHC 8 V	2 cil.V-90° 4T aire desmo 4 V	2 cil.V-75° 4T LC DOHC 8 V
Cilindrada	1.170 cc	1.078 cc	942 cc
Diám. x carrera	101,0 x 73,0 mm x 2	98,0 x 71,5 mm x 2	100,0 x 60,0 mm x 2
Compresión	11:1	10,5:1	11,5:1
Potencia máx.	113,0 CV a 7.500 rpm	90,0 CV a 7.750 rpm	98,0 CV a 8.000 rpm
Par máximo	11,7 kgm a 6.000 rpm	10,5 kgm a 4.750 rpm	9,59 kgm a 6.500 rpm
Alimentación	Inyec. electrónica BMS-K	Inyec. electrónica 45 mm	2 Keihin CVRD de 43 mm
Encendido	Electrónico digital CDI	Electrónico digital CDI	Electrónico digital CDI
Arranque	Motor eléctrico	Motor eléctrico	Motor eléctrico
Embrague	Monodisco en seco	Multidisco en seco	Multidisco en aceite
Cambio	De 6 relaciones	De 6 relaciones	De 6 relaciones
Transmisión	Por árbol cardánico	Por cadena sellada	Por cadena sellada
Parte ciclo			
Tipo chasis	Multitubular en acero, motor autoportante	Tubular Trellis en CrMo	Tubular Trellis en CrMo, subchasis en aluminio
Basculante	Monobrazo Paralever	Monobrazo en aluminio	Doble brazo en aluminio
Geometrías	61,4° y 95 mm de avance	24°	64,6° y 110 mm de avance
Susp. delantera	Horquilla invertida Marzocchi de 45/160 mm, ajustable	Horquilla invertida Marzocchi, TiN de 50/165 mm, multiajustable	Horquilla invertida WP de 49/200 mm, multiajustable
Susp. trasera	Sist. Paralever con monoamortiguador Öhlins de 180 mm, multiajustable	Sistema progresivo con monoamortiguador Öhlins de 141 mm, multiajustable	Monoamortiguador directo al basculante de 210 mm, multiajustable
Freno delantero	2 discos de 320 mm, pinzas de 4 pistones	2 discos de 305 mm, pinzas radiales 4 pistones	2 discos de 305 mm, pinzas radiales 4 pistones
Freno trasero	Disco de 265 mm, 2 pist.	Disco de 245 mm, 2 pist.	Disco de 240 mm, 2 pist.
Neumáticos	120/70ZR17" y 180/55ZR17"	120/70ZR17" y 180/55ZR17"	120/70ZR17" y 180/55ZR17"

### Banco de potencia

Potencia declarada	113,0 cv a 7.500 rpm	90,0 cv a 7.750 rpm	98,0 cv a 8.000 rpm
Potencia en rueda	99,9 cv a 7.860 rpm	78,9 cv a 7.700 rpm	94,7 cv a 7.500 rpm
Potencia máx. motor	107,5 cv a 7.800 rpm	86,2 cv a 7.800 rpm	101,6 cv a 7.700 rpm
Par declarado	11,7 kgm a 6.000 rpm	10,5 kgm a 4.750 rpm	9,59 kgm a 6.500 rpm
Par máximo motor	10,8 kgm a 6.700 rpm	9,40 kgm a 5.500 rpm	10,1 kgm a 6.500 rpm



### Prestaciones

Velocidad máxima						
Real/marcador	219,7 km/h	230,0 km/h	212,8 km/h	220,0 km/h	228,0 km/h	230,0 km/h
Aceleración desde parado						
0-100 m	4,4 s	133,2 km/h	4,5 s	124,7 km/h	4,4 s	127,0 km/h
0-200 m	6,8 s	163,4 km/h	7,1 s	152,9 km/h	7,0 s	157,3 km/h
0-400 m	10,9 s	190,1 km/h	11,3 s	181,8 km/h	11,0 s	189,7 km/h
0-1.000 m	21,4 s	215,3 km/h	22,4 s	204,3 km/h	21,4 s	217,9 km/h
0-100 km/h	2,6 s	42 m	3,0 s	54 m	2,9 s	50 m
0-150 km/h	5,7 s	149 m	6,8 s	187 m	5,9 s	156 m
Recuperaciones marcha más larga						
50-100 km/h	5,1 s	107 m	5,1 s	107 m	6,2 s	129 m
100-150 km/h	5,8 s	206 m	5,3 s	185 m	6,5 s	229 m
50 km/h-200 m	8,0 s	127,0 km/h	8,0 s	129,3 km/h	8,5 s	120,2 km/h
50 km/h-400 m	12,9 s	163,5 km/h	12,8 s	167,4 km/h	13,7 s	157,0 km/h

### Pesos y dimensiones

Peso declarado	181 kg	177 kg	Aprox. 191 kg
Peso real seco	192 kg	187,5 kg	190,5 kg
Reparto de pesos	51,2/48,8 %	47,7/52,3 %	48,8/51,2 %
Relación peso-pot.	1,79 kg/CV	1,98 kg/CV	1,88 kg/CV
Largo x alto x ancho	2.350 x 1.050 x 880 mm	2.120 x 1.155 x n.d. mm	N.d.
Distancia entre ejes	1.615 mm	1.455 mm	1.510 +/- 10 mm
Altura asiento	890 mm, ajustable 860-910	845 mm	865 mm
Cap. depósito	13 l	12,4 l	14,5 l
Consumo medio	6,5 l/100 km	6,3 l/100 km	6,9 l/100 km
Autonomía	200 km	197 km	210 km

### Guía del comprador

Precio	18.950 e	13.995 e	11.995 e
Garantía	2 años piezas M.O.	2 años piezas M.O.	2 años piezas M.O.
Importador	BMW Ibérica, S.A. 91 335 05 05	Desmotrón, S.L. 96 153 93 32	KTM Sport Motorcycle España, S.L. 93 736 35 35

breve dos veces bueno", porque con un par de pasadas por tus curvas favoritas más cercanas, podrás volver a casa con una sonrisa de oreja a oreja y las pilas cargadas para comenzar la semana a tope...

Ahora bien, como la vida surrealista todavía no ha llegado, las marcas que fabrican motos siguen teniendo la fea costumbre de cobrar por sus productos. El peaje de la KTM es el más ajustado, 11.995 euros, menos que una superbike de 1.000 c.c. La Ducati está sobre el precio de las deportivas, 11.995 y 13.995 euros la S. La que se aleja hasta más allá de lo razonable, creándose una aristocrática aura de producto elitista, es la BMW, cuyo precio es de 18.950 euros. La alemana es una gran moto, pero nadie ha sabido explicarnos por qué tiene este precio si no incorpora ni ABS, ni ESA, ni ordenador de a bordo de serie, ni ASC. Sin duda el precio es su mayor defecto. Lo único que, de alguna manera, justifica el precio es que, igual que la HP 2 Enduro, el motor de la Megamoto se monta artesanalmente a parte de la cadena de montaje y que su producción va a ser limitada. Pero ya se sabe, en el mundo de los sueños el dinero es lo de menos.

### EL JUICIO FINAL

MOTOR	BMW	Ducati	KTM
Ruido	9	9	8
Potencia	9	7	9
Elasticidad	8	8	7
Recuperación	8	9	7
Bajo-medio rég.	9	9	8
Alto régimen	8	8	9
Prestaciones	9	8	9
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>	<b>58</b>	<b>57</b>

### PARTE CICLO

Estabilidad recta	9	7	8
Estabilidad curvas	9	8	9
Manejabilidad	7	9	9
Neumáticos	8	9	8
Susp. del.	9	7	9
Susp. tras.	8	8	8
Freno del.	9	9	9
Freno tras.	9	8	9
<b>TOTAL</b>	<b>68</b>	<b>65</b>	<b>69</b>

### ERGONOMETRIA

Pos. de conducción	8	7	9
Confort general	9	8	9
Confort pasajero	0	7	9
Vibraciones	7	8	9
Equipamiento	9	9	7
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>39</b>	<b>43</b>

### BUDGET

Precio	3	8	9
Garantía	8	8	8
Mantenimiento	9	8	8
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>25</b>

Las valoraciones de este "Juicio Final" son indicativas y están sujetas a la estimación de los probadores participantes en el ensayo. Cada uno de ellos puntuó de uno a diez a cada moto y la suma generó la media de cada apartado. No hay suma total general porque entendemos que la ponderación de cada uno de ellos debe correr a cargo de cada lector.