Nº 115 II MAYO 2024

motos 2000

CONTACTO
ZONTES E125

COMPARATIVA
SUZUKI GSX-8S Vs. HONDA CB750 HORNET
CHICAS DE MODA

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanear el código QR.

CONTACTO
BMW R12 NINET
CLASE Y GLAMOUR

Grupo V
8 413042 570561 00115
2,99€

CONTACTO
TRIUMPH SCRAMBLER 1200 X Y 1200 XE
PILOTAR CON ESTILO

CONTACTO
KAWASAKI Z 500 Y NINJA 500
JUGUETES DIVERTIDOS PARA EMPEZAR

SÚPER GUÍA PRECIOS 2024
MÁS DE 700 MODELOS EN DETALLE

PRUEBA
YAMAHA NMAX 125
UN 'PEQUE' MUY RESUELTO

CONTACTO
BMW M 1000 XR
LA MÁS BESTIA

CONTACTO
HONDA AFRICA TWIN ADV. SPORTS
CÁSATE CONMIGO

ROADS OF LIFE

TRACER 9 GT+

15.8 km | 2235 m | 6.7 %

ROAD TO GIAU PASS
46.4831° N, 12.0542° E

TRACER 9 GT +

AHORA DESDE **199€** AL MES*

Entrada 4.972,26 €. 34 cuotas de 199€ cuota 35 de 205,14 €, y una última cuota de 7.739,55 €.

TIN: 6,49% **T.A.E. 8,56%**

www.yamaha-motor.eu

YAMAHA MOTOR SERVICES | YAMALUBE | MY GARAGE

Download on the App Store | GET IT ON Google play

YAMAHA Revs Your Heart

*Financiación de YAMAHA TRACER 9 GT + 2023. **Precio al contado 17.199,00 €. Entrada 4.972,26 €. Plazo 36 meses, 1 cuota de 205,14 €, 34 cuotas de 199,00 € y 1 cuota de 7.739,55 €. Tipo Deudor 6,49% T.A.E. 8,56% (La T.A.E., así como la primera cuota podrá variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3,90 % 476,84 € Financiado. Intereses 2.007,11 €, Importe Total del Crédito 12.703,58 €, Coste Total del Crédito 2.483,95 €, Importe Total Adeudado 14.710,69 €, Precio Total a Plazos 19.682,95 €. Siendo el día de contratación 02/01/2024 y primer pago el 02/02/2024.** Oferta válida hasta el 31/07/2024. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A

SUMARIO

62 COMPARATIVA
SUZUKI GSX-8S *Vs.* HONDA HORNET

Las naked de última generación son "las chicas de moda", motos polivalentes que puedes usar a diario, y con las que puedes también disfrutar un fin de semana en una carretera de montaña repleta de curvas o en un circuito durante un "track day". Las dos que aquí te proponemos cumplen perfectamente con ese cometido, ofreciendo grandes dosis de diversión a sus mandos.

nº 115 • Mayo 2024

06. SUPERMOTO
VANTAGE VELOCITY *by* ROUGH CRAFTS

10. CONTACTO
BMW F 900 GS

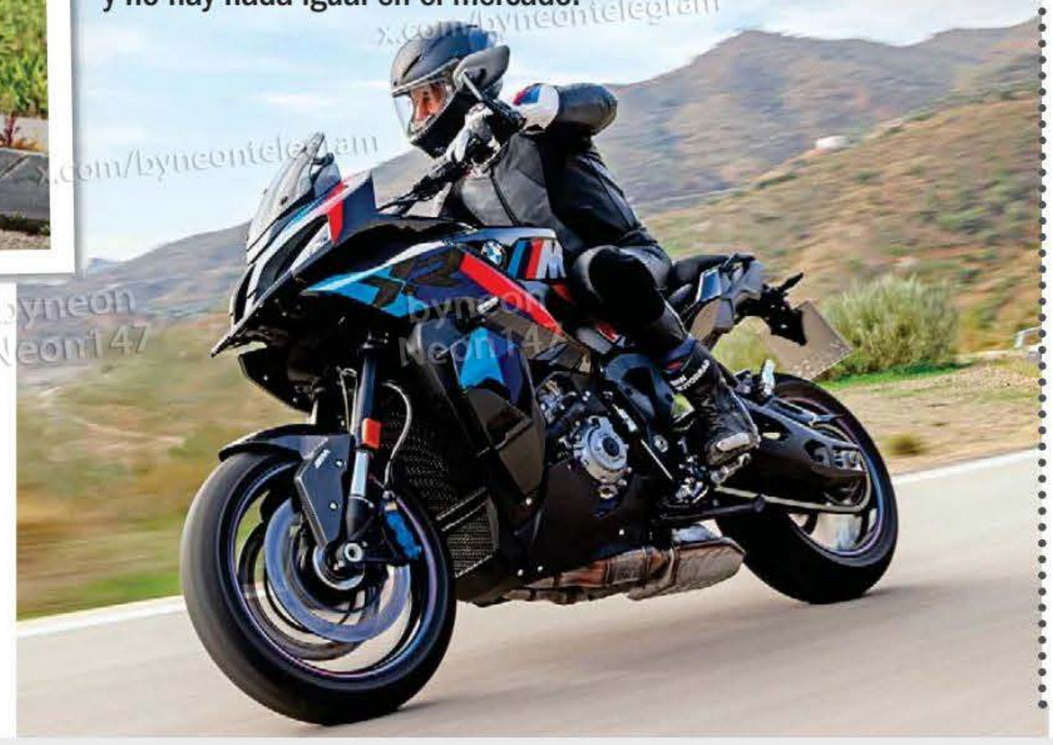
14. CONTACTO
MOTO GUZZI V85 TT

20. NOVEDAD
ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450

38 CONTACTO
BMW M 1000 XR

Es la moto más salvaje y brutal que puedes comprar ahora mismo: estética trail, comodidad touring y alma de auténtica SBK. Todo ello rematado con el cuidado y el esmero del departamento de competición de BMW. Ya la hemos probado y no hay nada igual en el mercado.

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR:



24. CONTACTO
BMW R12 nineT

30. CONTACTO
TRIUMPH SCRAMBLER 1200 X Y 1200 XE

38. CONTACTO
BMW M 1000 XR

46. PRUEBA
YAMAHA NMAX 125

52. CONTACTO
KAWASAKI Z500 Y NINJA 500

58. CONTACTO
ZONTES E125

62. COMPARATIVA
SUZUKI GSX-8S *Vs.* HONDA CB750 HORNET

70. CONTACTO
HONDA CRF1100L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS

76. GUÍA DE PRECIOS

82. ÚLTIMA CURVA

46 PRUEBA
YAMAHA NMAX 125

Desde hace varios meses es el modelo más vendido de nuestro mercado, además de ser ahora mismo el rey de los scooter urbanos. Comodidad, practicidad y potencia para sortear atascos en ciudad son sus características, además de tener un atractivo estético innegable.

CARTA DEL DIRECTOR

Alerta en todo momento

Hola, ¿Cómo estás? No sé si únicamente es mi apreciación personal o a ti también te ocurre. Últimamente, cuando me desplazo por ciudad, en moto o en scooter, noto cierta "ligereza de cascos" en los vehículos que ruedan a mi alrededor. No, ya sé lo que estás pensando, y no es que yo vaya a paso de tortuga, precisamente. Son el resto de coches los que se mueven con algo más de presteza de lo debido y sin ningún tipo de cuidado, además. Un ejemplo muy sencillo y revelador: Hay un par de túneles subterráneos en mi ciudad donde el límite está señalado a 50 km/h en un luminoso en la entrada, y (para más 'inri') a 40 km/h en marcas viales. Procuro respetarlo siempre, pero aun yendo yo a 50 km/h, los otros coches dan las luces, se impacientan, pitan e increpan por ir "más despacio que ellos". Y qué decir del uso de intermitentes: "Pongo el de la derecha pero luego giro a la izquierda" o, sencillamente, "no lo pongo y... ¡Allá voy!". Así las cosas, me obligan a estar siempre alerta ante sus posibles maniobras y pendiente de las que realmente hacen para evitar situaciones de peligro.
Es realmente agotador, y llega a ser exasperante, hasta el punto de quitarme las ganas de ir por ciudad. Tal vez sea efecto de la primavera y espero que se disipe pronto. ¿En tu ciudad también ocurre? En cualquier caso, estate siempre muy atento a la conducción de los demás. Que disfrutes. **Alejandro Méndez**

QJMOTOR

NUEVOS VIAJES. NUEVOS TIEMPOS.
NUEVAS FORMAS DE PENSAR.

R U READY?

Adventure

QJ SRT800X
Off Road

QJ SRT800
On Road

QJ SRT700X
Off Road

QJ SRT700
On Road

QJ SRT550X
Off Road

QJ SRT550
On Road

Street

QJ SRK700

QJ SRK400

QJ SRK125S

QJ SRV550

QJ TRX125

Custom

QJ SRV300

QJ SRV125

Descubre las promociones del momento aquí

6 AÑOS GARANTÍA QJ

¿Transferible?

Yes

Puedes traspasar la garantía si vendes tu moto antes de cumplir los 6 años (aunque no vas a querer venderla).

¿Sin coste?

Yes

Coste O en todas las reparaciones en garantía durante 6 años.

¿Ahorro x6?

Yes

Extendemos la garantía **hasta 6 años sin coste extra** para ti (para que sigas ahorrando durante mucho más tiempo).

En QJ estamos tan seguros de nuestras motos que te ofrecemos algo único: 6 años de garantía sin extras en toda nuestra gama* actual.

Garantía de 6 años con limitación de kilometraje (límite de 75000 km).
*Excepto vehículos de uso comercial.

QJ Motor España
Importador exclusivo:
MB Motor Ibérica

ALWAYS FORWARD

www.qjmotor.es

QJ Motor España
Recomienda:
MOTUL

VANTAGE VELOCITY
by ROUGH CRAFTS

¿Dónde está mi Harley?

No nos cansamos de ver los trabajos de Rough Crafts, la mayoría de ellos sobre Harley-Davidson, porque el preparador taiwanés, a pesar de ser tremendamente fiel a su definido estilo, siempre tiene un as en la manga para sorprender. Este es uno de sus últimos proyectos... ¡Y vaya resultado!

POR **JOSÉ ARMANDO GÓMEZ** · FOTOS **ROUGH CRAFTS**

Hay que reconocer que la frenética actividad de Winston Yeh da para llenar una revista entera de motos especiales cada mes. De ahí que se haya vuelto en un habitual de esta sección, tanto por cantidad como, sobre todo, por la calidad de su trabajo. Una de las últimas máquinas que acaba de salir de su taller es la bautizada como Vantage Velocity, encargada por su afortunado propietario como pareja de baile del Aston Martin Vantage que ya dormía en su garaje. Como no podía ser de otra forma, los genios de Rough Crafts la han vestido elegantemente de negro, marca de la casa, a cargo de *Rover Works Custom Paint*, y, ya de paso, a juego con el exclusivo deportivo británico con el que estará compartiendo habitación a partir de ahora.

Debajo de oscura piel está uno de los modelos con los que más cómodo se siente el equipo de Yeh, una Harley-Davidson Sportster Roadster (en este caso de 2017) a la que cuesta reconocer de un primer vistazo. Esa fue la base, pero el punto de partida para la inspiración está en otro de los mejores trabajos del taiwanés, nada más y nada menos que la Sportster Stealth Bullet, merecida ganadora de uno de los premios más prestigiosos del mundo de la customización sobre dos ruedas, aunque especificando, también que quería una moto más usable para el día a día. Así que con ese encargo y esa H-D →

Imposible reconocer la Harley Davidson Sportster Roadster de 2017 que se usó de base

Llanta delantera, ahora de 21". Discos de freno Roland Sands y pinzas Beringer, delante y detrás.

El chasis se ha modificado para reubicar el asiento en una posición más baja y retrasada, con un nuevo colín.

El depósito original se ha sustituido por uno del catálogo de componentes de MS Pro, más pequeño que el de serie.

MAESTRO Y PROVEEDOR

Roland Sands no solo fue uno de los mentores que Winston Yeh tuvo durante su formación en el mundo de la customización en Estados Unidos, donde estuvo antes de montar su propio taller afincado en Taiwán. También es uno de los proveedores habituales en los trabajos de Rough Crafts ya que le aseguran la calidad del producto, un estilo muy definido y, no menos importante, una perfecta compatibilidad con componentes de serie, especialmente para H-D, marca con la que habitualmente trabaja Yeh.

El V2 de Milwaukee se ha mantenido sin cambios en su mecánica

FICHA TÉCNICA VANTAGE VELOCITY

Motor	2 cilindros en V
Cilindrada	1.202 cc.
Potencia	n.d.
Par*	96 Nm a 3.500 rpm
Limitable	No
Nº marchas	6
Velocidad máxima	n.d.
Chasis	Doble cuna de acero
Suspensión delantera	Horquilla Öhlins FG621
Suspensión trasera	Doble amortiguador Öhlins HD757
Freno delantero	Disco Roland Sands 330 mm pinza Beringer de 6 pistones
Freno trasero	Disco Roland Sands 280 mm pinza Beringer de 4 pistones
Neumático delantero	90/60 - 21
Neumático trasero	160/60 - 18
Distancia entre ejes*	1.495 mm
Altura asiento*	710 mm
Peso declarado*	247 kg (aprox.)
PVP	n.d.

*Datos del modelo de serie

Nuevo escape artesanal marca de la casa. El equipo de Rough Crafts está detrás de este espectacular diseño 2 en 1.

La transmisión original por correa se ha sustituido por esta con cadena RK Takasago y piñonería de SuperSprox.

Manillar equipado con velocímetro OEM. Puños Rough Crafts x Arlen Ness y botones Rebuffini.

El último trabajo de Rough Crafts toma su nombre del Aston Martin con el que va a compartir garaje a partir de ahora

de 2017 aparcada en el taller, Rough Crafts se puso manos a la obra.

TRANSFORMACIÓN COMPLETA

La idea fue ejecutar algo a medio camino entre una café racer con ciertos toques de bobber, así que uno de los principales cambios pasaba por modificar las suspensiones de serie sustituyéndolas por un equipo completo de Öhlins con horquilla telescópica FG621 para el tren delantero y una pareja de amortiguadores HD757 del mismo fabricante, todo ello pintando fielmente en negro. También se han cambiado las ruedas, con unas nuevas llantas de siete radios firmadas por el especialista *Rick's Motorcycles* que, si bien se respetó la medida de la trasera en 18", la delantera se aumentó hasta 21", ambas calzadas con neumáticos Metzeler. Los frenos también son nuevos, suministrados por otros de los proveedores habituales del customizador asiático, con discos de Roland Sands y pinzas de Beringer, con seis pistones delante y cuatro detrás. Otra de las modificaciones más importantes está en la transmisión, con la sustitución de la correa de serie por una cadena RK Takasago con plato y piñón de SuperSprox.

Más allá de los componentes mecánicos, uno de los elementos que más destacan es el nuevo depósito de combustible, procedente del catálogo de MS Pro, más pequeño que el de serie y colocado más bajo y más atrás para distanciarlo del manillar y crear ese efecto estético tan personal, ya casi un sello identitario del preparador. Tanto el asiento como el guardabarros son también nuevos, adaptando ligeramente el bastidor para poder ubicar al conductor más atrás y más bajo. Esto también ha llevado a una nueva ubicación de las estriberas, de Sato Racing. No es el único cambio que afecta directamente a la ergonomía del conductor ya que tanto manillar como cuadro de mandos han sido rediseñados con velocímetro OEM sobre soporte Roland Sands Design, empuñaduras Rough Crafts x Arlen Ness y palancas e interruptores de Rebuffini. En resumen, otro espectacular trabajo de Winston Yeh con su inconfundible sello de calidad y estilo. ■

La posición de conducción es más baja y con los pies más atrás que en la sportster original

Ha llegado tu momento Ducati.

¡Prepárate para experimentar la emoción de conducir como nunca antes!
La legendaria Ducati Monster está aquí para hacer que cada ruta sea pura diversión. Ágil, compacta y fácil de manejar, esta naked de Ducati viene cargada con prestaciones de alto nivel, manteniendo siempre su estilo icónico y atemporal. Con su motor Testastretta 11° de 937 cc y sus 111 CV de potencia, junto a un chasis renovado y un diseño aerodinámico, esta Ducati icónica te ofrece una conducción precisa y ágil.

Además, la Ducati Monster trae de serie la mejor tecnología. Gracias al Wheelie Control ajustable, el Ducati Quick Swift, el Cornering ABS y el Control de Tracción dinámico, la Ducati Monster te brinda una experiencia de conducción segura, emocionante y llena de adrenalina.

Cilindrada 937 cc | **Potencia** 111 cv @ 9.250 rpm | **Par** 93 Nm @ 6.500 rpm | **Peso en seco** 177 kg
Consumo 5,2l/100 km | **Emisiones** CO2 120 g/100 km

*Oferta para una Ducati Monster Ducati Red. **PVP recomendado en Península y Baleares de 11.640,00 €. Importe total del crédito: 11.640,00€. Plazo 48 meses: 48 cuotas de 170,27€. Comisión de apertura al contado: 407,40€. Importe total adeudado: 13.207,91€. Precio total a plazos: 13.207,91€. TAE: 4,94%. TIN: 3,50%**. Sistema de amortización francés. Intereses: 1.160,51€. Coste total del crédito. 1.567,91€.Oferta válida hasta el 30/06/2024 para clientes particulares calculada a 10.000km anuales y ofrecida por Ducati Financial Services, marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Avda. Bruselas, 34 - 28108 Alcobendas. Reg. Mercantil de Madrid. Tomo 16828, Sección 8, Folio 184, Hoja M-287573, Inscrita con el nº 1480 del Reg. Especial del Banco de España - CIF. W-00427411.

BMW F 900 GS

¡Por fin!

Por fin, y después de una interminable espera, BMW pone a tu alcance una GS con verdaderas posibilidades de disfrutar el off-road más osado, capaz de rivalizar con las mejores trail de corte deportivo que pueblan el mercado. Para ello ha debido abordar un trabajo serio y en profundidad, atacando sin concesiones las importantes parcelas del peso, suspensión, y posición de conducción, que ha dado como resultado un producto estrella del que antes, desde luego, carecía.

POR **CARLOS LARRETA** • FOTOS **BMW MOTORRAD**

DESDE 13.950 EUROS

Y todo ello, con el feliz complemento de un renovado propulsor que se va hasta los 105 CV y que hace gala de una respuesta particularmente idónea para el uso de la moto fuera de carretera.

Pero hablemos primero del peso: se han conseguido rebajar nada menos que 14 kg con respecto al modelo precedente –850 GS–, en base, sobre todo, a la incorporación de un depósito de combustible en plástico, 4,5 kg más ligero; un silenciador Akrapovi (1,7 kg menos) y un subchasis tubular igualmente más liviano, que aporta una reducción adicional de en torno a los 2,4 kg.

Para las suspensiones se han descartado soluciones de compromiso, montándose una estupendísima horquilla Showa multirregulable con barras de 43 y recorrido de 230 mm (casi el máximo en una trail), que funciona en conjunción con un amortiguador también de cómoda regulación, anclado a un basculante aligerado. Si eso no parece suficiente –muy exigente hay que ser– en el paquete opcional denominado Enduro Pro encontrarás una variante más sofisticada de la citada horquilla, con recubrimiento de nitruro de titanio, y un amortiguador ZF Sachs, que brinda un más amplio aún rango

La GS más campera irrumpe en el mercado por la puerta grande

de ajuste y una mayor resistencia al calentamiento.

Tampoco se han escatimado recursos a la hora de definir una ergonomía adecuada a la conducción off-road, variándose la posición tanto del manillar (más elevado) como de los estribos (más bajos y anchos) y dotando a depósito y asiento de la necesaria estrechez de líneas, además de sumarse a ello la presencia de una palanca de cambio ajustable y un pedal de freno específico.

En cuanto al propulsor, la cilindrada ha pasado de los 853 a los 895 cc, habiéndose incrementado a tal efecto el diámetro de los pistones, que ahora son forjados. Lógicamente, las cifras de potencia y par han variado en consonancia, obteniéndose ahora una respuesta motriz más elástica y unos valores de par notablemente más brillantes, tanto a bajo régimen como a alto.

Lo que no entendemos muy bien es por qué la GS 900 carece de un modo de funcionamiento pensado para la utilización por campo, cuando detrás de su gestación se ha desplegado un enorme esfuerzo jus- →

FICHA TÉCNICA | BMW F 900 GS/GS ADVENTURE

Motor	Bicilíndrico en paralelo, 8v. Refrig. líq.
Cilindrada	895 cc
Potencia	105 CV a 8.500 rpm
Par	93 Nm a 6.500 rpm
Limitable	No
Nº Marchas	6, asistente de cambio opcional
Vel. máxima	+200 km/h
Chasis	Puente en acero. Motor autoportante
Suspensión Delantera	Horquilla invertida Showa de 43 mm multirregulable. Rec. 230 mm
Suspensión trasera	Amortiguador multirregulable. Ajuste electrónico ESA opcional. Rec. 215 mm
Freno delantero	2 discos flotantes de 305 mm, pinzas de 2 pistones, ABS
Freno trasero	Disco de 265 mm, pinza de 1 pistón, ABS desc.
Neumático del.	90/90 - 21
Neumático tras.	150/70 - R17
Distancia entre ejes	1.585 / 1.593 mm
Altura asiento	870 / 875 mm
Peso declarado	219/246 kg (en vacío)
Depósito	14,5 / 23 litros
Consumo	4,4 l/100 km (declarado)
PVP	13.950 € 15.400 € GS Adventure

F 900 GS ADVENTURE

El mismo tramo de carretera que cubrimos con la 800 lo hicimos, en sentido contrario, con la 900 y lo primero que apreciamos fue desde luego el mayor par motor y la celeridad con que se sucedían las recuperaciones, teniendo aquí también a nuestra disposición una deliciosamente exquisita respuesta a bajo régimen y una postura de conducción ideal para largos viajes, con plena libertad de movimientos. El asiento se nos antoja más cómodo, más blando; el parabrisas protege en muy superior medida; y el pedal de freno con reglaje de altura se acciona con más facilidad. Las suspensiones ofrecen el mismo recorrido que en el caso de la 900 estándar, resultando la moto por tanto más alta que la 800. Es además el modelo más caro y pesado de los tres presentados.

La parte posterior de la 900, sin tapas laterales, respira minimalismo. El subchasis es ahora 2,4 kilos más ligero.

Ninguna objeción sobre la pantalla TFT de 6,5". Excelente legibilidad y facilidad de uso.

Casi otros dos kilos se ganan con el montaje de este silenciador Akrapovič, que en otras motos es un extra.

EQUIPAMIENTO

CASCO **ACERBIS PROFILE 5**
GAFAS **100%**
CHAQUETA **ACERBIS X-DURO**
GUANTES **ACERBIS CE X-ENDURO**
CAMISETA **ACERBIS X-DURO**
PANTALONES **ACERBIS X-DURO**
BOTAS **ACERBIS X-ROCK MM TWO**

Con 14 kg menos que la anterior 850, la mejora en manejabilidad es patente

Fenomenal el funcionamiento de la suspensión, con recorridos idóneos para off-road

VALORACIÓN	BMW F 900 GS
Diseño	★★★☆☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★☆☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★☆☆

tamente con el exclusivo propósito de potenciar sus aptitudes off-road. Vamos, que de serie pone a tu disposición los consabidos modos Road y Rain de BMW, pero que si lo que pretendes es dejar atrás el asfalto acompañado por unas ayudas electrónicas "ad hoc", no hay otra que pasar por caja y hacerse con la correspondiente opción. Incomprensible, por mucho que los responsables de la marca se apresuren a afirmar que rara vez venden una moto sin extras...

EN CONFIANZA

Felizmente, nuestra primera toma de contacto con la 900 tuvo como marco la presentación oficial que BMW organizó en Albacete, donde las unidades que allí pudimos probar venían todas equipadas no sólo con el modo Enduro, sino también con el denominado Enduro Pro, que facilita la desactivación automática del control de tracción y el ABS trasero. Se nos dio la oportunidad de rodar en una divertida pista de obstáculos –arena, agua, neumáticos, balancín...– y también en una pequeña crono, de donde salimos con una sonrisa en los labios y con este pensamiento en la cabeza: "por fin una GS que permite jugar a hacer algo medianamente cercano al enduro".

Sobre la mencionada crono estuvimos pilotando casi como si de una enduro se tratase (una enduro grande, claro) olvidándonos por momentos de que estábamos subidos a una

trail. La GS permite atacar sin miramientos, conduciendo sentado en los giros más pronunciados y desplazando el cuerpo a voluntad, sin problemas tampoco para sacar la pierna en las roderas. Se disfruta mucho de la sensación de ligereza que brinda esta 900, su increíble manejabilidad, su muy buen paso por curva –apenas se acusan las inercias–, y el fenomenal comportamiento de esas suspensiones extra largas, que aguantan el ritmo elevado y encajan de maravilla los impactos a alta velocidad. Nuestras sensaciones no fueron muy distintas a las experimentadas cuando en su momento probamos, y bajo análogas condiciones, monturas de corte tan "off" como la Husqvarna Norden, la Yamaha Ténéré World Rally, o la Suzuki V-Strom 800 DE. Y eso es algo que hasta la fecha nos habría parecido imposible afirmar al referirnos a una GS...

En ningún momento la posición de conducción se antoja extraña o anómala y no precisas del, digamos, aprendizaje que sí requieren otras BMW cuando con ellas comienzas a practicar off-road. Aquí la adaptación resulta instantánea, proporcionando la moto una total confianza desde los primeros metros. Manillar, estribos, mandos, anchura del depósito... todo parece idóneo (casi que convencional para un uso endurero), no debiendo poner de tu parte tanto como puedas esperar para conseguir rodar con una cadencia verdaderamente endiablada.

Y luego está ese nuevo motor, que, además de un buen sonido, regala una respuesta motriz llena y briosa, pero, por encima de todo, es muy dulce y redondo a bajo régimen. Conducir a punta de gas en una marcha larga es una verdadera delicia y la forma en la que entrega los caballos añade una particular sensación de control cuando pisas el campo. Y tampoco hace falta decir que con más de 100 CV a tu disposición, no echarás nada de menos al enfrentarte a cualquier tipo de viaje por carretera, donde las recuperaciones llaman la atención por su consistencia.

Si a todo esto le sumas un cambio de marchas de suavísimo y preciso accionamiento –menos ruidoso, por cierto, que el de la GS 1300–, un embrague que se deja querer, un bastidor que ofrece una encomiable estabilidad, y un freno delantero vigoroso y de excelente tacto, el resultado es que tienes ante ti una trail equilibrada, completísima, y versátil como ninguna otra GS, que ofrece lo que muchos entusiastas de la marca llevaban esperando desde tiempo inmemorial. ■

F 800 GS

BMW aprovechó el evento de presentación de la 900 para también poner en nuestras manos sus dos modelos hermanas, la GS 800 y la GS 900 Adventure. Sobre la base del mismo motor, la GS 800 presenta un nivel de prestaciones más modesto (87 CV) y unas cifras de par motor y velocidad punta más comedidas, montando suspensiones de inferior recorrido (170 mm en ambos trenes) y también llantas de palos, lo que pone de manifiesto su vocación decididamente menos campera. Pero la moto es una agradabilísima viajera, además de muy fácil de conducir, aunque sus kilos (227 en vacío) se dejan notar y el parabrisas no está precisamente sobrado de dimensiones. De ella destacaríamos por encima de todo la finura de respuesta en baja, así como el extraordinario funcionamiento del cambio y el freno delantero, y la nobleza de reacciones del chasis. El asiento, eso sí, lo notamos un poquito duro, aunque la posición de conducción nos parece muy acertada.

Nos agradan la elevada posición del manillar y, en general, la ergonomía y botonería de toda la moto, que resulta muy cómoda.

La llanta delantera de 21" y la horquilla Showa aseguran un buen funcionamiento del tren delantero en campo.

MOTO GUZZI V85 TT

Más dedicada y equipada

La trail italiana se somete a la renovación más profunda recibida desde su estreno. El motor incorpora ahora distribución variable que mejora e incrementa su respuesta, la carrocería protege mejor del viento y equipa una IMU que la hace más segura. Además, la gama estrena una versión V 85 Strada como modelo de acceso y dirigida al uso por asfalto.

POR **MARCOS BLANCO** • FOTOS **MILAGRO**

Para la V85 TT supone la tercera evolución desde su presentación hace cinco años. Y el cambio más llamativo es que el icónico propulsor refrigerado por aire se ha adaptado a la vigente normativa Euro5+ al incorporar ahora distribución variable (VVT). Dentro de su complejidad, se vale de un sistema más sencillo y del tipo centrífugo que mediante bolas permite la diferente apertura controlada de las válvulas de admisión, fabricadas en titanio, según el régimen de giro. Se ha mejorado la respuesta y ahora dispone de un 90% del par motor máximo (83 Nm a 5.100 rpm) a partir de las 3.500 rpm y 4 CV más de potencia (80 CV a 7.750 rpm).

Su equipamiento de serie es muy coEl conjunto se ha sometido a una ligera dieta. Monta nuevos discos de freno delanteros que restan 0,29 kg de peso; la araña delantera pasa a ser de aluminio en lugar de tubo de acero y reduce otros 0,68 kg para la sujección de faros, pantalla frontal e instrumentación; además, la parrilla y soporte de las maletas ahora están formados por dos piezas construidas en este material más ligero ahorrando otros 1,1 kg. Por cierto, la versión V 85 Strada prescinde de este elemento, por lo que resta 4 kg al conjunto (205 kg en seco), y tampoco monta de serie la IMU que han estrenado sus hermanas. Eso sí, todas incorporan el panel TFT de 5" de la V 100 Mandello, que en la versión Travel dispone del sistema de conectividad MIA.

Toda la gama estrena pantalla frontal. En la Strada y la TT es más →

VALORACIÓN | MOTO GUZZI V85 TT

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★★☆
Precio	★★★☆☆

FICHA TÉCNICA | MOTO GUZZI V85 TT

Motor	2 cilindros en V 90°, refrig. aire, SOHC, 2v
Cilindrada	853 c
Potencia	80 CV a 7.750 rpm
Par	83 Nm a 5.100 rpm
Limitable	Si
Nº Marchas	6 relaciones
Vel. máxima	n.d.
Chasis	Estructura mixta tubular de acero y aluminio
Suspensión Delantera	Horquilla invertida
Suspensión trasera	Monoamortiguador lateral regulable en precarga
Freno delantero	2 discos de 320 mm, pinzas radiales de 4 pistones
Freno trasero	Disco de 260 mm, pinza de 2 pistones
Neumático del.	110/80 - 19"
Neumático tras.	150/70 - 17"
Distancia entre ejes	n.d.
Altura asiento	830 mm
Peso declarado	230 kg
Depósito	23 litros
Consumo	4,9/100 km
PVP	10.949 € V85 TT 12.499 € TT Travel

A2 LIMITABLE

La parte ciclo transmite mucho aplomo y seguridad

La inédita V 85 Strada prescinde del renovado soporte para las maletas y parrilla trasera de las otras versiones TT, y resta 4 kg de peso.

Estrena discos más ligeros de 320 mm, mordidos por pinzas Brembo monobloque de cuatro pistones y de anclaje radial.

La Travel goza de un kit de maletas que ofrecen 27,5 y 37 litros de capacidad, además de asiento con calefacción.

La Travel también monta una pantalla frontal con mayor superficie y que ahora se puede regular en altura.

redondeada y con acabado ahumado, y asegura un 37% más de protección frente al viento; en la Travel es transparente, más amplia y declara desviar un 50% más de aire sobre el casco. Ahora se regulan mediante un tirador.

ASFÁLTICA Y MÁS ECONÓMICA

Tras comprobar las mejoras aplicadas en la renovada gama, centramos la prueba en la que supone la mayor novedad de todas ellas. A los mandos de la Moto Guzzi V 85 Strada su ergonomía resulta acertada y la posición, cómoda. El proceso de arranque supone el típico movimiento del motor en el que se revuelve, debido a su configuración con el cigüeñal en posición longitudinal al sentido de la marcha, y donde las puntas del manillar quedan a merced de las vibraciones que produce. En marcha desaparece cualquier atisbo de esta irregularidad y enseguida se aprecia el aplomo y agilidad que ofrece su parte ciclo; momento en el que se aprecia que los talones tropiezan con los soportes de los estribos para el pasajero.

El cambio de marchas sigue ofreciendo un funcionamiento lento, como corresponde a su mecánica añeja, aunque se pueden engranar las relaciones sin necesidad de usar el embrague; que trabaja en seco. Lo mejor del motor está en su potenciado medio régimen, muy vigoroso →

La V85 TT Travel sigue siendo una buena opción viajera

A2 MODELO LIMITABLE

TRIUMPH

FOR THE RIDE

PRECIO ESPECIAL HASTA EL 31/05/24 **8.995€**

+ 3 AÑOS DE MANTENIMIENTO **GRATIS**

+ LIMITACIÓN A2 **GRATIS**

TIGER SPORT 660

LA SPORT-TOURING MÁS POLIVALENTE A UN PRECIO IRREPETIBLE

La Tiger Sport 660 es la sport-turismo A2 más versátil del mercado y gracias al rendimiento de su motor tricilíndrico, la calidad de sus componentes de serie, su bajo mantenimiento y sus 4 años de garantía de fábrica, ofrece la mejor relación calidad-precio de su segmento; sobre todo ahora, que puedes estrenarla por 8.995€ en lugar de 9.695€ y ahorrarte las revisiones de 3 años. No dejes escapar esta oportunidad.

Consulta todos los detalles y solicita tu Prueba de Conducción en triumphmotorcycles.es

La promoción es aplicable a las unidades de Tiger Sport 660 matriculadas en el territorio español entre el 1 de abril y el 31 de mayo de 2024 a través de los concesionarios oficiales adheridos a la promoción y consiste en un descuento directo de 700€ (IVA incluido), en la contratación sin coste para el cliente del Pack de Mantenimiento Urban* (valorado en 510€) y en el regalo del kit de limitación a 35 kW y los costes derivados de su instalación, si el cliente lo requiere. *Incluye la primera revisión y dos mantenimientos anuales, según el calendario de servicio de Triumph, durante los 36 meses posteriores a la fecha de matriculación de la motocicleta, en toda la red de concesionarios oficiales Triumph de España y Portugal, según las condiciones previstas al contratar el pack.

La variante **strada** monta **llantas** de **aleación** y gomas de asfalto

El cuadro de mandos hereda la pantalla TFT de 5" de la Mandello V100, con abundante información y legible de un vistazo.

El motor estrena distribución variable para poder ser homologado como Euro5+.

Merece la pena aprovechar la **promoción de lanzamiento** de la firma

y que permite aprovechar mejor las marchas. Cuenta con tres modos de uso: Sport, Rain y Road; que en la versión TT estándar suma un modo Off Road y en la Travel el configurable modo Custom; ambos modifican la respuesta del motor, freno motor, control de tracción y ABS. Como curiosidad, su selección se puede realizar en dos mandos diferentes. Por cierto, las piñas de los conmutadores se han renovado.

Las suspensiones son firmes pero filtran bien; y los frenos resultan eficaces pero al aplicar una conducción muy incisiva, y al no disponer de IMU en la Strada, el ABS salta de manera errática por algún bache que pueda dejar el tren delantero en el aire; aunque esto tiene solución montándolo como opción.

La V85 no ha perdido un ápice de su encanto y sigue encandilando por su facilidad de uso y efectividad incluso yendo a fondo. La V85 TT está ahora mejor equipada, aunque su precio se ha incrementado. Lo idóneo es aprovechar la oferta de lanzamiento que la marca ha dispuesto en los primeros meses de su venta. ■

DEJA TU HUELLA

NUEVA

Ninja 500

RESÉRVALA AHORA

DESDE

6.750€

Marca tu propio estilo con la nueva Ninja 500 y su carácter deportivo. Llama la atención con el diseño agresivo que define a todas las Ninja y experimenta sus legendarias prestaciones en un modelo creado para ir por delante del resto.

Good Times 3 AÑOS MANTENIMIENTO ITV Y GARANTÍA

A2 APTA

SEGURO GRATIS PRIMER AÑO

3 AÑOS DE MANTENIMIENTO INCLUIDOS

Descúbrela ahora en ***www.kawasaki.es***

Síguenos en:

/kawasakispain /kawasaki_espana /kawasaki_espana /kawasaki_espana

MOTUL

Esta oferta es sólo para particulares, no se aplicará a empresas con flota de vehículos. Conduce siempre con responsabilidad, dentro del límite de tus habilidades, tu experiencia y tu moto. Usa un casco homologado y ropa protectora.

Kawasaki

Let the Good Times Roll

ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450

Indestructible

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Ó escanea el código QR:

La segunda generación Royal Enfield Himalayan llega ahora con apellido 450; una trail de marcado enfoque off-road, ideal para carnet A2. Del modelo que conocíamos hasta ahora no queda nada, mutando a una moto completamente nueva, que estrena motorización 4 válvulas con refrigeración líquida y más electrónica, manteniendo su singular robustez.

POR **JESSE MACH** • FOTOS **YAMAHA MOTORCYCLES**

La Royal Enfield Himalayan debutó en el catálogo de la firma india en 2016 y, ocho años después, da una vuelta de tuerca a su concepto aprovechando la llegada de la normativa Euro 5+. Más tecnología y potencia sin perder esos rasgos de identidad que la hacen única. Cabe recordar que la marca de motos más antigua del mundo con producción ininterrumpida (el primer modelo data de 1901 aunque la marca ya existía desde 1893) se ha revitalizado durante la última década, ampliando y mejorando su presencia en el segmento de las "clásicas modernas" al que siempre ha sido fiel. →

La nueva Himalayan 450 ha sido testada en el mítico escenario asiático que la bautiza

FICHA TÉCNICA | ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450

Motor	Monocilíndrico, DOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	452 cc
Potencia	40 CV a 8.000 rpm
Par	40 Nm a 5.500 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	6
Velocidad máxima	n.d.
Chasis	Doble cuna de acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida de 43 mm, rec. 200 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador con bieletas, rec. 200 mm, reg. en precarga
Freno delantero	Disco de 320 mm, pinza de doble pistón, ABS
Freno trasero	Disco de 270 mm, ABS desc.
Neumático delantero	90/90 - 21
Neumático trasero	140/80 R17
Distancia entre ejes	1.510 mm
Altura asiento	825-845 mm
Peso declarado	196 kg (llena)
Capacidad depósito	17 litros
Consumo medio	3,6 l/100 km
PVP	Desde 5.887 €

DESDE 5.887 EUROS

La instrumentación circular TFT tiene una apariencia clásica, pero incluye conectividad móvil y navegación Google Maps a pantalla completa si se necesita.

Piñas minimizadas y botones circulares de fácil accionamiento.

Motor monocilíndrico de nueva factura: 452 cc, refrigeración líquida y 40 CV.

Tres de las opciones de color disponibles de la Himalayan 450: *Slate Himalayan Salt, Kaza Brown* y *Hanle Black.*

Propiedad del gigante indio Eicher Motors Limited desde 1994, ya posee tres plantas de producción en la India, además de un potente centro tecnológico de desarrollo en Bruntingthorpe (cerca de Birmingham, Inglaterra). Este detalle les mantiene unidos a su pasado, a pesar de que la marca es 100% india desde el cierre de la fábrica de Redditch en 1967 y posterior cese de la producción en UK en 1970.

MÁS TECNOLÓGICA

El propulsor, montado en una nueva plataforma denominada Sherpa no compartida por ningún otro modelo del catálogo (Meteor, Classic y Scram son diferentes), es un monocilíndrico fabricado en aluminio que cubica 452 cc, con doble árbol de levas en culata y cuatro válvulas (antes SOHC), inyección electrónica (cuerpos de inyección de 42 mm) y módulo inercial (IMU) de nueva generación encargado de gestionar su doble modo de conducción (Eco y Performance) y control de tracción. Acelerador electrónico (*ride by wire*), refrigeración líquida, lubricación por cárter húmedo y carrera corta (84 x 81,5 mm) son otros detalles. Así, el motor se ha compactado y aligerado (10 kg menos que la versión precedente), declarando ahora 40 CV a 8.000 rpm (antes 25 CV a 6.500 rpm) y 40 Nm (8 Nm más) de par a 5.500 rpm.

La parte ciclo está presidida por un conjunto chasis-basculante tubular de acero más estrecho para abrazar el nuevo propulsor por la parte superior. La prestigiosa firma japonesa Showa firma la suspensión, compuesta por una horquilla invertida con barras de 43 mm y un monoamortiguador con bieletas regulable en precarga.

La frenada se confía a un solo disco de 320 mm delante con pinza de doble pistón flotante, mientras que en el tren trasero cuenta con disco de 270 mm con pinza de pistón simple, ambos firmados por Bybre (marca filial de Brembo) y sistema ABS de doble canal (desconectable en la rueda trasera).

La Himalayan 450 es amable con las féminas aventureras y dispone de un asiento aún más bajo en opción

Depósito de 17 litros y buena economía de combustible aseguran grandes trayectos

La configuración de las llantas se mantiene intacta, es decir, delantera de 21" y trasera de 17", montadas sobre llantas de radios y neumáticos CEAT Gripp con cámara (los tubeless son opcionales excepto en la versión Kamet).

En cuanto a las dimensiones generales de la moto, ahora es algo más larga (2.245 mm) y ancha (852 mm), fijando el peso en 198 kg en orden de marcha. La distancia asiento-suelo varía entre 825-845 mm gracias a un sencillo sistema de ajuste equipado de origen que se sitúa en la parte interior del asiento (se debe sacar para modificarlo). También existe un asiento bajo para reducir altura a 805-825 mm.

Iluminación full-LED, cargador USB tipo C, depósito de 17 litros, estriberas dentadas (con goma), parrilla trasera portabultos e instrumentación circular TFT con conectividad móvil (para música, llamadas, mensajes y navegación Google Maps) completan el conjunto. La Royal Enfield Himalayan 450 2024 está disponible entre 5.887 y 6.487 € dependiendo del color, pues hay cinco para elegir: *Hanle Black, Kamet White, Slate Poppy Blue, Slate Himalayan Salt* y *Kaza Brown*. ■

Iluminación full-LED. Debajo, esa placa con el logotipo de la marca se usa en la India para la matrícula delantera.

Silenciador corto por el lateral derecho para bajar el centro de gravedad.

Clase y glamour

BMW R12 nineT

Cumplir 100 años no está al alcance de cualquiera. La división Motorrad alemana celebró su Centenario el año pasado y qué mejor manera de recordarlo que lanzando varios modelos nuevos, entre ellos una R 12 nineT en sustitución de la R nineT que conocíamos hasta ahora. Actualización Euro 5+, nuevo chasis, más refinamiento y misma personalidad con un corazón de aire cuasi-inmortal. ¡Por 100 años más!

POR **JESSE MACH** • FOTOS **BMW-MOTORRAD**

FICHA TÉCNICA BMW R12 nineT

Motor	Bicilíndrico bóxer, DOHC, 8v, refrig. aire-aceite
Cilindrada	1.170 cc
Potencia y rpm	109 CV a 7.000 rpm
Par y rpm	115 Nm a 6.500 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6
Velocidad máxima	+200 km/h
Chasis	Multitubular de acero
Suspensión Delantera	Horquilla invertida Marzocchi de 45 mm multirreg.
Suspensión trasera	Monoamortiguador basculante monobrazo-Paralever
Freno delantero	Doble disco flotante de 310 mm, pinzas radiales de 4 pistones, ABS
Freno trasero	Disco fijo de 220 mm con pinza monopistón, ABS
Neumático delantero	120/70 - 17
Neumático trasero	180/55 - 17
Distancia entre ejes	1.511 mm
Altura asiento	795 mm
Peso declarado	220 kg (llena)
Capacidad depósito	16 litros
Consumo medio	n.d.
PVP	desde 17.930 €

A2 LIMITABLE

Motor 2 cilindros boxer 1.170 cc y 109 cv de potencia

DESDE 17.930 EUROS

VALORACIÓN	BMW R12 nineT
Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★☆☆☆

En 2013 BMW cumplió 90 años lanzando un modelo atemporal impulsado por mecánica Boxer que aglutinara toda la idiosincrasia de la conocida marca alemana. Esa primera R nineT llegó a los concesionarios un año después y, tras multiplicarse en forma de varias versiones desde entonces, este año ha dado paso a una segunda generación con denominación R 12.

El revisado bicilíndrico Boxer de aire-aceite con 8 válvulas se adapta a la normativa Euro 5+, manteniendo los 1.170 cc, 109 CV a 7.000 rpm y 115 Nm de par a 6.500 rpm. Declara 215 km/h de velocidad máxima, dispone de transmisión por cardan y el airbox se reposiciona bajo el asiento.

Uno de sus puntos destacados es que estrena chasis multitubular de acero monopieza de nueva factura denominado Spaceframe, más ligero y compacto. Horquilla invertida Marzocchi de 45 mm, Paralever con monoamortiguador trasero sin bieletas y basculante monobrazo-cardan, amortiguador de dirección, pinzas de freno delanteras radiales Brembo de 4 pistones, instrumentación mixta analógica-digital, depósito de aluminio y neumáticos Continental ContiRoad completan el conjunto.

La dotación tecnológica de serie incluye triple modo de conducción (Rain, Road, Dynamic), ABS en curva y frenada semi-integral (al accionar la maneta también frena detrás), control de tracción en curva (DTC), control de →

Estilo retro y comportamiento moderno. Una nineT nunca pasa de moda

Las llantas de radios *tubeless* son opcionales pues la moto viene de serie con otras de aleación.

El silenciador Akrapovic de titanio es uno de los numerosos extras disponibles en el catálogo de accesorios.

El motor bóxer de aire-aceite entrega 109 CV: es el más retro y auténtico del catálogo alemán.

freno motor electrónico, iluminación full-LED, doble toma de corriente (12V + USB-C) y llave de proximidad.

Como toda BMW que se precie, el catálogo de accesorios para personalizarla a tu gusto es ingente, pudiendo añadir llantas de radios, control de presión de los neumáticos, colín monoplaza, piezas de aluminio fresado o Pack Confort, entre otras opciones.

EL RITMO DEL AIRE

La R 12 nineT es una moto cómoda, con un asiento a 795 mm del suelo, estriberas bajas y manillar ancho que la hacen muy confortable y se beneficia de una ergonomía mejorada. El depósito es 3 cm más corto y estrecho en la parte de unión con el asiento lo que proporciona un arco de pierna más contenido respecto a su predecesora.

En marcha, aprecias que el tacto y zumbido del corazón Boxer es el mismo de siempre, pero la parte ciclo se nota diferente. Percibes una moto →

El acabado verde San Remo metalizado es un extra que cuesta 290 € más

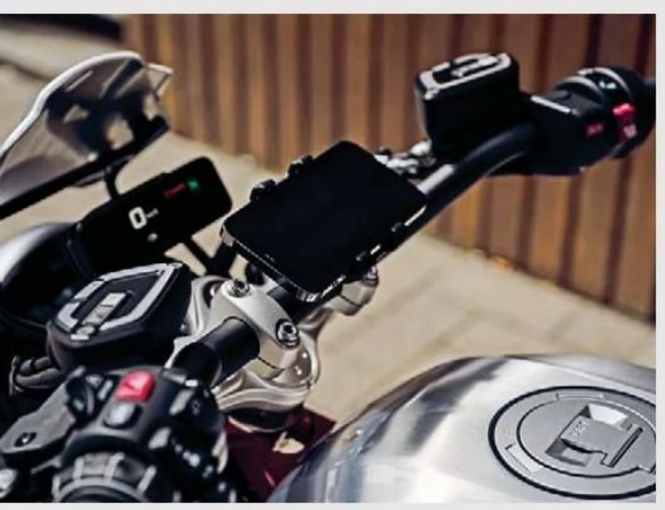
AK 550 PREMIUM

INCOMPARABLE

El nuevo AK 550 Premium es la mejor prueba de que la evolución hacía la perfección no tiene fin. Su motor en dos bloques independientes es el resultado de más de 50 años de progreso e investigación. Pero no es el único de sus logros. La conjunción de su sistema de control de tracción (TCS) con el ABS permite un control absoluto de un modelo que no admite comparaciones, cuyo renovado diseño, mucho más aerodinámico, le dota de una personalidad verdaderamente genuina. Única. Incomparable.

KYMCO
Dondequiera que vayas

La horquilla invertida Marzocchi de 45 mm es multirregulable y asegura mucha estabilidad en el tren delantero.



El sistema de conectividad bluetooth cuesta 316 € y con él puedes utilizar el móvil de navegador, recibir llamadas y visualizar una instrumentación más completa.

El *display* digital TFT es un extra, cuesta 135 € y ofrece toda la información necesaria. Culto al minimalismo.

Los accesorios disponibles para la nineT rematan un conjunto redondo

más larga y algo más lenta de reacciones que antes en curvas cerradas, aunque sigue manteniendo su lado deportivo si así se lo exiges. Mayor distancia entre ejes y avance que su predecesora tienen la culpa, si bien gana en estabilidad y paso por curva en los tramos más rápidos. No disponer de Telelever se agradece en modelos como este, más sensoriales que otras motos más "modernas".

El motor es más dulce, lineal y refinado, una delicia para tratarse de un aire-aceite "de toda la vida". Cada modo de conducción (seleccionas desde el botón MODE de la piña derecha) tiene una entrega de potencia más o menos directa a las insinuaciones del gas, además de una intervención más o menos intrusiva del ABS y del control de tracción. Con todo controlado, sólo deberás acostumbrarte al tacto de los neumáticos Continental ContiRoad, demasiado conservadores en frío. Y es que la R 12 nineT engaña, pues bajo ese disfraz de moto clásica te encuentras un alma con toque sport.

La R 12 nineT es una gran moto roadster que contentará a todo tipo de conductores, tanto conservadores como deportivos. Ahora tiene un comportamiento menos naked que antes y se inclina más hacia una vertiente más cruiser, pero sin llegar a lo que supone su hermana R 12 (custom). Refinada y con múltiples opciones de personalización, una nineT nunca pasará de moda. ■

El motor bóxer de aire es el alma de esta moto. Ahora ofrece tres modos de conducción distintos

3 PRIMEROS AÑOS, "GASOLINA" GRATIS

Carga completa al instante

El servicio de ACCIONA permite obtener una batería cargada para los scooter Silence de manera instantánea. Solo tienes que acercarte a un punto de intercambio, liberar la batería de tu scooter y cambiarla por otra que estará lista en 30 segundos para que sigas moviéndote.

Los desplazamientos por la ciudad intervienen de manera decisiva en la calidad del aire que respiramos. Una vez desarrollados los vehículos eléctricos, el más práctico y eficaz es el scooter con vistas a mejorar la movilidad unipersonal, e incluso de dos ocupantes por vehículo. Si bien la recarga del scooter podría suponer un inconveniente para usuarios que no dispongan de un lugar específico para ello en su domicilio, Silence aporta la solución definitiva a esta necesidad contribuyendo a hacerte la vida más fácil y asequible con tu scooter eléctrico.

De hecho, la posibilidad de convertir en una maleta tipo *trolley* la batería de cualquier Silence, permite realizar su recarga en cualquier punto de luz simplemente con desplazar hacia el exterior el acumulador y llevarlo, con su práctica asa telescópica y el par de ruedas traseras, hasta cualquier punto de carga accesible. Sin embargo, cualquier scooter Silence va un poco más allá en sus capacidades de recarga gracias a los nuevos puntos *Battery Station* desplegados por Acciona en las principales ciudades.

CAMBIAR Y LISTO

En la actualidad, la compañía cuenta con un total de 100 puntos *Battery Station* repartidos por la geografía de nuestro país, y ACCIONA tiene previsto desplegar este año un total de 200 para que encuentres el tuyo más cercano entre concesionarios, parkings y estaciones de servicio convencionales.

El operativo que requiere es muy sencillo: solo tienes que descargarte la *app*, a través de la cual recibirás información sobre el estado de la batería de tu scooter y la localización de la *Battery Station* más próxima a tu ubicación actual. Una vez accedes a una de ellas, solo tienes que cambiar tu batería descargada por otra totalmente preparada para que continúes la marcha. Solo emplearás alrededor de 30 segundos en el proceso.

Rápido y fácil. Así es la movilidad urbana que el Silence S01 y ACCIONA te proponen para mejorar tu día a día. ■

Puedes cambiar tu batería por otra totalmente cargada en menos de un minuto.

Puedes conseguir tu Silence S01 por solo 3.200€, con los 3 primeros años de "energía" gratis*

* Ver condiciones en www.silence.eco. La oferta no incluye el descuento del Moves (1.100-1.300 €), ni el 15% de deducción del IRPF.

TRIUMPH SCRAMBLER 1200 X Y 1200 XE

Pilotar con estilo

La Scrambler 1200 de Triumph es uno de esos modelos que se ha ganado rápidamente un lugar muy especial en el mercado, con unas prestaciones que te dejan realmente asombrado una vez que has tenido la oportunidad de probarla. Desdoblada en dos versiones, X y XE (más campera), debuta este año con varias novedades en una actualización que acentúa aún más su versatilidad.

POR **DOMINGOS JANEIRO** • FOTOS **TRIUMPH**

(XE) 16.195 EUROS

Introducida en el catálogo en 2019, la Scrambler 1200 causó furor en los más diversos mercados y, tras su lanzamiento, se supo que también protagonizaría la secuela de 007-Bond *No Time To Die*. Si la versatilidad del modelo, concretamente la versión XE, más equipada y aventurera, se hizo rápidamente popular entre el público, tras la película ganó aún más protagonismo.

Lo cierto es que Triumph tiene una gran experiencia y tradición en el segmento scrambler, por lo que la esencia de estos modelos está casi en su ADN y sabe exactamente cómo desarrollarlos. La XE es una moto tan equilibrada y versátil que muchos usuarios la prefieren a las muy queridas y famosas motos trail. De hecho, con la 1200 XE puedes hacer todo, pero exactamente todo lo que puedes hacer en una moto trail, pero con más estilo.

La versión básica, orientada al asfalto, también ha evolucionado y ya no se llama XC sino X, un nombre que le va muy bien por su sencillez. La guinda es que ambos modelos se han mejorado en una gran variedad de aspectos y, sin embargo, el precio final de cada versión ha disminuido notablemente, siendo la reducción de precio más palpable en la versión X, de 1.250 € menos, y de 750 € menos en la versión XE, más completa.

MANTENER EL ADN

A ideia não foi alterar profundamente La idea no era cambiar fundamentalmente la Scrambler 1200, sino mejorar algunos puntos clave. El motor sigue siendo el bicilíndrico *High Power* de 1.200 cc de la Bonneville, con 90 CV de potencia a 7.000 rpm y 110 Nm de par a 4.250 rpm, la rueda delantera sigue siendo de 21", los acabados son de alta calidad y el diseño es aún más elegante que antes.

La nueva versión X, es más amable con los usuarios menos experimentados y con las féminas, más cómoda, ligera, ágil y práctica en ciudad, pero también más confortable cuando se recorren distancias medias/largas. De serie trae la última tecnología y una postura de conducción natural y relajada, pero con un manillar ancho que transmite una posición más dominante. El acceso al suelo se ve facilitado por la baja altura del asiento, de sólo 820 mm (que puede rebajarse hasta 795 mm con el asiento más bajo opcional); los intervalos de mantenimiento son de 16.000 km.

En cuanto a la versión "más estilizada", XE, recibe varias actualizaciones que enfatizan su rendimiento deportivo, como las nuevas pinzas Brembo Stylema, la nueva suspensión con más opciones de ajuste o un nivel de acabado mejorado. De hecho, lo que Triumph acabó haciendo fue responder a las peticiones y comentarios de los usuarios y potenciales clientes de la Scrambler 1200 que pedían aún mejores prestaciones a la versión XE, mientras que a la sucesora de la XC se le pidió que optimizara la nueva versión para ofrecer una altura del asiento al suelo precisamente más baja, precios más competitivos y mejores prestaciones en carretera. De ahí el resultado que tuvimos ocasión de probar en las carreteras que rodean la ciudad de Málaga, donde tiene su sede la Triumph Adventure Experience (ver recuadro aparte).

Pero volvamos a la versión X para enumerar las principales especificaciones, como la nueva horquilla invertida Marzocchi con barras de 45 mm delante y dos amortiguadores traseros con depósitos independientes y ajuste de precarga de muelle; nueva tecnología no disponible →

El motor bicilíndrico de 90 CV es fuente de gran vigor y energía, proporcionando bellos momentos de conducción en carreteras de montaña.

Las prestaciones de la XE son claramente superiores a las de la generación anterior

VALORACIÓN — TRIUMPH SCRAMBLER 1200 X (XE)

Diseño	★★★★★
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★★★
Frenos	★★★★★
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★☆☆

MIRA AQUÍ EL VÍDEO

https://youtu.be/Lj-79e9TMh4

FICHA TÉCNICA — TRIUMPH SCRAMBLER 1200 X (XE)

Motor	Dos cilindros paralelos, refrigerado por líquido, DOHC, 8v
Cilindrada	1.200 cc
Potencia	90 CV a 7.000 rpm
Par	110 Nm a 4.250 rpm
Limitable	No
Nº Marchas	6 velocidades
Vel.máxima	n.d.
Chasis	Tubos de acero
Suspensión delantera	Horquila invertida Marzocchi, rec. 170 mm (250 mm)
Suspensión trasera	Dos amortiguadores, rec. 170 mm (250 mm)
Freno delantero	Dos discos 310 mm (320 mm), pinzas radiales de 4 pistones, ABS
Freno trasero	Disco de 255 mm, pinza pistón simple, ABS
Neumático delantero	90/90 - 21
Neumático. trasero	150/70 - 17
Distancia entre ejes	1525 (1570) mm
Altura asiento	820 (870) mm
Peso declarado	228 (230) kg
Depósito	15 litros
Consumo	n.d.
PVP	desde 14.695 € desde 16.195 € (XE)

El consumo siempre dependerá mucho de cómo manejes el puño derecho, pero puedes esperar cifras inferiores a los 5 litros si eres cuidadoso.

ARQUITECTURA FIRME

El "esqueleto" que soporta toda la estructura de la Scrambler es un robusto bastidor tubular de acero, apoyado con llantas de radios que contribuyen no sólo a la estética más atractiva, sino también a un mejor comportamiento en cualquier terreno, manteniendo la llanta de 21" en ambos modelos, en una clara invitación constante a la evasión y a la aventura, sin penalizar el comportamiento dinámico incluso en un uso diario en ciudad. En cuanto a la postura de conducción, la X dispone de un manillar más corto sin mucho margen de ajuste, mientras que en la XE, además de contar con un manillar 65 mm más ancho, puedes regularlo fácilmente, así como ajustar anteriormente en la versión XC como ABS optimizado para curvas y control de tracción; cuadro de mandos TFT; cinco modos de conducción, incluido uno off-road; iluminación completa por LED; toma de carga USB y sistema de conectividad (opcional), navegación 'giro a giro', conexión Bluetooth con teléfono móvil y audio.

Las actualizaciones de la XE, por su parte, incluyen nuevas pinzas radiales Brembo Stylema, con doble disco de 320 mm delante y pinzas Nissin de pistón único detrás; horquilla invertida Marzocchi de 45 mm totalmente ajustable delante y dos amortiguadores de doble muelle ajustables detrás, con 250 mm de recorrido de suspensión en ambos ejes; colectores y silenciador revisados, que hacen que la entrega de potencia sea más fuerte a regímenes más altos; estética revisada con detalles mejorados como los nuevos y delgados intermitentes LED y las nuevas ópticas traseras más compactas y, por último, como elemento opcional, está la pantalla alta que mejora el rendimiento aerodinámico, así como los nuevos sistemas de equipaje con nuevas opciones de accesorios para las maletas traseras.

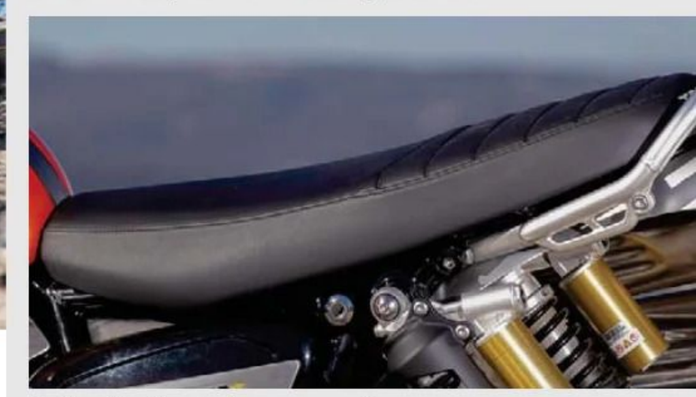
UN CORAZÓN REPLETO

El poderoso par motor siempre ha sido un punto fuerte de este motor *High Power* y sigue siendo una opción muy válida para dar vida a la Scrambler, ya preparada para afrontar la nueva normativa Euro 5+. Potencia y par no faltan, con los cinco modos (Sport, Road, Rain, Off-Road y Rider, configurable) disponibles para adaptar la Scrambler a las características del entorno o incluso de los propios usuarios, una gran ayuda para que los menos experimentados evolucionen en su conducción. En este aspecto, es importante añadir que la versión XE, además de estos cinco modos de entrega de potencia y gestión electrónica, también ofrece Off-Road Pro, para un mayor uso fuera del asfalto. El resultado final es una moto tan dócil como "huracanada" si se quiere, capaz de llevarte con soltura y comodidad en el día a día de la ciudad, así como de ofrecerte buenos momentos en los desplazamientos, pero también capaz de estar a la altura de tu espíritu más deportivo o incluso aventurero, con unas prestaciones (en la XE) dignas de las mejores pistas off-road.

La gama de accesorios es amplia y completa, con varias opciones para aumentar la capacidad de carga, el confort de los ocupantes, la estética, o las prestaciones de ambos modelos.

Es increíble constatar el comportamiento off-road de la XE, muy por encima de muchas trail de aventura.

Los paneles de instrumentos son diferentes, en la versión X (inferior) es más básico, pero sigue teniendo toda la información necesaria y una buena legibilidad.



Bajo el asiento hay espacio para cargar el móvil con una toma USB. También se interconecta con el sistema multimedia de Triumph o, a través de la *app*, y hace las veces de GPS.

El motor, con 90 CV, es suficiente para proporcionar viajes emocionantes, sea cual sea el escenario.

los apoyos de los pies para adaptarlos mejor al tipo de uso y botas que decidas llevar.

En la XE, el basculante es 32 mm más largo que en la X, lo que aumenta el control y la confianza en terrenos off-road; mientras que el basculante más corto de la X ofrece una configuración más ágil y sensible. En cualquier caso, las sensaciones que transmiten ambos modelos son muy precisas. Hablando de sensaciones, cabe destacar que tanto los neumáticos Metzeler Karoo Street de la X como los Tourance de la XE tienen un comportamiento ejemplar. Pero si los usuarios de la XE pretenden hacer visitas regulares a las pistas de tierra, entonces pueden contar con los Michelin Anakee Wild, también homologados para su uso en la Scrambler 1200.

BIEN EQUIPADAS

Aunque más humilde, el tarado de suspensiones de la versión X se muestra muy eficaz en conducción diaria, pero también cuando llevas la Scrambler a adoptar una postura más deportiva, manteniéndote firme ante las exigencias. Las mayores posibilidades de regulación de la versión XE hacen que tengas más margen de ajuste, con un mayor →

El atractivo estético sigue siendo un punto fuerte de este modelo

recorrido de suspensiones que invita a aventuras más atrevidas que la más humilde X. La frenada es potente en ambas versiones, pero los Brembo Stylema que monta la XE muestran mejor tacto, potencia y mordiente. El ABS está bien calibrado y no entra en acción de forma intrusiva, permitiendo desconectarlo, al igual que el control de tracción. El hecho de que esté optimizado para el paso por curva hace que al frenar en medio de una curva, la Scrambler 1200 no tienda a levantarse e irse de frente, manteniéndose firme en la trazada y, si quieres, permitiéndote incluso hacer correcciones de última hora.

PURA ELEGANCIA

La elegancia es, sin duda, una de las señas de identidad de ambos modelos, con el inconfundible depósito clásico, el doble escape muy bien ubicado, o el asiento plano junto a las llantas de radios. En la versión XE, además de resaltar el contraste que las barras doradas hacen con el conjunto, también destacan los protectores de las manos, que dan al conjunto un aspecto más elegante y deportivo.

Ambos modelos presentan detalles que las hacen inconfundibles; desde las siluetas distintivas y limpias, hasta el diseño del doble silenciador alto y el depósito de combustible, tan característicos de la marca británica. Destacan los paneles laterales esculpidos con el emblema Scrambler 1200 en aluminio cepillado, los guardabarros de aluminio cepillado en la XE y los guardabarros pintados en la X.

Hay tres combinaciones de colores para cada modelo: la 1200 XE está disponible en el contemporáneo *Phantom Black Storm Grey, Baja Orange/ Phantom Black*, o *Sapphire Black*. La Scrambler 1200 X está disponible en *Carnival Red, Ash Grey* o el clásico *Sapphire Black*.

La Scrambler 1200 X está a la venta desde 14.695 € y la Scrambler 1200 XE parte de 16.195 €.

POLIVALENTES

La mejora de la versión X respecto a su predecesora XC es claramente evidente; una moto que se ha vuelto más democrática para todos los usuarios, con más o menos experiencia, más ágil pero también más eficaz y fácil de usar. Hemos podido constatar su manejabilidad sin apenar darnos cuenta, mientras que los más experimentados disfrutaban de una puesta a punto muy divertida incluso en una conducción más deportiva; un modelo que te hace sentir algunas vibraciones, aunque no dañinas, con una frenada equilibrada y potente, y un tarado de suspensiones igualmente suficiente. El motor es un coloso, pero gracias a los diferentes modos de entrega de potencia, tiene una gran variedad de caracteres.

La XE, en cambio, es una moto totalmente diferente, donde las prestaciones se ven de otra manera. Es para un tipo de usuario más exigente, con un nivel de conducción más avanzado, que puede sacar más partido a la puesta a punto, especialmente fuera del asfalto, donde realmente impresiona la rotunda eficacia no sólo de las suspensiones, sino también de la electrónica y, por supuesto, del motor. No es cualquier camino el que se te resiste en este escenario, porque la XE se maneja realmente bien sobre el terreno. Y lo mejor de todo es que siempre pilotas con estilo. →

La X es una moto que se ha vuelto más eficiente para el día a día en la ciudad

TRIUMPH ADVENTURE EXPERIENCE

Este emplazamiento Triumph de Málaga es uno de los tres disponibles en todo el mundo (los otros están en Gales y en Estados Unidos). Propiedad del español Antonio Urra, este centro, inaugurado en octubre de 2021, ha recibido ya a varios centenares de clientes. Con siete experimentados instructores, este concepto ofrece a los amantes de las dos ruedas la posibilidad de realizar tours o cursos de formación en carretera o todoterreno (el complejo off-road es sencillamente magnífico, con largas rutas de montaña y una pista de obstáculos más técnica para desarrollar cualquier nivel de conducción) sin tener que preocuparse de nada más: moto, equipamiento, GPS, alojamiento, traslados, comida, asistencia y seguro están incluidos en el precio final. Corresponde a los alumnos/clientes hacer la reserva y dejar que todo suceda... como pilotos oficiales. Para saber más, puedes entrar en https://triumphadventure.es/ y conocer en detalle la gama de motos que ofrecen, así como los recorridos.

OUTBACK EVO 58 LT
MALETA MONOKEY® 58 L, CON SISTEMA DE BISAGRA DE RESISTENCIA AJUSTABLE EN LA TAPA (ARHS), QUE PERMITE AJUSTAR LA VELOCIDAD DEL CIERRE DE LA TAPA MEDIANTE UNA PEQUEÑA LLAVE SEGÚN PREFERENCIA DEL USUARIO. DISPONIBLE TAMBIÉN EN LA VERSIÓN BLACK

OUTBACK EVO 37 LT
SISTEMA DE ENGANCHE/ DESENGANCHE CAM-SIDE CON ESPACIOS ANTIVIBRACIÓN INÉDITOS

OUTBACK EVO 37 LT
DOTADAS DE SISTEMA CON GANCHO, GRACIAS AL CUAL, LA MALETA PUEDE INCLINARSE SIN DESENGANCHARSE POR COMPLETO DEL PORTAMALETAS

OUTBACK EVO

Tecnología avanzada, ergonomía rediseñada y nuevas funciones para el nuevo trío de maletas rígidas de aluminio Outback EVO. El baúl de 58 L y las maletas laterales de 37 L, derecha e izquierda, forman el equipamiento Adventure. Completa la línea una novedad absoluta: la maleta lateral derecha achaflanada de 33 L.

givimoto.com

Los mandos son familiares y muy intuitivos. Con un dedo puedes controlar gran parte de la Scrambler y navegar por toda la información.

Entre la X y la XE hay una gran diferencia en las suspensiones. La XE es más completa y está preparada para off-road.

Sin grandes cambios, el diseño sigue siendo uno de los principales argumentos de las nuevas Scrambler 1200. La versión XE es más llamativa y atractiva en cuanto a equipamiento.

Si no vas a hacer nada de off-road, la versión X ya te alegrará mucho la vida

BREVE HISTORIA SCRAMBLER

La nueva generación Scrambler 1200 puede remontar sus raíces directamente a la escena Scrambler original de principios de los años '50, donde Triumph desempeñó un papel clave y estableció la plantilla para lo que se convirtió en una Scrambler más grande. Sobre la base de las principales motos de uso diario, desnudas, con escapes dobles rectos montados altos, o bajos y cortados, las Triumph fueron las *Desert Sled* originales. Inspiraron las primeras scrambler de producción del mundo, con la Bonneville T-120 TT y la TR6 SC. En 2006, con el lanzamiento de la primera Scrambler de la era moderna, Triumph volvió a provocar la génesis de una nueva categoría. Esto desencadenó el mundo de las scrambler que vemos hoy en día y toda una nueva base global de fans, desde pilotos urbanos a estrellas de cine (siendo incluso protagonistas de la película de Bond, *No Time to Die*), más experimentados, que buscan una forma de movilidad sencilla y sin compromisos, pero con un estilo único que se puede mejorar con la lista de accesorios. Opciones estéticas (placas laterales y frontales, guardabarros elevados y adhesivos), de protección (para las manetas y el depósito), de confort (asiento más alto, palanca de freno regulable, manetas calefactadas, toma de 12 V) o de carga (baúl y bolsa lateral) que, para mayor economía, pueden agruparse en tres packs: Adventure, Style y Travel. ■

Comparada con la anterior XC, la nueva X cuesta 1.250 € menos que la generación anterior, y la XE, 750 € menos

RST
20
24
COLLECTION
DISPONIBLE AHORA
#TRUSTISEVERYTHING
PRO SERIES AIRBAG SUIT
TRACTECH EVO 5 SUIT
RACE
RST-MOTO.COM

BMW M 1000 XR

La más bestia

Hay motos que cambian la historia y BMW, nuevamente, se ha propuesto marcar un punto de inflexión, esta vez, en el universo de las motos trail. ¿Por qué no aprovechar la moto del Mundial de Superbike para hacer una variante matriculable con manillar ancho y postura touring? Dicho y hecho: la M 1000 XR ya está aquí. Una maxitrail deportiva tan bestia y tecnológica que carece de rivales a su altura.

POR **JESSE MACH** • FOTOS **MOTORRAD**

Herencia de la **M 1000 RR**. Este modelo es una mezcla entre S 1000 RR y R 1250 GS

VALORACIÓN	BMW M 1000 XR
Diseño	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Comportamiento	★★★★★
Suspensiones	★★★★★
Frenos	★★★★★
Consumo	★★☆☆☆
Precio	★★☆☆☆

La "bestia negra" declara una punta de más de 275 km/h

La "M" mayúscula junto a una banda tricolor azul-roja está asociada a BMW desde hace 52 años; es la inicial de la división Motorsport de la firma alemana que se encarga de todas las actividades deportivas de la marca, incluyendo los programas de competición oficiales. Algo habitual en las cuatro ruedas no tiene por qué serlo en dos, pero la *Bayerische Motoren Werke* aprovechó sinergias para cambiar la historia con el lanzamiento de la primera moto con apellido "M" en 2021: la M 1000 RR. Tras este hito, en 2022 sorprendió la exclusiva M 1000 RR 50 Aniversario M y el año pasado llegó su hermana naked, la M 1000 R.

El piloto británico de carreras urbanas Peter Hickman anticipó en junio de 2023 lo que BMW estaba preparando para disfrute de todos los ruteros con alma deportiva. El prototipo

FICHA TÉCNICA | BMW M 1000 XR

Motor	Tetracilíndrico en línea, 16v, ShiftCam, refrig. líquida
Cilindrada	999 cc
Potencia	201 CV a 12.750 rpm
Par	113 Nm a 11.000 rpm
Limitable	No
Nº Marchas	6
Vel. máxima	+275 km/h
Chasis	Doble vida de aluminio
Suspensión delantera	Horquilla invertida de 45 mm electrónica DDC, rec. 138 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador electrónico DDC, rec. 138 mm
Freno delantero	Doble disco de 320 mm con pinza radial de 4 pistones Nissin
Freno trasero	Disco de 220 mm con pinza de un pistón
Neumático delantero	120/70 ZR17
Neumático. trasero	200/55 R17
Distancia entre ejes	1.548 mm
Altura asiento	850 mm
Peso declarado	223 kg (seco)
Depósito	20 litros (4 l. reserva)
Consumo	6,5 l/100 km (declarado)
PVP	28.980 € (blanco) 35.177 € (negro + M Competition Package)

de la M 1000 XR rodaba a placer en riguroso color negro por el legendario Circuito de la Montaña de la Isla de Man; aquella unidad también pudo verse en la XIX Edición de los BMW Motorrad Days (Sabiñánigo), intimidando a todo lo conocido.

Por otro lado, el espectacular piloto turco Toprak Razgatlioglu ha fichado por BMW para disputar el Mundial de Superbike este año y, ni corto ni perezoso, el campeón del mundo de 2021 ya ha subido al podio cuatro veces y ganado varias carreras (Cataluña, segunda ronda del certamen), luciendo palmito con la última evolución de la RR frente a todos sus rivales. El que tuvo retuvo.

TÉCNICA WSBK

La M 1000 XR está impulsada por un motor tetracilíndrico en línea DOHC de 999 cc con distribución variable, 16 válvulas de titanio y refrigeración líquida que declara 201 CV a 12.750 rpm y 113 Nm a 11.000 rpm. Dispone de toberas de admisión variable (desde 11.000 rpm), embrague anti-rebote y cambio semiautomáico secuencial; la compresión asciende a 13.3:1, la relación de cambio se ha acortado en 4ª-5ª-6ª, al igual que el desarrollo final (corona de 47 dientes).

La parte ciclo está compuesta por un chasis doble viga de aluminio y robusto basculante del mismo material, apoyado en una horquilla invertida Marzocchi de 45 mm y un monoamortiguador trasero de la misma marca con pomo de precarga manual (ambos regulables electrónicamente en 4 niveles, 13,8 cm de recorrido), además de amortiguador de dirección regulable. Llantas de aluminio forjado, cadena de transmisión M Endurance y neumáticos Bridgestone Battlax RS11 (con el trasero, un 'maxi' de 200 mm) completan el conjunto.

La ingente electrónica de la M 1000 XR incluye acelerador electrónico RbW, módulo inercial IMU de seis ejes, siete modos de conducción (Rain, Road, Dynamic, Race, Race Pro 1-2-3), ABS Pro en curva (con 4 niveles de intervención, desconectable), frenada combinada y control de derrapada en frenada BSA (3 niveles), control de tracción en curva (con 4 niveles y anti-caballito, desconectable), control de freno motor, control de lanzamiento, control de salida en pendiente, limitador de velocidad en pit y control de velocidad.

Otros puntos destacables de su equipamiento de serie pasan por la instrumentación TFT a color de 6,5" (con conectividad y cuentavueltas rediseñado), pinzas de freno Nissin M (acabadas en azul anodizado) con latiguillos metálicos y bomba radial Nissin, iluminación full-LED con luces cuneteras, toma de corriente USB, manetas regulables abatibles fresadas, puños calefactables, llave de proximidad, portamatrícula corto, silenciador de titanio Akrapovic (colector con doble catalizador), guantera smartphone y depósito de gasolina de 20 l. (4 l. de reserva). →

El parabrisas corto ahumado es regulable en altura, aunque insuficiente para circular en vías rápidas.

La instrumentación TFT a color de 6,5" dispone de modo de visualización Sport con ángulo de inclinación y deceleración en frenada.

Los alerones laterales ejercen una fuerza de más de un 50% y la pegan al asfalto

Las pinzas de freno radiales son especiales para la gama BMW M y están firmadas por Nissin.

Los detalles se han cuidado al máximo. EL logo M tricolor va bordado en la parte del asiento del pasajero, con tapizado especial.

La parte delantera del depósito dispone de una pequeña guantera (sin cierre centralizado) para el smartphone o alguna tarjeta.

Los espejos en los extremos del manillar es una opción que se puede pedir de fábrica. Van sin coste adicional.

Las llantas de carbono M son un elemento extra que aligera el peso notablemente aunque a coste elevado: 2.569 €.

Opcionalmente dispones del Pack M Competition (6.196 €) con el que reduces 3 kg el peso total gracias al uso masivo de piezas de fibra de carbono (llantas, tapas laterales, guardabarros, cubrecadena, embellecedor de cerradura y paneles frontales), estriberas de aluminio fresado (conductor y pasajero) regulables y telemetría *Lap-trigger* GPS 2D.

SUPERBIKE TOURING

En parado la M 1000 XR intimida por presencia y empaque; una moto que también llama la atención por su dotación aerodinámica. Alerones laterales y colín específicos pegan el tren delantero al suelo a partir de 100 km/h, llegando a 11 kg de carga a 220 km/h. La postura es cómoda a sus mandos, muy trail, pero el asiento está alto (a 85 cm del suelo) y el manillar de aluminio con inscripciones láser, anclado a la tija mediante una exquisita abrazadera fresada, está adelantado respecto al de la S 1000 XR. El objetivo de todo esto es cargar más peso (53,3%) para evitar que la rueda se aligere demasiado en aceleración. En cualquier caso, notas como si las ruedas fuesen pegadas al asfalto guiadas por un raíl en todo momento.

La M 1000 XR puede conducirse jugando con los cuatro modos estándar (Rain, Road, Dynamic, Race) o adentrarte en el universo BMW M con el trío Race Pro. El escalonamiento en la entrega de potencia y nivel de intervención está claro para los primeros, permitiendo su personalización en los Pro. Para empezar, el control de freno motor es regulable en 3 niveles, mientras que el de tracción tiene otras 14 sensibilidades diferentes. Por otro lado, el control de derrapada en frenada funciona cuando el embrague no está accionado, a menos de 3.000 rpm y con una deceleración de 5,5 m/s2 como mínimo. Este sistema permite frenar derrapando durante la entrada en curva, manteniendo un deslizamiento constante en toda la trazada.

En marcha el tetracilíndrico es pura magia: acelera y corre en cualquier marcha y a cualquier régimen. De hecho, acelera más a medio régimen que la RR por el desarrollo y la relación de cambio acortados. Ade- →

Si liberas toda la electrónica, la M 1000 XR despegará del asfalto

Arai HELMET®

Mirrorised visor is an optional accessory, sold separately.

SNAKE RED

DEDICATION TO PROTECTION –

PROPIEDAD DE LA MISMA FAMILIA DESDE HACE SIETE DÉCADAS

PROVEN Arai HELMETS PROTECTION MEETS ECE R22-06

QUANTIC

GLANCING Off IMPACT ENERGY

ARAI.COM

DESCÚBRELO EN myBihr.com

más, gracias a la distribución variable (ShiftCam), por la que la carrera de las 8 válvulas de admisión varía según el régimen de giro, la moto funciona con una precisión pasmosa; es instantánea y permite unas recuperaciones de infarto que te obligarán a agarrarte como un poseso al manillar: 0-100 km/h en 3,2 segundos, 0-200 km/h en 7,4 segundos, 140-180 km/h en 3,2 segundos y más de 275 km/h de velocidad máxima real. ¿Quién dijo miedo?

Al hilo de ésto, su depósito debería permitirte llegar a 300 km bajo una utilización racional del gas pero, claro, esta moto muy racional...

El rango de uso de esta bestia va de 0 a 15.000 rpm. Hay potencia siempre, en cualquier marcha y en cualquier momento. Hay bajos, medios y sobrerrégimen allá donde los necesites: no hay un motor igual (bueno sí, el de sus hermanas de catálogo M). Los modos Race cambian el sonido de la moto a un auténtico bufido con el que tu corazón bombeará a un ritmo frenético.

A nivel chasis, aprecias la rigidez del conjunto, con una suspensión activa que logra el tarado perfecto en milisegundos adaptándose a tu conducción. Los cambios de dirección que permiten las llantas de carbono son instantáneos, la pisada es demoledora y la estabilidad, intachable. Te creerás que vas sobre uno de esos simuladores actuales en los que estás en una moto clavada al suelo, balanceándote únicamente de izquierda a derecha mientras en una pantalla recorres tu circuito favorito.

La frenada es directa y constundente, con un tacto milimétrico y una mordida visceral, a la altura de semejante aparato. Como en las mejores BMW de última generación, la pantalla TFT también ofrece visualización Sport, que va informándote del ángulo de inclinación, intrusión del control de tracción y fuerza de deceleración en frenada.

La BMW M 1000 XR sin extras cuesta 28.950 € en una única variante de color blanco (el acabado negro va unido al M Competition Package, 6.196 € más). Subirte en la maxitrail matriculable más potente de la historia tiene un significado especial y, dinámicamente, entras en otra dimensión. Las sensaciones, el tacto, el feeling y la calidad de componentes hacen que te acerques al mundo de la competición como nunca imaginaste, pero sentado en un "sillón trail". ■

El pack M Competition incluye el acabado negro y cuesta más de 6.000 €

Wunderlich

HAGA CLIC EN.

CLICK BAG. BOLSA SOBREDEPÓSITO.

Manejo inteligente con un „clic“. Las innovadoras bolsas sobredepósito de la serie CLICK BAG pueden encajarse cómodamente en el anillo sobredepósito específico del modelo*. Se puede elegir entre cuatro tamaños: Desde la compacta de 3 litros hasta la versión de 19 litros apta para viajar.

CLICK BAG. INTELIGENTE.
FUNCIONAL. VARIABLE.

CON EL SISTEMA DE EQUIPAJE DE WUNDERLICH, EL EQUIPAJE SE HACE SISTEMÁTICO.

* Disponible para motos BMW, Ducati Multistrada V4 y Harley-Davidson Pan America 1250

DISPONIBLE ONLINE Y SU CONCESIONARIO WUNDERLICH

WWW.WUNDERLICH.ES

DUCATI MULTISTRADA V4

HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA

BMW R 1300 GS

PARA TODA LA GAMA ACTUAL DE BMW

YAMAHA NMAX 125

Gran pequeño

Nueve años en el mercado y el NMAX sigue siendo sinónimo de éxito; un modelo que mes a mes ocupa los primeros puestos en las listas de matriculaciones de nuestro mercado. Sus claves son ofrecer un scooter urbano económico de calidad y tecnología suficientes para afrontar con éxito el día a día.

POR **JESSE MACH** • FOTOS **ISRAEL GARDYN**

3.499 EUROS

FICHA TÉCNICA | YAMAHA NMAX 125

Motor	Monocilíndrico, 4 válvulas, VVA, SOHC, refrigeración líquida
Cilindrada	125 cc
Potencia	12,2 CV a 8.000 rpm
Par	11,2 Nm a 6.000 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	Automático
Vel. máxima	115 km/h
Chasis	Tubular de acero
Suspensión Delantera	Horquilla telescópica convencional, rec. 100 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador, rec. 85 mm
Freno delantero	Disco de 230 mm
Freno trasero	Disco de 230 mm
Neumático del.	110/70 - 13 48P
Neumático tras.	130/70 - 13 63P
Distancia entre ejes	1.340 mm
Altura asiento	765 mm
Peso declarado	131 kg (lleno)
Depósito	7,1 litros
Consumo	2,2 l/100 km
PVP	3.499 €

A1

VALORACIÓN | YAMAHA NMAX 125

Diseño	★★★☆☆
Prestaciones	★★★★★
Comportamiento	★★★★★
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★☆☆
Consumo	★★★★★
Precio	★★★☆☆

Mootor monocilíndrico 125 cc y 12,2 cv de potencia

El Yamaha NMAX llegó al mercado en 2015 como la respuesta de Yamaha a su rival natural, el Honda PCX. En 2021 recibió una actualización importante aprovechando la llegada de la normativa Euro 5. Y nueve años después, ya en fase Euro 5+, hay que dar la razón a la firma de los diapasones: se ha convertido en un fijo entre los modelos más vendidos de nuestro país y, es que, argumentos no le faltan. El año pasado ocupó el sexto puesto global con más de 4.000 unidades y, en lo que llevamos de 2024, ya lidera la tabla de matriculaciones. Por algo será.

Además del mencionado rival del Ala Dorada, otros competidores son Aprilia SR GT 125, Peugeot Pulsion 125 GT, SYM Jet X 125 o Zontes D125.

Parece que fue ayer pero el NMAX irrumpió con fuerza hace casi una década en uno de los segmentos más competidos del mercado (precisamente el que aglutina el grueso de las ventas en nuestro país) con buenas maneras y suficiente tecnología como para colocarse en el top 5 del segmento scooter 125 cc por debajo de 4.000 €. En esta cilindrada, la firma de los diapasones cuenta con una oferta para carnet B/A1 compuesta por cinco interesantes modelos con diferentes espíritus y rango de uso: NMAX 125, XMAX 125, RayZR, D'elight y Tricity. El NMAX se fabrica en la planta que Yamaha tiene en Indonesia para minimizar costes.

EQUIPAMIENTO PREMIUM

Este gran ciudadano emplea un monocilíndrico SOHC de 4 válvulas con refrigeración líquida (radiador lateral), que declara 12,2 CV a 8.000 rpm y 11,2 Nm a 6.000 rpm, y se muestra consistente y enérgico desde el primer momento. Tiene mucha "chispa" y a cada golpe de gas responde →

El panel LCD monocolor ofrece la información suficiente de forma clara y legible. Además puede conectarse al smartphone por bluetooth.

El puesto de conducción dispone de dos guanteras a derecha e izquierda. Una abierta con toma de 12V y la otra cerrada con algo más de espacio.

Bajo el asiento tiene hueco para guardar un casco integral y algunos objetos más: papeles, guantes o un candadito.

instantáneamente; un 'peque' con mucha personalidad. A bajas revoluciones notas cómo el motor está muy lleno, empujando con músculo y sin titubeos.

El punto fuerte de esta planta motriz es el empleo de tecnología Blue Core, el primero de una nueva generación de motores compactos cuya premisa es el bajo consumo y la eficiencia energética. En este sentido, se ha trabajado mucho tanto en el sistema de inyección electrónica como en el de refrigeración (incluye un termostato con válvula de paso que impide la refrigeración del motor cuando no está en la temperatura óptima de funcionamiento). Además, lo mejor de este motor es su tecnología VVA (*Variable Valve Actuation*) con sistema de distribución variable que cambia a 6.000 rpm entre dos árboles de levas distintos en función de la velocidad del motor: todo un alarde tecnológico para tratarse de un scooter de 125 cc.

Los ingenieros de Yamaha declaran un consumo de poco más de 2 litros cada 100 km, algo de vital importancia para el uso urbano para el que ha sido concebido. En nuestra prueba fijamos un consumo medio de 2,6 l/100 km.

Otros aspectos destacables en su equipamiento de serie pasan por el empleo de control de tracción (desconectable), ABS, sistema de parada a ralentí *start & stop* (desconectable, que apaga el motor si permaneces detenido 3 segundos, y vuelve a encenderlo cuando accionas el acelerador para ahorrar combustible), llave de proximidad, luces LED, instrumentación LCD y conectividad Bluetooth CCU con tu smartphone (con la *app MyRide*) para informarte de llamadas entrantes, emails, SMS y batería del teléfono.

A nivel práctico, el hueco bajo el asiento permite alojar un casco integral y pequeños objetos; pero además incorpora doble guantera (la izquierda abierta y con toma de corriente 12V; la derecha, con tapa), asiento con sujeción (bisagra con muelle para mantenerlo fijo una vez abierto), doble plataforma para pies, depósito de gasolina de 7,1 l. (apertura remota), neumáticos Dunlop ScootSmart (llantas de 13") y caballete central. Para completarlo aún más, el catálogo oficial de Yamaha incluye varios accesorios como, por ejemplo, parabrisas alto, amortiguadores Öhlins, parrilla trasera, *top-case*, asiento confort o manta térmica.

Sólo se echan de menos unas manetas regulables, un hueco forrado y con luz de cortesía, una toma de corriente USB o unos reposapiés de pasajero (plegables) con más superficie de apoyo (los suyos parecen unas estriberas de moto).

RENDIMIENTO PRO

Una de las cosas que más llaman la atención de este scooter es su excelente habitabilidad. Muchas veces, los conductores grandes sienten que conducen un scooter diseñado para gente de menor envergadura y todo les queda pequeño. En el NMAX esto no ocurre y tienes espacio suficiente para las piernas, los brazos y apenas te sientes "encajado". El manillar no roza con las rodillas al girar y aprovechar su amplio radio de giro (ideal para minimizar maniobras en ciu- →

Ligereza, gran manejo y un buen sprint inicial son sus armas de defensa frente a rivales mayores en la ciudad.

dad) y el asiento es bajo (a 765 mm del suelo). La postura a los mandos es muy natural y te sientes bien desde el principio, aunque los pies nunca están rectos ya que tienes que meterlos un poco debido a la forma del suelo del scooter, algo curvada.

El ADN deportivo del NMAX no sólo es una cuestión de imagen, sino también de "maneras". La estabilidad y el aplomo de este scooter se hacen notar, sobre todo por un reglaje de suspensiones más sólido que su rival PCX, pese a montar llanta delantera de 13". La sensación de seguridad es total y eso de "ir vendido" no entra en el planteamiento de este NMAX. Está claro que el chasis y los neumáticos Dunlop también tienen que ver en esta ecuación. El centro de gravedad es bajo, ubicando el depósito de gasolina en el puente central. Con 131 kg en orden de marcha, el NMAX es un juguete entre el tráfico, zigzagueas rápido, te adelantas a las maniobras de los coches y ocupas el espacio justo.

Como ya es costumbre cuando conduces un scooter, la mano izquierda siempre va sobre la maneta, por aquello de hacer una frenada de emergencia en caso necesario. Y precisamente ese es otro aspecto "premium" que se ha cuidado mucho. Dos discos de 230 mm y ABS de serie son fundamentales para detener el NMAX cómo y cuando quieras (el PCX monta freno trasero de tambor).

El NMAX es un gran scooter urbano, más que suficiente para cubrir con garantías tus trayectos diarios. En un uso a dúo hay espacio para que el acompañante no se sienta agobiado, pudiendo agarrarse a un asidero de generosas dimensiones. Permite salidas comedidas fuera de la ciudad, afrontar vías de circunvalación y distancias cortas con mucha soltura, ya que alcanza los 115 km/h de marcador, aunque echarás de menos el parabrisas alto opcional, pues el corto ahumado de serie es un mero adorno para acentuar su deportividad. ■

Los controles del NMAX son sencillos y discretos. En la piña izquierda el índice controla un botón para navegar por el menú.

Un único disco delantero de 230 mm gradúa una frenada correcta. La misma medida usa detrás, donde otros rivales tienen tambor.

CONCLUSIÓN

Deportivo, ágil, divertido, eficiente, compacto, tecnológico, práctico... son algunos de los rasgos característicos de este utilitario. El Yamaha NMAX 125 tiene un ajustado precio de 3.499 € en cualquiera de los cuatro colores disponibles (blanco, azul, rojo o gris), uno de los scooters más vendidos en Europa en los últimos años.

Postura cómoda y natural, con espacio para conductor y acompañante

RIVALES

HONDA PCX 125

Dispone de sistema *Idling-Stop*, llantas de 14", instrumentación LCD, hueco para un casco integral. Consumo reducido y unas prestaciones más que suficientes para el día a día.

Motor	Monocilíndrico, 4v, Refrig. líquida
Cilindrada	125 cc
Potencia	12,5 CV a 8.750 rpm
Par	11,8 Nm a 6.500 rpm
Peso	130 kg (lleno)
PVP	3.325 €

SYM JET X 125

Compacto, deportivo y dinámico. Con buenos acabados, equipamiento y componentes premium. Exhibe diseño afilado, fiabilidad y garantía con sello taiwanés reconocido.

Motor	Monocilíndrico, 4v, Refrig. líquida
Cilindrada	124,6 cc
Potencia	12,6 CV a 8.000 rpm
Par	11,5 Nm a 6.000 rpm
Peso	132 kg
PVP	3.399 €

ESAGANO SERIES

HIGH
IMPRESSION

HIGHSIDER™
GERMAN ENGINEERING

DESCÚBRELO EN myBihr.com

Bihr

Motor bicilíndrico en paralelo 451 cc y 45 CV de potencia

FICHA TÉCNICA | KAWASAKI NINJA 500

Motor	Bicilíndrico paralelo, DOHC, 8v, refrig. líquida
Cilindrada	451 cc
Potencia	45,4 CV a 9.000 rpm
Par	42,6 Nm a 6.000 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	6
Vel.máxima	n.d.
Chasis	Tubular de acero
Suspensión delantera	Horquilla telescópica convencional de 41 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador Uni-Track reg. precarga
Freno delantero	Monodisco semiflotante de 310 mm, pinza axial de doble pistón, ABS
Freno trasero	Disco de 220 mm con pinza monopistón, ABS
Neumático del.	110/70 R17 54H
Neumático.tras.	150/60 R17 66H
Distancia entre ejes	1.375 mm
Altura asiento	785 mm
Peso declarado	171 kg (172 kg SE)
Depósito	14 litros
Consumo	4,5 l/100 km
PVP	6.775 € 7.275 € SE

VALORACIÓN | KAWASAKI NINJA 500

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★☆☆☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★☆☆

KAWASAKI NINJA 500 Y Z500 SE

Virtud y equilibrio

Deportividad no tiene por qué ser sinónimo de radicalidad o extremismo. Desde hace 16 años, Kawasaki viene evolucionando una fórmula tremendamente efectiva, capaz de satisfacer a los usuarios más exigentes y a los pilotos más rápidos. Las nuevas Ninja y Z de media cilindrada son ideales para usuarios con carnet A2, además de hacer valer su experiencia y eficacia.

POR **JESSE MACH** • FOTOS **KAWASAKI MOTORCYCLES**

Las motos supersport o deportivas puras siguen presentes en los catálogos de algunos fabricantes, pero su espíritu rácing inclina la balanza hacia la vertiente circuito. En los últimos años, el segmento de motos deportivas de media cilindrada ha convulsionado el mercado, gracias a una veintena de modelos de entre 40 y 95 CV aptas para todos los gustos y legales para conducir con carnet A2.

Kawasaki fue una de las pioneras en lo que a modelos limitados se refiere, lanzando su Ninja 250R en 2008. La evolución natural llegó en 2013 con la Ninja 300 y en 2018 con la Ninja 400. Con esta última han logrado sus mayores éxitos en competición, acumulando cinco campeonatos del mundo de Supersport 300 con pilotos como Ana Carrasco, Manu González o Adrián Huertas.

Por otro lado, una vez creada la deportiva, resulta más fácil derivar a una hermana desnuda, beneficiada por las mismas mejoras genera- →

El motor bicilíndrico en paralelo es un viejo conocido. Fiable y robusto, ha sido evolucionado desde sus orígenes en 2008.

La instrumentación TFT a color con conectividad es exclusiva de las versiones SE.

Asiento biplaza a dos alturas con el espacio justo para el pasajero. La tapa de colín es un accesorio muy recomendable.

cionales. Así, actualmente la gama naked deportiva de la firma de Akashi está compuesta por cinco modelos (Z125, Z500, Z650, Z900 y Z H2) y 20 opciones, sumando todas las versiones disponibles.

CARACTERÍSTICAS

El motor con que Kawasaki equipa a sus Ninja 500 y Z500 SE es un bicilíndrico en paralelo de 451 cc que declara 45,4 CV a 9.000 rpm y 42,6 Nm a 6.000 rpm. Cuerpos de inyección de 32 mm, mayor carrera (58,6 mm por 51,8 mm), diferente cigüeñal, volante de inercia aligerado y airbox más grande (5,8 l.) son algunas modificaciones. El embrague cuenta con accionamiento asistido y sistema antirrebote.

La parte ciclo está compuesta por un chasis tubular de acero, basculante de aluminio, suspensión Showa (horquilla convencional de 41 mm sin regulación y monoamortiguador trasero regulable en precarga en 5 posiciones). Es una moto corta entre ejes (1.375 mm) y su peso llena es de 172 kg (Ninja 500) y 168 kg (Z500), dos aspectos que inciden en su agilidad.

Otros detalles pasan por la pinza de freno delantera axial Nissin de doble pistón, ABS también Nissin, tija superior aligerada, iluminación full-LED, asiento a 785 mm del suelo, depósito de gasolina de 14 litros y neumáticos Dunlop Sportmax GPR 300.

Las versiones SE son más completas y, si bien la plataforma es idéntica, hay ciertos detalles que marcan un 'plus' que mejora el conjunto. Además de las diferencias comunes entre ambas SE respecto a sus homónimas (decoración especial, intermitentes LED e instrumentación TFT a color con conectividad Bluetooth (*app Rideology* que ofrece nivel de carga de batería, GPS, emails, llamadas, mantenimiento periódico, etc) e indicador ECO, la Z SE también incluye la quilla. En el caso de la Ninja SE, se añade la llave de proximidad (KIPASS). La pantalla en las SE también es diferente, con otro formato, algo más completa y atractiva.

Z500

La Z500 es el segundo escalón de la gama naked deportiva de Kawasaki por encima de la Z125 y el salto es notable. No sólo por tener 30 CV más que el modelo del octavo de litro, sino porque es "más moto", con capacidad para salir del ámbito urbano con garantías y divertirte en carreteras secundarias. Es una

Es un divertido juguete para una animada carretera de curvas

La Z 500 SE está disponible en acabado rojo/negro o lima/negro

naked muy cómoda, se siente ligera, ágil y lo hace todo fácil. Pesa 4 kg menos que su hermana carenada y sorprende por su rendimiento general, muy elevado para tratarse de una moto de "sólo" 45 CV porque parece que tiene más. Está claro que cunden, haciéndote olvidar ese deseo de mayor potencia.

Entre 6.000 y 8.000 rpm va de cine y empuja con fuerza, si bien por debajo se muestra muy contundente y notas la ganancia de par debido al aumento de cilindrada. Recupera con brío, admite sobrerrégimen y el cambio es correcto. El tacto de embrague asitido es pura mantequilla y lo mueves con un dedo, la postura es muy cómoda y la estrechez del conjunto provoca que puedas abrazarla bien con las piernas para ayudarte a meterla en curva. También tiene mucho radio de giro y, junto a su manillar ancho, es idóneo para facilitar maniobras en ciudad.

Una de las claves de la Z500 es que pesa menos de 170 kg y tiene una distancia entre ejes de 1.375 mm, dos cifras que la colocan como un referente de su categoría. Bien es cierto que tiene horquilla convencional y monodisco delantero, pero se ha priorizado en "lo que no se ve", para que su comportamiento sea tan completo.

LA Z 500 ES UNA NAKED CÓMODA, SE NOTA LIGERA Y LO HACE TODO FÁCIL. SUS 45 CV CUNDEN MUCHO

La Z500 está disponible en verde/negro y rojo/negro. Las principales competidoras de este segmento son Honda CB500 Hornet, Keeway MBP M502N, QJ SRK 400, Voge 525R y Yamaha MT-03. →

VALORACIÓN | KAWASAKI Z 500

Diseño	★★★☆☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★☆☆☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★☆☆

FICHA TÉCNICA | KAWASAKI Z 500

Motor	Bicilíndrico paralelo, DOHC, 8v, refrig. líquida
Cilindrada	451 cc
Potencia	45,4 CV a 9.000 rpm
Par	42,6 Nm a 6.000 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	6
Vel.máxima	n.d.
Chasis	Tubular de acero
Suspensión delantera	Horquilla telescópica convencional de 41 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador Uni-Track reg. precarga
Freno delantero	Monodisco semiflotante de 310 mm, pinza axial de doble pistón, ABS
Freno trasero	Disco de 220 mm con pinza monopistón, ABS
Neumático del.	110/70 R17 54H
Neumático tras.	150/60 R17 66H
Distancia entre ejes	1.375 mm
Altura asiento	785 mm
Peso declarado	172 kg
Depósito	14 litros
Consumo	4,5 l/100 km
PVP	6.275 € 6.625 € SE

La conectividad Bluetooth con el smartphone y la *app Rideology* ofrece información extra como carga de batería, GPS, emails, llamadas o mantenimiento periódico.

Subchasis y conjunto asiento-colín son idénticos en ambos modelos. La distancia del asiento al suelo es de 785 mm.

La llave de proximidad y la cerradura de mando único es exclusivo de la Kawasaki Ninja 500 SE.

El paso por curva de la Ninja 500 es muy rápido

a los virajes, obsequiándote con un paso por curva muy rápido. La frenada, idéntica a la Z500, cumple pero necesitas ayudarte del disco trasero si quieres más potencia: un segundo disco sería ideal. El consumo medio se fija en unos 5 l/100 km, lo que te permitirá rozar los 300 km de autonomía. Con motos como esta en un revirado tramo de montaña te darás cuenta de que puedes correr poco más aún llevando una moto con el doble de potencia porque aquí sí la aprovechas al 100%.

El catálogo de accesorios es muy interesante, prácticamente común para ambos modelos: asiento ergonómico 3 mm más alto, bolsa sobre-depósito, protectores de carrocería y radiador, toma de corriente USB-C, cúpula ahumada, tapa de colín, silenciador Akrapovic, etc.

Las rivales directas en esta categoría de supersport limitadas para carnet A2 son las también bicilíndricas Aprilia RS 457, CFMoto 450SR, Honda CBR500R y Yamaha R3. ■

NINJA 500

La ergonomía es acertada, pues un planteamiento tan deportivo puede llegar a ser incómodo, pero nada más lejos de la realidad. Los semimanillares están por encima de la tija y las estriberas están bajas, lo que potencia la faceta más touring de esta supersport. Bien es cierto que la cúpula es baja y no protege mucho a no ser que te agaches, pero tampoco lo sufres mucho. A nivel motor, el *feeling* es idéntico al de la Z500 pero, dinámicamente, se muestra más estable y solvente. Un tarado de horquilla más duro y una ergonomía que obliga a cargar más peso en el tren delantero cambia la percepción de esta moto, invitándote a realizar una conducción "al ataque" con más garantías que con la naked.

La Ninja te incita a dejarla correr, sin frenadas bruscas a la entrada

Deportividad y comodidad a partes iguales

Una publicación de

www.grupov.es

FERNANDO ALONSO

EDICIÓN COLECCIONISTA Altagama Coches

PRECIO 7,99€

NUEVO ESPECIAL YA EN TU KIOSCO

- TODA SU TRAYECTORIA
- ASÍ PILOTA ALONSO
- SUS GRANDES RIVALES
- TODOS LOS COCHES QUE HA PILOTADO
- COMPAÑEROS DE EQUIPO
- LOS CASCOS DE ALONSO
- VICTORIAS EN LE MANS
- FIGURAS CLAVE EN SU CARRERA
- RÉCORDS Y ESTADÍSTICAS
- MUSEO FERNANDO ALONSO

EL ESPECIAL MÁS COMPLETO JAMÁS PUBLICADO SOBRE FERNANDO ALONSO

EN FORMATO DE LUJO

TODA LA TRAYECTORIA DE FERNANDO ALONSO

LLAMA AL 91 662 21 37 • TIENDA@GRUPOV.ES • WWW.GRUPOV.ES

Disponible en color negro, plata o rojo

ZONTES E125

El triunfo del espacio

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
ó escanea el código QR:

La idea de la marca china con el nuevo E125 es comercializar un scooter con el que el problema de la falta de espacio deje de serlo, sin más. De hecho, Zontes ya dispone de dos variantes de un mismo concepto con soluciones parejas, pero faltaba un modelo que sea estímulo para los que buscan máxima amplitud en sus desplazamientos diarios por la ciudad.

POR **LUIS LÓPEZ LOZANO** • FOTOS **ISRAEL GARDYN**

x.com/byneontelegram
byneon Neon147

Motor monocilíndrico, 125 cc y 15 CV

Si tuviera que elegir una frase a modo de eslogan para definir el nuevo scooter de Zontes, sería la del titular, "el triunfo del espacio". Cuando lo ves en una foto no eres consciente de las dimensiones a las que te enfrentas; tampoco es que sea un scooter gigante, inabarcable, pero poco tiene que ver con la consigna que, allá por mediados del siglo pasado, le permitió a un nuevo vehículo hacerse famoso precisamente por ser de pequeñas dimensiones, fácil de conducir y barato de adquirir y mantener.

A su favor hay que decir que el nuevo Zontes E125, al menos, cumple con el tercero de los requisitos indicados, siendo un scooter nada pretencioso en cuanto a presupuesto y sí en lo relacionado con el equipamiento, tal y como ya nos está acostumbrando la marca china con la presentación de la mayoría de sus creaciones, cada vez más numerosas y en muy poco tiempo, por cierto.

Como se suele decir, cada moto o scooter tiene a su público ahí, esperando a que lo descubran, pues allá vamos. No dudes que este "ciento veinticinco" es un claro candidato →

FICHA TÉCNICA | ZONTES E125

Motor	Monocilíndrico, 4v, refr. líquida
Cilindrada	125 cc
Potencia	15 CV a 8.250 rpm
Par	13 Nm a 6.500 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	Automático
Vel. máxima	115 km/h
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión Delantera	Horquilla convencional, rec. 110 m
Suspensión trasera	2 amortiguadores, rec. 101 mm
Freno delantero	Disco de 265 mm
Freno trasero	Disco de 265 mm
Neumático del.	110/80 - 14
Neumático tras.	120/70 - 14
Distancia entre ejes	1.570 mm
Altura asiento	757 mm
Peso declarado	166 kg (en seco)
Depósito	16 litros
Consumo	3,0 l/100 km
PVP	3.997 €

A1-B

3.997 EUROS

VALORACIÓN | ZONTES E125

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★★☆
Precio	★★★★☆

La pareja de amortiguadores traseros soporta con un decoro sorprendente todo el conjunto, incluso con pasajero.

La frenada se confía a J.Juan: producto nacional bien diseñado y proporcionado a lo que requiere la situación.

Hay tanto espacio para dos ocupantes sobre el asiento como bajo él, con hueco para dos cascos integrales.

A plena luz del día resulta algo difícil consultar la enorme pantalla TFT. Bajo ella dispone de una pequeña guantera con conector USB en su interior.

sus dimensiones facilitan acomodar a un pasajero

a abrirse un hueco entre los usuarios más empeñados en llevar la casa a cuestas a cada paso que dan cada día, o aquellos otros que ruedan con pasajero para ahorrar un poco más y compartir gastos... o simplemente porque les gusta ir acompañados y solucionar, de paso, el problema de la movilidad urbana que cada vez aqueja más a nuestras agobiadas calles. Sea como fuere, el Zontes E125 está dispuesto a ofrecer respuestas a todos aquellos que piden más espacio, más confort y más equipamiento.

LO MÁS AJUSTADO

El precio es lo más ajustado que encontrarás en este nuevo scooter lanzado por Zontes. Y es que 3.887 € dan para mucho, con un equipamiento en el que tienen cabida desde la iluminación completamente dispuesta por atractivos diseños LED, pasando por la llave de proximidad (una pulsera para ponerte en la muñeca y que activa todas las funciones del scooter), el control electrónico automático de apertura y cierre de una de las dos guanteras (que incluye conexiones USB de recarga), la apertu-

Las llantas de 14" se llevan muy bien con las suspensiones

La amplia protección es otro beneficio colateral de su tamaño

A pesar de lo que sugiere su planta, es muy fácil subir al caballete central el E125, además de recomendable para estabilizarlo al estacionar.

El manojo de pulsadores en ambas piñas retroiluminadas puede parecer caótico, pero una vez acostumbrado resulta ser francamente útil y práctico.

ra del depósito de gasolina, el cierre del asiento que da acceso al vano inferior o el mismo bloqueo de dirección: una vez te detienes y cortas la corriente del motor, solo tienes que girar la dirección a la izquierda por completo para que el Zontes quede bloqueado de manera instantánea.

Te preguntarás también si todo esta batería de capacidades electrónicas no se prolonga a elementos que también te hacen la vida más fácil, como por ejemplo una pantalla regulable en altura para elegir si te tapa más o menos aire o lluvia mediante un botón en una de sus piñas (por cierto, iluminadas). Pues sí, así es, la pantalla es regulable electrónicamente; aunque no puedas elegir a qué altura intermedia situarla entre su punto máximo y mínimo, es más que suficiente poder colocarla en una u otra posición con un toque de botón. Y no creas que se olvidan de la instrumentación TFT de amplio tamaño que, además de poder conectar tu teléfono y hacer Screen Mirroring con él, ofrece información de todo tipo, incluida la navegación compatible en tu smartphone para ser lanzada a la pantalla.

Pese a ser largo y ancho, el E125 no pesa demasiado y de deja llevar con cierta facilidad y prudencia entre filas de coches, pudiendo además dejar en el destino dos cascos integrales bajo el asiento y trasladar dos ocupantes, con el único "pero" de una aceleración tirando más bien a tranquila. ■

Puedes colocar la cúpula en la zona alta o baja a golpe de botón

DESDE 7.880 EUROS

Motor bicilíndrico, 755 cc y 92 CV

FICHA TÉCNICA	HONDA CB750 HORNET
Motor	Bicilíndrico paralelo, 8v, refr. líquida
Cilindrada	755 cc
Potencia y rpm	92 CV a 9.500 rpm
Par y rpm	74 Nm a 7.000 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6 relaciones
Velocidad máxima	234 km/h
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida, rec. 120 m
Suspensión trasera	Monoamortiguador progresivo, rec. 150 mm
Freno delantero	2 discos de 296 mm, pinzas de 4 pistones
Freno trasero	Disco de 240 mm, pinza de un pistón
Neumático delantero	120/70 - 17
Neumático trasero	160/60 - 17
Distancia entre ejes	1.420 mm
Altura asiento	795 mm
Peso declarado	190 kg
Capacidad depósito	15 litros
Consumo	5,3 l/100 km
PVP	Desde 7.880 €

VALORACIÓN	HONDA CB750 HORNET
Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★★☆

SUZUKI GSX-8S *Vs.* HONDA HORNET 750

Guerreras versátiles

Cuando piensas en una moto naked, es muy probable que lo hagas porque buscas una moto versátil, que no sea tan aparatosa como una trail ni tan "reducida" como una A2 de las que no requieren limitación. Aquí lo tienes todo: desde una moto para aprender hasta una montura para disfrutar a tope en carretera o en cualquier circuito.

POR **LUIS LÓPEZ LOZANO** • COLABORA **ALEJANDRO MÉNDEZ** FOTOS **ISRAEL GARDYN**

De una moto naked siempre me ha fascinado su capacidad para adaptarse a las circunstancias, valiendo tanto para llevarte a diario al trabajo como para escaparte un fin de semana con lo puesto... o algo más si le acoplas un baúl, alforjas o simplemente te haces con una mochila a la espalda para tirar millas y ver Mundo. Supongo que será porque aprendí con una moto que me dio todo eso y que, en aquella época, era efectivamente naked, como la gran mayoría de modelos de producción nacional, porque lo extraño era ver una moto con carenado o (siquiera) una cúpula.

Sea como fuere, cuando convives con una naked y haces muchos kilómetros te das cuenta de que una de sus virtudes te llena de manera plena, aunque otros la vean como un defecto: el simple hecho de recibir el aire en plena marcha es una de las bendiciones de rodar en moto porque forma parte de la pureza del acto en sí, y te transmite (no lo dudes) una sensación inigualable de libertad. ¿Te llega a molestar? Montas una cúpula y listo. ¿Necesitas espacio para →

Motor bicilíndrico, 776 cc y 82 CV

DESDE 8.299 EUROS

FICHA TÉCNICA | SUZUKI GSX-8S

Motor	Bicilíndrico paralelo, 8v, refr. líquida
Cilindrada	776 cc
Potencia y rpm	82 CV a 8.500 rpm
Par y rpm	78 Nm a 6.800 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6 relaciones
Velocidad máxima	228 km/h
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida
Suspensión trasera	Monoamortiguador progresivo
Freno delantero	2 discos de 310 mm, pinzas de 4 pistones
Freno trasero	Disco de 240 mm, pinza de un pistón
Neumático delantero	120/70 - 17
Neumático trasero	180/55 - 17
Distancia entre ejes	1.465 mm
Altura asiento	810 mm
Peso declarado	202 kg
Capacidad depósito	14 litros
Consumo	4,9 l/100 km
PVP	Desde 8.299 €

A2 LIMITABLE

VALORACIÓN | SUZUKI GSX-8S

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★★☆
Precio	★★★☆☆

La piña derecha es acertadísima por su sencillez, pero en la izquierda hay saturación, requiere cierto aprendizaje para operar bien.

La instrumentación es todo un acierto, encontrando múltiple y variada información bien dispuesta con diferentes modos de visión. Hay conexión al teléfono.

Nuestra unidad de pruebas se encontraba "engalanada" con piezas del catálogo de opciones para esta Honda, como los topes laterales o contrapesos *by Hornet*.

Hay mucho espacio para el piloto, con un asiento que no solo es amplio, sino también mullido, necesario al cargar bastante peso sobre las posaderas. El pasajero va justo, sin más.

El tacto de la horquilla es más bien firme, correcto para conducción alegre

La opinión del **probador**

Ha comenzado siendo la más barata y es descarada y divertida, justo lo que se le pide a una moto más o menos sencilla pero con usuarios que esperan usarla un poco para todo... sin aceptar un "no" por respuesta.

llevar contigo ropa y demás enseres de viaje? Le pones unas maletas, alforjas, una bolsa sobredepósito o sobre el asiento trasero y a gozar del recorrido.

EN LA HORNET TE SIENTES MÁS ARROPADO POR EL CONJUNTO

Quedan así patentes sus ganas de agradar a cualquiera que se sitúe a sus mandos. En nuestro caso, además, se trata de dos motos que persiguen un alto grado de confort porque, y ahí se encuentra el secreto de su aceptación en nuestro mercado, valen "tanto para un roto como para un descosido"; ya lo dice el refrán y así es como lo han demostrado en nuestras manos durante esta prueba.

EL PRECIO DE LA FAMA

Se podría decir que todo puede llegar a ser de color de rosa hasta que te topas con la realidad... y en esta ocasión ese tope está en el precio de cada una de ellas. Cierto es que solemos hablar de sus bondades para, al final del texto, indicarte si el precio al que se ofertan es más o menos apropiado y si cumple con las expectativas establecidas en un principio. Pues bien, ahora creo que es el momento de comenzar por el final para entender la situación desde el principio.

Tanto la Honda como la Suzuki buscan ese mercado medio de motoristas que quieren una moto para aprender, por tanto limitable, para luego liberarla y exprimir sus innatas cualidades en modo free power; pues bien, las dos lo consiguen. Pero cuando comenzaron a aparecer las primeras unidades en los concesionarios, hubo una barrera que supo franquear mejor la marca del ala dorada que la de la gran S: sí, el precio. Mientras la Hornet se ofrecía por menos de 8.000 € (por establecer una barrera de referencia), →

se agradece el largo recorrido del amortiguador, sobre todo en carreteras rotas

EQUIPAMIENTO
CASCO **ARAI RENEGADE-V**
CHAQUETA **DAINESE VELOSTER**
GUANTES **DAINESE SCOUT 2**
PANTALÓN **SPIDI FURIOUS PRO**
BOTAS **STYLMARTIN SYNCRO**

Cómoda correcta y funcional. Calidad Honda y a precio más que asequible.

Por altura y anchura, el manillar aporta una grata sensación de control

la GSX-8S se elevaba y bastante por lo alto con, atención, un motor similar al de su competidora que declaraba una cifra inferior de potencia.

¿Cómo se vio reflejado esto en el mercado de la moto en general y de las naked en particular? Que la descarada Honda se coló entre los 10 primeros en las listas de ventas durante los meses que precedieron al verano del pasado año, y de la Suzuki poco más se supo, excepto que dio un golpe de timón para encontrar el rumbo adecuado y... ¡Acertaste!, ajustar su precio aunque fuera en unidades 2023 en stock de cara al presente 2024.

Con dicha medida, las fuerzas se han visto en cierto modo equilibradas para librar la batalla por convencer al usuario final mediante preguntas como las siguientes: ¿Es mejor más potencia abajo o arriba? ¿Prefieres

La opinión del **probador**

Su precio no le ha ayudado en los inicios aunque ha intentado ponerse "a dieta", lo que es de agradecer. No es tan rápida de reacciones como su rival pero el twin de nueva generación es muy divertido en la zona baja-media.

EQUIPAMIENTO

CASCO **BELL RACE STAR**
CHAQUETA **HALVARSSONS MORA**
GUANTES **ALPINESTARS TOURER GTX**
PANTALÓN **RACERED RAPTOR**
BOTAS **RST AXIOM**

El generoso twin de la GSX-8S te expulsa de cada curva con un leve toque de gas

Las piñas disponen de mandos muy fáciles de usar e intuitivos en las acciones.

Aunque no ofrezca conectividad al móvil, la instrumentación es francamente completa, atractiva y de muy fácil lectura.

El twin paralelo es una verdadera delicia empujando desde regímenes contenidos, dulce y de sonido discreto.

Si bien hay mucho espacio en el asiento del piloto, el pasajero se encuentra entre el borde de este y el abismo a sus espaldas. Buen acceso a la apertura del asiento trasero.

Sobra espacio para el piloto. Ninguna parte de tu cuerpo va forzada a sus mandos.

mayor manejabilidad o te sientes atraído por una estética y colores concretos? ¿Te llama la atención un neumático 180 trasero y te importa que tu moto tenga menos goma en la zaga, o te es indiferente?

Pues bien, en las respuestas a cada una de las preguntas se encuentra la llave que deberás girar para arrancar y comenzar a dar tus primeros pasos y comenzar a rodar con una moto de potencia libre en la que todos tenemos cabida, con una relación "peso-potencia-precio" francamente llamativa, según el caso.

EL VALOR DE LA TRADICIÓN

Cuando te paras a analizar ambas motos, te acabas dando cuenta de que todo se encuentra sostenido por un inquietante equilibrio que compensa fuerzas de uno y otro lado. →

Por ejemplo, la Hornet hace pesar su apellido con lo que esto significa. Es el valor de la tradición de una moto que marcó escuela dentro del segmento de las naked más deportivas de los años '90, y primera década del presente siglo. Eso sí, ahora nos llega con un motor Euro5 + obligado por la normativa actual, de modo que olvídate de un "tetra" de 100 CV... Y lo mismo sucede con la Suzuki que, bajo las siglas GSX, pretende dar continuidad a la saga GSR que tantas y tantas unidades vendieron en el período de tiempo mencionado, en su caso desde 2006 hasta el primer tercio de la segunda década.

Sí, era también una moto tetracilíndrica y rondaba la centena de "purasangres", pero no ha sido capaz de soportar la normativa Euro y Suzuki, como Honda, no ha tenido más remedio que tirar por la calle de en medio para producir una moto bicilíndrica acorde con los estándares actuales.

He aquí otro detalle digno de tener en cuenta, porque mientras la GSX-8S ha decidido no aportar conectividad a través de su completa instrumentación (pero desprovista de bluetooth), Honda sí lo ha hecho, aportando además como opción un sistema global de comunicación entre moto, piloto y pasajero.

¿CLÁSICO O MILENIAL?

¿En qué afecta a un piloto de unos 50 años que coge la moto para, entre otras cosas, evadirse del mundanal ruido? Prácticamente en nada. Pero tal vez para un usuario de unos 30 años, con poder adquisitivo suficiente como para estrenar una u otra, podrá decantarse por la "conectada" en gran medida porque existe dicha posibilidad.

Pero no te engañes, porque ambas aportan lo justo para "llegar y besar el santo", lo que no implica el hecho de que Honda aporte conexión, o ambas disfruten de iluminación LED y frenos que funcionan mientras no les exijas demasiado (tal vez algo justo en un "achicharre" en tandas de circuito). Aquí no verás llaves de proximidad o suspensiones multiajustables; con la precarga trasera o la distancia de las manetas a los puños ya van servidas.

La GSX-8S prefiere un rodar más fluido anticipando acciones

En marcha se nota un tacto muy estándar en ambas motos, si bien la GSX-8S ha apostado más por acoger a un público de talla media que la Hornet, cuya altura del asiento al suelo, sin ser reducida, sí permite un mayor control de la moto en maniobras urbanas "trialeando" entre coches, por ejemplo. En la Hornet te sientes más arropado por el conjunto, tal vez encajonado en su asiento, pero plenamente libre y gozoso disfrutando de un motor contundente en medios y rabioso arriba, mientras que la Suzuki es más de dártelo casi todo en la zona baja y media del cuentavueltas, para luego estirar sin provocar emociones incalificables.

Más ágil y descarada la Honda, algo más lenta de reacciones pero impulsiva desde el principio la Suzuki, son dos maneras de interpretar la idiosincrasia naked de cilindrada media-alta a un precio que me parece alucinante. ¿Dos "pedazo de motazas" rondando los 8.000 € y de reconocidas marcas? ¡Chapeau!

De momento, Honda gana la partida del precio...

CONCLUSIÓN

La verdad es que cuanto más asequible es una moto, más exigentes nos volvemos con su equipamiento, comportamiento y capacidades generales. Ambas dos cumplen para la media de usuarios a la que van destinadas, si bien la Honda seduce mejor al que busca sensaciones excitantes, mientras que al piloto de la Suzuki le convencerá más el poder de tracción de un motor que parece infinito en la zona baja y media. Frenos y suspensiones refuerzan dicho carácter y solo ver más goma atrás en la GSX-8S implicará menor rapidez de respuesta. Valóralo.

¿Quieres casarte conmigo?

HONDA CRF1100L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS

De vuelta al catálogo Honda en 2016, la Africa Twin ha ido refinando sus argumentos y la edición 2024 de Adventure Sports es una propuesta de matrimonio diaria, para aquellos viajeros que sueñan con encontrar a su media naranja y pasar la vida felices haciendo lo que más les gusta, viajar.

POR **DOMINGOS JANEIRO** • FOTOS **HONDA MOTORCYCLES**

Aunque regresó a la cartera de modelos disponibles en la gama del Ala Dorada en 2016, la historia de la Africa Twin abarca más de tres décadas, desde que la XRV650 salió de las líneas de producción para el mercado europeo.

Este año, los esfuerzos del equipo de ingenieros de la marca se han centrado en mejorar las capacidades de la viajera de larga distancia, con la introducción de importantes mejoras como la suspensión electrónica Showa (ahora de serie), una nueva llanta de 19" delante (antes de 21"), un asiento más bajo, ergonomía revisada, más par que la generación anterior, mayor protección aerodinámica, y electrónica de última generación, ahora con un sistema de detección de curvas para la versión DCT. A los distintos modos de conducción y suspensión se suman los puños calefactables de serie, las tomas USB, la pantalla táctil TFT en color, la integración con Apple CarPlay y Android Auto, la conectividad Bluetooth y las luces de curva regulables.

Hay cuatro versiones disponibles: negro y tricolor para la versión de transmisión manual y los mismos para la versión DCT. Además, los potenciales propietarios disponen ahora de cuatro paquetes de accesorios predefinidos (Urban, Rally, Travel y Adventure) que permiten un ajuste más fácil, práctico y sencillo a las necesidades de cada uno.

UNA TREINTAÑERA CON TODO EN SU SITIO

Con 30 años de historia y unos inicios marcados por su presencia en el rally Dakar, fue en 2016 cuando Honda decidió (y con razón) recuperar los valores que sustentaban a la Africa Twin y poner a disposición de los amantes de las maxi-trail una nueva opción, que inmediatamente se convirtió en un auténtico éxito, amenazando incluso a algunas potencias ya instaladas. Desde entonces, es habitual encontrar muchas AT por las calles de las ciudades, en salidas de fin de semana o en eventos de aventura organizados, ya sean en versión estándar o en versión "depósito grande", que es lo mismo que decir Adventure Sports. Argumentos como el perfecto equilibrio entre potencia y bajo peso marcaron la diferencia, al igual que el aspecto atlético, parte ciclo capaz y su potente motor. Esta fue la "puerta grande" para la nueva generación AT, que se ha traducido en más de 85.000 unidades vendidas desde su regreso. Desde entonces, la evolución ha sido constante y en 2018 recibió un acelerador electrónico, junto con cuatro modos de potencia, más niveles de ajuste del control de tracción, nueva admisión y nuevo escape. La familia Africa Twin ha crecido con la incorporación de la nueva variante Adventure Sports, caracterizada por una mayor capacidad de protección aerodinámica, mayor autonomía y mayor recorrido de suspensiones, pensada para viajes de aventura de larga distancia.

En 2020 la cilindrada aumentó hasta los 1.084 cc y el diseño del conjunto adoptó un estilo más "rally", compacto y agresivo, más enfocado a la conducción todoterreno. Además, se aumentó el confort para los viajes de larga distancia, evolucionó la electrónica, ganó suspensiones electrónicas como equipamiento opcional, la versión con caja de cambios DCT experimentó importantes mejoras y contaba con un nuevo parabrisas regulable. Así se ha mantenido hasta ahora. →

La rueda delantera es ahora de 19" en lugar de la anterior de 21"

DESDE 19.850 EUROS

La nueva generación Adventure Sports es más de carretera y aún más viajera

TODO LO QUE QUIERAS

Todo viajero que se precie dispone de una amplia gama de accesorios específicos y la nueva actualización de la Africa Twin, especialmente esta versión Adveture Sports, no es una excepción. Para hacer la vida más fácil a los usuarios, Honda ofrece cuatro paquetes predefinidos: Rally, diseñado para mejorar la durabilidad y las prestaciones off-road; Adventure, preparado para viajes más largos; Urban para facilitar el día a día, con maletas laterales y baúl (de plástico o aluminio) y caballete central; y el paquete Travel que, además de las maletas, también proporciona un reposapiés Comfort para el pasajero.

Más potente, asequible, cómoda y con muchos accesorios originales

MIRA AQUI SU VÍDEO

https://youtu.be/U1TePtI9V1I/

VALORACIÓN — HONDA CRF1100L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS (DCT)

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★★☆

FICHA TÉCNICA — HONDA CRF1100L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS (DCT)

Motor	Dos cilindros paralelos, refrigerado por líquido. DOHC, 8v
Cilindrada	1.084 cc
Potencia	100 CV a 7.500 rpm
Par	112 Nm a 5.500 rpm
Limitable	No
Nº Marchas	6 velocidades (o DCT)
Vel.máxima	+ 200 km/h
Chasis	Doble cuna en tubos de acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida Showa de 45 mm, ajuste electrónico, rec. 210 mm
Suspensión trasera	Amortiguador Showa ajustable electrónicamente, rec. 220 mm
Freno delantero	Disco de 310 mm, pinzas radiales 4 pistones, ABS
Freno trasero	Disco de 256 mm, pinza 2 pistones, ABS
Neumático delantero	110/80 - 19
Neumático. trasero	150/70 - 18
Distancia entre ejes	1.570 mm
Altura asiento	835/855 mm
Peso declarado	243 kg (253 kg DCT)
Depósito	24,8 litros
Consumo	4,87 l/100 km.
PVP	desde 19.850 € 21.000 € (DCT) +200 € color blanco

La pantalla se mantiene sin cambios, muy familiar, con mucha información y además es táctil, muy práctica y fácil de manejar.

El asiento es más bajo, regulable en dos posiciones y también más cómodo para ambos ocupantes.

Los frenos siguen siendo muy potentes, con un tacto muy preciso y la electrónica pensada para la conducción off-road.

El motor mantiene su arquitectura anterior, con los mismos 100 CV de potencia, pero ha crecido un 7% en par, y se nota.

El conjunto ha ganado en estabilidad y confianza

LUJO SOBRE RUEDAS

Aunque podríamos pensar que los cambios de la nueva maxi-trail de Honda no han sido profundos, lo cierto es que los que ahora se imponen marcan una gran diferencia si se ponen al lado de las generaciones anteriores. En la presentación internacional, que tuvo lugar en las carreteras del Algarve, especialmente en la Serra do Caldeirão, Honda lo tenía todo pensado al detalle, y los guías que acompañaban a los grupos iban incluso equipados con las versiones anteriores de la AT, para que quien quisiera pudiera comprobar por sí mismo las diferencias.

En primer lugar, el hecho de tener una llanta de menor diámetro delante marca la tónica dominante, y se nota perfectamente esta diferencia en la estabilidad de la parte delantera, tanto a velocidades más altas en línea recta como al tomar curvas en carreteras bacheadas. La moto es más baja y ligeramente más inclinada en el frontal. Otra cuestión de suma importancia son las suspensiones electrónicas, ahora de serie, que permiten ajustar de forma inmediata y sencilla la respuesta del conjunto al terreno por el que ruedas o, aún más cómodo, utilizar el modo automático y disfrutar del ajuste inmediato del conjunto al terreno por el que transitas. Las suspensiones Showa EERA (Electronically Equipped Ride Adjustment), que rozan la perfección, ofrecen un control optimizado de la amortiguación con ajuste constante y cuatro modos estándar: Soft, Mid, Hard, Off-Road y User, este último configurado por el usuario. Tanto delante como detrás, las suspensiones son ajustables a distancia.

La guinda del pastel, para los de baja estatura, la pone el asiento, regulable de 835 a 855 mm de serie, que permite apoyar fácilmente los dos pies en el suelo. Con una postura de conducción neutra y relajada, disfrutas de un asiento ancho y confortable (con nueva espuma y más superficie), donde las vibraciones apenas se notan y disfrutas de un parabrisas ajustable, ancho y muy eficaz. Unas palabras también para los nuevos deflectores de aire laterales, que no sólo quedan bien en cuanto a diseño, sino que sirven para aumentar la capacidad de refrigeración de los radiadores.

Si optas por la versión DCT, dis-

Africa Twin

Africa Twin

Africa Twin

CRF 1000L Africa Twin (ABS)

bien, y los argumentos permanecen inalterados para 2024. El bastidor sigue siendo una cuna semidoble, compacta y rígida, diseñada para un uso en carretera, pero también para incursiones off-road. El subchasis es de aluminio y se monta por separado. El bastidor, el subchasis y el basculante contribuyen de forma importante a las buenas prestaciones de este modelo, pero también al bajo peso del conjunto, que en orden de marcha se sitúa en 243 kg en la versión manual y en 253 kg, si se opta por la versión DCT. Ya hemos hablado de la electrónica, que funciona perfectamente, aunque hay que dedicar algo de tiempo a "jugar" con las amplias posibilidades de la pantalla táctil TFT de 6,5". Una vez te metes en el esquema todo resulta fácil e intuitivo, con la ventaja de la pantalla táctil, que permite realizar muchas operaciones directamente con un solo toque.

La seguridad y la gran confianza que da en las curvas también se debe en gran parte al nuevo reglaje del sistema ABS en curva, que hace que incluso en situaciones de emergencia, cuando tienes que corregir trayectorias, la moto no reaccione mal. Existe un ajuste del ABS para conducción off-road y, si es necesario, puedes desconectar completamente el ABS trasero. La frenada, muy potente y equilibrada, es cortesía de los dos discos delanteros de 310 mm y los traseros de 256 mm. Los neumáticos Bridgestone Battlax Adventure A41 son de serie, pero también se pueden montar los Michelin Anakee Wild con tacos. Ambos son sinónimo de altas prestaciones, seguridad y confort.

MÁS GENEROSA

El bloque mantiene su configuración anterior, el bicilíndrico en línea de 1.084 cc con 100 CV de potencia, pero la gran novedad está en las cifras de par, que han subido un 7%, alcanzando ahora un máximo de 112 Nm. Y eso es exactamente lo que necesitaba, más disponibilidad en los rangos de par medio y bajo, los que más se utilizan, independientemente del escenario en el que se conduzca. Nadie va siempre a un ritmo deportivo en los regímenes elevados, así que se aprovecha más el par que la potencia, y el resultado es absolutamente satisfactorio. Para →

frutarás de nuevas mejoras que se adaptan aún mejor a tu estilo de conducción, dando como resultado una conducción suave y relajada.

La unidad de medición inercial (IMU) de seis ejes controla el sistema de control de tracción de 7 niveles, el sistema de control antiwheelie de 3 niveles, el ABS en curva (con configuración todoterreno), el sistema de control de elevación trasera y la función de detección de curvas en la versión DCT. Hay cuatro modos de conducción predeterminados: Urban, Tour, Gravel y Off-Road, además de otros dos modos de usuario, totalmente personalizables.

CICLO DE REFERENCIA

Este es un capítulo en el que la Africa Twin siempre se ha desenvuelto

CRF 1000L Africa Twin

CRF 1000L Africa Twin Adv. Sports *Dual Clutch Transmission*

CRF 1000L Africa Twin

CRF 1000L Africa Twin

La practicidad para el usuario es otra de sus grandes bazas. Sigue teniendo conector de 12V para tu navegador.

Hay cinco ajustes de suspensión preestablecidos, uno de los cuales es User, totalmente personalizable por el usuario. La conducción todoterreno tampoco se ha olvidado.

El ABS en curva permite corregir las trayectorias sin reacciones perjudiciales para el conjunto. Nunca es demasiado intrusivo.

ayudar a atravesar cualquier entorno sin demasiado esfuerzo, dispones de los cuatro modos de conducción preestablecidos (Tour, Urban Gravel y Off-Road), además de dos modos User personalizables. En todos ellos, además del nivel de entrega de potencia, se ajustan automáticamente parámetros como el control de tracción, el anticaballito, nivel de frenado del motor y el ABS.

El modo Tour es en el que tienes el máximo nivel de potencia disponible y todas las ayudas menos intervencionistas; Urban permite una conducción más suave, ideal para tramos más accidentados, días lluviosos o conducción urbana; Gravel ofrece menor potencia e intervención del freno motor con el ABS ahora ajustado a off-road, aunque no se puede desconectar por completo. Por último, Off-road ofrece una entrega de potencia media, un bajo nivel de intervención del freno motor, una función ABS en curvas con un ajuste off-road y la posibilidad de desconectar completamente el ABS de la rueda trasera. Por si esto fuera poco, están los dos modos User para poner la nueva AT completamente a tu gusto; un modo se puede usar para el día a día y el otro se puede configurar para un uso más off-road.

En la versión manual, la caja de cambios de seis velocidades es muy suave y precisa, mejor aún con un sistema de cambio rápido. Por último, es necesario mencionar una revisión más para el modelo 2024: la puesta a punto del sonido a altas revoluciones, que ofrece una nota más grave.

El consumo se mantiene sin cambios en torno a los 4,9 litros a los 100 km.

¿CON O SIN DCT?

Es el eterno dilema, pero queda meridianamente claro cuando tienes la oportunidad de probar ambas versiones. Para mí (y para la mayoría de usuarios, según nos cuentan los responsables de la marca), la versión equipada con el cambio de doble embrague (DCT) tiene una clara ventaja en todo. En primer lugar, porque el sistema es tan avanzado que se adapta perfectamente a tu estilo de conducción, ya que dispones del modo normal y del modo Sport (este último con tres niveles de ajuste), que son suficientes para que te relajes y disfrutes del viaje, pero si no estás del todo satisfecho, siempre tienes las levas (+ y -) que te permiten cambiar de marcha cuando quieras. El resultado es una caja de cambios tremendamente suave y natural, sin falsos puntos muertos. Para mejorar la sensibilidad de tracción fuera de carretera, basta con pulsar el interruptor G y disfrutar. El sistema se ha ajustado para aprovechar el mayor par del motor, reduciendo antes de marcha. El sistema DCT de la Africa Twin también utiliza la detección de curvas; cuando la unidad IMU detecta que la moto está inclinada, el sistema ajusta sutilmente el mapa, ofreciendo cambios más naturales. Esta función también se ha mejorado para 2024. ■

CONCLUSIÓN

Para los que tuvimos la oportunidad de rodar en las bellas carreteras del sur de Portugal resultó una moto madura que aborda de forma quirúrgica los puntos a mejorar para cumplir con algunas de las demandas y sugerencias realizadas por muchos de sus propietarios o aficionados. La parte ciclo sigue siendo una delicia, las suspensiones electrónicas de serie son una gran ventaja y la frenada sigue destacando por su potencia y equilibrio. La electrónica ofrece casi todo lo que tienen las rivales más tecnológicas (la introducción de los radares debería llegar pronto...) y el motor, aunque con "sólo" 100 CV, sigue siendo muy actual y suficiente, resultando muy oportuno este aumento de par. Disponible en los concesionarios de todo el país, la nueva Honda CRF1100L Africa Twin Adventure Sports está disponible en dos colores y con opción manual o DCT.

Disponible en versión con caja de cambios manual o automática DCT

SUSCRÍBETE

APROVECHA ESTE DESCUENTO ESPECIAL Y SUSCRÍBETE POR UN AÑO

RECIBE motos TODOS LOS MESES EN TU CASA POR SOLO 29'90 €

Llama al 91 662 21 37 - suscripciones@grupov.es - www.grupov.es

Precios de motos nuevas

LEYENDA:
Cilindrada: (en cc) • Potencia: (en CV) • Frenos: D= Disco T= Tambor F= Disco Flotante Ø= Diámetro en mm • Altura: (en mm) • Peso: (en kg)

APRILIA

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas, Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
www.aprilia.com/es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
SXR	AM	49	3,2	120/70 - 12	120/70 - 12	D220	D140	775	n.d.	2.599
RX 125	A1	124	14,9	100/80 - 17	130/70 - 17	D300	D220	905	124	3.599
SX 125	A1	124	14,9	90/90 - 21	120/80 - 18	D260	D220	880	134	4.099
RS 125	A1	124	15	100/80 - 17	140/70 ZR17	D300	D220	820	144	4.999
Tuono 125	A1	124,2	14,9	100/80 - 17	140/70 ZR17	D300	D220	810	144	5.099
SR GT 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	144	3.499
SR GT ABS 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	150	3.699
SR GT Sport 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	144	3.599
SR GT Sport ABS 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	150	3.799
SR GT 200	A2	174	17,6	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	n.d.	4.499
SR GT Sport 200	A2	174	17,6	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	n.d.	4.599
RS 660	A	659	100	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	11.999
RS 660 35 kW	A2	659	48	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	11.899
RS 660 Extrema	A	659	100	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	13.849
Tuono 660	A	659	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	10.949
Tuono 660 Factory	A	659	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	11.349
Tuareg 660	A	659	80	90/90 21	150/70 R18	2D-300	D-260	860	204	11.999
Tuono V4	A	1.077	175	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	825	209	16.049
Tuono V4 Factory 1100	A	1.077	175	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D-320	D-220	825	209	19.049
RSV4 1100	A	1.099	217	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-330	D-220	845	202	20.049
RSV4 1100 Factory	A	1.099	217	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-330	D-220	845	202	26.049

BENELLI

Keeway Motor España, S.L
C/ Menorca, 39. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180
benellimotor.es

TNT 125	A1	124,8	11,1	120/70 ZR12	130/70 ZR12	D-210	D-190	780	116	2.690
BN 125	A1	125	11,5	100/80 - 17	130/70 - 17	D	D	770	144	2.590
Leoncino 125	A1	125	12,8	100/80 -17	130/70 - 17	D280	D220	795	n.d.	2.890
TRK 251	A2	249	24,5	110/70 ZR17	150/60 ZR17	D	D-240	835	153	3.990
Leoncino 250	A2	249	24,5	110/70 R17	150/60 R17	D-280	D-240	810	164	3.990
Imperiale 400	A2	373	20,4	110/90 - 19	130/80 - 18	D-300	D-240	780	200	4.390
Leoncino 500	A2	499	47,6	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-320	D-260	815	170	5.890
Leoncino 500 Trail	A2	499	47,6	110/80 R19	150/70 R17	2D-320	D-260	815	170	5.890
TRK 502	A2	499	47,6	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-320	D-260	800	213	6.290
TRK 502 X	A2	500	48	110/80 R19	150/70 R17	2D-320	D-260	840	213	6.690
502 C	A2	500	47,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D	D-240	750	n.d.	6.490
752 S	A	754	76,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D 320	D260	810	228	8.790
752 S 35 kW	A2	754	48	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D 320	D260	810	228	8.490
TRK 702	A-A2	698	70	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2F 320	D260	790	232	7.790
TRK 702 X	A-A2	698	70	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D260	835	235	8.090
Leoncino 800	A	754	76,2	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D260	805	222	8.750
Leoncino 800 35 kW	A2	754	48	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D260	805	222	8.490
Leoncino 800 Trail	A	754	76,2	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D260	834	234	8.990
Leoncino 800 Trail 35 kW	A2	754	48	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D260	834	234	8.690

BMW

BMW Group España
Av. De Burgos, 118. 28050 Madrid • Tfno: 91 3350591
www.bmw-motorrad.es

G 310 R	A2	313	34	110/70 ZR17	150/60 R17	D300	D240	785	158,5	6.050
G 310 GS	A2	313	34	110/80 R19	150/70 R17	D300	D240	820	169,5	6.900
C 400 X	A2	350	34	120/70 ZR15	150/70 ZR14	2D265	D265	775	204	7.250
C 400 GT	A2	350	34	120/70-15	150/70-14	2D265	D265	775	212	8.290
CE 02	A1-AM	Eléct.	14	120/80-14	150/70-14	D239	D220	750	132	8.425
CE 04	A2-A1	Eléct.	42	120/70 R15	160/60 R15	2D265	D265	780	231	12.050
F 750 GS	A-A2	853	77	110/80 R19	150/70 R17	2D305	D265	770	224	10.500
F 800 GS	A-A2	895	87	110/80 R19	150/70 R17	2D305	D265	780-815	227	11.275
F 850 GS	A-A2	853	95	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	815	229	13.350
F 850 GS Adventure	A-A2	853	95	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	875	244	14.700
F 900 GS	A	895	105	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	n.d.	219	13.980
F 900 GS Adventure	A	895	105	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	825-875	n.d.	15.430
F 900 R	A-A2	895	105	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	815	211	9.720
F 900 XR	A-A2	895	105	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	825	219	12.920
S 1000 R	A	999	165	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D220	814	205	18.120
M 1000 R	A	999	210	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F320	D220	830	199	25.100
S 1000 RR	A	999	210	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D220	824	197	23.070
M 1000 RR	A	999	212	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F320	D220	832	193	38.170
S 1000 XR	A	999	165	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D265	840	226	21.000
M 1000 XR	A	999	201	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D320	D220	850	223	28.980
R nineT	A	1.170	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	805	222	17.540
R nineT Pure	A	1.170	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	775	219	14.450
R nineT Scrambler	A	1.170	110	120/70 R19	170/60 R17	2D320	D265	790	220	15.230
R nineT Urban G/S	A	1.170	110	120/70 R19	170/60 R17	2D320	D265	820	221	15.230
R 12 NineT	A/A2	1.170	109	120/70 R17	180/55 R17	2F310	D220	795	220	17.930
R 1250 R	A	1.254	136	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D276	820	239	16.270
R 1250 RS	A	1.254	136	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D276	760	243	16.990
R 1250 RT	A	1.254	136	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D276	760	279	23.700
R 1250 GS	A	1.254	136	120/70 R19	170/60 R17	2F305	D276	850	249	20.680
R 1250 GS Adventure	A	1.254	136	120/70 R19	170/60 R17	2F305	D276	890	268	22.560
R 1300 GS	A	1.300	145	120/70 R19	170/60 R17	2F310	D285	850	237	21.750
K 1600 B	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	336	30.920
K 1600 Grand America	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	364	34.890
K 1600 GT	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	334	30.620
K 1600 GTL	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	350	31.530
R 18	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	690	345	22.950
R 18 B	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	720	630	31.200
R 18 Transcontinental	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	740	630	33.830
R 18 Octane	A	1.802	91	n.d.	n.d.	2D300	D300	720	n.d.	28.900
R 18 Classic	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	690	345	25.640

CF MOTO

Jets Marivent
C/ Cerro de la Butrera, 3. Pozuelo de Alarcón. 28223 Madrid
www.cf-moto.es

300CL-X	A2	292	27,8	110/70 R17	150/60 R17	2D292	D220	795	155	3.999
300NK	A2	292	27,8	110/70 R17	140/60 R17	D300	D245	795	151	3.899
300SR	A2	292	27,8	110/70 R17	140/60 R17	D292	D220	780	165	4.199
450SR	A2	449	46,9	110/70 R17	150/60 R17	D320	D220	795	179	6.499
450NK	A2	449	46,9	110/70 R17	150/60 R17	D320	D320	795	165	5.690
650NK	A	649	56,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D-240	815	206	5.499
650MT	A	649	56,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D-240	840	213	5.999
650 GT	A	649	56,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D-240	795	211	5.699
700 CL-X Heritage	A	692	74,8	110/80 R18	180/55 R17	D320	D260	780	189	6.999
700 CL-X Sport	A	692	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D260	795	205	7.699
700 CL-X Adventure	A	693	74,8	110/80 R18	170/60 R17	D-300	D260	830	204	7.299
700MT	A	693	66,6	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D240	820	218	6.999
800NK Sport	A	799	95,2	120/60 R17	180/55 R17	2D320	D260	795	186	7.399
800NK Advanced	A	799	95,2	120/60 R17	180/55 R17	2D320	D260	795	189	7.899
800MT Sport	A	799	91,1	110/80 ZR19	150/70 ZR17	2D-320	D260	825	231	9.999
800MT Touring	A	799	91,1	110/80 ZR19	150/70 ZR17	2D-320	D260	825	231	11.499
800MT Explore	A	799	91,1	110/80 R19	150/70 R17	2D-320	D260	825	225	12.999

DAELIM

Daelim Ibérica
C/ Noria 11. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539482
www.daelim.es

Besbi 125	A1	124,6	8,8	100/70-12	130/70-12	D	D	790	115	2.487
S16	A1	124,6	8,8	100/80-16	120/70-14	D	D	800	111	2.387

DUCATI

Ducati Ibérica
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539332
www.ducati.es

Monster	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	775-820	188	12.490
Monster+	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	775-820	188	12.890
Monster SP	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	810-840	186	15.390
Monster 30 Aniv.	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	810-840	184	17.690
Supersport 950	A-A2	937	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	810	210	15.890
Supersport 950 S	A-A2	937	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	810	210	18.190
DesertX	A-A2	937	110	90/90 21	150/70 R18	2D 320	D 265	845-875	223	17.490
DesertX Rally	A-A2	937	110	90/90 21	150/70 R18	2D 320	D 265	885	n.d.	22.595
Multistrada V2	A-A2	937	113	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-320	D-265	830	222	15.990
Multistrada V2 S	A-A2	937	113	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-320	D-265	790	225	19.190
Hypermotard 950	A-A2	937	114	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	870	178	15.990
Hypermotard 950 SP	A-A2	937	114	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	870	178	19.490

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Hypermotard 950 RVE	A-A2	937	114	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	870	178	16.990
Panigale V2	A	955	155	120/70 ZR17	180/60 ZR17	2D-320	D-245	840	200	20.790
Panigale V2 Bayliss	A	955	155	120/70 ZR17	180/60 ZR17	2D-320	D-245	835	197	24.890
Streetfighter V2	A	955	153	120/70 ZR17	180/60 ZR17	2D 320	D 245	845	200	19.790
Diavel 1260	A	1.262	162	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	780	218	22.190
Diavel 1260 S	A	1.262	162	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	780	218	25.490
Diavel V4	A	1.158	168	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-330	D-265	790	236	29.590
XDiavel Nera	A	1.262	160	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	755	220	29.590
XDiavel Dark	A	1.262	160	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	755	220	22.790
XDiavel S	A	1.262	160	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	755	220	27.290
Multistrada V4	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	810-860	240	21.990
Multistrada V4 Rally	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	805-905	260	30.190
Multistrada V4 S	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	790-860	243	26.590
Multistrada V4 S Sport	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	790-860	243	19.090
Multistrada V4 S Grand Tour	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	790-875	n.d.	29.990
Multistrada V4 RS	A	1.103	180	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-265	810-860	n.d.	41.490
Multistrada V4 Pikes Peak	A	1.158	170	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-265	840-860	239	34.090
Streetfighter V4	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	201,5	25.990
Streetfighter V4 S	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	197,5	29.790
Streetfighter V4 SP2	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	196,5	38.590
Streetfighter V4 Lamborghini	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	197,5	70.000
Panigale V4	A	1.103	215,5	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	198	29.890
Panigale V4 S	A	1.103	215,5	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	195,5	35.990
Panigale V4 R	A	998	218	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	193,5	44.000
Panigale V4 SP2	A	1.103	215,5	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	194,5	43.990
Superleggera V4	A	998	234	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	835	152,2	115.000

DUCATI SCRAMBLER

Ducati Ibérica
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539332
www.scramblerducati.com

Icon	A-A2	803	73	110/80 R18	180/55 R17	D330	D245	795	185	11.190
Full Throttle	A-A2	803	73	110/80 R18	180/55 R17	D330	D245	795	185	12.490
Nightshift	A-A2	803	73	110/80 R18	180/55 R17	D330	D245	795	191	12.490
1100 Tribute Pro	A	1.079	84,7	120/70 ZR18	180/55 ZR17	2D320	D245	810	189	15.190
1100 Sport Pro	A	1.079	84,7	120/70 ZR18	180/55 ZR17	2D320	D245	810	189	17.390
1100 Dark Pro	A	1.079	84,7	120/70 ZR18	180/55 ZR17	2D320	D245	810	189	14.490

HANWAY

Motorien, S.L.
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330
www.hanwaymotos.com

SC 125	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D300	D220	780	149	3.489
Furious NK 125	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D-300	D-220	760	132	3.489
G 15	A1	124	14,9	110/80-19	140/70-17	D300	D220	810	149	3.689

HARLEY DAVIDSON

Harley-Davidson España.
Av. De las Cortes Catalanas 9-11, edificio 3. 08173 Barcelona • Tfno: 93 202 28 00
www.harley-davidson.com

Nightster	A-A2	975	89	100/90-19	150/80 B16	2D	D	705	221	16.550
Nightster Special	A-A2	975	89	100/90-19	150/80 B16	2D	D	715	225	17.600
Sportster S	A	1.252	122	60/70 TR17	180/70 R16	D 320	D 260	734	228	18.750
Softail Standard	A-A2	1.745	86	100/90 B19	150/80 B16	D	D	680	297	18.990
Street Bob 114	A	1.868	94	100/90 B19	150/80 B16	D-300	D-292	680	297	19.400
Sport Glide	A-A2	1.745	82	130/70 B18	180/70 B16	D	D	680	317	23.100
Fat Bob 114	A	1.868	93	150/80 B16	180/70 B16	2D-300	D-292	710	306	23.700
Low Rider S	A	1.923	105	110/90 B19	180/70 B16	2D	D	710	308	24.400
Low Rider ST	A	1.923	105	110/90 B19	180/70 B16	2D	D	720	327	25.900
Fat Boy 114	A	1.868	93	160/60 R18	240/40 R18	D-292	D-292	675	317	28.800
Breakout 117	A	1.923	102	130/60 B21	240/40 R18	D-292	D-292	665	310	31.300
Heritage Classic	A	1.868	94	130/90 B16	150/80 B16	D-292	D-292	680	330	28.900
Pan America 1250	A	1.252	150	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-280	850	245	20.600
Pan America 1250 Special	A	1.252	150	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-280	850	258	21.900
Road King Special	A	1.868	93	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	695	366	33.100
Electra Glide Highway King	A	1.868	93	MT90 B16	180/65 B16	2D	D	790	385	42.300
Road Glide Special	A	1.868	89	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	695	387	36.200
Street Glide Special	A	1.868	89	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	690	375	36.200
Road Glide Limited	A	1.868	87	130/70 B18	180/55 B18	2D	D	735	423	37.900
Ultra Limited	A	1.868	87	130/70 B18	180/55 B18	2D-300	D-300	740	416	37.900
Road Glide ST	A	1.923	103	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	715	382	39.400
Street Glide ST	A	1.923	103	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	710	369	39.400

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
CVO Street Glide	A	1.977	115	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	715	380	52.000
CVO Road Glide	A	1.977	115	130/60 B19	180/55 B18	D	D	720	393	52.000
CVO Road Glide Limited	A	1.923	105	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	760	437	68.500
Freewheeler	A	1.868	87	130/60 B19	215/45 R18 (x2)	2D	D	700	513	37.200
Tri Glide Ultra	A	1.868	87	MT90 B16	205/65 R15 (x2)	2D	D	735	561	47.700
LiveWire One	A	15,5	105	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D300	D260	780	255	24.490
S2 Del Mar	A-A2	10,5	84	130/80-18	140/80 B19	D	D	785	198	18.490
S2 Del Mar LE	A-A2	10,5	84	130/80-18	140/80 B19	D	D	785	198	19.990

HONDA

Montesa - Honda
C/ Mar del Nord, 1. Pol. la Torre del Rector. Santa Perpetua de Mogoda. 08130 Barcelona • Tfno: 900204205
www.honda-montesa.es

EM1 e	AM	Eléct.	2,3	90/90-12	100/90-10	D	T	740	95	5.500
Vision 110	A1	108	8,7	80/90-16	90/90-14	D220	T130	770	102	2.525
Forza 125	A1	124,9	15	120/70-15	140/70-14	D256	D240	780	159	5.430
PCX 125	A1	125	11,7	90/90-14	100/90-14	D220	T130	760	128	3.360
CB 125 F	A1	125	10,8	80/100-18	90/90-18	D240	T130	790	117	2.980
MSX 125	A1	125	10	120/70-12	130/70-12	D220	D190	761	102	4.120
SH 125i	A1	125	13	100/80-16	120/80-16	D240	D240	799	134	4.130
SH Mode 125	A1	125	11,2	80/90-16	100/90-14	D220	T130	765	116	3.080
Super Cub C125	A1	124	9,7	70/90-17	80/90-17	D220	D110	780	110	4.090
CB 125R	A1	125	13	110/70 R17	150/60 R17	D-296	D-220	816	126	4.925
Monkey	A1	124	9,3	120/80-12	130/80-12	D-220	D190	775	104	4.420
Dax 125	A1	124	9,4	120/70-12	130/70-12	D220	D190	775	107	4.400
SH350i	A2	329	29,3	110/70-16	130/70 R16	D256	D256	805	174	6.340
CB 300R	A2	286	31	110/70 R17	150/60 R17	D-296	D-220	799	145	5.700
Forza 350	A2	330	30	120/70 R15	140/70 R14	D256	D240	780	184	6.415
ADV 350	A2	330	30	120/70-15	140/70-14	D256	D240	795	186	6.680
CL 500	A2	471	47	110/80 R19	150/70 R17	F310	D240	790	191	6.790
CB 500 F	A2	471	48	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D240	785	189	6.850
CB 500 X	A2	471	48	110/80 ZR19	160/60 ZR17	D310	D240	830	197	7.425
CB 500 Hornet	A2	471	47	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D296	D240	785	188	6.850
NX 500 X	A2	471	47	110/80 R19	160/60 R17	2D296	D240	830	196	7.425
CBR 500 R	A2	471	47	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D296	D240	785	192	7.475
CMX 500 Rebel	A2	471	46	130/90-16	150/80-16	D	D	690	190	7.400
CBR 600 RR	A	599	121	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D220	820	193	13.200
CB 650 R	A-A2	649	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D 240	810	202	9.100
CBR 650 R	A-A2	649	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D 240	810	208	10.100
X-ADV	A-A2	745	58	120/70 R17	160/60 R15	2D296	D240	820	236	13.180
XL750 Transalp	A-A2	755	91,8	90/90-21	150/70R18	2D310	D256	850	208	11.000
CB 750 Hornet	A-A2	755	91,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D296	D240	795	190	7.800
Forza 750	A-A2	745	58,6	120/70 R17	160/60 R15	2F310	D240	790	235	12.175
NC 750 X	A-A2	745	54,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D240	830	220	8.890
CRF 1100L Africa Twin	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	825	231	15.525
CRF 1100L Africa Twin DCT	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	850	236	16.775
CRF 1100L Africa Twin Adv.Sports	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	795	243	19.850
CRF 1100L Africa Twin Adv.Sp. DCT	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	795	250	21.000
CBR 1000 RR-R Fireblade	A	999	215	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D330	D220	831	202	25.000
CBR 1000 RR-R Fireblade SP	A	999	215	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D330	D220	831	201	29.800
CBR 1000 RR-R Fireblade Carbon	A	999	215	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D330	D220	831	202	37.000
CB 1000R	A	998	145	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D 310	D256	830	213	15.250
CB 1000R Black Edition	A	998	145	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D 310	D256	830	213	17.060
CMX 1100 Rebel	A	1.084	87	130/70 B18	180/65 B16	D330	D256	700	233	11.250
NT1100	A	1.084	102	120/70ZR17	180/55ZR17	2F310	D256	820	238	15.300
GL1800 Gold Wing	A	1.833	126	130/70 R18	200/55 R16	2D316	D316	745	365	31.000
GL1800 Gold Wing Tour	A	1.833	126	130/70 R18	200/55 R16	2D316	D316	745	383	31.000

HUSQVARNA

Husqvarna Motorcycles España, S.L.
C/ Cinca 8-10. Terrassa. 08223 Barcelona • Tfno: 93 7363535
www.husqvarna-motorcycles.com

Svartpilen 125	A1	125	14,9	110/70-17	150/60-17	D320	D230	835	146	5.499
Vitpilen 401	A2	373	43,5	110/70-17	150/60-17	D-320	D-230	835	148	6.169
Svartpilen 401	A2	373	43	110/70-17	150/60-17	D-320	D-230	835	150	6.369
701 Supermoto	-	692	74	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D-320	D-240	890	145	11.299
701 Enduro	-	692	74	90/90-21	140/80-18	D-300	D-240	910	145	11.749
Norden 901	A-A2	889	105	90/90-21	150/70-18	2D320	D260	854	204	n.d.
Norden 901 Expedition	A-A2	889	105	90/90-21	150/70-18	2D320	D260	854	204	15.975

HYOSUNG

Hyosung España
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 902 103727
www.hyosung.com.es

Bobber GV 125 S	A1	124	13,4	110/90-16	130/90-15	D	T	700	157	3.987
Bobber GV 300S	A2	295	30	120/80-16	150/80-15	D270	D250	710	172	4.587

INDIAN

Polaris Sales Spain, S.L.U.
C/ Josep María Sert 17. La Garriga. 08530 Barcelona • Tfno: 902 160606
www.indianmotorcyclesspain.es

FTR	A-A2	1.203	121	120/70 R17	180/55 R17	2D-320	D-260	780	233	14.490
FTR Rally	A-A2	1.203	121	120/70 R19	150/70 R18	2D-320	D-260	815	242	17.190
FTR Sport	A-A2	1.203	121	120/70 R17	180/55 R17	2D-320	D-260	780	237	17.190
FTR R Carbon	A-A2	1.203	121	120/70 R17	180/55 R17	2D-320	D-260	780	235	18.990
Scout	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	256	15.490
Scout Bobber	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	252	15.890
Scout Bobber Twenty	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	260	16.690
Scout Rogue	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	250	16.190
Chief Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/65 B16	D300	D300	662	304	19.390
Chief Bobber Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/90B16	180/65 B16	D 300	D 300	662	315	21.490
Super Chief Limited	A	1.890	n.d.	130/90B16	180/65 B16	D 300	D 300	665	335	24.290
Sport Chief	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/65 B16	2F320	D300	686	311	21.990
Springfield	A	1.890	n.d.	130/80 B17	180/60 R16	F-300	F-300	660	376	31.590
Springfield Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/80 B19	180/60 R16	F-300	F-300	650	358	32.090

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Chieftain Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F-300	F-300	650	373	33.990
Chieftain Limited	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F-300	F-300	650	373	33.490
Roadmaster	A	1.890	n.d.	130/80 B17	180/60 R16	2F-300	F-300	673	412	35.990
Roadmaster Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F300	F300	673	403	36.490
Roadmaster Limited	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F300	F300	673	403	36.290
Challenger Dark Horse	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2D320	D298	672	377	34.590
Challenger Limited	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2D320	D298	672	381	34.090
Pursuit Dark Horse	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F320	F298	672	416	36.990
Pursuit Limited	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F320	F298	672	416	36.490

KAWASAKI

Kawasaki Motors Europe, NV
C/ José Agustín Goytisolo, 29-31. L'Hospitalet de Llobregat. 08908 Barcelona • Tfno: 93 2642600
www.kawasaki.es

Ninja e-1	A1	Eléct.	12	100/80-17	130/70-17	D	D	785	140	9.050
Z 125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-290	D-220	815	146	4.999
Ninja 125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-290	D-220	785	148	5.399
Ninja 400	A2	399	45	110/70 R17	150/60 R17	D-310	D-220	785	168	6.999
Z400	A2	399	45	110/70 R17	150/60 R17	D-310	D-220	785	167	6.650
Ninja ZX-4R	A	399	77	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D290	D220	800	189	9.450
Ninja ZX-4RR	A	399	77	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D290	D220	800	189	10.150
Ninja 7 Hybrid	A2	451	n.d.	120/70ZR17	160/60 ZR17	2D300	D250	795	227	n.d.
Eliminator 500	A	451	45,4	130/70-18	150/80-16	D310	D240	735	176	n.d.
Eliminator 500 SE	A	451	45,4	130/70-18	150/80-16	D310	D240	735	176	n.d.
Ninja 650	A-A2	649	68	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-220	790	193	8.350
Z 650	A-A2	649	68	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-220	790	187	7.550

Z 650 RS	A-A2	649	68	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-220	790	187	n.d.
Versys 650	A-A2	649	69	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-250	840	217	9.299
Vulcan S	A-A2	649	61	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D-300	D-250	705	229	8.400
Ninja ZX-6R	A	636	124	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D220	830	198	13.150
W 800	A-A2	773	48	100/90-18	130/80-18	D-300	T-160	770	221	11.099
Z e-1	-	Eléct.	n.d.	100/80-17	130/70-17	D	D	785	135	8.450
Z 900 RS	A	948	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	835	215	14.499
Z 900 RS SE	A	948	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	820	216	15.999
Z 900	A-A2	948	125	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	795	210	10.599
Z 900 Performance	A-A2	948	125	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	795	210	12.350
Z 900 SE	A	948	125	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	795	210	12.199
Z H2	A	998	200	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	830	239	20.599
Z H2 SE	A	998	200	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	830	239	23.250
Z H2 Performance	A	998	200	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	830	239	n.d.
Ninja ZX-10 R	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	208	22.500
Ninja ZX-10 RR	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	206	32.799
Ninja 1000 SX	A	1.043	142	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D-300	D-250	835	235	16.299
Ninja H2 SX	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	256	n.d.
Ninja H2 SX SE	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	256	n.d.
Ninja H2R	A	998	310	120/60 R17	190/65 R17	2D-330	D-250	830	216	55.000
Versys 1000	A	1.043	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-250	840	250	13.900
Versys 1000 S	A	1.043	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-250	840	250	16.600
Versys 1000 SE	A	1.043	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-250	840	250	18.700

KEEWAY

Keeway Motor España, S.L.
C/ Menorca, s/n, Nave 12. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180
www.keeway.es

Hurricane 50	AM	49	3	110/70-12	110/70-12	D	T	775	89	1.890
Zahara 50	AM	49	3	120/70-12	120/70-12	D	D	790	89	1.890
Versilia 50	AM	50	3	120/70-12	120/70-12	D220	T110	790	110	1.690
RKF 125 CBS	A1	125	13	100/80-17	130/70-17	D260	D220	810	137	2.990
RKF 125 ABS	A1	125	13	100/80-17	130/70-17	D260	D220	810	137	3.190
Fact Evo 125	A1	125	8,5	120/60-13	130/60-13	D	D	790	111	1.990
Superlight 125 LE	A1	125	10,6	110/90-16	130/90-16	D	D	730	134	2.490
Zahara 125	A1	125	8,5	120/70-12	130/70-13	D	D	805	104	2.250
Versilia 125	A1	125	8	120/70-12	120/70-12	D220	D220	790	110	2.390
Sixties 125	A1	125	10	120/70-12	120/70-12	D220	D215	780	127	2.390
Vieste 125	A1	124,6	10	110/70-13	130/70-13	D240	D215	770	130	2.690
RK V125C	A1	124	14,5	120/80-17	140/70-17	D300	D240	690	149	3.790
V-Cruise 125	A1	124	14,5	120/80-16	150/80-15	D300	D240	690	149	4.390
K-Light 125	A1	124	10,6	90/90-17	130/90-15	D280	D240	715	144	2.490
X-Light 125	A1	125	12	100/90-18	120/80-17	D275	D220	766	131	2.490
Vieste 300	A2	278	19	110/70-13	130/70-13	D240	D220	770	140	3.850
Vieste 300 XDV	A2	278	26	110/70-13	130/70-13	D240	D220	800	159	4.290
Sixties 300	A2	278	19	120/70-12	120/70-12	D230	D220	780	146	4.090
V 302 C	A2	300	30	120/80-16	150/80-16	D300	D240	690	167	4.790
M502N	A2	486	47,6	120/70-17	160/60-17	2D300	D240	790	197	6.290

KTM

SportMotorcycle España, S.L.
C/ Cinca 8-10. Pol. Ind. Sta. Margarida. Terrassa. 08223 Barcelona • Tfno: 93 7363535
www.ktm.com

RC 125	A1	125	15,2	n.d.	n.d.	D-300	D-230	820	135	5.919
125 Duke	A1	124,9	14,9	n.d.	n.d.	D320	D240	800	n.d.	n.d.
RC 390	A2	373	43,5	n.d.	n.d.	D-300	D-230	820	147	6.919
390 Duke	A2	398,7	44,2	n.d.	n.d.	D320	D240	820	n.d.	n.d.
390 Adventure	A2	373	43,5	n.d.	n.d.	D320	D230	855	161	7.069
390 Adventure SW	A2	373	43,5	n.d.	n.d.	D320	D230	855	161	7.569
450 SMR	A2	449,9	n.d.	125/75 R16,5	165/630 R17	D310	D220	898	n.d.	13.179
450 Rally Replica	A2	449,3	n.d.	n.d.	n.d.	D300	D240	960	139	n.d.
690 SMC R	A	692,7	74,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D-320	D-240	892	147	n.d.
690 Enduro R	A	692,7	74,8	90/90-21	140/80-18	D-300	D-240	910	146	n.d.
RC 8C	A	889	134,6	120/70 R17	180/60 R17	2D390	D230	820	140	39.900
790 Adventure	A	799	95,2	n.d.	n.d.	2D320	D260	840	199	10.895
790 Duke	A	799	104,7	n.d.	n.d.	2D300	D240	825	n.d.	n.d.
890 Duke R	A	890	121	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-240	834	166	13.639
890 Duke GP	A	889	115,6	n.d.	n.d.	2D-300	D240	820	169	11.558
890 Adventure	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	850	196	14.259
890 Adventure R	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	850	196	15.269
890 Adventure R Rally	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	850	196	n.d.
890 SMT	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	860	194	14.275
1290 Super Duke GT	A	1.301	175	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-240	835	228	n.d.
1290 Super Adventure S	A	1.301	160,4	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-267	849	220	21.369
1290 Super Adventure R	A	1.301	160,4	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-267	890	221	21.389
1290 Super Duke R	A	1.301	179,5	120/70-17	190/55-17	2D-320	D-240	835	195	21.375
1290 Super Duke RR	A	1.301	179,5	120/70-17	190/55-17	2D-320	D-240	837	180	28.949
1290 Super Duke R Evo	A	1.301	179,5	120/70-17	200/55-17	2D-320	D-240	835	n.d.	23.399
Brabus 1300 R Ed. 23	A	1.301	179,5	120/70-17	200/55-17	2D-320	D-240	845	194	45.900
Brabus 1300 R Masterpiece 2024	A	1.301	179,5	120/70-17	200/55-17	2D-320	D-240	845	194	45.900

KYMCO

Kymco Moto España
C/ Laguna, 54. Pol. Ind. Urtinsa. Alcorcón. 28923 Madrid • Tfno: 902153837
www.kymco.es

Agility City 50	AM	50	3	100/80-16	120/80-14	D260	T127,5	815	120	2.299
Agility S 125	A1	125	10,4	100/80-16	120/80-14	D260	D240	820	134	2.699
Agility City PLUS	A1	125	10,4	100/80-16	120/80-14	D-260	D-240	820	131	2.399
People S 125	A1	125	11,2	100/80-16	120/80-14	D-260	D-240	800	130	3.399
X-Town CT 125	A1	125	12,7	120/70-13	150/70-13	D260	D240	765	179	4.199
DTX 125	A1	125	12,9	120/80-14	150/70-13	D260	D220	790	179	4.799
X-Town CT 300	A2	276	22,8	120/70-13	150/70-13	D240	D240	790	198	4.699
DTX 350	A2	321	28,1	120/80-14	150/70-13	D260	D220	790	194	5.699
Xciting VS 400	A2	400	33,4	120/70-15	150/70-14	2D-280	D-240	805	213	6.999

MACBOR

Motos Bordoy, S.A.
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133
www.macbor.com

Fun 125 Plus	A1	124,7	10,6	120/70-14	140/70-14	D220	D190	786	125	2.599
Lord Martin	A1	124	10,6	110/ 70-17	130/70-17	D	D	780	126	2.499
Johnny Be Good	A1	124	10,6	110/ 70-17	130/70-17	D	D	780	126	2.599
Rockster	A1	124,7	9,5	100/90-18	130/90-15	D267	D240	730	130	2.699
Rockster Flat	A1	124,7	9,5	100/90-18	130/90-15	D267	D240	730	127	2.799
Montana XR1	A1	124,2	12,6	110/80-17	120/80-17	D265	D240	780	153	3.799
Eight Mile 500 Street	A2	471	46,9	110/80 R18	160/60 R17	2D298	D240	790	195	4.999
Eight Mile 500 Scrambler	A2	471	46,9	110/80 R19	150/70 R17	2D298	D240	820	195	6.999
Montana XR5 500	A2	471	46,9	110/80R19	150/70R17	2D300	D240	840	178	6.199

MASH

La Otra Agencia Motors
Ronda del Ingenioso Hidalgo, 31. 28034 Madrid • Tfno: 917291778
www.mashmotorspain.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
City 2.0 Black	AM	50	2,8	3,50-10	3,50 R10	D110	T	740	81	1.699
City 2.0 White	AM	50	2,8	3,50-10	3,50 R10	D110	T	740	81	1.699
Legend 'R Black	AM	50	3	120/70-10	120/70-12	D185	T	740	81	1.799
Legend 'R White	AM	50	3	120/70-10	120/70-12	D185	T	740	81	1.799
Legend 'R Naked Red	AM	50	3	120/70-12	120/70-12	D185	T	740	88	1.899
Legend 'R Naked Grey	AM	50	3	120/70-12	120/70-12	D185	T	740	88	1.899
Fifty Black	AM	49,9	2,8	90/90-18	3,25-18	D220	T	780	105	2.499
Fifty Gold	AM	49,9	2,8	90/90-18	3,25-18	D220	T	780	105	2.499
Fifty Grey	AM	49,9	2,8	90/90-18	3,25-18	D220	T	780	105	2.499
X-Ride White	AM	49,9	2,8	90/90-17	100/90-17	D240	D210	820	115	2.899
X-Ride Black	AM	49,9	2,8	90/90-17	100/90-17	D240	D210	820	115	2.899
Seventy Cooper	A1	124	11,5	90/90-17	100/90-17	D-300	D220	780	127	2.599
Seventy Black	A1	124	11,5	90/90-17	100/90-17	D-300	D220	780	127	2.599
Seventy Gulf	A1	124	11,5	90/90-17	100/90-17	D-300	D220	780	127	2.599
British Seven Black Mat	A1	124	14,75	110/70-17	130/70-17	D300	D210	840	137	3.599
British Seven-Green	A1	124	11,5	110/70-17	130/70-17	D300	D210	840	137	3.599
X Ride 125 Black	A1	124	14,75	110/70-17	120/70-17	D290	D240	780	130	3.899
X Ride 125 White	A1	124	14,75	110/70-17	120/70-17	D290	D240	780	130	3.899
Two Fifty	A2	249	17,5	110/70-17	130/70-17	D-300	D-220	780	140	3.899
Five Hundred	A2	397	27,1	100/90-19	130/70-18	D-280	D-240	790	160	4.299
Side Force	A2	445	30	4,60-18	5,60-18	D280	D220	830	342	11.499
Black Side	A2	445	30	4.60 - 18	5.60 – 18	D280	D220	830	317	10.499
Six Hundred-British Green	A2	644	40	100/90-19	130/70-18	D320	D240	830	131	5.499
Six Hundred-Night Blue	A2	644	40	100/90-19	130/70-18	D320	D240	830	131	5.499
XRide Classic Black	A2	643,7	40	120/70-17	150/60-17	D320	D240	860	177	5.799
XRide Classic White	A2	643,7	40	120/70-17	150/60-17	D320	D240	860	177	5.799
XRide Trail	A2	643,7	39,3	90/90-21	130/70-18	D280	D240	890	167	5.899

MITT

Jets Marivent
C/ Cerro de la Butrera, 3. Pozuelo de Alarcón. 28223 Madrid
www.jetsmarivent.com

50 RT Super	AM	50	3,1	3,5-10	3,5-10	D	D	760	93	1.995
50 Alpha	AM	49	3	3,5-10	3,5-10	D	D	760	92	1.995
50 XRS	AM	50	3	130/60-13	120/70-12	D	D	780	100	1.995
125 Urban	A1	125	9	80/90-14	90/90-14	D	T	765	104	2.195
125 Legrand	A1	125	11,4	130/60-13	130/60-13	D220	D220	800	127	2.995
125 Alpha	A1	125	8,5	120/70-12	120/70-12	D	D	760	108	2.195
125 XRS	A1	125	9,3	130/60-13	120/70-12	D220	D180	780	110	2.195
125 RT Super	A1	125	9	3,5-10	3,5-10	D	D	760	102	2.195
125 Scrambler 278	A1	125	9,5	110/90-19	120/90-16	D276	D220	840	133	2.995
125 DS Scrambler	A1	125	9	110/90-17	130/80-17	D267	D220	830	147	2.995
125 Legend	A1	125	9,5	110/90-17	130/80-17	D276	D220	785	136	2.845
125 GTS	A1	125	9	120/80-14	130/60-13	D	D	730	146	2.695
125 GT-Max	A1	125	11	120/80-14	130/70-13	D	D	805	145	3.395
125 ADV	A1	125	11,5	110/80-14	130/70-13	D220	D220	780	131	3.195
125 GP2	A1	125	14,5	110/70-16	140/70-16	2D299	D240	760	155	3.495
125 GP Limited Carbono	A1	125	12,5	110/70-17	150/70-17	2D299	D240	785	167	3.695
125 MB Custom	A1	125	10	120/80-17	150/70-17	D300	D240	680	155	2.995
125 MB Twin Custom	A1	125	14	120/80-17	140/70-17	D300	D240	680	164	3.845
125 TK Adventure	A1	125	10	110/90-17	130/80-17	D267	D220	820	192	2.995
301 Legend	A2	234	16,4	110/90-17	130/80-17	D276	D220	790	162	3.395
330 GTS	A2	276	26	120/70-15	140/70-14	2D	D	735	165	3.995
440 MB Custom	A2	389	38	120/80-17	140/70-17	2D297	D244	680	188	5.195
530 TT Adventure	A2	476	47	120/70-17	160/60-17	2D	D	800	196	7.095

MONTESA

Montesa - Honda
C/ Mar del Nord, 1. Pol. la Torre del Rector. Santa Perpetua de Mogoda. 08130 Barcelona • Tfno: 900204205
www.honda-montesa.es

Cota 4Ride	A2	258,9	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-183	905	81	8.000
Cota 4RT 260R	A	259	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-150	665	73	7.790
Cota 4RT 301RR Race Replica	A	298	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-150	665	74	10.250
Cota 4RT 301RR	A	298	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-150	665	72	10.250

MOTO GUZZI

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
es.motoguzzi.it

V7 Stone	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	198	8.950
V7 Special Edition	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	198	9.950
V7 Special	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	203	9.500
V7 Stone Corsa	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	198	10.449
V9 Roamer	A-A2	853	65	100/90-19	150/80 B16	D-320	D-260	815	194	10.749
V9 Bobber	A-A2	853	65	130/90-16	150/80 B16	D-320	D-260	785	194	11.249
V9 Bobber Especial Edition	A-A2	853	65	130/90-19	150/80 B16	D-320	D-260	785	194	12.249
V85 TT	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	11.449
V85 TT Evocative Graphics	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	11.749
V85 TT Travel	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	12.999
V85 TT Guardia d'Onore	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	12.999
V100 Mandello	A	1.042	115	120/70 R17	190/55 R17	2F 320	D 280	815	233	15.999
V100 Mandello S	A	1.042	115	120/70 R17	190/55 R17	2F 320	D 280	815	233	18.499
V100 Mandello Aviazione Navale	A	1.042	115	120/70 R17	190/55 R17	2F 320	D 280	815	233	17.499

MOTO MORINI

Moto Morini, S.r.l.
Via Beri, 24. 27020 Trivolzio (PV) • Tfno: +39 0382 193881
www.motomorini.eu

X-Cape	A-A2	649	60	110/80-19	150/70-17	2D298	D255	820	213	7.290
X-Cape	A-A2	649	60	110/80-19	150/70-17	2D298	D255	820	213	7.790
X-Cape	A-A2	649	60	110/80-19	150/70-17	2D298	D255	820	213	8.090
Seiemmezzo STR	A-A2	649	60	120/70-18	160/60-17	2D298	D255	810	200	7.290
Seiemmezzo SCR	A-A2	649	60	120/70-18	160/60-17	2D298	D255	810	200	7.590

MV AGUSTA

Motos Bordoy, S.A.
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133
www.mvagusta.es

F3 R	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	19.198
F3 RR	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	165	26.969
F3 RC	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	165	28.320
Brutale R	A	798	112	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	175	16.759
Brutale RR	A	798	140	120/70 ZR17	180/50 ZR17	2F-320	D-220	830	175	20.120
Dragster R	A	798	112	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-220	845	168	17.199
Dragster RR SCS	A	798	140	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-220	845	168	22.499
Dragster RC SCS	A	798	140	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-220	845	168	24.999
Turismo Veloce R	A	798	110	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-220	830	191	19.529
Turismo Veloce Lusso SCS	A	798	110	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-220	830	199	24.449
Turismo Veloce RC SCS	A	798	110	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-220	830	199	25.700
Superveloce 800	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	23.765
Superveloce S	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	27.929
Superveloce 98	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	n.d.
Brutale 1000 RR	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	36.799
Brutale 1000 RS	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	29.299
Brutale 1000 RR Assen	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	n.d.
Rush 1000	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	49.799

ORCAL

Keeway Motor España, S.L
C/ Menorca, 39. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180
benellimotor.es

SK01	A1	125	14,5	110/70-17	150/60-17	D300	D240	810	149	2.890
Sirio	A1	125	9,65	100/90-18	130/80-17	D 280	D 240	780	125	2.499
Sprint	A1	125	9,65	110/70-17	130/70-17	D 280	D 240	780	125	2.599

PEUGEOT

Peugeot Scooters España
C/ Puerto de Somport, 8. 28050 Madrid • Tfno: 91 3213669
www.peugeotscooters.es

E-Ludix	AM	Eléct.	3,4	80/80-14	100/70-14	D190	T110	811	77	2.820
Tweet 50	AM	49	3	90/80-16	90/80-16	D-226	T-130	800	100	2.545
Kisbee Active	AM	49	4	110/70-12	110/70-12	D-170	T-110	760	85	2.095
Kisbee Streetline	AM	49	4	110/70-12	110/70-12	D-170	T-110	760	85	2.265
Kisbee GT	AM	49	4	110/70-12	110/70-12	D-170	T-110	760	85	2.215
Speedfight 4	AM	50	4	130/60-13	130/60-13	D-215	T-110	800	97	2.820
Django 50 Classic	AM	50	4	120/70-12	120/70-12	D-240	T-110	770	110	2.870
Django 50 Classic Sport	AM	50	4	120/70-12	120/70-12	D-240	T-110	770	110	2.920
Tweet 125	A1	124	10,2	110/70-16	110/70-16	D-226	D-226	770	120	2.695
Tweet 125 GT	A1	124	10,2	110/70-16	110/70-16	D-226	D-226	770	120	2.845
Django 125 Sport	A1	125	10,6	120/70-12	120/70-12	D-200	D-190	770	135	3.335
Django 125 Classic	A1	125	10,2	120/70-12	120/70-12	D-200	D-190	770	137	3.285
Pulsion Allure	A1	125	14,6	120/70-14	140/60-13	D 260	D 210	790	165	5.025
Pulsion 125 Active	A1	125	14,6	120/70-14	140/60-13	D 260	D 210	790	165	4.660
Pulsion 125 GT	A1	125	14,6	120/70-14	140/60-13	D 260	D 210	790	165	4.880
Metropolis 400 SW	B	399	36	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	271	10.320
Meropolis GT	B	399	36	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	271	9.920
Metropolis 400 Allure	B	399	36	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	271	9.620
Metropolis 400 Active	B	399	35,6	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	256	9.020
XP400 GT	A2	400	36,7	110/70-17	160/60-15	D295	D240	815	231	8.395
XP400 Allure	A2	400	36,7	110/70-17	160/60-15	D295	D240	815	231	7.995
PM-01	A2	125	13,8	110/70-17	150/60-17	D280	D240	810	152	3.995

PIAGGIO

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
www.es.piaggio.com

Zip 50	AM	50	2,8	100/80 R10	120/70 R10	D-175	T-110	750	89	2.199
Zip 50 S	AM	50	2,8	100/80 R10	120/70 R10	D-175	T-110	750	89	2.299
Piaggio 1	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	2.899
Piaggio 1+	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	3.399
Piaggio 1 Active	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	3.399
Piaggio 1 FCW Active	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	3.599
Liberty 50	AM	50	2,9	90/80-16	100/80-14	D 240	T 140	780	87	2.599
Liberty 50 S	AM	50	2,9	90/80-16	100/80-14	D 240	T 140	780	87	2.699
Liberty 125 S	A1	124	11	90/80-16	100/80-14	D 240	T 140	790	124	2.599
Medley 125	A1	124,5	14.9	100/80-16	110/80-14	D 260	D 240	799	136	3.299
Medley 125 S	A1	124,5	14.9	100/80-16	110/80-14	D 260	D 240	799	136	3.399
Beverly 300	A2	278	25,8	110/70-16	140/70-14	D 300	D 240	790	185	5.099

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Beverly S 300	A2	278	25,8	110/70-16	140/70-14	D 300	D 240	790	185	5.199
Beverly 400	A2	399	35,3	120/70-16	150/70-14	D 300	D 240	790	195	6.099
Beverly S 400	A2	399	35,3	120/70-16	150/70-14	D 300	D 240	790	195	6.199
MP3 300	B	278	25,8	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	780	220	7.099
MP3 Deep Black 300	B	278	25,8	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	780	220	7.199
MP3 Sport 300	B	278	25,8	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	780	220	7.299
MP3 400	B	399	35,3	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	785	257	10.499
MP3 Sport 400	B	399	35,3	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	785	257	10.999
MP3 Exclusive 530	B	530	44,1	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	790	280	12.999

RIEJU

Rieju, S.A.
C/ Borrassa, 41. Figueres. 17600 Girona • Tfno: 97 2500850
www.rieju.es

E-City 1,2kW	AM	Eléct.	1,6	110/70-12	130/70-12	D210	D170	780	82	3.199
E-City 3kW	AM	Eléct.	4,08	110/70-12	130/70-12	D210	D170	780	90	4.219
Nuuk Urban 6	AM	Eléct.	11,5	100/80-17	130/70-17	D280	D220	785	150	8.013
MRT 50	AM	50	n.d.	80/90-21	110/80-18	D-260	D-200	890	85	3.406
MRT 50 Pro	AM	50	n.d.	80/90-21	110/80-18	D300	D200	890	85	3.943
MRT 50 SM	AM	50	n.d.	100/80-17	130/70-17	D-260	D200	870	85	3.406
MRT 50 SM Pro	AM	50	n.d.	100/80-17	130/70-17	D300	D200	870	85	3.943
MRT 50 SM Trophy	AM	50	n.d.	100/80-17	130/70-17	D300	D200	870	85	4.168
Marathon 125 Pro	A1	125	15	90/90-21	120/90-18	D300	D-200	896	112	5.070
Marathon 125 SM Pro	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-300	D-200	876	112	5.070
MRT 125 LC	A1	125	n.d.	80/90-21	110/80-18	D260	D200	896	112	3.968
MRT 125 SM LC	A1	125	n.d.	100/80-17	130/70-17	D260	D200	870	112	3.968
Tango 125i	A1	125	n.d.	90/100-19	120/90-16	D-260	D-200	830	109	3.569
Tango 125i Scrambler	A1	125	n.d.	100/80-17	130/70-17	D260	D200	830	109	3.690
Century	A1	125	n.d.	100/90-18	130/80-17	D280	D220	790	135	3.999
Aventura 125	A1	125	n.d.	100/90-18	130/80-17	D260	D240	780	138	4.199
Aventura 500	A2	500	n.d.	90/90-21	150/70-18	2D298	D240	840	190	7.709

ROYAL ENFIELD

Motorien, S.L.
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330
www.royalenfield.com

Bullet 350 Standard Maroon	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.087
Bullet 350 Standard Black	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.087
Bullet 350 Black Gold	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.187
Meteor 350 Fireball	A2	349	20,2	100/90-19	140/70-17	D300	D270	765	191	4.387
Meteor 350 Stellar	A2	349	20,2	100/90-19	140/70-17	D300	D270	765	191	4.487
Meteor 350 Supernova	A2	349	20,2	100/90-19	140/70-17	D300	D270	765	191	4.587
Hntr 350 Ash	A2	349	20,2	110/70-17	140/70-17	D300	D270	790	181	4.187
Hntr 350 Blue	A2	349	20,2	110/70-17	140/70-17	D300	D270	790	181	4.287
Classic 350 Halcyon	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	4.887
Classic 350 Dark	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	4.987
Classic 350 Signals	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	4.987
Classic 350 Chrome	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.087
Scram 411 Graphite Red	A2	411	24,3	100/90-19	120/90-17	D300	D240	795	185	4.887
Scram 411 White Flame	A2	411	24,3	100/90-19	120/90-17	D300	D240	795	185	4.987
Himalayan Mirage Silver	A2	411	24,4	90/90-21	120/90-17	D 300	D 240	800	199	4.987
Himalayan Pine Green	A2	411	24,4	90/90-21	120/90-17	D 300	D 240	800	199	5.087
Himalayan Granite Black	A2	411	24,4	90/90-21	120/90-17	D 300	D 240	800	199	5.087
Super Meteor 650 Black	A2	648	47	100/90-19	150/80-16	D320	D320	740	241	7.247
Super Meteor 650 Green	A2	648	47	100/90-19	150/80-16	D320	D320	740	241	7.447
Super Meteor 650 Red	A2	648	47	100/90-19	150/80-16	D320	D320	740	241	7.747
Continental GT Rocker Red	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	6.987
Continental GT British Racing Green	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	6.987
Continental GT Slipstream Blue	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.187
Continental GT Dux Deluxe	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.187
Continental GT Apex Grey	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.187
Continental GT Mr.Clean	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.487
Interceptor Canyon Red	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.787
Interceptor Cali Green	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.787
Interceptor Black ray	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Barcelona Blue	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Black Pearl	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Sunset Strip	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Mark 2	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	7.287

SUZUKI

Suzuki Motor Ibérica, S.A.U.
C/ Carlos Sainz, 35. Leganés. 28914 Madrid
moto.suzuki.es

Address	A1	124	8,7	90/90-12	90/100-10	D	T	770	105	2.899
Avenis	A1	124	8,7	90/90-12	90/100-10	D	T	780	107	2.959
Burgman Street	A1	124	8,6	90/90-12	100/80-12	D	T	788	112	3.099
GSX-S 125	A1	125	15	90/80-17	130/70-17	D	D	785	133	4.115
GSX-R 125	A1	125	15	90/80-17	130/70-17	D	D	785	n.d.	4.565
Burgman 400	A2	400	29	120/70-15	150/70-13	2D260	D-210	755	218	7.675
V-Strom 650	A2	645	70	110/80 R19	150/70 R17	2D-310	D-260	835	214	7.975
V-Strom 650 XT	A2	645	70	110/80 R19	150/70 R17	2D 310	D 260	835	216	9.075
SV 650	A2	645	76,5	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2F-290	D240	785	197	6.815
SV 650X	A2	645	76,5	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2F-290	D240	760	197	7.615
GSX-8S	A-A2	776	82	120/70 ZR17	80/55 ZR17	2D	D	810	202	8.899
V-Strom 800 Tech	A-A2	776	83	110/80R19	150/70R17	2D	D	825	223	10.699
V-Strom 800DE	A-A2	776	83	90/90-21	150/70R17	2D	D	855	230	11.799
GSX-S 1000	A	999	152	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D 310	D 250	810	207	13.515
Katana	A	999	152	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D 310	D 220	n.d.	215	16.315
GSX-S 1000 GT	A	999	152	120/70ZR17	190/50ZR17	2D 310	D 240	810	226	16.015
V-Strom 1050 Tech	A	1.037	107	110/80 R19	150/70 R17	2D 310	D 220	855	236	15.999
V-Strom 1050DE	A	1.037	107	90/90-21	150/70 R17	2D 310	D 220	850	247	16.999
Hayabusa 25 Aniv.	A	1.340	190	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D 320	D 220	800	264	21.875

SYM

Motos Bordoy, S.A.
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133
www.sym.com.es

Jet 14	AM	49,5	n.d.	100/90-14	110/80-14	D260	T130	n.d.	99	2.499
Fiddle	AM	49,5	n.d.	110/70-12	120/70-12	D260	T110	n.d.	108	2.399
Symphony	AM	49,5	n.d.	110/70-16	110/70-16	D260	D240	n.d.	111	2.299
ADX 125	A1	125	12,3	120/70-13	130/70-13	D260	D233	810	138	4.299
Fiddle	A1	124,6	n.d.	110/70-12	120/70-12	D226	D220	n.d.	117	2.999
Jet 14 LC	A1	125	n.d.	100/90-14	110/80-14	D260	D220	n.d.	128	2.999
Jet X	A1	124,6	n.d.	100/90-14	110/80-14	D260	D220	n.d.	132	3.499
Symphony	A1	124,6	n.d.	110/70-16	110/70-16	D260	D240	n.d.	122	2.799
Symphony SR	A1	124,6	n.d.	110/70-16	110/70-16	D260	D240	n.d.	119	2.499
Symphony ST	A1	124,6	n.d.	110/70-16	120/80-14	D260	D240	n.d.	121	3.299
Joymax Z+	A1	124,9	n.d.	120/70-14	140/60-13	D260	D240	n.d.	171	4.499
Cruisym Alpha 125	A1	125	n.d.	120/70-14	140/60-13	D260	D240	n.d.	179	4.999
Joyride 300	A2	278,3	n.d.	120/70-15	140/70-14	F260	D240	n.d.	175	4.999
Cruisym Alpha 300	A2	278	n.d.	120/70-14	140/60-13	D260	D240	n.d.	196	5.799
Maxsym 400	A2	399	n.d.	120/70-15	160/60-14	2D275	D275	n.d.	229	6.999
Maxsym TL 508	A2	508	n.d.	120/70 R15	160/60 R15	2D275	D275	n.d.	214,5	9.499

TRIUMPH

Triumph Motorcycles España
C/ Cabo Rufino Lázaro, 14. Las Rozas. 28232 Madrid • Tfno: 902103823
www.triumphmotorcycles.es

Speed 400	A2	398	40	110/70 R17	150/60 R17	D300	D230	790	170	5.395
Scrambler 400 X	A2	398	40	100/90-19	140/80-17	D320	D230	835	179	6.095
Trident 660	A-A2	660	81	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D255	805	189	8.595
Tiger Sport 660	A-A2	660	81	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D255	835	206	9.695
Daytona 660	A-A2	660	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D220	810	201	9.995
Street Triple R	A	765	118	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D-220	825	168	10.795
Street Triple RS	A	765	123	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D-220	825	166	13.395
Tiger 850 Sport	A-A2	888	85	100/90-19	150/70R17	2F320	D255	820	192	12.195
Tiger 900 GT	A-A2	888	95,2	100/90-19	150/70R17	2F320	D255	810	194	14.195
Tiger 900 GT Pro	A-A2	888	95,2	100/90-19	150/70R17	2F320	D255	810	198	16.195
Tiger 900 Rally Pro	A-A2	888	95,2	90/90-21	150/70R17	2F320	D255	850	201	17.195
Bonneville T100	A-A2	900	65	100/90-18	150/70 R17	D310	D-255	790	213	11.595
Speed Twin 900	A-A2	900	65	100/90-18	150/70 R17	F310	D-255	760	216	9.795
Scrambler 900	A-A2	900	65	100/90-19	150/70 R17	D310	D-255	790	203	11.295
Speed Triple 1200 RS	A	1.160	180	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F320	D-220	830	198	19.495
Speed Triple 1200 RR	A	1.160	180	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F320	D-220	830	199	21.400
Bonneville T120	A	1.200	80	100/90-18	150/70 R17	2D310	D-255	790	224	14.395
Bonneville T120 Black	A	1.200	80	100/90-18	150/70 R17	2D310	D-255	790	224	14.395
Bobber	A	1.200	76	130/90 B16	150/80 R16	2D310	D-255	690	237	15.995
Speed Twin 1200	A	1.200	100	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D305	D220	807	196	14.495

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Scrambler 1200 X	A	1.200	90	90/90-21	150/50 R17	2D310	D255	820	228	14.695
Scrambler 1200 XE	A	1.200	90	90/90-21	150/50 R17	2D320	D255	870	230	16.195
Thruxton RS	A	1.200	105	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D310	D-220	810	203	17.995
Speedmaster	A	1.200	78	130/90 B16	150/80 R16	2D310	D255	705	245,5	15.995
Tiger 1200 GT Pro	A	1.160	150	120/70 R19	150/70 R18	2F320	D282	850	245	22.845
Tiger 1200 GT Explorer	A	1.160	150	120/70 R19	150/70 R18	2F320	D282	850	255	24.795
Tiger 1200 Rally Pro	A	1.160	150	90/90-21	150/70 R18	2F320	D282	875	249	23.995
Tiger 1200 Rally Explorer	A	1.160	150	90/90-21	150/70 R18	2F320	D282	875	261	25.795
Rocket 3 Storm R	A	2.548	167	150/80 R17	240/50 R16	2D320	D300	773	291	26.395
Rocket 3 Storm GT	A	2.548	167	150/80 R17	240/50 R16	2D320	D300	750	294	27.195

UM

Multimoto Motor España, S.L.
C/ Velázquez, 46. 28001 Madrid • Tfno: 91 1018022
www.umiberica.com

Chill 50	AM	50	2,85	110/70-12	120/70-12	D190	T	805	96	1.990
Chill 125	A1	125	8,1	110/70-12	120/70-12	D190	T	810	112	2.285
Renegade Freedom	A1	124	12,2	110/80-17	140/80-15	D280	D240	770	173	3.880
Renegade Sport	A1	125	9,5	110/80-17	130/90-15	D-280	D-240	730	145	2.780
Renegade Classic	A1	124	12,2	110/90-16	140/90-15	D-280	D-240	770	176	3.860
Renegade Classic Deluxe	A1	124	12,2	110/90-18	140/90-15	D-280	D-240	770	176	4.170
Renegade Commando	A1	124	12,2	110/90-16	140/90-15	D-280	D-240	770	176	3.580
Renegade Vegas	A1	124	12,2	100/80-17	140/80-15	D-280	D-240	770	173	3.790
Scrambler X Café	A1	125	9,8	100/80-17	120/70-17	D280	D240	790	136	2.690
Xtreet	A1	125	12,2	110/60-17	140/60-17	D290	D220	800	133	3.390
DSR Adventure TT	A1	125	14,7	90/90-21	130/80-17	D-300	D218	815	136	3.970
DSR EX	A1	125	14,7	90/90-21	120/80-18	D-260	D218	910	124	3.699
DSR SM	A1	125	14,7	110/80-17	130/70-17	D-300	D218	880	124	3.699

VESPA

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
www.es.vespa.com

Primavera 50	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	3.999
Primavera 50 S	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.099
Primavera 50 Touring	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.299
Primavera 50 RED	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.199
Primavera 50 Mickey Mouse	AM	49	3,1	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.499
Sprint 50	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.099
Sprint 50 S	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.199
Primavera 125	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.999
Primavera 125 S	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.499
Primavera 125 RED	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.199
Primavera 125 Touring	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.299
Primavera 125 Pic Nic	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.799
Primavera 125 Color Vibe	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.099
Primavera 125 Mickey Mouse	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.499
Sprint 125	A1	125	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.099
Sprint 125 S	A1	125	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.599
Sprint 125 Justin Bieber	A1	125	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	6.199
GTS 125	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	5.999
GTS Super 125	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.099
GTS Super 125 Tech	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.499
GTS Super 125 Sport	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.299
Elettrica 70	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	7.199
Elettrica	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	6.999
Elettrica RED 45	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	7.199
Elettrica RED 70	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	7.399
946 10 Aniv.	A1	125	11	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	12.000
GTS 300	A2	278	23,8	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.999
GTS Super 300	A2	278	23,8	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	7.099
GTS Super 300 Sport	A2	278	22,3	120/70-12	130/70-12	D 220	D 220	790	n.d.	7.299
GTS Super 300 Tech	A2	278	22,3	120/70-12	130/70-12	D 220	D 220	790	n.d.	7.499
GTV 300	A2	278	23,8	120/70-12	130/70-12	D 220	D 220	790	n.d.	7.499

VOGE

Onetron Motos
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330
vogespain.es

ER10	A1	eléctrica	8,1	110/70-17	140/60-17	D280	D220	800	122	5.889
SR 1	A1	124,9	11,5	110/70-14	130/70-13	D240	D220	775	139	2.787
125 R	A1	124,8	15	110/70 R17	140/60 R17	D276	D220	795	136	2.887
SR4 Max	A2	349,8	28,5	120/70-15	150/70-14	2D265	D265	761	213	5.787
300 R	A2	292	28,5	110/70 ZR17	150/60 ZR17	2D-300	D-220	790	170	3.787
300 AC	A2	292	28,5	110/70 ZR17	150/60 ZR17	2D-300	D-220	790	170	3.787
300 DS	A2	292	28,5	110/80 ZR17	150/60 ZR17	D-300	D-220	821	170	3.987
300 Rally	A2	292	28,5	3,00-21	5,10-18	D-265	D-220	915	158	4.487
300 ACX	A2	292	28,5	110/70-17	150/60-17	2D300	D220	798	170	4.187
350 AC	A2	321,8	40,7	110/70-17	150/60-17	D298	D240	760	165	4.787
525 R	A2	494	47,6	120/70 R17	160/60 R17	D298	D240	785	198	5.287
525 AC	A2	494	47,5	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D298	D240	790	198	5.587
525 ACX	A2	494	47,6	110/80-19	150/70-17	2D-298	D-240	840	198	5.987
525 DSX	A2	494	47,6	110/80 R19	150/70 R17	2D-298	D-240	830	190	6.187
650 DS	A2	652	47,5	110/80 R19	150/70 R17	2D-298	D-240	820	219	7.187
650 DSX	A2	652	47,5	110/80 R19	150/70 R17	2D-298	D-240	820	219	7.487

YAMAHA

Yamaha Motor España
C/ Montsia,1. Parc de Negocis Mas Blau. El Prat de Llobregat . 08820 Barcelona • Tfno: 93 5576000
www.yamaha-motor.eu

Neo's	AM	49	3,1	120/70-12	130/70-12	D-190	T-110	790	95	2.999
D'elight	A1	124	7,2	90/90-12	90/90-12	D-180	T-130	755	98	3.199
NMax 125	A1	125	12,2	110/70-13	130/70-13	D-230	D-230	765	127	3.499
Tricity 125	A1	125	12,2	90/80 - 14 (x2)	130/70-13	D	D	785	168	4.499
MT-125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-292	D-230	810	138	5.499
X-Max 125	A1	124	14,3	120/70-15	140/70-14	D267	D245	792	169	5.499
X-Max 125 Tech Max	A1	124	14,3	120/70-15	140/70-14	D-267	D-245	795	175	6.099
XSR 125	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D267	D220	815	140	4.999
XSR 125 Legacy	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D267	D220	815	140	5.499
R 125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D292	D230	818	142	5.799
X-Max 300	A2	292	20,6	120/70-15	140/70-14	D-267	D-245	795	179	6.499
X-Max 300 Tech Max	A2	292	20,6	120/70-15	140/70-14	D-267	D-245	795	179	7.199
Tricity 300	B	292	20,6	120/70-14(x2)	140/70-14	D-267	D-267	795	239	8.999
MT-03	A2	321	42	110/70-17	140/70-17	D-298	D-220	780	168	6.399
R3	A2	321	42	110/70-17	140/70-17	D-298	D-220	780	169	6.799
TMax 560	A2	562	47,6	120/70R15	160/60R15	2D-267	D-282	800	218	13.990
TMax 560 Tech Max	A2	562	47,6	120/70R15	160/60R15	2D-267	D-282	800	218	16.299
R6 Race	A	599	129	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-220	850	189	14.099
R6 GYTR	A	599	118	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D220	850	190	19.649
MT-07	A	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	805	184	7.999
MT-07 Pure	A	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	805	184	7.499
XSR 700	A-A2	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	835	188	8.499
XSR 700 Legacy	A-A2	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	855	190	9.299
XSR 700 XTribute	A-A2	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	855	186	8.999
Tracer 7	A-A2	689	73,4	120/70 R17	180/55 R17	2D 282	D 245	840	196	9.299
Tracer 7 GT	A-A2	689	73,4	120/70 R17	180/55 R17	2D 282	D 245	835	210	10.299
Ténéré 700	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	875	205	10.999
Ténéré 700 Extreme	A-A2	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	910	205	11.899
Ténéré 700 Rally Edition	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	895	203	12.599
Ténéré 700 World raid	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	890	220	13.099
Ténéré 700 Explore	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	890	219	11.799
R7	A-A2	689	73,4	120/70ZR17	180/55ZR17	2D-298	D-245	835	188	9.799
Tracer 9	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D 245	810	214	12.499
Tracer 9 GT	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D 245	810	220	15.099
Tracer 9 GT+	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D 245	820	223	17.199
Niken GT	A	847	115	120/70 R15(x2)	190/55 R17	2D-298	D-282	820	267	19.599
MT-09	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	815	191	10.999
MT-09 SP	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	820	193	12.999
XSR 900	A-A2	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	830	197	11.999
XSR 900 GP	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	835	200	14.099
MT-10	A	998	165,9	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	835	214	17.999
MT-10 SP	A	998	165,9	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	835	214	21.399
R1	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	855	199	23.099
R1 GYTR	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	855	199	28.299
R1 M	A	998	200	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D-320	D-220	860	200	30.899

ZONTES

TurbiMot
C/ Noria, 11. Polígono Industrial del Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia
https://zontesmotos.es

D125	A1	124,7	14,55	100/80-R14	120/70-R14	D265	D265	748	148	3.787
M125	A1	125	14,5	100/80-R14	120/70-R14	D265	D265	748	148	3.787
G1-125 LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.487
G1-125 X	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.687
G1-125 X LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.687
U125 LCD	A1	125	14,5	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	790	150	3.287
U1-125	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	790	150	3.507
U1-125 LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D300	D230	790	160	3.587
Z2-125 LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.287
GK125	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D300	D230	790	143	3.787
GK125 X	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D300	D230	790	143	3.987
M310	A2	309	33,2	110/80-14	140/70-14	D265	D265	770	158	4.287
T2-310	A2	312	34,8	110/80 - R19	160/60 - R17	D-300	D-230	830	193	5.187
M350	A2	349	36,7	120/70 - R15	140/70 - R14	D268	D265	760	176	4.787
D350	A2	349	36,7	120/70 - R15	140/70 - R14	D268	D265	760	176	4.787
E350	A2	349	36,7	120/70 - R15	140/70 - R14	D268	D265	765	182	5.087
T350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D265	795	177	5.187
T350 X	A2	348	39,4	110/80 ZR19	160/60 ZR17	D320	D265	830	177	5.387
R350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D265	795	165	4.787
X350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D265	795	166	4.987
V350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	180/55 ZR17	D320	D265	765	174	4.987
S350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	180/55 ZR17	D320	D265	750	179	4.987
GK 350	A2	348	39,4	120/70 R17	160/60 R17	D320	D265	795	171	4.987

SHAD CLICK SYSTEM

El fabricante español expande su familia de bolsas para depósito Click System, con tres nuevos modelos: E03CL PRO, E09CL PRO y E09CM. Las versiones CL Pro ofrecen un extra de capacidad gracias a su sistema expansible, proporcionando 1 litro extra en la E03CL PRO y 3 litros extra en la E09CL PRO. Además, ofrecen un 'plus' de seguridad, al incluir el bombín de seguridad para la fijación y el padlock de seguridad para la bolsa. De serie incorporan funda impermeable, asa para hombro, llavero y correas interiores. Asimismo, la E09CL PRO incluye también un Smartphone Holder impermeable. La E09CM, por su parte, presenta como novedad la base, pensada para mejorar la integración en las motos en las que la distancia entre manillar y tapón de gasolina es mayor de 12 cm. Incluye funda impermeable y asa para hombro.

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Ó escanea el código QR

ARAI RX-7V EVO ISLE OF MAN TT LIMITED EDITION

Arai Helmet ha desvelado el diseño del RX-7V EVO que, como cada año, celebra el Tourist Trophy de la Isla de Man. Diseñado por Aldo Drudi, colaborador de Arai desde hace mucho tiempo, la decimoquinta edición limitada del casco Arai TT se basa en los nuevos colores de la legendaria carrera, con llamativas franjas de carreras complementadas con el Manx Triskelion, el logotipo TT, el motivo de la bandera a cuadros y la leyenda *Ellan Vannin* (Isla de Man en Manx). El RX-7V EVO es el último modelo de referencia en la línea de cascos Arai de moto, y establece el estándar en protección, comodidad y tecnología a través de décadas de experiencia y conocimiento. Estará disponible a partir de junio.

METZELER ROADTEC 02

La firma germana amplía su catálogo de neumáticos touring con el Roadtec 02, un nuevo modelo que adapta su comportamiento desde Sport-Touring a Supersport. Gracias a la tecnología Dynatread, implementada en su banda de rodadura varía su rendimiento para adaptarlo a diferentes estilos de conducción y condiciones. Cuando el estilo de conducción es touring o en condiciones de humedad, las ranuras largas del dibujo de la banda de rodadura favorecen la evacuación del agua y la movilidad del compuesto. Cuando se utiliza una conducción más deportiva, las transferencias de carga y empujes laterales de los ángulos de inclinación generan una presión en los neumáticos, haciendo que parte de las ranuras se cierren, aumentando así la compacidad y estabilidad de la banda de rodadura. Esta nueva goma resulta apta para motos sport, touring, naked, crossover, adventure y también supersport.

VISTO EN INTERNET

BILLY BOLT UNDEFEATED

El piloto británico se ha proclamado Campeón de SuperEnduro 2024. La marca para la que compite, Husqvarna, ha recopilado esta temporada en un documental.
https://youtu.be/GzLVD4wnSrE

BMW M 1000 XR

La moto más bestia del mercado en manos del piloto más rápido de la Isla de Man, Peter Hickman. Así ha presentado BMW su último "juguete".
https://youtu.be/vCInPn7F5f0

VESPA '79 WORLD RECORD

El periodista italiano Valerio Boni inscribe su nombre de nuevo en el Libro Guinnes, al completar algo más de 1.233 kms en 24h sobre una Vespa 50 de 1979.
https://youtu.be/ENIAHqjXrmE

motos

DIRECTOR
Alejandro Méndez
(amendez@grupov.es)

DIRECTOR DE PUBLICIDAD
Carlos Martín
(cmartin@grupov.es)

MAQUETACIÓN
Luis Montero

FOTOMECÁNICA
Carlos Esteso y Roberto del Barco

SECRETARIA DE REDACCIÓN
Elena García

COLABORAN EN ESTE NÚMERO
Redacción
Jesse Mach, Luis López Lozano, Marcos Blanco, Carlos Larreta, y José Armando Gómez

Fotografía
Israel Gardyn
Banco de imágenes
Shutterstock

EDITOR
Martín Gabilondo Viqueira

DIRECTOR COMERCIAL
Sergio Herráez

DIRECTOR DE PRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN
Martín Gabilondo Sánchez

DIRECTORA FINANCIERA
María Pérez Acín

DIRECTOR DE ARTE
Javier Corral

REDACCIÓN, PUBLICIDAD Y SUSCRIPCIONES
suscripciones@grupov.es
c/ Valportillo Primera, 11
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 662 21 37
Fax 91 662 26 54
www.grupov.es

E-MAIL
motos@grupov.es

IMPRIME
Rotocobrhi

DISTRIBUYE
S.G.E.L. Avda. Valdelaparra, 29
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 657 69 00

DEPÓSITO LEGAL
M-25881-2014

PUBLICACIÓN CONTROLADA POR

NOTA
Las opiniones, notas y comentarios son responsabilidad de los firmantes. No se mantendrá correspondencia con los lectores. Prohibida la reproducción total o parcial de artículos, fotografías o dibujos, salvo autorización expresa por escrito de Grupo V. Canarias: 3,14 euros (Sobretasa aérea).

¡Ya en tu quiosco!

EL AUTOMÓVIL SIN SECRETOS
EN LA MEJOR REVISTA

Una publicación de
Grupo V
www.grupov.es

ENCUENTRA TU COCHE EN LA GUÍA DE PRECIOS MÁS COMPLETA Y ACTUALIZADA

La verdadera aventura nunca termina

La nueva Africa Twin Adventure Sports es especial. Con más par motor a medio régimen para conseguir una gran aceleración de su bicilíndrico en paralelo. Con cuatro modos de conducción predeterminados más el modo Usuario. También está la opción de disfrutar del exclusivo cambio de doble embrague DCT. Una rueda delantera de 19 pulgadas con su neumático 110/80-19, el asiento más bajo y la suspensión electrónica Showa EERA™ trabajan juntas para ofrecerte una conducción impecable por carretera. Y, para aprovechar el depósito de 24,8 L, una nueva pantalla ajustable en 5 alturas ofrece una gran protección en aquellas largas y fantásticas jornadas de moto. Que es para lo que se ha construido. **The Power of Dreams.**