



Es imposible negar que nos quedamos flechados por la más reciente propuesta de KTM, una marca cuya historia se remonta a 1947, año en que su creador, Hans Trunkenpolz, comenzó a diseñar su primer prototipo en el pequeño poblado de Mattighofen, al norte de Austria, donde aún se encuentran los cuarteles generales de KTM.

KTM 990 SMT

Turismo al estilo austriaco

www.demotos.com.co



El "corazón" de la bestia, el motor LCS de dos cilindros en V, causante de muchas de las sensaciones que genera esta hermosa austriaca.

Para muchos esta marca asociada al color naranja, tono que cubre sus motos en la era reciente, es sinónimo de motos de campo travesía, máquinas fuertes para el enduro, el motocross y los raids de larga distancia, que han cosechado incontables triunfos, pero resulta que la casa de Mattighofen se destacó inicialmente en el asfalto, de hecho sus primeros logros deportivos llegaron dos años después de su fundación, en una carrera realizada en una autopista de Salzburgo, donde dos de sus motos cruzaron la meta en primero y segundo puesto. Por eso no es extraño que después de consolidarse en el "off road", en los últimos años hayan volcado gran parte de su atención hacia las motos de asfalto, desarrollando una completa gama de máquinas supermotard (una variación muy lógica para sus enduro) y sorprendiendo con la reciente deportiva RC8, que se metió de lleno en el terreno de las japonesas e italianas, aunque aportando una alta dosis de autenticidad en sus líneas y soluciones. Pero todavía tenían una tarea pendiente, algo que muchos de sus adeptos les pedían desde hace tiempo, una moto para hacer turismo, así de simple, y en Austria supieron escuchar (algo que no es común en todas las marcas), poniéndose en la tarea de hacer una "viajera" invadida por los genes KTM, de ahí nace la 990 SMT, una supermotard de gran calibre, pero con T de "Viaje" (Travel).

Esta KTM se encuentra lejos del estereotipo de la moto viajera, nada que ver con esa idea del mega sofá que acelera suavemente y que nos aísla de toda sensación para llevarnos relajadamente disfrutando el paisaje. Si eso es lo que buscan, mejor pasen la página, porque aquí el turismo se vive pleno de sensaciones y de emociones, basta con un rápido repaso visual para darse cuenta





- SERVICIO DE IMPRESIÓN DIGITAL
- RESOLUCIÓN 1440 DPI
- DISEÑO Y PRODUCCIÓN DE CALCOMANÍAS PERSONALIZADAS Y PUBLICITARIAS

DESPACHOS A TODO EL PAÍS

Tel: (4) 284 84 24 Medellín E-mail: graficosgmd@hotmail.com



En el tablero las RPM análogas y el velocímetro digital se roban la atención. La rueda trasera es todo un ejemplo de hermosa robustez.

que detrás de ese extraño frontal, lo que hay es un compendio de los mejores elementos que se pueden poner sobre 2 ruedas para generar altas dosis de adrenalina, comenzando con un compacto motor V2 de 115 caballos, sobrealimentado en torque, que es una evolución del llamado LC8 que se desarrolló en el 2000 para barrer con toda la competencia en el Dakar, objetivo que lograron a cabalidad, hasta que el reglamento lo dejó por fuera. La columna vertebral del conjunto es un chasis de estructura multitubular fabricado con acero al cromo molibdeno, una fórmula de bajo peso y gran resistencia que KTM aplica exitosamente en todas sus creaciones y donde el motor es parte estructural del conjunto. Después están las suspensiones WP, equipo de primer nivel que no solo garantiza el máximo contacto de las ruedas con el asfalto, sino que además brinda todas las posibilidades de ajuste imaginables. Luego están los rines Marchesini de aluminio colado, de fabricación italiana, que son bastante livianos, aunque en el extenso catálogo de accesorios de la marca se pueden escoger otros forjados del mismo fabricante (más livianos todavía) y si el presupuesto es de equipo de "MotoGP" se puede optar por unos Dymag de fibra de carbono, que ya son como para descrestar al mismísimo Valentino. El conjunto de frenos tampoco se queda atrás, todo firmado por Brembo, con pinzas de anclaje radial en el tren

delantero y discos que parecen tomados de una superbike. Son horas enteras las que uno se puede pasar contemplando cada pieza de esta hermosa moto, porque a diferencia de lo que sucede con otras marcas, en KTM hasta el más mínimo detalle es diseñado con un gusto exquisito.

La bienvenida a bordo es grata, un cómodo asiento nos recibe, de lejos el más confortable que hayamos sentido en una moto de esta casa austriaca, pero además los pies llegan al suelo con mayor solvencia que en sus hermanas SM, inteligente decisión la de bajar un poco el asiento y más todavía cuando no estamos en tierra de arios. A este buen detalle hay que agregar que los controles se encuentran donde deben estar y de esto resulta una posición de manejo muy agradable y natural. Además, la suavidad de los comandos, de todos, es predominante y nos recordó de inmediato a su hermana la 950 SMR que probamos en el número 78.

Con un cielo azul y muchas curvas esperándonos, pusimos en marcha el V2, que desde el primer momento nos enamoró con su sonido, un ronco y profundo retumbar que inspiraba respeto, pero a un volumen acorde a una moto pensada para rodar largo. La verdad es que esperábamos encontrar una moto agradable, de buen desempeño, pero, en aras del espíritu turístico, desprovista del "envenenado" carácter de sus hermanas que tanto



Repuestos - Llantas - Neumáticos - Rines - Accesorios Nacionales e Importados

Nuestro kit piston es aceptado y reconocido por todas las marcas nacionales.

Somos importadores directos y distribuidores autorizados





Cuando el asfalto se acaba la SMT deja salir toda su herencia del Dakar. Abajo el doble escape por donde "roncan" esos 990 centímetros cúbicos.



nos había gustado cuando rodamos la SMR. Por suerte estábamos totalmente equivocados, bastó arrancar para sentir todos los bríos del LC8, con su descomunal torque, que casi desde mínima nos obsequia unas aceleraciones salvajes, no aptas para quienes sufran afecciones cardíacas, y luego cuando la aguja del tacómetro pasa de 7.000rpm llega el segundo embate con toda la caballería en estampida y el empuje se mantiene hasta que sorpresivamente aparece el corte de encendido cerca de 10.000rpm, justo cuando mejor se siente respirando el V2. La sensación es extraña y tal vez se pueda entender como una manera de proteger un propulsor que en uso turístico debe apuntar hacia la confiabilidad y en ese orden de ideas resulta lógico, aunque en la práctica queda la sensación de que el motor se va justo cuando

entra en su mejor punto, de todas maneras hay potencia de sobra, basta decir que de cero a cien tarda apenas 4,4 segundos, en los 400 metros sale a 193km/h, parando el cronómetro en 12,3 segundos y su velocidad punta ronda los 230km/h, muy disfrutable por cierto gracias al carenaje que sin ser exagerado protege lo suficiente.

Por supuesto que ante un motor de tales prestaciones la economía de combustible no es su mayor fortaleza, en nuestra prueba los consumos no pasaron de 50km/g y con eso su autonomía teórica es de 250km, pero agotando los 5 galones que le caben al tanque, claro que tampoco fuimos capaces de resistirnos a la tentación de mantener el acelerador abierto, salvo para corroborar que el bicilíndrico también es capaz de moverse muy bien a paso lento, algo útil si queremos dedicarnos a

VISITA NUESTRA NUEVA PÁGINA WEB
www.llerasbike.com.co

MENU
 LLERAS BIKE
 MOTOS
 AUTOS NUEVOS
 AUTOS USADOS
 CONTACTENOS

TALLER LLERAS BIKE

Lleras Bike

NOTICIAS

contacto

autos usados

Motos y Accesorios
 Medellín. Calle 10a N40-36. Info(4) 312 62 03 . Taller (4) 266 80 34

YAMAHA SUZUKI HONDA SHOEI Arai RFX

contemplar el paisaje o cuando el camino así lo obliga, inclusive nos adentramos por una carretera de tierra con bastante piedra suelta y encontramos una capacidad "off road" que sinceramente no esperábamos de ella y que permite hacer mucho más que ir con cuidado, en otras palabras cuando el asfalto se acabe no tiene porque acabarse la diversión, aunque lo mejor de ella surge en el intrincado asfalto de nuestras vías de montaña, es ahí donde el chasis, las suspensiones, las ruedas y los frenos muestran que están a la altura del soberbio motor. Sencillamente da gusto enfrentar los tramos más complicados y enlazar las curvas con absoluto control, para salir acelerando con todo apenas el asfalto se endereza un poco, incluso despegando la rueda delantera del suelo si nos

tenemos la confianza, porque la moto lo hace sin chistar, igualmente la frenada sale con absoluta naturalidad, todo gracias al poder de detención que ofrecen los tres discos, en especial los delanteros, tan solo hay que cuidarse de no abusar con la mano derecha, porque tan pronto como nos pasamos de presión en la leva la rueda trasera se despega del suelo.

En manos expertas y apretando un poco las suspensiones, que de serie vienen algo blandas por aquello del confort, la SMT se convierte en un arma letal contra las RR, con la diferencia de que en ella podemos darnos el gusto de rodar el día entero y nunca estaremos quejándonos de la espalda o de los brazos, igualmente podremos llevar una buena compañía en el puesto de atrás,

que también disfrutará de una postura relajada y de un asiento muy agradable.

La moto perfecta no existe, y a pesar de que esta este muy cerca para nuestro gusto, tampoco es la excepción y por ello no podemos pasar por alto algunos detalles, aunque después de conocer sus virtudes se le perdonan fácilmente, uno es la falta de medidor de combustible, que es reemplazado por una luz de reserva, tampoco encontramos gato central, un elemento de primera necesidad en una moto viajera, igualmente nos parece que

Los discos delanteros desbordan potencia. El amortiguador trasero es totalmente regulable. La silla de dos niveles le da un plus en comodidad. En las cubiertas de los escapes se pueden ver los anclajes para las maletas laterales.



ESTUDIE MECÁNICA PARA MOTOS 2T, 4T

Presente este bono y obtenga un descuento del **50%** en cada mensualidad

Academia Nacional de Artes y Oficios programa académico aprobado por SEDUCA Resolución N° 10551

Cra. 42 # 50-65 Medellín - Tel: 239 35 98 - 239 59 76



debería tener luces de parqueo o intermitentes, las cuales resultan de mucha utilidad en viajes largos y por último no entendemos eso de pegar la tapa de la gasolina (que no es de bisagra) a una manguera de desfogue (al estilo enduro) que no deja otra opción que sostenerla en la mano mientras nos ponen combustible o dejarla colgando a un lado del tanque con las consecuencias que eso

traerá en la pintura. Pero así como hay puntos por mejorar también hay detalles que se agradecen, el primero es el sistema de anclaje para las maletas laterales (ver recuadro) que ya viene adosado a la moto, en las cubiertas de los dos escapes, de una forma ingeniosa y acorde al diseño de la moto. También nos gustó mucho el mecanismo de ajuste del ángulo de las luces que con girar una perilla



Accesorios originales KTM

Si algo caracteriza a la marca naranja es su extenso catálogo de piezas para mejorar la estética y el desempeño de sus motos, por supuesto que la SMT no será la excepción, de ahí que KTM tenga para esta moto un sinnúmero de accesorios entre los que se destacan las maletas laterales semi rígidas que vienen listas para montar en los anclajes que trae la moto, también hay bolsos sobredepósito, maletines como el que tenía nuestra moto de pruebas y todo lo que puedan imaginar.

Ficha Técnica

Motor	4T, 2 cil. en V a 75°, DOHC, 8 Valv. Refrigerado por agua
Cilindrada	999 c.c.
Rel. compresión	11.5: 1
Torque Máx.	9,9 kg-m a 7.000rpm
Potencia Máx.	115 hp a 9.000rpm
Alimentación	Inyección electrónica
Transmisión	6 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Susp. Del.	Barras invertidas de 48mm
Susp. Tra.	Monoamortiguador regulable
Freno Del.	Dos discos de 305mm
Freno Tra.	Disco 240mm
Peso	196 kg.
Capacidad Tanque	5 galones (19 L)
Consumo promedio	50km/galon (en la prueba)
Precio	US\$21.000
Para saber más	www.motoshop.com.co

Texto y fotos: JCP

permite regularlas fácilmente de acuerdo al peso que llevemos. Otro punto a favor son los generosos cubremanos, que además protegen muy bien las levas de freno y clutch en caso de caída.

Al final del día nada nos podía borrar la sonrisa de la cara, pues por suerte para nosotros y para todos los afortunados que se puedan dar el gusto de tener una SMT en sus garajes, andábamos muy equivocados al creer que esta sería otra moto de gran calibre y bajo voltaje para viajar cómodamente y sin sobresaltos, pero de nuevo nos quedó claro que si algo destaca a KTM de otras marcas es que no se tratan con motos de medias tintas, ellos, antes que medir la eficiencia de sus motos, les deben hacer exámenes de laboratorio a sus pilotos de prueba, tan pronto se bajan, para medir sus niveles de adrenalina y de esa forma saber si la "criatura" realmente vive o si se trata de otra moto más. En nuestro caso me atrevo a asegurar que después de pasar un día entero encima de esta nueva criatura, los niveles de esta preciosa sustancia debieron llegar al tope, porque nos dimos gusto al máximo, tanto y de tal calidad que era extraño hacerlo yendo tan cómodos. Y esa es la clave de esta moto, KTM no ha renunciado ni un milímetro a su estilo radical que tantas satisfacciones genera, tan solo ha hecho que se pueda disfrutar con mayor comodidad. **DM**



¡Siempre frenarás!

Seguridad - Eficiencia - Durabilidad



Pastillas de freno
(Libres de asbesto)



Zapatillas de freno

CBI Motorcycles: producto de la experiencia

Disponibles en tu almacén de confianza - Pedidos PBX (57)(4) 44 44 723 Medellín - Colombia
info@cbimotorcycles.com

REVISIÓN TÉCNICA DE MOTOS para compra y venta

MECÁNICA RÁPIDA de ATV'S y Motocicletas
BALANCEO Y MONTAJE de llantas

CASCOS Y ACCESORIOS

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO



MOTO TEST
DIAGNOSTICENTRO

TEL: 262 11 37 - 232 66 04
Medellín - Colombia
www.mototestcolombia.com

