

Con la Adventure 950 no hay excusas para no llegar hasta donde la imaginación nos lleve.



KTM 950 Adventure

única en su especie

Nació entre las dunas del Sahara y las estepas africanas luego de miles de kilómetros hechos en competencias por las zonas más agrestes del planeta. Motor, transmisión, suspensiones, y otras partes que en total suman el 95% de sus componentes, fueron probados durante tres años en la más dura de todas las competencias, el Rally Dakar.

De allí proviene su espíritu, su esencia y es por esto que hacia donde se mire, no es posible hallar otra moto de su misma especie.

Y es que KTM ha concebido la Adventure distanciándose del concepto maxitrail adoptado por las demás marcas, que han hecho de sus máquinas unas devoradoras de asfalto relegando el carácter "off road" para eventuales incursiones por civilizados caminos destapados a ritmos muy conservadores. La firma austriaca en cambio, ha creado una moto que es, a decir verdad, una mega enduro capaz de recorrer miles de kilómetros y de rodar sobre el asfalto a más de

200km/h, si es que se tienen las agallas para llevarla hasta allá.

Basta solamente con dar arranque al poderoso bicilindrico para que en fracción de segundos se te erice cada uno de los poros, es como un corrientazo de energía que emana del motor y se transmite al cuerpo por los huesos y los oídos porque este motor suena, no, ¡brama! con una voz grave y profunda que fluye desde su doble escape en acero inoxidable como si fuera un mandato dictado por la máquina que te grita al oído y te empuja a girar el puño derecho dejando atrás a los demás. Y si esta sinfonía no fuera

suficiente también esta la opción de montar un escape Akrapovik de titanio que subirá los decibeles y la caballería a niveles adictivos para algunos e insoportables para otros.

La KTM es movida por un compacto motor en Va 75° de 942cc, refrigerado por agua, con doble árbol de levas y 4 válvulas por cilindro, cuenta con un eje balanceador para disminuir las vibraciones del motor y está alimentado por dos carburadores (una ventaja cuando se esta lejos de la civilización) de 43mm integrados a la caja filtro; su respuesta, en conjunto con el funcionamiento del embrague multidisco en aceite, es impactante; no solo porque arranca con la fuerza de una locomotora sino porque lo hace con una contundencia abrumadora, la primera marcha se agota tan pronto que es como si se esfumara, al pasar a segunda la moto mantiene el mismo ritmo de aceleración y muy pronto hay que cambiar a tercera para comprobar cómo el velocímetro sigue subiendo sin que el tacómetro sobrepase las 7.000rpm. A partir de este punto y hasta las 9.000rpm, es cuando la KTM se trans-

Distribuidor Exclusivo para Colombia



Calle 34 No. 44A - 65 Tels: (4)3843200 - 2623059 Fax: (4)2622073 - Medellín - Colombia - ruta40@mega.net.co - www.ruta40.com.co

La sinfonía que brota de su doble escape hace erizar cada poro del cuerpo.



un uso en pistas de arena que por rutas asfaltadas, se adhiere literalmente al asfalto y luego de un breve proceso de adaptación a ella, se deja llevar de un giro a otro como si se tratara de una 600, haciendo gala de una agilidad y una estabilidad que no esperarías encontrar en una máquina con el centro de gravedad tan alto. Sin duda alguna a esto contribuyen las excelentes suspensiones WP, cuyo comportamiento resulta intachable a falta de otra palabra, consintiendo que la 950 haga trazadas firmes sin importar las condiciones del asfalto (en realidad el límite para acostarla no lo pone ella sino la capacidad de quien la conduce) y permitiendo que durante todo el tiempo tengas una clara

forma en una bestia y arremete sin reservas de ninguna especie liberando en estampida sus 98 caballos, la aceleración se vuelve vertiginosa y la rueda delantera da la impresión de ser más ligera, como si "estuviera en el aire", en este punto muchos podrán quejarse del nivel de vibraciones, pero estas no alcanzan a ser molestas en ningún momento y son solo un bajo precio a pagar por el inmenso placer de tener una máquina de semejante calibre. Llega el momento de poner cuarta pero entonces la recta llega a su fin y nos encontramos con que casi al mismo ritmo que acelera, la KTM es capaz de detenerse gracias al soberbio conjunto de frenos firmado por la casa italiana Brembo, que destinó para esta moto un par de discos delanteros de 300mm operados por bomba radial y pinzas de doble pistón cada una y un disco de 240mm en el eje posterior con pinza de dos pistones. Nos adentramos en un tramo sinuoso de curvas pronunciadas en las que es mejor seguir con más prudencia, lo que no necesariamente implica que las pulsaciones del corazón vayan a disminuir. Porque la Adventure, a pesar de su rueda delantera de 21" y de sus suspensiones, que por su largo recorrido parecen concebidas más para

A pesar de su potencia, la 950 se deja llevar con facilidad en cualquier terreno.



K.I.N.G. ALUMINUM
Cámaras en aluminio Soldadura Tig y Mig
Cr 36 # 54-16 Telefax: 2172364 Medellín - Colombia

GMD
FORROS DE LUJO PARA MOTOCICLETAS
Tel: 284 84 24
Medellín
Distribuidos por: **ATMOPEL**

Fuera de Serie

idea de lo que sucede bajo las llantas. Adelante equipa una horquilla con barras invertidas totalmente regulables de 48mm de diámetro y 230mm de recorrido, mientras que atrás monta un mono amortiguador con bieletas, regulable en precarga e hidráulicos y con un recorrido de 245mm. En este tipo de tramos revirados, el motor, gracias a su interminable torque de 9.7kgm a 6.000rpm, en conjunto con la caja de seis velocidades, te permite jugar con la adherencia de la rueda trasera a la salida de las curvas prolongando la diversión mientras los demás van quedando rezagados.

Y finalmente, luego de un tramo de adictiva diversión, llega el momento de calmarse y respirar profundo. Empieza el destapado, y con él una nueva faceta de la Adventure que ansiábamos conocer. Basta solo con enfrentar el primer obstáculo, en este caso una zanja en medio del camino, para empezar a disfrutar de los genes Dakar. El propulsor y el embrague brindan una

respuesta tan suave que resulta desconcertante y gratificante a la vez pues facilita tremendamente las cosas a la hora de llevar la moto con tranquilidad por zonas complicadas. Pronto te das cuenta que la 950 está lejos de ser una come hombres y que su comportamiento es mucho más dócil que el de muchas enduro con la mitad de su cilindrada. Gracias a eso es posible encarar una pendiente de grava suelta y subir como si estuvieras montado sobre un tractor, la docilidad con que trabaja el motor entre las 1.500 y 5000rpm es absoluta, logrando que sea posible andar al paso de un peatón sin necesidad de embragar constantemente; a este ritmo, la distribución de pesos del 50% para cada eje que KTM ha declarado, en la práctica facilitan mucho el llevar la moto sin ver comprometido el equilibrio. Y cuando se encuentra espacio para acelerar, es mejor tenerse fuerte, las suspensiones parecen transformarse y absorben las irregularidades como si nada, la delgada rueda delante-

ra (90/90-21) traza el camino con total firmeza mientras la trasera (150/70-18) empuja implacablemente a la moto por donde se le quiera llevar, permitiendo siempre que sea uno quien tenga el control; una de las pocas veces en que éste puede llegar a perderse es a la hora de detener la moto y es que el asiento con sus 860mm de altura se encuentra bastante lejos de la tierra para todos aquellos que estemos por debajo del metro ochenta de estatura.

Pasada una mañana colmada de emociones, llega el momento de hacer una pausa para filtrar las ideas y sentarse a seguir disfrutando de la moto, pero ahora desde otro punto de vista. Todo en ella evidencia su herencia aventurera, empezando por las líneas anguladas que le confieren un aspecto agresivo desde el extremo de la cúpula (bastante efectiva) hasta la minimalista parte trasera. Su imponente carenado, alto, se ciñe a la estructura del chasis multitubular de acero al cromo molibdeno, dándole a la

Los genes Dakar se dejan sentir apenas se toca el destapado, donde te divertirás como en pocas motos de este calibre...



Soluciones Mecánicas Ltda.
Soldaduras especiales y Diseño de máquinas
Soldadura especializada en Aluminio



Calle 28 No. 44-62 Medellín - Teléfax: (574)381 50 89
E-mail: solunec@epm.net.co

Minicycle

100% IMPORTADAS
100% TECNOLOGÍA JAPONESA
Su precio se acomodará a tu presupuesto



Cil. 33 # 65c-118 Tel: (4)2653862 Cil. 36 # 45-10 Tel: (4)2326557 San Diego Medellín - www.minicyclelifan.com.co

Santi
#70



ESTOPA MOTOS

**Repuestos, accesorios y llantas
Acodada de rines
Enderezada de suspensiones
Cambio de biela y compensada
Rectificada y encamizada 2 y 4T**



Calle 38 # 51 - 34 Tel: 3815493 Telefax: 2325924 Medellín - Colombia

Adventure una figura esbelta y ligera en la que lo único "voluminoso" es el espacio en el que se encuentran sus dos tanques con capacidad para 2.75gl cada uno, que en teoría le dan autonomía para rodar 380km, cifra que nos da una idea del ritmo al que la 950 consume el combustible (70 km/gl) que no esta nada mal para su cilindrada y desempeño, lo mejor es que a cada gota se le saca provecho y no duele llenarla para poder continuar la diversión.

Cada detalle en ella transpira su herencia de rallies, todo ha sido dispuesto para facilitar su mantenimiento, obteniendo de paso el menor peso posible de modo que la moto sea más maniobrable y fácil de llevar, de hecho, la KTM es la más ligera de las maxitrail con un peso que

apenas sobrepasa los 200kg. Como es costumbre en todas la motos de la firma austríaca, los acabados de la Adventure son impecables, adelante destaca el sencillo tablero compuesto por una pantalla de cristal liquido que muestra la velocidad, el kilometraje y otras informaciones y un tacómetro análogo a la derecha, ambos protegidos por cubiertas reemplazables; también resultan llamativos el robusto manubrio Renthal, las pequeñas direccionales translúcidas muy a la moda y las prácticas gavetas ubicadas sobre el tanque y bajo la silla.

Estamos de frente a una de las mejores máquinas que hayan pasado por las páginas de La Revista. Una invitada de excepción que no disimula lo que es y que no olvida sus raíces, capaz de proporcionar todo tipo de emociones dentro y fuera del asfalto, consiguiendo un equilibrio sobre todos los terrenos envidiado por sus riva-

les. Una moto no apta para aquellos que sufran del corazón o que no tengan disposición para invertir cerca de 47 millones a cambio de experimentar la emoción de recorrer miles de kilómetros a bordo de una máquina única en su especie, que representa la verdadera esencia de la libertad sobre dos ruedas. *DM*

dv@demotos.com.co

Ficha Técnica

| | |
|---------------------------|---|
| Motor | V2 a 75°, 4T, DOHC, 4 válvulas por cilindro, refrigerado por agua |
| Cilindrada | 942 c.c. |
| Rel. de Compresión | 11,5:1 |
| Potencia Max. | 98 Hp a 8,000 rpm |
| Torque | 9,7 kgm a 6,000 rpm |
| Alimentación | 2 carburadores de 43mm |
| Arranque | Eléctrico |
| Transmisión | 6 velocidades |
| Embrague | Multidisco en baño de aceite |
| Susp. Del. | Invertida 230mm multi-regulable |
| Susp. Tra. | Monoamortiguador 245mm |
| Freno Del. | Doble disco de 300mm |
| Freno Tra. | Disco de 240mm |
| Peso vacío | 208kg. (en seco) |
| Capacidad tanque | 22 litros (5,5 gal). |



El tablero es bastante sencillo pero la pantalla digital ofrece una completa información.

El imponente frontal conserva muchos rasgos heredados de las motos que compiten en el rally africano.



MOTOS "LA 38"
- Jairo Alvarez -

Enderezamos todo lo relacionado con motocicletas
Telescopios - Chasis con matriz
Tenedores de toda clase (Plus - Vespa)
Balanceo de cigüeñales, torno y fresadora

Cll. 38 No. 52A -16 Tel: 2324293 - Medellín