


# Persistencia

- Gas Gas Enducross
- KTM EXC



Pocas cosas han cambiado en las versiones 2002 de las dos enduro más vendidas en nuestro mercado, quienes se muestran persistentes con los mismos argumentos, a favor y en contra, de años anteriores. En definitiva, las marcas han aplicado la idea de que lo que va bien poco debe cambiar.

TEXTO SANTIAGO AYALA / FOTOS M. HELSING



**a**ntes que nunca hemos podido organizar esta comparativa entre la Gas Gas EC 250 y la KTM 250 EXC. ¿El motivo? Los pequeños retoques introducidos en ambas monturas han permitido a los fabricantes producirlas más pronto, dado que ninguna de las nuevas piezas exige notables modificaciones en la cadena de producción, ni requiere de un período de adaptación por parte de los correspondientes proveedores.

De esta forma, si estáis interesados en cambiar o en comprar una de estas monturas, podréis tomar vuestra decisión con mayor antelación, sabiendo además que no tendréis que esperar para adquirirlas, pues ambas enduro ya están disponibles en las tiendas, eso sí, a unos precios algo superiores a los actuales.

### **Perfeccionamiento**

Repasando de forma rápida la lista de novedades de ambas rivales, y mirando las fotos, os daréis cuenta de la veracidad de nuestras afirmaciones.

Tanto Gas Gas como KTM han perfeccionado sus monturas puliendo algunos detalles de acuerdo a la información recabada tanto en la competición – recordad que la KTM es la Campeona del Mundo absoluta, y en su categoría, con Juha Salminen –, como en sus propios concesionarios, a partir de las quejas de los clientes.

Así, la montura española ha enmendado dos de sus puntos más criticados: la altura del asiento y las dimensiones del manillar.

Para modificar lo primero, se ha bajado el anclaje superior del amortiguador y se ha montado un nuevo componente Öhlins más corto, quedando ahora el sillín 5 mm más bajo.

# Gas Gas

## LO NUEVO

### Motor

- ▶ Escape diferente con acabado cromado.
- ▶ Selector del cambio más efectivo y robusto.
- ▶ Cigüeñal reforzado.
- ▶ Cambio de marchas con rodamientos de agujas.
- ▶ Tornillos de sujeción del motor de mayor diámetro.
- ▶ Carburación diferente.
- ▶ Discos de embrague Surfex.

### Parte ciclo

- ▶ Bastidor con los tubos de perfil contorneado.
- ▶ Anclaje superior del amortiguador en el chasis reforzado y colocado en una posición más baja.
- ▶ Amortiguador Ohlins más corto y con el muelle más duro.
- ▶ Discos de freno, delantero y trasero, con agujereado diferente.
- ▶ Reglajes de la horquilla modificados.
- ▶ Soporte de la pata de cabra más robusto.
- ▶ Guardabarros delantero diferente, con tirante plástico de sujeción.
- ▶ Aletines del radiador distintos.
- ▶ Manillar Hebo más alto.
- ▶ Puños Hebo diferentes.
- ▶ Funda del asiento.
- ▶ Decoración.



### Cuestión de altura.

La Gas Gas tiene el asiento y la parte trasera colocados a una menor altura, gracias a la incorporación de un amortiguador más corto. La montura española ha mejorado además la posición de conducción con el montaje de un manillar más alto.

Respecto al manillar, por fin se ha montado un modelo diferente, más alto y con las puntas algo más elevadas, que modifica notablemente la posición de conducción. Además, la comodidad del piloto se ha visto incrementada también al montarse unos puños Hebo de tacto suave, en lugar de los anteriores Ariete de goma dura.

En la parte ciclo hay que destacar el nuevo perfil contorneado del tubo del bastidor, el diferente agujereado de los discos de freno, los renovados aletines del radiador, y el nuevo guardabarros delantero, más elástico y con un tirante de sujeción.

En lo que al motor se refiere, se ha buscado incrementar su fiabilidad, dotándole para ello de un cigüeñal con rodamientos más robustos, un mecanismo del cambio con rodamientos de agujas, un selector más sólido, y unos tornillos de sujeción del propulsor de mayor diámetro.

En la acera de enfrente, la de KTM, las novedades, a simple vista, también hay que buscarlas con lupa. Lo más llamativo a nivel estético es el color negro escogido para el guardabarros trasero y las placas portanúmeros, mientras que en la parte funcional hay que anotar la modificación en los reglajes de la suspensión, y el robustecimiento del anclaje superior del amortiguador, del eje del basculante y del soporte de la pata de cabra.

A nivel mecánico se han modificado algo la distribución del cilindro, la curva del encendido y la alimentación – nueva caja de láminas Boyesen y carburador Keihin diferente –. Todo, para lograr una respuesta más llena y suave a cualquier régimen.

Por cierto, que nuestra KTM de pruebas era la versión Six Days – serie que la marca austriaca siempre lanza de sus modelos, destinada a los pilotos y clientes que corren los ISDE –, la

cual, además de una decoración específica, monta algunas piezas diferentes respecto a la EXC normal, como el escape y el silencioso Doma, los cubremanetas integrales y la funda de asiento con bolsillo para llevar el carnet de ruta.

### Garantías

Tanto las Gas Gas como la KTM son monturas bien conocidas por el público – la Endurocross llega a su sexta versión, y la EXC, a la quinta –, quien ya sabe que en ambos casos hay garantías de encontrarse con enduros eficaces y divertidas, aunque lo consiguen por caminos algo diferentes.

Nos situamos a los mandos y apreciamos una posición bastante distinta en la EC respecto a la de la versión '01. Todos los pilotos, y, sobre todo, los más bajos, no tendrán ahora tantos problemas para llegar al suelo con la nueva altura del asiento, modificación que además ha

# KTM

## LO NUEVO

### Motor

- ▶ Distribución del cilindro retocada.
- ▶ Caja de láminas Boyesen.
- ▶ Curva de encendido diferente.
- ▶ Carburador Keihin PWK 38 AG.

### Parte ciclo

- ▶ Horquilla WP de 43 mm con otros reglajes.
- ▶ Amortiguador WP con PDS y reglajes modificados.
- ▶ Soporte de la pata de cabra y tornillo de fijación más robustos.
- ▶ Anclaje superior del amortiguador más robusto.
- ▶ Eje del basculante reforzado.
- ▶ Guardabarros trasero y placas portanúmeros posteriores negras.
- ▶ Decoración y funda del asiento diferente.



### Fortaleza.

La KTM sigue presumiendo de un motor muy poderoso. La versión que probamos era la Six Days, la cual cuenta con un escape y silencioso Doma, junto a los cubremanetas integrales, la decoración específica, la funda de asiento y otros detalles exclusivos.



corregido otro punto criticado en pruebas anteriores, como era el que resultaba fácil golpear el culo con el sillín en los rebotes del tren trasero. Además, el nuevo manillar ofrece una posición mucho más cómoda al pilotar de pie, y un dominio superior de la montura.

Por su parte, la KTM mantiene su gran posición de conducción, con una carrocería de líneas estrechas, y una óptima colocación de todos los mandos y las estriberas. Además, la EXC sigue exigiendo menos centímetros de pierna que la Gas Gas para llegar al suelo.

En los motores se mantiene intacto el talante propio de cada uno. El propulsor Gas Gas continúa destacando por su facilidad de manejo y la agradable respuesta general, encontrando en él a un «amigo» que ayuda y hace disfrutar. Resolutivo en bajos y medios, mantiene la potencia en alta durante un amplio régimen, aportando una gran elasticidad, aun-

que claramente estira menos que la KTM, si bien la mecánica «GG» puede vivir sin ello, pues engancha entre marchas sin necesidad de estrujarlo, detalle muy apreciable a la hora de subir por trialeras o superficies deslizantes, donde podemos evitar dar mucho gas y que la rueda resbale, buscando así siempre la máxima motricidad.

Por su parte, el propulsor KTM resulta más brillante, divertido y agresivo, destacando de nuevo por su increíble poderío en bajos y medios, con recursos en cualquier momento y todo tipo de ayudas al piloto. Además, su estirada final se nos antoja inigualable y se ganan muchos metros en sobrerégimen, más aún en este motor Six Days, pues el escape Doma permite subir más de vueltas. Las grandes rampas o las zonas difíciles no le meten miedo a la EXC, que trialea con seguridad y entrega, con una buena tracción y un empuje brillante. Pe-

ro se trata de un motor que, no podemos olvidarlo, sigue teniendo como mayor defecto su notable nivel de vibraciones.

En lo que al cambio se refiere, la Gas Gas se beneficia de su caja de seis velocidades con unos desarrollos perfectos, mientras que de la KTM seguimos opinando que su cambio resultaría excelente con una marcha más, no para lograr una superior velocidad máxima, pues corre lo suficiente, sino para rodar con desahogo absoluto por pistas.

Eso sí, el tacto del selector resulta más suave y preciso en la EXC que en la Endurocross.

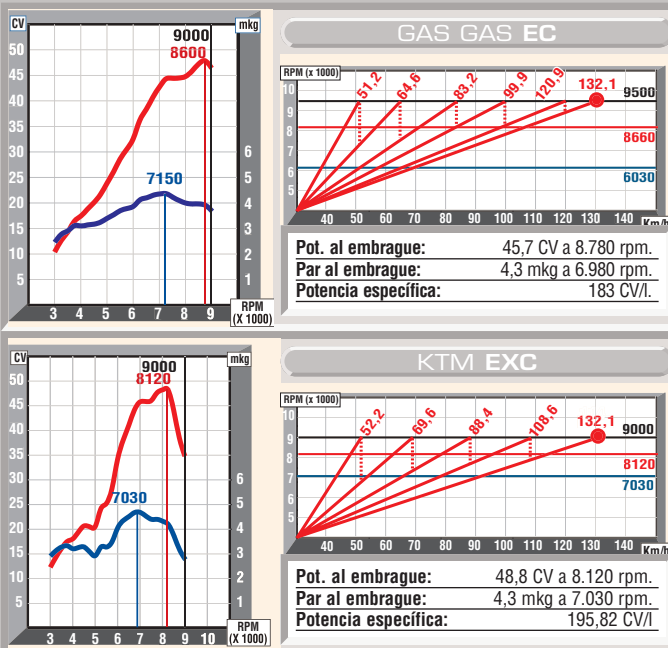
### Apoyo

Dejando a un lado las mecánicas, en lo que a los bastidores se refiere no hay uno claramente superior, aunque los dos apoyan plenamente para poder aprovechar al máximo los motores.

Gas Gas Enducross		KTM EXC		
<b>MOTOR</b>				
Tipo:	Dos tiempos.	Dos tiempos.		
Número de cilindros:	Uno.	Uno.		
Refrigeración:	Líquida.	Líquida.		
Diámetro por carrera:	66,4 X 72 mm.	66,4 x 72 mm.		
Cilindrada total:	249,3 cc.	249 cc.		
Carburación:	Keihin PWK de 38 mm.	Keihin PWK de 38 mm.		
Encendido:	Electrónico.	Electrónico CDI.		
Arranque:	A palanca.	A palanca.		
Embrague:	Multidisco en baño de aceite. Accionamiento hidráulico.	Multidisco en baño de aceite. Accionamiento hidráulico.		
Cambio:	Seis velocidades.	Cinco velocidades.		
Trans. Primaria:	Por engranajes.	Por engranajes.		
Trans. Secundaria:	Por cadena.	Por cadena.		
<b>CHASIS</b>				
Bastidor:	Simple cuna desdoblado. Parte superior perimetral.	Simple cuna desdoblado.		
<b>SUSPENSIONES</b>				
Delantera:	Horquilla invertida WP con barras de 43 mm.	Horquilla invertida WP con barras de 43 mm.		
Recorrido:	295 mm.	295 mm.		
Trasera:	Monoamortiguador Öhlins.	Monoamortiguador WP. Sistema PDS.		
Recorrido:	320 mm.	320 mm.		
<b>FRENOS Y RUEDAS</b>				
Freno delantero:	Un disco de 260 mm de diámetro. Bomba y pinza Nissin de dos pistones laterales.	Un disco de 260 mm de diámetro. Bomba y pinza Brembo de dos pistones laterales.		
Freno trasero:	Un disco de 220 mm de diámetro. Bomba y pinza Nissin de un pistón.	Un disco de 220 mm de diámetro. Bomba y pinza Brembo de un pistón.		
Llantas:	DID de aluminio.	DID de aluminio.		
Neumáticos:	Michelin Enduro Comp.III Del.: 90/90-21. Tras.: 140/80-18.	Bridgestone ED. Del.:90/90-21. Tras.:140/80-18.		
<b>MEDIDAS Y PESOS</b>				
Distancia entre ejes:	1.480 mm.	1.470 mm.		
Altura del asiento:	945 mm.	940 mm.		
Distancia al suelo:	350 mm.	360 mm.		
Depósito combus.:	9,5 l.	9,5 l.		
	Vacía	Llena	Vacía	Llena
Peso declarado:	110 kg.	N.D.	109 kg.	N.D.
Peso verificado:	108,20 kg.	115,80 kg.	106,80 kg.	113,70 kg.
	898.000 PTS.		1.034.921 PTS.	



BANCO DE POTENCIA Y DESARROLLOS



La **Gas Gas** sigue rindiendo menos potencia que la KTM, pero muestra una curva muy llena a bajo y medio régimen. Sin embargo la **KTM** tiene plenas facultades en toda la curva. Además, se puede apreciar su excelente capacidad de sobrerégimen. En cuanto a los desarrollos de cambio la Gas Gas juega con la ventaja de sus seis marchas, mostrando unas relaciones perfectas. Los de la KTM también son buenos, pero para compensar esa marcha que le falta opta por unos desarrollos algo más largos en sus cinco velocidades.

Comenzamos hablando de la solidez del tren delantero. La Gas Gas disfruta de un mayor aplomo de dirección, y el apoyo de la rueda delantera resulta más convincente que en la moto austríaca, un poco ligera en la parte delantera – debido quizás a que se hunde más fácilmente de atrás – lo que exige cargar más fuerza con los brazos sobre el manillar para asegurar la trayectoria. Por zonas bacheadas o pedregosas es donde mejor se percibe esta divergencia, eliminando como posible elemento determinante de tal situación a la horquilla, pues en ambas motos es la misma WP invertida con barras de 43 mm – Gas Gas tiene previsto montarla en todas sus unidades, desapareciendo la opción de la Marzocchi Shiver –.

Ya que hablamos de la horquilla, ésta nos ha vuelto a sorprender al aportar una suspensión realmente acertada para el enduro, sobre todo, si practicáis una conducción rápida, aunque en terrenos con mucha piedra añora-

	Gas Gas		KTM	
Motor	Correcto	Buena	Correcto	Buena
Cambio	Correcto	Buena	Correcto	Buena
Embrague	Correcto	Buena	Correcto	Buena
Arranque	Correcto	Buena	Correcto	Buena
Susp. Delantera	Correcto	Buena	Correcto	Buena
Susp. Trasera	Correcto	Buena	Correcto	Buena
Freno delantero	Correcto	Buena	Correcto	Buena
Freno trasero	Correcto	Buena	Correcto	Buena
Estabilidad	Correcto	Buena	Correcto	Buena
Manejabilidad	Correcto	Buena	Correcto	Buena
Posición de conducción	Correcto	Buena	Correcto	Buena
Acabados	Correcto	Buena	Correcto	Buena
Accesibilidad mecánica	Correcto	Buena	Correcto	Buena

COMPARANDO

mos unos muelles o unos reglajes algo más blandos. Apuntad también que la Gas Gas tiene un ángulo de giro notablemente superior al de la KTM. En la suspensión trasera, WP ha trabajado de nuevo en su sistema sin bieletas PDS montado en la KTM, y su esfuerzo se ha visto recompensado con una respuesta casi perfecta, con unas reacciones más suaves que antes y una transición más gentil en los movimientos de baja a alta velocidad. En la Gas Gas el nuevo amortiguador Öhlins va muy bien sobre terrenos de buen firme, zonas de muchos apoyos, peraltes o saltos, pero nos ha parecido algo duro en superficies de piedra o muy bacheadas, problema que quizás se solventaría con otro muelle.

En ambas monturas el tren trasero aporta una rigidez tal que permite entrar en las curvas rápidas con una confianza salvaje, para salir dando gas transmitiendo toda la potencia al

suelo, con lo que se logra un empuje efectivo. De todas formas la Gas Gas resulta más eficaz en giros amplios, y la KTM se mueve mejor en los cortos.

En cualquier caso, nuestras dos rivales pueden presumir de una buena manejabilidad y de una óptima facilidad para efectuar certeros cambios de dirección aprovechando los movimientos del cuerpo, aunque la mayor ligereza de la KTM le beneficia algo en este apartado.

Igualdad absoluta en los frenos, pues ambas cumplen a la perfección, aunque para ello recurren a caminos distintos – KTM equipa bomba Brembo y discos floreados, mientras que Gas Gas sigue montando material Nissin, aunque ahora tiene otros discos con un agujereado diferente –.

En definitiva, habéis podido comprobar que las dos rivales persisten con sus mismos fundamentos de años anteriores: la Gas Gas como montura asequible – es 137.000 pts. más barata que la EXC –, y de fácil manejo; y la KTM, con un motor lleno a cualquier régimen, de empuje constante, y con un chasis muy manejable. □

Con la colaboración de Antonio Gimeno