



www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com

Gilera KK 125

Prueba

Negras juegan y ganan...

Gilera se rearma y coge fuerza en esta partida de ajedrez a seis bandas que es la lucha de las ciento veinticinco en España. La «doble K» no sustituye a la KZ, sino que viene a reforzar el dominio de la casa de Arcore en esta categoría.



www.motosclasicas80.com

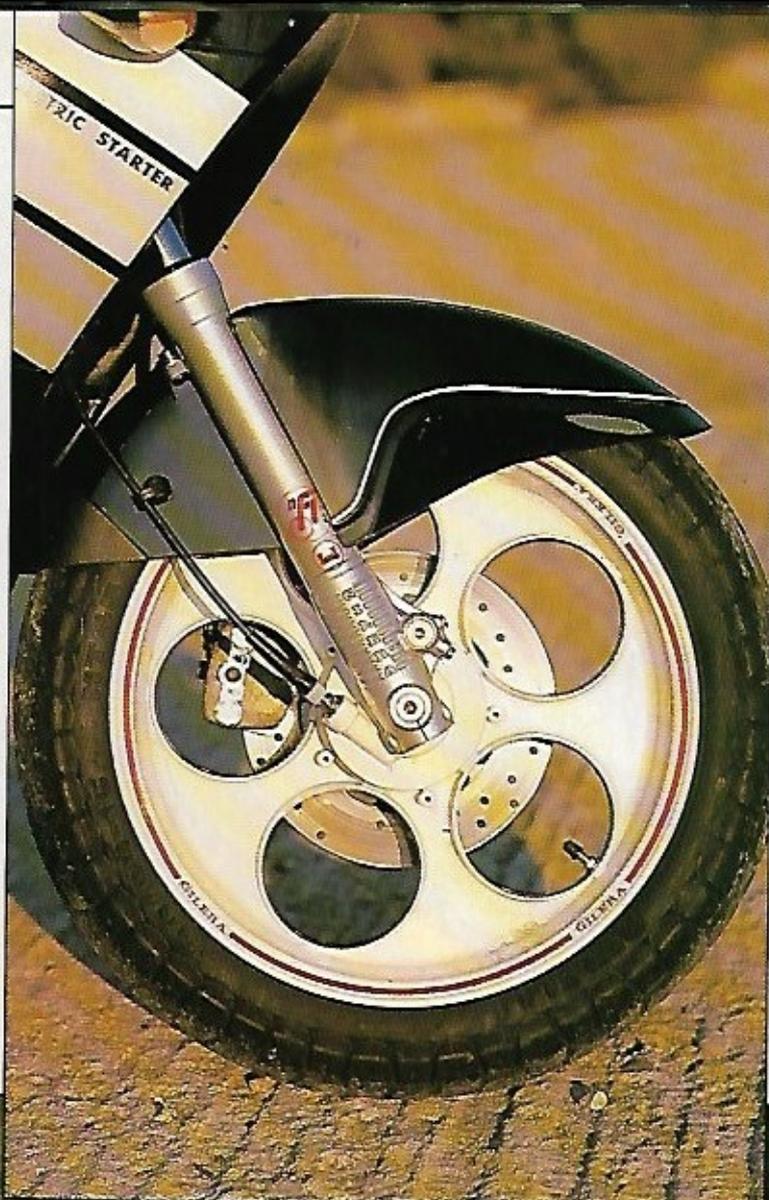


motos clásicas



info@motosclasicas80.com

La estética de la Gilera KK despierta admiración en cualquier lugar. Llantas, neumáticos y frenos son irreprochables, a excepción del disco delantero, que es un poco brusco a baja velocidad, pero como siempre vas encendido... Las suspensiones, por su parte, están mejor puestas a punto que en la KZ.



EVITANDO la evidente cacofonía en español de la KK (en Italia suena kappa kappa), Motovespa se ha inclinado por llamar a su nueva moto importada «Doble K», una solución lógica si España no fuera el segundo mercado mundial de Gilera con más de un millar de KZ 125, repartidas por nuestra geografía, pero totalmente irracional a la vista del volumen de ventas, que habría admitido perfectamente una serie especial para nuestro país con cualquier otra letra de las muchas del abecedario en las pegatinas del carenado. Si no ahí está el ejemplo del Mitsubishi Pajero, que en cantidades inmensas ha llegado a nuestro país bajo el cálido nombre de Montero. Pero bajo este simple cambio de letras se esconde algo más de que un cuidado trabajo de renovación estética. Por un sobrepeso de sólo 5.600 pesetas sobre la KZ, la KK (así la llamaremos a partir de ahora), ofrece un comportamiento más fino, tanto de motor, como suspensiones y frenos, lo que es consecuencia lógica de la experiencia adquirida en los varios años que Gilera lleva siendo el número uno de este sector, que al menos en Italia, es el que mayor número de ventas acumula, pudiéndose comparar a nuestro mercado de las 75, pero multiplicado por cinco.

Diferencias

Son dos los colores en los que se fabrica la KK, siempre conservando las bandas grises y las llantas en blanco. Uno es el rojo fuego, del que las fábricas de pintura italiana deben tener la patente exclusiva, y otro es el negro, que a nuestro juicio da un toque más moderno y personal a la Gilera en un mar de blanco de la competencia. El negro siempre hace a las motos y a los coches que parezcan más pequeños de lo que son. Pero la KK no necesita disimular sus 125 c.c. Ni un solo cartel indica al no iniciado que está ante un octavo de litro y muchos afirmarían que se trata de una dos y medio; aunque en menor medida que lo que pueda representar una Cagiva Aletta Oro.

Respecto a la KZ cambian algunos detalles que no se aprecian a simple vista. Por simple observación, cualquiera es capaz de darse cuenta que el carenado en dos mitades ha dado paso a un fantástico carenado realizado en fibra de vidrio de primera calidad y que el asiento ha recibido un colín desmontable que refuerza aún más la imagen deportiva de la Gilera.

A partir de ahí, hay que meterse a investigar para notar las diferencias respecto al modelo precedente. Empecemos por el motor. La termodinámica ha sido rediseñada de tal forma que ofrece algo más de potencia y el valor de par también se ha incrementado, disminuyéndose el régimen. La palanca de



El falso depósito, también característico de la KZ, oculta un tanque más pequeño que mejora la estabilidad de la KK al haber desplazado el centro de masas más abajo. (Lleva otro tanque bajo el motor).

arranque ha desaparecido, por lo menos en el modelo importado, al venir todas las unidades equipadas con arranque eléctrico. Aquí se acaban las diferencias en el propulsor.

Si pasamos a analizar la parte ciclo nos encontramos con un depósito mucho más pequeño bajo la trampilla de llenado. La sorpresa se esconde bajo el motor, donde se aloja un depósito suplementario realizado en plástico de ocho litros de capacidad, que con los cinco del tanque superior completan los 13 litros, tres de los cuales son de reserva.

Entre ellos se ha instalado una bomba de membrana Dell'Orto que entra en funcionamiento cuando el depósito superior se encuentra casi vacío (70-80 km.), lo que se indica con un parpadeo del testigo de reserva y que impulsa al carburante de forma continua hasta que se agota la reserva, aproximadamente a los 230 km., aunque nunca conviene llegar a esa cifra y es mejor repostar a los 200 km., como término medio. Ambos depósitos están fabricados por Acerbis en plástico irrompible, por lo que no debe haber problemas con los bordillos.

El efecto que se ha conseguido con esta extraña disposición es muy beneficioso en varios aspectos. Por un lado se ha eliminado el balanceo de la moto en paradas cuando el único depósito superior de la KZ se encontraba casi lleno. Este fenómeno es normal en las modernas motos de carretera con chasis «perimetral» sin espina central. Esta espina hacia el contenedor del «oleaje» que se producía en las frenadas. Los japoneses han

evitado esto interponiendo tabiques centrales interiores, una solución bastante económica y factible cuando se trata de depósitos de chapa; pero más difícil de realizar con el plástico.

Por otro lado, gracias al menor volumen del depósito superior, se dispone de mayor espacio para llevar las herramientas, los papeles e incluso, el antirrobo.

Repaso

Hace sólo seis meses que la Gilera KZ fue presentada en nuestro país. Una fecha reciente para que sus cualidades y características hayan sido olvidadas, sobre todo tratándose de una moto tan popular como ha sido y sigue siendo.

Pero el compendio de adelantos técnicos y soluciones vanguardistas que incorporan, tanto la KZ como la KK no lo podemos pasar por alto, por muy acostumbrados que estemos a verlas por las calles.

Este pequeño motor ha evolucionado de forma importante desde su aparición con la RV. De aquel propulsor tosco y poco dócil, hemos pasado a uno de suavidad extraordinaria y funcionamiento, en cuanto a finura y entrega de la potencia al borde de la perfección, siempre dicho esto con el riesgo que corre uno de que mañana mismo nos llegue una exclusiva de Italia con la presentación de otra bomba. Por el momento hasta la llegada de la Freccia, que tendrá que demostrarnos sus virtudes, la KK marca el «top». Las similitudes con un clásico monocilíndrico, por ejemplo, de la escuela hispánica,

se termina en que ambos diseños tienen un cilindro, una biela, un cigüeñal, un embrague y un cambio. Todo esto es adornado con otras sutilezas técnicas como la refrigeración líquida con circuito de triple vía que permite una homogeneización completa de la temperatura del baño en todo el cilindro, la válvula de escape con cámara de resonancia APTS, el cilindro de siete transfers (cuatro principales, dos de escape y uno de admisión), la caja de láminas para la admisión con seis pétalos de acero, la bomba de aceite Dell'Orto y el eje contrarrotante para eliminar vibraciones, etc...

La camisa está recubierta por una capa de Gilisil (el cilindro está fabricado en Gilardoni) en tanto que el pistón de la casa Asso Werke monta dos segmentos de sección rectangular y está fundido en aleación ligera de alto contenido en silicio.

El cigüeñal, de tres piezas montadas a presión, gira sobre dos rodamientos de bolas, al igual que el resto de los ejes del motor, salvo el del eje contrarrotante que lo hace sobre jaula de agujas, de la misma forma que la biela, que tiene practicadas en los alojamientos de estos cojinetes grandes entallas de engrase para evitar lo peor.

El cambio de seis velocidades dispone de piñones de dentado recto que son movidos a través de una transmisión directa por engranajes sin ningún tipo de amortiguador, salvo el efecto que pueda proporcionar el embrague, todo él fabricado en inyección de aluminio y con discos de la casa Adige.

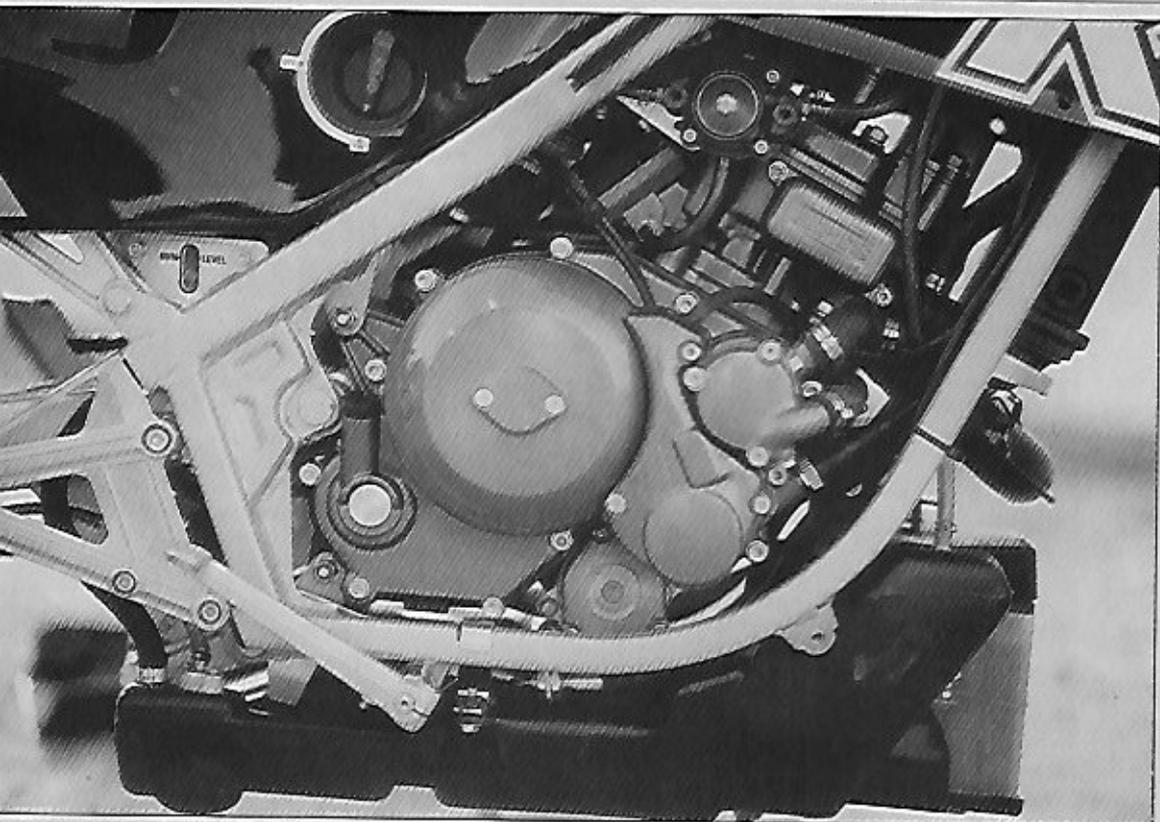
La única pieza no italiana de todo el motor tiene que venir precisamente de España. Se trata del encendido electrónico Motoplat de descarga inductiva y avance variable. El que si es italianísimo es el carburador Dell'Orto de 28 mm. de difusor, una medida bastante grande para tratarse de una 125 de calle.

Sin cambios

La estructura ciclista básica permanece invariada respecto a la KZ. Ahí sigue el chasis doble cuna cerrado, realizado en tubo de acero de sección cuadrada que se ve completado en su parte posterior por una estructura tipo cajón, desmontable y realizada en tubo y chapa de aluminio. La misión de este subchasis no pasa de la sustentación del asiento y los reposapiés del pasajero.

El basculante, en tubo de acero, mueve un mecanismo de progresividad variable con amortiguador Marzocchi cuya única regulación posible es la tensión de carga del muelle, operación, por cierto, bastante complicada si no se desmonta toda la parte trasera.

La horquilla es una Forcella italiana con barras de 36 mm. y que



El motor Gilera es el más potente de su categoría y, actualmente, su suavidad de funcionamiento es inmejorable, gracias a los derroches tecnológicos de nueva hornada que monta.

posee tres posiciones de regulación de hidráulico.

Sobre las preciosas llantas lentilares Grimeca van montados unos modernos Pirelli «ZETA», especiales para motos de esta cilindrada, y un par de discos Grimeca, el delantero con pinza de doble pistón y el trasero con pistón simple. Es curioso que mientras el latiguello del freno trasero es del tipo metálico inextensible, el delantero es de vulgar racor de caucho.

La carrocería está realizada en varios materiales. Resina termoplástica para la gran tapa que cubre el depósito y los laterales, plástico irrompible para el guardabarros trasero y fibra de vidrio para el carenado, de impecable acabado tanto interior como exteriormente.

Todavía mejor

Los diez kilos de más respecto a la KZ de la KK no han hecho más que beneficiar la estabilidad y manejabilidad del modelo. El grueso de este peso extra se debe principalmente al carenado integral y a la mayor capacidad del depósito de carburante.

La Gilera KZ era ya una de las motos que más firme pisaba en su parte delantera, lo que la convertía en enemiga de levantadas espectaculares de rueda. Esta sensación se ha incrementado aún más en la KK gracias a depósito de gasolina bajo el motor, que junto la escasa distancia al suelo de la batería, rebajan el mínimo posible el centro de masas.

En ningún momento se tiene la sensación de flotación de la rueda delantera, ni siquiera en la más fulgurante aceleración y sólo podremos despegar la rueda del asfalto en caso de que el piso tenga el firme irregular.

Ambas suspensiones han debido sufrir una meticulosa puesta a punto, sobre todo la trasera que se muestra ahora mucho más suave y receptiva a los pequeños baches. Gilera recomienda usar la posición 0 de la horquilla para baja velocidad y la 1 y 2 para conducción deportiva. Entre esas dos últimas no hemos encontrado diferencias apreciables, pero sí respecto a la 0. Nos inclinamos siempre para la posición más dura, que va al pelo al carácter de la moto, y conjuga perfectamente con el tarado de la trasera, mostrándose ambas muy adecuadas para un piloto de 65 kg.

Posiblemente Gilera se esté reservando para el futuro un doble disco o un disco delantero de mayores dimensiones. Este Grimeca funciona correctamente, pero al recibir demasiada presión en poca superficie tiene cierta tendencia a clavar, sobre todo a baja velocidad. En una frenada fuerte la horquilla, a pesar de las barras de 36 mm. y el puente de unión, se retuerce algo. El trasero es de lo mejor que hemos probado en todos los aspectos. Siempre se sabe cómo va a responder y su dosificación es perfecta, desde el pequeño toque para detener la moto en un semáforo a la clavada provocada hasta derretir la goma del neumático, siempre con una trayectoria controlada, sin sustos, salvo un leve movimiento hacia la derecha.

La Gilera quizá sea, con la Cagiva, la 125 que mejor acepte un piloto de gran talla a pesar de las dimensiones externas. Como orientación, un piloto de 1,70 m. se siente perfectamente cómodo, pero no llega con su trasero a apoyar en el cojín, si sus piernas ocupan al completo las entallas del falso depósito. El manillar, de duraluminio y sin posibilidad de regulación, guarda unas formas idénticas a las de las últimas superbikes japonesas, bastante ancho, por tanto, levantado sobre la tija superior y poco cerrado. En este sentido la Gilera es la moto universal, salvo, como siempre, para el pasajero, que debe ser un verdadero gnomo para sentirse a gusto, a pesar del mullido asiento y las prácticas asas.

No tan mullido es el asiento para el piloto, que en el lugar que más se necesita echa a faltar algo más de espuma, justo en las esquinas.

Arranque

El motor siempre arranca a la primera, con tan sólo unos segundos de acción del starter. Pero el que llegue a su temperatura de funcionamiento ya es más complicado. Aunque el invierno ha llegado un poco prematuro a las tierras de Avila por donde se ha desarrollado nuestra prueba, tampoco hacia tanto frío como para que la aguja del termómetro escalase más allá de la zona azul de motor gélido. La solución, aunque parcial, fue el clásico cartón de taxista delante del radiador, pero aún así la aguja no pasa de un cuarto de escala.

Télex de la prueba

● **Ciudad:** Por un lado la suavidad de su motor y la comodidad de todos los mandos hacen que la conducción ciudadana sea bastante agradable; pero la KK tiene un fallo imperdonable que no la permite callejear a gusto y es el escaso giro de la dirección, que sobrepasa los seis metros de circunferencia. No estamos precisamente en verano, pero sin duda el carenado integral puede ofrecernos el extra de la calefacción casi con seguridad.

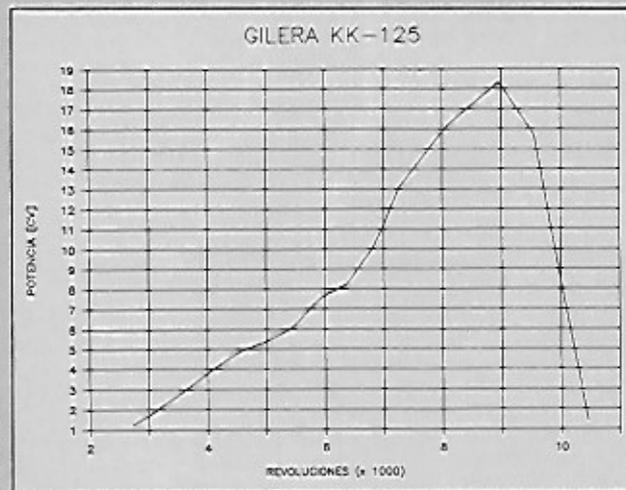
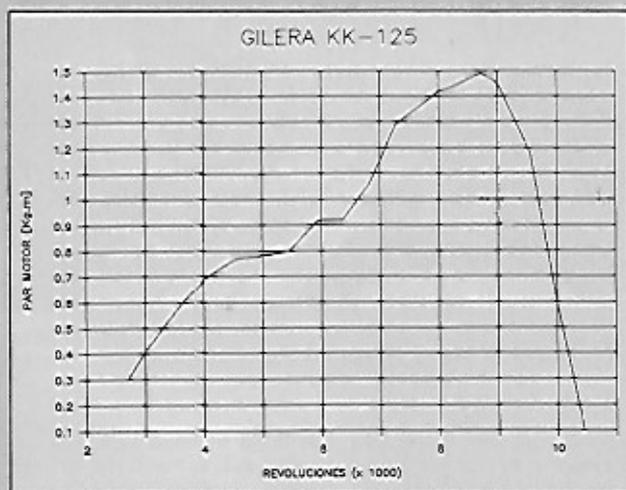
● **Carretera:** Las suspensiones de esta KK nos ha parecido que funcionan mejor que en la KZ. La estabilidad sigue siendo irrefutable aunque hay que andar un poco con cuidado con las maniobras bruscas en plena curva y utilizar el freno trasero con tacto. La sexta es demasiado larga y se agota al mínimo repecho. Por debajo de 8.000 r.p.m., se baja a quinta y en seguida otra vez podemos meter la sexta. Esta maniobra es constante y casi instintiva.

● **Autopista:** En los primeros metros al enganchar los dos o tres carriles de la autopista creemos que la Gilera va a dar mucho más de lo que luego nos ofrece, que no es poco. Se clava en los 150 km/h. de reloj a tope a unas 9.250 r.p.m. y así hasta donde queramos. Se nota bastante si nos agachamos sobre el depósito, ya que el carenado parece estar diseñado para ir en esta posición, aunque la realidad es que nuestros riñones no aguantan la paliza.

● **Sport:** Es difícil distinguir (nos ha pasado con todas las 125) entre conducción normal y deportiva, ya que normalmente se va a lo que da. No existe un término medio y creo que no hay nadie capaz de aguantarse y circular con la KK a noventa. Si estás detrás de una hazte a la idea que vas a ir siempre encendido y con ganas de marcha.

FICHA TECNICA

Motor: Monocilíndrico dos tiempos. Refrigerado por agua. Admisión por láminas. Válvula de escape APTS. Engrase separado. Arranque eléctrico.
Cilindrada: 124/38 c.c. (66x50,5 mm.).
Relación de compresión: 13:1.
Encendido: Electrónico Motoplát.
Carburador: Dell'Orto PHBH 28.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Cambio: 6 velocidades.
Suspensión delantera: Horquilla hidráulica Forcella Italia. Barras 36 mm. Recorrido: 125.
Suspensión trasera: Power-Drive 133 mm. Amortiguador Marzocchi.
Freno delantero: Disco Grimeca ϕ 240 mm. Pinza doble pistón.
Freno trasero: Disco Grimeca ϕ 250 mm. Simple pistón.
Distancia entre ejes: 1.350 mm.
Anchura: 680 mm.
Altura asiento: 760 mm.
Longitud total: 2.000 mm.
Peso en seco: 122 kg.
Neumáticos: Pirelli «ZETA». Delante: 100/80S-16". Trasero: 120/80S-16".



En poco menos de un año y medio —cuando nos llegó procedente de Italia la RV 125— estamos siendo testigos de no sólo un escalofriante aumento de potencia en los modelos turísticos deportivos de la marca de Arcore, sino además de un aprovechamiento total de la respuesta que nos proporciona este motor del octavo de litro.

El aumento de potencia al que nos referimos ha evolucionado desde los 13,5 CV. a 7.700 revoluciones de aquella RV 125 hasta los 18,3 CV. a casi 9.000 vueltas en esta nueva KK o Doble K, pasando por los 19,1 CV. que registró su predecesora, la KZ a 8.500 r.p.m. El aumento de potencia en esta nueva Gilera respecto del primer modelo representa un incremento del orden del 35,5%, y de no haber sido por un corte de fluido eléctrico en la localidad madrileña de Villanueva del Pardillo donde está situado nuestro Banco de Potencia, podríamos haber conseguido un mejor registro en una segunda pasada (como hacemos habitualmente) con el motor más caliente; las prisas por el cierre de la edición nos obligaron a dar por válida la curva que publicamos y esperemos que en una próxima ocasión la Doble K de Gilera demuestre lo que puede llegar a dar.

Otro detalle a destacar en el motor de esta Gilera, es su excelente elasticidad, mostrando un carácter dócil a bajas revoluciones sin mermar en absoluto su fuerza al superar las 6.700 vueltas.

De mil en mil

Gilera KK 125

Revoluciones	Potencia (CV)	Par motor (kgm.)
2.000	—	—
3.000	1,7	0,41
4.000	3,8	0,69
5.000	5,4	0,78
6.000	7,7	0,92
7.000	11,2	1,15
8.000	15,9	1,42
9.000	18,2	1,45
10.000	8,4	0,80
11.000	—	—
12.000	—	—

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia Bosch LPS 002 de MOTOCICLISMO

	Gilera KK 125
Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	18,3 CV.
Potencia máxima al embrague	23,4 CV.
Régimen de potencia máxima	8.950 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	1,49 kgm.
Par motor máximo al embrague	1,89 kgm.
Régimen de par motor máximo	8.720 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	15,1 m/s
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	28,2%
Relación peso/potencia (rueda)	7,23 kg/CV.
Potencia específica (rueda)	146,8 CV/l
Temperatura ambiente	14,5 °C
Presión atmosférica	933,0 mb.

Las 125 frente a frente

	Gilera KK	Honda NS-R	Garelli GTA	Honda NS-F	Suzuki RG	Yamaha RD	Cagiva A.O.	Gilera KZ
Aceleración 400 m.	16,05 s	17,55 s	18,81 s	18,43 s	17,56	18,05 s	17,90 s	15,76 s
Velocidad máxima	145	139,5	133,9	138,3	140,1	138,7	138,5	149,7
Consumos								
100 km/h.	3,47	3,95	3,94	4,16	3,54	4,19	4,34	3,35
120 km/h.	4,62	4,85	4,24	5,95	5,39	5,54	4,65	4,70
C. deportiva	5,85	5,96	5,79	6,40	6,82	6,46	5,75	5,69
Potencia	18,3/8.950	18,1/9.770	14,7/7.900	16,7/9.500	17,6/9.400	16/9.200	—	19,1/8.500
Precio	520.912	532.000	498.785	459.000	450.000	417.413	538.820	515.312

En punto muerto

● **El tiempo** que se pasa uno en la gasolinera rellenando el depósito de la KK es bastante mayor que en una moto con depósito convencional. Esto se debe a que el tubo de conexión con el depósito inferior es de pequeño diámetro y no da el caudal que ofrece la manguera del surtidor, por lo que hay que esperar 30 o 40 segundos a que se llene.

● **Es importante** no depositar objetos de tela o papel en la bandeja de las herramientas, ya que, a pesar de la rejilla, la aspiración del filtro de aire es muy fuerte y se puede llegar a obstruir el conducto. Que esto pase es más fácil de lo que parece, o sea, que ¡jojo!

● **El precioso colin** se desmonta con facilidad quitando sólo cuatro tornillos de estrella; pero montarlo exige un poco más de habilidad, al tener que atornillarse estos tornillos en unas pletinas que tienen la manía de no estar nunca en su sitio, así que es mejor no ponerse nervioso.

● **La Gilera KK** no tiene avisador sonoro de intermitentes, menos mal, pero si tiene uno que nos recuerda que llevamos la pata de cabra extendida. Una buena medida, ya que, como es bastante corta, se puede circular con ella en posición de firmes.

● **Los retrovisores** son prácticamente inútiles, sobre todo en esta época ya casi invernal, en la que uno va bastante abrigado con ropa voluminosa. Tus propios codos, brazos y hombros se ocupan de que no estés informado de lo que ocurre a tus espaldas. De todas formas, este es un mal endémico en todas las 125.

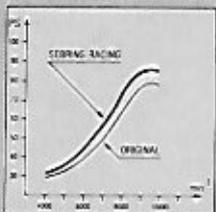
● **La luz no es halógena**, pero aunque lo fuera sería difícil ajustarla a tus necesidades, ya que emite toda clase de rayos a los árboles de la cuneta, a los segundos pisos... todo menos a donde interesa. Regularlo es prácticamente imposible. La corta se salva, pero la larga es para olvidarla.

Sebring

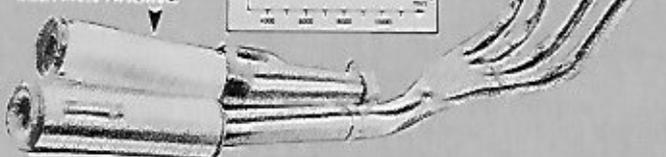
AUSTRIA

CUATRO EN UNO
PROFESIONAL

HONDA CBX 750



SEBRING RACING

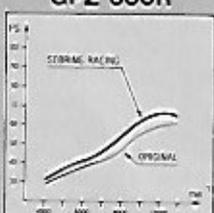
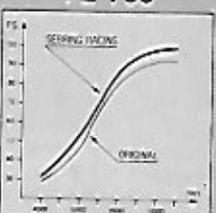
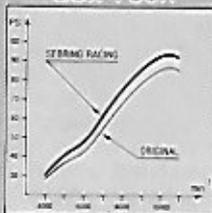


SEBRING ENDURANCE HOMOLOGADO

SUZUKI
GSX 750R

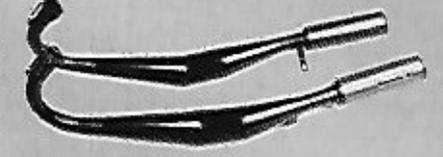
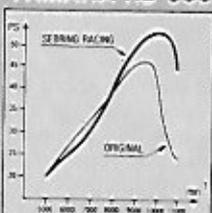
YAMAHA
FZ 750

KAWASAKI
GPZ 600R



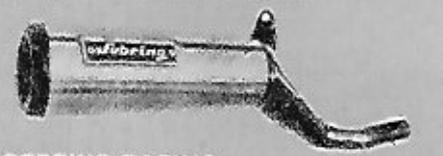
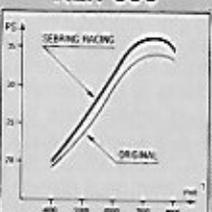
Equipos de escape cromado-negro con silenciador en aluminio anodizado en plata, oro o rojo, a juego con la motocicleta. Para todas las HONDA, YAMAHA, SUZUKI y KAWASAKI del mercado.

YAMAHA RD 350



RACING
Con silenciador desmontable en aluminio color plata, oro o rojo a juego con la motocicleta.

KAWASAKI
KLR 600



SEBRING RACING
Para Enduro: HONDA XL 500/600R
YAMAHA XT 500/600
KAWASAKI KLR 600
SUZUKI DR 600

Tubarros Racing para:
HONDA MBX 80
YAMAHA RD 80LC
PUCH COBRA 50

CON SEBRING OBTENDRAS MAS POTENCIA, MENOS PESO, NO CAMBIA LA CARBURACION ORIGINAL, MONTAJE TIPO ORIGINAL, PROTEGIDO CONTRA LA CORROSION.

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Centro difusión accesorios, s.a.
Viladomat, 173 - Tel. 325 90 66 - 08015 Barcelona (ESPAÑA)



El asiento, con colin desmontable, es bastante cómodo para el pasajero, aunque para el piloto le falta espumado en algunos puntos concretos.

La verdad es que pocas veces hemos podido disfrutar de una moto tan fina de carburación para una prueba. Por seguridad, casi todas las marcas nos envían sus motos grasas y algo gorditas de aceite, pero esta Gilera nos fue entregada con una carburación perfecta que quedaba bien patente desde el regular ralenti a 1.100 r.p.m., hasta la magnífica estirada de que dispone su motor en marchas intermedias desde 7.000 a las 10.000 revoluciones por minuto.

La primera se muestra un poco larga en las arrancadas, por lo que conviene darle un poco de ritmo al acelerador antes de iniciar esta maniobra, luego ya se pueden engranar marchas con toda tranquilidad siempre que el régimen se mantenga por encima de las 4.500 revoluciones por minuto.

Nuestra prueba se centró sobre todo en carreteras de montaña, con buen asfalto la mayoría de las veces. Hay pocas curvas de los alrededores de Madrid que nos puedan deparar alguna sorpresa, si uno circula con su moto; pero en cuanto agarramos otro manillar, una conocidísima carretera nos puede sorprender a cada paso.

La conducción de las ciento veinticinco es brutal y no admite errores. La línea de las 9.000 r.p.m. no debe ser nunca abandonada salvo en las décimas de segundo que siguen a un cambio de marcha. Cualquier distracción, simplemente tocar un poco más de lo debido el freno, nos puede relegar a la cola del pelotón.

La cosa se vuelve divertida, pero de otra forma, cuando llegamos a una recta. El carenado de la KK es verdaderamente efectivo, y si bien su peso perjudica el valor de la aceleración, modifica a su favor, respecto a la KZ, el valor de la velocidad máxima, a pesar de lo que diga el cuadro de prestaciones. Erguido sobre la moto conseguimos nueve km/h. menos que agachados en el depósito.

Muchos quizá se extrañen de

que la KK no haya superado en velocidad máxima a la KZ, pero todo tiene su justificación. Tradicionalmente venimos realizando la prueba de velocidad máxima en una amplia recta de un solitario y desolado páramo. La carretera es llana pero allí siempre sopla algo de viento lateral. Pues bien, en el día elegido, como fenómeno extraño no se movía una sola paja y la calma era absoluta y total.

¿Sin rival?

Al menos por el momento, a no ser que se presente de inmediato la nueva reina de Italia, la Cagiva Freccia o el importador de Aprilia se decida de una vez a dar a esta marca el empuje que se merece y traiga la AF-1, y no valen razones de precio, porque en Italia esta moto está en línea con la competencia en este aspecto.

Gilera, a través de Motovespa, jugó fuerte en nuestro país, con una política de precios acertada, prefiriendo vender más por menos dinero y fabricándose una imagen entre la juventud que pocas marcas tienen. Es una pena, que al revés que otros, el cliente de Gilera no pueda continuar su escala en el mundo de la moto con otro modelo de la marca italiana, al menos hasta dentro de un par de años...

La KK debe ser la absoluta confirmación de la marca de Arcore en nuestro querido país. A pesar de su alto precio, para algunos, la KK representa el máximo de la categoría.

Una categoría a la que muchos que aunque no tengan 18 años, deberían bajar los ojos. No te extrañes si un día, bajando un puerto, y llevando tu XJ 600, te da una pasada una de estas pequeñas avispas dejándote como recuerdo una tímida estela de perfume a sintético.

Carlos FECED
Fotos: Emilio JIMENEZ