

# Pueden con todo

Con el impresionante nivel de potencia de sus propulsores y el enorme par que desarrollan, arrasan con todo lo que se les pone por delante.





**La 5.1 i es la moto más cómoda y fácil del grupo. Su motor es suave, y las suspensiones, muy cómodas**



**[01]** El amortiguador trasero es un Sachs que va anclado al basculante por medio de un sistema de bieletas. **[02]** La horquilla es una Paioli, el disco delantero tiene un diámetro de 270 mm. **[03]** Las tijas de la horquilla son mecanizadas en aluminio. La Sherco equipa una llave de contacto que puede resultar muy útil. **[04]** Un pequeño cubrecárter de aluminio protege los bajos de la Sherco.

las trialeras con menos exigencia, y por tanto, la EXC pasa una menor factura a nuestro físico que la Sherco y la Husaberg. Tras el motor austríaco situamos el de Sherco, tan suave o más en la entrega de potencia, pero, aun con a la inyección electrónica, su funcionamiento no nos parece tan redondo. No es tan moderno de concepción como los de sus dos competidoras, y ello queda reflejado en su funcionamiento, pero pese a ello, sigue gozando de excelentes cualidades para la práctica del enduro. Su respuesta no es tan rápida como en la KTM, por ello resulta menos exigente en las zonas técnicas y parece ofrecer una capacidad de tracción superior. La inyección electrónica proporciona una respuesta siempre positiva desde bajo régimen, y aunque en esta cilindrada no resulta determinante, si que nos permite

abusar en mayor medida de los bajos. Las inercias se dejan notar más al acelerar y al cortar gas, hasta el punto de que cuando la rueda contacta en el suelo tras un rebote, se cala con cierta facilidad. De los bajos progresivos se pasa a la zona de medios, que resulta brillante, muestra un buen empuje, sin que en ningún momento tengas la sensación de perder el control. En altos es el menos potente del grupo, aunque os podemos asegurar que dentro de una especial no se nota en absoluto. El cambio es similar al de la KTM, aunque con un salto menor entre segunda y tercera, con lo que al salir de un ángulo cerrado en segunda y cambiar a tercera decae en menor medida el régimen de giro del motor. El tacto del embrague nos parece correcto, pero sin llegar al nivel de dosificabilidad del mando

**NOVEDADES 2010**

**SHERCO:**

- Sistema de encendido con mejor estanqueidad
- Relaciones de cambio con menor salto entre marchas
- Junta de culata con recubrimiento de aluminio
- Gráficos 2010
- Bomba, disco y latiguillo del freno delantero
- Amortiguador Sachs con nuevos reglajes
- Mejoras en el anclaje de las bieletas
- Fusible que aísla la iluminación del sistema eléctrico
- Puños más finos
- Caja de filtro con batería mejor colocada
- Anclaje del silenciador reforzado
- Limitador de par en el sistema de arranque
- Mapas de encendido con menos freno motor
- Selector del cambio con nueva fijación del pedal

Brembo de la KTM ni al del Magura de la Husaberg.

El motor Sherco nos parece muy útil para pilotar por el monte, es suave, potente y aporta una facilidad de conducción impecable.

El diseño del Husaberg es moderno, compacto y ligero, pero por su cilindrada, que nos parece excesiva para un uso enduro normal, lo situamos tras los de KTM y Sherco. Los 100 mm de diámetro junto con la carrera larga de 72 consiguen una cilindrada de 565 c.c., y ésta sumada a las reacciones directas de la inyección electrónica hace que su pilotaje resulte altamente exigente. La potencia desde abajo es brutal, puedes girar en tercera en todo tipo de curvas, y al acelerar obtienes una aceleración impresionante, pero igualmente difícil de aprovechar. Por más que abusemos de los bajos, jamás obtendremos un no por respuesta, la inyección hace que el 570 responda siempre de manera limpia. Podríamos pilotar siempre con una o hasta dos marchas de más, también alargar el desarrollo, pero aun así no lograríamos someter al potente motor de la Husaberg, no se amedrenta ante ningún tipo de exigencia. Sube tan rápido de vueltas, que tienes la sensación de que su capacidad de estrada es más corta de lo que lo es en realidad. La potencia en bajos y medios es muy superior a la de sus competidoras, como también lo es en altos, donde sólo tenemos que reprocharle la mencionada falta de estrada. Estas características hacen que el motor 570 resulte muy útil para pilotar en espacios abiertos, por pistas rápidas permite un ritmo imposible de seguir, y además por mucho que alargemos el desarrollo, no nos quedamos cortos de potencia. En las cronos requiere una excelente condición física para sacarle partido, aun así, si te descuidas, te acaba agotando. Lo hace por la potencia,



**Lo más [+]** Moto endurera  
**Lo menos [-]** Frenos

SHERCO SE 5.1 F: 8.435 [€]

pero también por las inercias al abrir y cerrar el acelerador. Su reacción es brusca al acelerar, pero también al retener, y para que sea efectivo, necesita ser pilotado con suavidad, en marchas largas, para que el efecto no se note tanto.

Las relaciones del cambio son como las de la KTM, aunque la mayor potencia nos permite abundar más en la tercera, con la que podemos encarar sin problemas los giros lentos. La segunda nos sirve para enfrentar las trialeras con velocidad, mientras que la primera, por corta, sólo se aprovecha en los giros más cerrados y en los obstáculos más técnicos. El tacto del embrague es perfecto, suave y modulable, sirve de gran ayuda para arrancar desde parado cuando el suelo patina en las trialeras.

**Estabilidad imprescindible**

Con tanta potencia, un buen nivel de estabilidad en los bastidores parece casi imprescindible. El primer aspecto a tener en cuenta es el peso de nuestras tres invitadas, la batalla en la báscula la gana KTM con una diferencia destacable respecto a sus competidoras. La moto naranja ha registrado 112,8 kg, aventajando en 3,7 kg a la Husaberg, que pesa 116,5 kg. El peso de la Sherco es de 117,9 kg, la diferencia con la Husaberg no es muy abultada, pero los 5,1 kg de más respecto a la KTM se perciben claramente al pilotarla.

Las mejores posiciones de conducción las encontramos en la Husaberg y la KTM, todos los mandos se encuentran en su sitio y la

forma de ambos manillar resulta confortable en todas las posiciones de conducción. Además, la forma y la dureza de sus asientos nos permiten movernos sobre ellas con facilidad.

En la Sherco, la posición es mucho mejor que en los modelos con la anterior carrocería. La estrechez de líneas se ha aumentado y los mandos se encuentran bien colocados. No nos gusta la posición elevada y adelantada del manillar, cómoda para trialear, pero poco efectiva para las cronos. El mullido del asiento es un tanto blando y ello dificulta nuestros desplazamientos.

De los tres bastidores, el de la EXC es el que nos parece más equilibrado, los cambios introducidos en su geometría le sientan muy bien y las reacciones de la rueda delantera son

**PRIEGO GALOMOTOR**

Repuestos Accesorios Boutique Neumáticos

**200 m<sup>2</sup> de exposición**

**HUSABERG**  
Concesionario Oficial

DISPONIBLES NUEVOS MODELOS 2010

Taller: C/ Cañada nº 20 • Exposición: C/ Cañada nº 22 • 14800 PRIEGO DE CORDOBA (Córdoba) • Tel. y fax: 957 540 259 • fran@galomotor.net



## OPINIÓN DEL INVITADO

En esta ocasión contamos con la colaboración de Pasqual Canals, uno de los corredores más destacados de las carreras de la Copa de España y del Mundo de descenso en bicicleta. Como preparación habitual práctica el enduro y os podemos asegurar que lo hace realmente bien: "Normalmente utilizo una KTM en mis entrenamientos y por eso me he sentido muy bien sobre la 530 EXC. Es la más ágil, con un motor potente pero muy aprovechable. Las suspensiones trabajan muy bien, al igual que los frenos, potentes y dosificables. La Husaberg me ha parecido un tanto brusca y exigente con el pilotaje. Tiene muchas inercias y retiene mucho al cortar gas. Las suspensiones son parecidas a las de la KTM, sólo que cuesta un poco entrarla en las curvas cerradas. La posición de conducción es buena y te deja adelantar mucho el cuerpo al entrar en los virajes. Me ha sorprendido la suavidad del motor de la Sherco; pese a su cilindrada, no es nada brusca y se deja llevar muy bien. En altos es menos potente que sus dos rivales. La posición de conducción es buena, con el manillar muy avanzado. Las suspensiones son blandas y los estribos rozan en el suelo. El freno delantero se queda algo justo de potencia".

ahora mucho más nobles. Es muy manejable, con una entrada en curva notablemente superior a la de sus competidoras y en las zonas rápidas se muestra mucho más estable que en anteriores versiones.

Solamente por el peso situamos el bastidor de la Sherco tras el de KTM, que goza igualmente de una buena entrada en curva y es bastante estable, sólo que no se muestra tan ágil y ligero en los cambios de dirección. Del chasis Husaberg nos gusta su estabilidad. Con el nuevo offset de la horquilla, la moto se mueve muy poco y da mucha confianza en las partes rápidas de las cronos. En cambio, en las curvas cerradas se muestra más torpe que la KTM y la Sherco, y por ello perdemos tiempo en su entrada.

### Suspensiones para todos los gustos

Los reglajes de las suspensiones son variados y sirven para satisfacer a los más exigentes; los de Husaberg y KTM son bastante firmes y efectivos, mientras que los de Sherco son algo más blandos y por ello cómodos.

WP equipa las suspensiones de Husaberg y KTM, los técnicos de la marca holandesa buscan en los reglajes de sus suspensiones un compromiso intermedio, adecuado para el abanico de usuarios más amplio posible. Resultan muy acertados para aquellos que piensan en la competición, pero sin mostrarse para nada incómodos en las excursiones. El equilibrio entre ambos trenes nos parece mejor en la KTM, y por ello tenemos una mayor confianza sobre ella a la hora de buscar los límites. Ambas suspensiones trabajan conjuntas y sus reacciones nos parecen previsibles y muy acertadas para forzar en las especiales. El taraje de los muelles contribuye a aumentar la enorme sensación de ligereza del conjunto. El tacto de la horquilla es suave en su recorrido inicial, pero algo seco en los impactos más fuertes. En la fase de extensión es un tanto rápida y en algunas sensaciones provoca un cierto descontrol. El PDS trasero funciona mucho mejor que antaño, es más progresivo, y cuando se produce un rebote, se controla mejor. La sensibilidad de su primer recorrido no está al nivel del sistema progresivo con bieletas

de la Sherco, y tal vez por ello, la capacidad de tracción sea un poco inferior.

En la Husaberg, el comportamiento de las suspensiones se ve marcado por el peculiar reparto de pesos de su bastidor. Carga mucho peso en el tren trasero y se nota más lanzada que sus dos competidoras. El comportamiento de la horquilla es el mismo que en la KTM, mientras que el tren trasero se beneficia del mayor peso para conseguir una capacidad de tracción superior a la de la KTM, a un nivel similar al de la Sherco. El PDS funciona mejor en la FE 570, con unos rebotes totalmente predecibles y menos bruscos. Sherco apuesta por unos reglajes muy blandos, la moto va muy pegada al suelo, algo que resulta muy útil para rodar sobre especiales vírgenes con el suelo liso, pero más incómodo en las zonas bacheadas. Se adapta muy bien a las trialeras y a los caminos, en los que los movimientos de ambos trenes se transmiten con gran precisión al manillar. No nos gusta mucho que en las especiales con roderas los estribos contacten en exceso con el suelo, lo que limita el ángulo de inclinación y como consecuencia la velocidad de paso por curva. El primer recorrido de la horquilla es sensible, pero en las frenadas fuertes se hunde en exceso y provoca descontrol. El tacto en la fase final del recorrido no se va endureciendo de manera progresiva, por lo que los topes aparecen con cierta facilidad. El tren trasero es el más progresivo del grupo, la rueda copia mejor las