

190 PÁGINAS

LA REVISTA N°1 DEL QUAD Y LA MOTO DE AGUA

3€ N° 56 - Edición V - 2007

NUEVAS SECCIONES
COMUNIDAD QUAD
CON CONSULTA
LEGALE
RUTAS Y ALQUILER
EN TODA ESPAÑA

**GUÍA
DE COMPRAS**
370
MODELOS
ACTUALIZADA

Quad
& Jet

fórmula

Quad & Jet

QUAD DEL AÑO

SUZUKI
LT-R 450

Neumáticos
para tu

LT-Z 400

5 marcas
a examen

PRUEBAS

- Kawasaki KFX 450R
- Honda TRX 450R 07
- CSR ATV 500
- Hammel GHOSTRIDER 300



CSR SCARTT 500
Dorton SAFFARY 260
MX Motor STORMY 250

Polaris

outlaw 525



TECNOLOGÍA Q&J

KIT DE SUSPENSIONES CREUAT

Versión mejorada



PRINCIPALES MEJORAS

DISEÑO: Más compacto y mejor optimizado el espacio.

MATERIALES: Más ligero, mayor calidad de materiales y mayor durabilidad.

INSTALACIÓN: Sensiblemente más sencilla. Código de colores por cilindro.

UTILIZACIÓN: Más simple y práctico para el usuario.

2.500€

Tecnología española
Mejora de rendimiento
Fácil de montar

Precio para series cortas
Válido sólo para dos
modelos

QUE LA EMPRESA CATALANA CREUAT ACABABA DE FINALIZAR PARA LA GAMA OUTLANDER DE LA MARCA. EL DESAFÍO NO ERA PEQUEÑO: MEJORAR UN PRODUCTO QUE YA DE POR SÍ ES BASTANTE BUENO EN LA SERIE.

TEXTO CHEMA GARCÍA FOTOS FÉLIX ROMERO

Nos presentamos en el circuito seleccionado por Creuat, en los alrededores de Molins de Rei, una mañana gris y con una neblina que no dejaba que el sol despuntara por ningún sitio. ¡Malos presagios! Nada de eso, sólo un día gris. Nuestro objetivo para esta jornada era sencillo. Comprobar que el kit de suspensiones Creuat había mejorado el comportamiento de un Outlander 650 en cualquier situación. Un solo piloto, una sola máquina, un circuito y un conjunto de amortiguadores para probar y todas las horas del mundo. Los lectores más avezados de Q&J ya tuvieron un buen apunte sobre cómo funciona este sistema en nú-

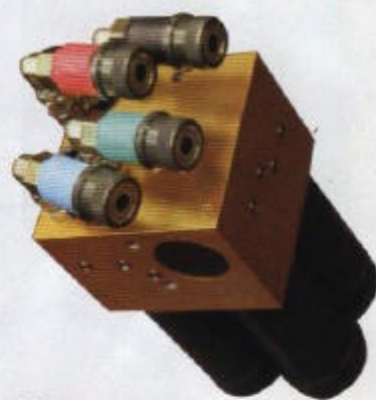
La segunda versión de Creuat ha significado un salto cualitativo en su conjunto

meros anteriores de nuestra revista. Pero para aquellos que se incorporan en este artículo diremos que se trata de un kit de suspensiones que sustituye los elementos originales y que permite, incluso, abandonar el uso de la barra estabilizadora si el usuario lo cree pertinente. Se trata de un sistema hidráulico mecánico

en el que la electrónica no tiene ni un solo chip presente. La clave de todo reside en un dispositivo central que es el encargado de repartir el fluido a uno u otro cilindro en base a las presiones que está sufriendo en tiempo real cada rueda y que es capaz de mantener estables las transferencias de masas tanto en aceleración como en frenada, el balanceo en los cambios de dirección así como detectar movimientos verticales o cruces de ejes. Además, el sistema permite regular fácilmente la compresión y extensión a los propios usuarios gracias a un destornillador plano. También se puede variar la altura del conjunto general del vehículo gracias a la carga de nitrógeno, pero esta regulación tan solo puede realizarse en talleres especializados en suspensiones. Todo ello supone una evidente mejora en cualquiera de los casos en los que se utilice, y ahora le ha llegado el turno al Can-Am Outlander 650.

MANOS A LA OBRA

Procedimos a equipar nuestra toma de datos vía GPS en el ATV seleccionado y tras ello seleccionamos tranquilamente el trazado por el que iba a discurrir la prueba posterior. Lo primero que os podemos ▶



LA CLAVE sigue residiendo en este dispositivo central y en el reparto del líquido hidráulico según las necesidades de cada rueda.



LOS CILINDROS han visto variado su diseño tanto interior como exterior. Ahora resultan considerablemente menos pesados que los elementos utilizados con anterioridad.



CLARA MEJORA. La sencillez de montaje, rebajar el peso del conjunto y mejoras internas de componentes han sido los puntos clave de esta evolución. El peso de todo el sistema se sitúa en 14,5 kg, frente a los 13 Kg de los cuatro amortiguadores de serie más la barra estabilizadora.



ESTUDIADA INSTALACIÓN. La implementación del dispositivo central está muy bien resuelta en el caso de este Outlander.



SALTOS

- S/Suave
- M/Modera
- D/Duoble
- F/Fuerte

CONSEJO PARA FUTUROS USUARIOS

Si os vais a poner vosotros mismos a regular los tarados, sed pacientes y apuntad antes de nada la regulación de la que partís para evitar males mayores. No sería la primera vez que después de jugar con los botoncitos, acabamos mucho peor de lo que empezamos.

CIRCUITO DE "EL TERRAL"

El trazado seleccionado para las pruebas de 1.245 metros forma parte del circuito de motocross ubicado en Molins de Rei y se encuentra en estado de abandono desde hace varios años, lo cual lejos de suponer un problema fue todo un aliciente.

anticipar es que al tratarse de un circuito de motocross abandonado no queda ni un solo metro del trazado sin baches. Sencillamente infernal para las suspensiones. Como guinda del pastel seleccionamos dos saltos, una zona de rizados y una meseta dentro de la pista de pruebas. A nuestra vuelta a la zona de boxes todos miraban sorprendidos el circuito seleccionado. ¿Por ahí? Si eso está completamente roto, va a ser una locura.

LOCURA COMPARTIDA

El procedimiento iba a ser sencillo: tras el periodo de calentamiento pertinente, comenzaríamos a realizar tandas de cinco vueltas cada una. Tras cada tanda se recogerían los datos y las apreciaciones del piloto y se buscaría una regulación diferente que permitiera mejorar el rendimiento, teniendo como referencia la mejor vuelta de cada tanda. De todo ello tenéis buena muestra en las tablas adjuntas con datos esclarecedores y comentarios precisos al respecto. Sólo queda anticiparos que nuestra "locura" inicial fue al final compartida por todos los presentes cuando comenzamos a exprimir a tope este sistema y nos vieron volar, literalmente, por el circuito. Todos, incluidos nosotros mismos nos quedamos sorprendidos de la notable mejoría obtenida. Estudiad atentamente las tablas y sacad vuestras propias conclusiones.

DATOS TÉCNICOS

Lo primero que hay que decir es que los comentarios del piloto fueron hechos con anterioridad al conocimiento de los tiempos por vuelta, lo cual es bastante significativo de la buena información que transmiten los amortiguadores. Otro apunte a realizar es el hecho de que este Outlander no contaba con barra estabilizadora. Si os fijáis bien veréis que la regulación de tope a tope tanto de compresión y extensión sólo tiene una vuelta. Este hecho hace que la regulación de los parámetros sea muy muy sensible, y si bien nosotros comenzamos a trabajar con regulaciones de 1/4 de vuelta, al final tuvimos que afinar aún más y hacerlos con octavos, e incluso dieciseisavos, para sacar el máximo rendimiento.

Test 1

Rueda	Extensión	Compresión
Del. Izda.	1/4 de vuelta	1/4 de vuelta
Del. Decha.	1/4 de vuelta	1/4 de vuelta
Tras. Izda.	1/4 de vuelta	1/4 de vuelta
Tras. Dcha.	1/4 de vuelta	1/4 de vuelta

Vuelta rápida: 2:12:890

Comentarios:

- Demasiado duro a rol, no derrapa al trazar la curva
- Amortiguación delantera muy dura
- Demasiado subvirador, tiende a irse hacia el exterior, cuesta trazar la curva

Test 2

Rueda	Extensión	Compresión
Del. Izda.	1/2 vuelta	1 vuelta
Del. Decha.	1/2 vuelta	1 vuelta
Tras. Izda.	1/2 de vuelta	1/4 de vuelta
Tras. Dcha.	1/4 de vuelta	1/4 de vuelta

Vuelta rápida: 2:16:305

Comentarios:

- Mejora en los apoyos
- Se pueden empezar a ceñir los curvas
- Sigue cargando mucho las muñecas
- Mantiene el carácter subvirador

Test 3

Rueda	Extensión	Compresión
Del. Izda.	1/2 vuelta	1 vuelta
Del. Decha.	1/2 vuelta	1 vuelta
Tras. Izda.	0 vuelta	1/2 vuelta
Tras. Dcha.	0 vuelta	1/2 vuelta

Vuelta rápida: 2:18:225

Comentarios:

- Mejora la conducción
- La dirección parece que flota, es más ligera
- Se entra mejor en las curvas

Test 4

Rueda	Extensión	Compresión
Del. Izda.	1/2 vuelta	1 vuelta
Del. Decha.	1/2 vuelta	1 vuelta
Tras. Izda.	1/8 de vuelta	3/8 de vuelta
Tras. Dcha.	1/8 de vuelta	3/8 de vuelta

Vuelta rápida: 2:09:095

Comentarios:

- Mejor aún más la entrada en curva
- La parte trasera derrapa correctamente
- Pasa por los baches con mucha facilidad

Test 5

Rueda	Extensión	Compresión
Del. Izda.	3/8 de vuelta	7/8 de vuelta
Del. Decha.	3/8 de vuelta	7/8 de vuelta
Tras. Izda.	1/8 de vuelta	3/8 de vuelta
Tras. Dcha.	1/8 de vuelta	3/8 de vuelta

Vuelta rápida: 2:07:965

Comentarios:

- Mejora la conducción en los peores baches
- La recepción de los saltos es impecable
- Eres capaz de trazar por donde quieras

Test 6

Rueda	Extensión	Compresión
Del. Izda.	5/16 de vuelta	5/16 de vuelta
Del. Decha.	5/16 de vuelta	5/16 de vuelta
Tras. Izda.	1/8 de vuelta	3/8 de vuelta
Tras. Dcha.	1/8 de vuelta	3/8 de vuelta

Vuelta rápida: 2:08:960

Comentarios:

- La conducción no mejora, incluso empeora ligeramente