



Can - Am Spyder

Nuevas sensaciones

Texto y fotos: JCP

El escenario no podía ser mejor, brisa fresca, día soleado y los 2.725 metros del exigente trazado del Autódromo de Tocancipá solo para nosotros.

“El vehículo” en prueba tampoco se quedaba atrás, o más bien los vehículos, pues fueron dos los Can-Am Spyder que tuvimos a nuestra disposición por un par de horas, uno en versión con caja mecánica, igual a la de una moto, y el otro equipado con caja electrónica de accionamiento manual.

Tratándose de un vehículo único en su especie y que puede considerarse pionero de un nuevo estilo de máquina híbrida, que fusiona elementos de mundos tan diferentes como lo son el de las 4 y las 2 ruedas, nos propusimos subirnos con la

mente en blanco, sin preconceptos, sin prejuicios, sin esperar nada y abiertos a descubrir todo lo que esta fusión calzada en tres ruedas de perfil plano nos pudieran ofrecer.

El diseño del Spyder realmente captura todos los sentidos, en conjunto es una máquina hermosa, con tintes futuristas en cada una de sus formas. Visto de frente es innegable su parecido con las motonieves, vehículos en los que esta marca canadiense fue pionera también, de hecho da la sensación de que los ski frontales hubieran sido reemplazados por dos ruedas. Visto de costado la similitud es con otro de los inventos de Bombardier, la moto de agua, pero con el tren delantero de un monoplaza de carreras y desde atrás su aspecto es bastante atípico y no se parece a nada que hayamos visto antes, predominando la inmensa rueda que calza el eje posterior. Al observarlo de cerca sorprenden sus esmerados detalles y acabados, sus impecables

plásticos, el perfecto terminado de sus pinturas y de sus piezas metálicas y es que desde afuera ya irradia esa imagen de alta tecnología que se esconde bajo el “capó”.

TCS, EBD, VSS, SCS, DPS...

Para digerir toda la tecnología que encierra el Spyder hay que volverse experto en siglas o simplemente saber que hay una computadora de gran capacidad conectada a innumerables sensores y sistemas muy avanzados que, dependiendo de las condiciones de manejo que se dan a cada instante, gobiernan la dirección asistida, la distribución del frenado en cada rueda, la estabilidad del vehículo, la inclinación y hasta la tracción de la rueda propulsora, además están los frenos antibloqueo (ABS) y un dispositivo digital codificado para la seguridad del vehículo cuando lo dejamos estacionado (DESS). Todo esto hace que el Spyder sea un compendio de innovación que reúne ideas de diferentes campos y las aplica en su esquema



BIKES
ADVENTURE

Adventure Tires



www.bikesadventure.com

info@bikesadventure.com / tires@bikesadventure.com
Calle 72 # 27A-15 Tels.: 8034083 / 315-4990920
BOGOTÁ D.C., COLOMBIA

Accesorios para motociclistas y motocicletas.
Llantas, montaje, balanceo electrónico y reparación de rines



de tres ruedas para ofrecer la máxima seguridad en todo momento. Resulta muy interesante ver algunos videos que se encuentran en los sitios web de esta marca, donde demuestran el comportamiento del Spyder en situaciones límite con estos sistemas activados y desactivados, ahí es donde se aprecia la diferencia a favor que hace toda esta tecnología que nos está acompañando y asistiendo en todo momento cuando vamos sobre este “híbrido” futurista.

El corazón

Bajo sus plásticos el Spyder esconde un propulsor de gran capacidad que es fabricado por la firma austriaca Rotax, empresa que pertenece a Bombardier (dueño de Can-Am) y una de las constructoras de motores de mayor pres-

tigio en el mundo. Se trata de un V2 alimentado por inyección electrónica multipunto con una arquitectura muy similar al que monta Aprilia en sus deportivas de 1.000cc, dotado de ejes de levas dobles en cada culata y cuatro válvulas por cilindro. Su cilindrada es de 998cc y su relación de compresión de 10,8:1, generando una potencia de 106 caballos a 8.500rpm y un torque 10,63kg-m a 6.250rpm, con estas cifras, que no son nada despreciables, los 316 kilos que pesa en vacío más su carga de ocupantes, equipaje y combustible, se pueden lanzar de 0 a 100km/h en poco menos de 5 segundos y superar los 200km/h de velocidad punta, números que dicen mucho de las capacidades del bicilíndrico, que por cierto va conectado a la rueda trasera gracias a una transmisión final por correa dentada, acoplada a una caja de 5 velocidades, más reversa, que puede ser secuencial mecánica accionada con el pie izquierdo, como en cualquier moto, o secuencial electrónica con accionamiento mediante un gatillo ubicado en el puño izquierdo y que se opera con los dedos índice y pulgar.

Sensaciones

Las sensaciones una vez subidos en este triciclo futurista son prácticamente las mismas que se tienen sobre una moto, una postura confortable que nos recuerda a la de máquinas deportivas de gran turismo, un asiento generoso que no nos amarra, por el contrario su silueta curva esta pensada para desplazarse libremente a los costados. Lo único extraño es la ausencia del freno delantero en el puño derecho, debido a que la frenada de las tres ruedas, todas con generosos discos, está integrada en el pedal derecho.





A falta de uno tuvimos dos Spyder para rodar en el autódromo, el amarillo con caja convencional y el rojo con caja electrónica secuencial.

Al girar la llave el tablero se enciende y hace todo un chequeo para luego sugerirnos que leamos unas indicaciones de seguridad que van adosadas a una ingeniosa bandeja plástica que se extrae de la parte superior de los instrumentos, luego de leer las recomendaciones y de insertar de nuevo esta pieza el sistema nos da vía libre para poner en marcha el motor, el cual arranca de inmediato produciendo un ronroneo típico de un V2 con un tono ronco muy agradable y nada estridente que fluye del gran silenciador rematado con doble salida.

Antes de arrancar hay que soltar el freno de estacionamiento, apretando un pedal que se encuentra al lado izquierdo, justo donde estaría el caballete central en una moto, y que se libera aplicando presión con el pie. Acto seguido mano izquierda al embrague, un suave movimiento del pie hacia abajo, suena un "trac" y con eso no hay dudas de que estamos en primera. Salimos de los pits hacia la recta principal del autódromo y mientras el motor sube de vueltas contundentemente notamos la firmeza del tren delantero y vemos como el movimiento de la cintura no altera en nada el desplazamiento, es como ir en cuatro ruedas pero con la postura de una moto, luego llegamos a la primera curva y por física desconfianza soltamos bastante para entrar a un ritmo prudente, como era de esperarse las ruedas delanteras se afirman al asfalto,

sobretudo la externa que soporta la carga lateral, los brazos entran en juego, porque el manubrio quiere mantenerse recto y es uno el que debe contrarrestar esta fuerza tal y como se percibe en un cuatrimoto. En los primeros giros de "adaptación" nos vemos a cada rato buscando un freno delantero que no existe y que la mano derecha se empecina en encontrar cada que se aproxima una curva, pero poco a poco nos vamos haciendo a la idea del pedal que cumple su función muy bien, aunque sin la potencia que uno esperaría encontrar en una moto con más de 100 caballos, pero aunque el tacto sea algo esponjoso la frenada es impecable y se nota el trabajo de la electrónica que hace todo para mantener el Spyder en la línea que le vamos marcando.

A medida que entendíamos las reacciones del "tren" delantero fuimos atacando las curvas cada vez más rápido, en consecuencia se hace necesario descolgarse un poco hacia el interior para contrarrestar la fuerza centrífuga que nos empuja hacia el exterior de la curva, y tanto piernas como cintura y brazos deben hacer lo suyo para mantener la postura, esto es algo demandante y con unas cuantas vueltas a buen ritmo ya se sentía el cansancio por la falta de costumbre. También al aumentar la velocidad de paso por curva comenzamos a notar el sistema electrónico que asiste a la dirección y como éste entraba por momentos endureciendo o suavizando como si se tratara de un amorti-

VISITA NUESTRA NUEVA PÁGINA WEB
www.llerasbike.com.co

MENU
LLERAS BIKE
MOTOS
AUTOS NUEVOS
AUTOS USADOS
CONTACTENOS

TALLER LLERAS BIKE

Lleras Bike

NOTICIAS

contacto

autos usados

Motos y Accesorios
Medellín. Calle 10a N40-36. Info(4) 312 62 03 . Taller (4) 266 80 34

YAMAHA SUZUKI HONDA SHOEI Arai RFX

guador de dirección que se endurece por instantes para ayudar a mantener la trayectoria, también estuvimos experimentando con los frenos dentro de la curva, simulando cambios bruscos de rumbo y notamos cómo el sistema de control de los frenos reparte la presión en las ruedas delanteras enviando más o menos potencia a cada una, ayudando así a mantener la estabilidad y la situación bajo control, es algo que se siente extraño, más aún para los que estamos acostumbrado a ir sobre dos ruedas. Es como entrar en otro mundo donde se debe reiniciar el cerebro y comenzar de cero.

Las sensaciones que genera este esquema de tres ruedas acapararon gran parte de nuestra atención, pero también le pusimos cuidado al motor que se mostró muy potente y con una aceleración digna de muchas motos grandes, además es agradable la manera en que el V2 se estira hasta llegar a la línea roja marcada en 9.500rpm, la caja mecánica funcionó tan bien que ni la sentimos y sus cinco marchas nos gustaron al estar muy cerca ofreciendo una aceleración constante que se disfruta mucho.

Un detalle que no nos gustó se presenta cuando tomamos curvas cerradas hacia la derecha, puesto que es necesario girar bastante la dirección y por ende al doblar el brazo de ese mismo lado se torna incómodo el accionamiento del acelerador puesto que la muñeca queda limitada en su movimiento, ahí nos parece que falta la segunda opción del gatillo como se usa en los ATV, para aplicar el acelerador con el dedo pulgar y no tener que adoptar una posición antinatural. Puede que esto no sea algo relevante en las rápidas autopistas de Estados Unidos o Canadá, que será sin duda alguna el lugar donde rodarán la mayoría de estos vehículos, pero en carreteras de montaña como las nuestras, donde las curvas a veces parecen enrollarse en sí mismas el tema se hace notorio, aunque suponemos que la práctica y la costumbre



Las ruedas del Spyder no tienen nada que ver con las de una moto, usan perfil plano y la trasera es bastante generosa en sus dimensiones. Del frenado se encargan tres discos gobernados por un sistema electrónico. La transmisión final es por correa detada.



REVISIÓN TÉCNICA DE MOTOS para compra y venta
MECÁNICA RÁPIDA de ATV'S y Motocicletas
BALANCEO Y MONTAJE de llantas
CASCOS Y ACCESORIOS



MOTO TEST
DIAGNOSTICENTRO

TEL: 262 11 37 - 232 66 04
Medellín - Colombia
www.mototestcolombia.com

lograrán solventarlo en gran medida.

Al final llegamos a la conclusión de que el Spyder, aunque se maneja casi igual que una moto, no tiene tantos puntos comunes en lo que a sensaciones de manejo se refiere, como podría pensarse al verlo, por el contrario sentimos que la mayor afinidad se da con los cuatrimotos y si uno quiere buscarle los límites y encarar las curvas a ritmos importantes hay que aplicar mucha de la técnica de manejo que funciona con ellos, aunque al Spyder no lo veremos derrapando nunca gracias al control de tracción.

Luego llegó el turno de ensayar la versión con caja secuencial electrónica, de nuevo "reseteo" mental para olvidarnos del clutch, de la palanca de cambios y comenzar a cambiar usando los dedos índice y pulgar de la mano izquierda, al principio la cosa no era tan fluida como esperaba y seguramente para un jugador empedernido de juegos de video el asunto resulte más fácil de asimilar, pero luego le fuimos cogiendo el hilo y empezamos a encontrarle las ventajas, la principal que se puede cambiar sin soltar el acelerador y con eso se gana tiempo y se acelera más rápido que con la caja convencional, también se debe destacar la facilidad y que uno se puede concentrar mejor en las trayectorias y en la conducción, aunque el motor tiene tan buen desempeño y un torque tan generoso desde muy abajo que uno puede dejarlo en un solo

cambio y olvidarse de la caja casi por completo, ya que muestra una gran capacidad de recuperación a pocas vueltas y arriba la estirada es muy buena.

Al final ambas versiones nos gustaron bastante y si nos pusieran a elegir no sabríamos por cuál optar, la caja electrónica gana puntos por su comodidad y efectividad, pero la versión con caja mecánica tiene ese picante que da el sentir que estamos controlando todo el proceso, de todas maneras lo más interesante de este aparato no está en la caja sino en toda la sensación que se tiene al conducirlo, que puede resultar algo extraña para los que estamos acostumbrados a las dos ruedas, pero para los que quieren tener lo mejor de dos mundos muy diferentes esta propuesta de Can-Am resultará muy tentadora. **DM**



Frontal, cúpula y faros se parecen mucho a los de una motonieve. El disco trasero y el escape son muy generosos, y el guardabarros posterior muy ingenioso. Visto desde atrás es un "bicho extraño" que no pasa inadvertido para nadie.



Ficha Técnica

Motor	2 cil. en V, DOHC, 8 válvulas refrigeración por líquido
Cilindrada	998 c.c.
Rel. compresión	10.8 : 1
Torque Máx.	10.64 kg-m a 6.250rpm
Potencia Máx.	106 hp a 8.500rpm
Alimentación	Inyección electrónica
Transmisión	5 vel. manual secuencial ó electrónica con rev. integrada
Embrague	Multidisco en aceite con acc. manual ó electrónico
Susp. Del.	Doble trapecio con barra estabilizadora
Susp. Tra.	Monoamortiguador
Freno Del.	2 discos de 260mm
Freno Tra.	Disco de 260mm
Peso	316 kg.
Capacidad Tanque	6.6 galones (25 L)
Precio	US 27.500 caja mecánica US 29.000 caja secuencial
Para saber más	http://spyder.brp.com



Repuestos - Llantas - Neumáticos - Rines - Accesorios Nacionales e Importados

Nuestro kit piston es aceptado y reconocido por todas las marcas nacionales.

Somos importadores directos y distribuidores autorizados



Cra 50 No. 41-55 Medellín - Colombia
Tels: (4) 232 99 85 - 232 55 88 / santimotos@une.net.co