

Aunque no son precisamente motos, los motocarros nacieron inspirados en las máquinas de dos ruedas y comparten más de un elemento con ellas, piensa en ellos como la moto de trabajo llevada a su más completa expresión.



En Camellito a San José del Guaviare

Seguramente si te mencionan un "motocarro", pensarás en esos vehículos que aparecen en muchos documentales de India, que sirven como taxis urbanos llenos de adornos de todos los colores, de tres ruedas y sin puertas a los lados, y que también son generalmente usados como vehículos de carga para transportar todo tipo de mercancías en las zonas rurales y urbanas del subcontinente asiático, tienen una apariencia extraña, como salidos de un cuento hindú, pero ¿qué tan buenos son realmente para el trabajo, si aguantarán las exigencias de un medio como el nuestro?, porque una cosa es el tráfico y el uso que le dan en su país de origen y otra muy distinta, el trato y las condiciones al que son sometidos en nuestras calles y carreteras. Las respuestas las encontramos cuando tuvimos la oportunidad de realizar un viaje con estos aparatos desde Medellín hasta San José del Guaviare, ¡casi dos mil kilómetros de ida y vuelta! Toda una aventura,

si se me permite ponerlo así.

Viéndolo en perspectiva y sin la más mínima noción de lo que supone manejar uno de estos vehículos, ¿qué esperarías de este viaje teniendo como único dato algunas fotos y su velocidad máxima que ronda los 60km/h en terreno plano? Yo, para ser honesto, no sabía bien qué esperar, basta una mirada a las suspensiones y al asiento -que parece cubierto por apenas cuatro centímetros de espuma- para suponer lo peor para los riñones, además está el asunto de la estabilidad, y con esas ruedas de scooter..., pero como dicen por ahí, se es inocente hasta demostrar lo contrario, y además las apariencias engañan, así que de entrada le damos el beneficio de la duda al Camellito de Auteco, reseteamos la memoria, nos olvidamos de tonterías como la velocidad punta, el vértigo de las inclinaciones en las curvas o la sensación esa del viento en la cara de la que tanto nos jactamos los motociclistas y a cambio

nos preparamos para tener horas y horas... y más horas, de paisajes, de nuevos descubrimientos en el camino y de toda una nueva manera de vivir la carretera.

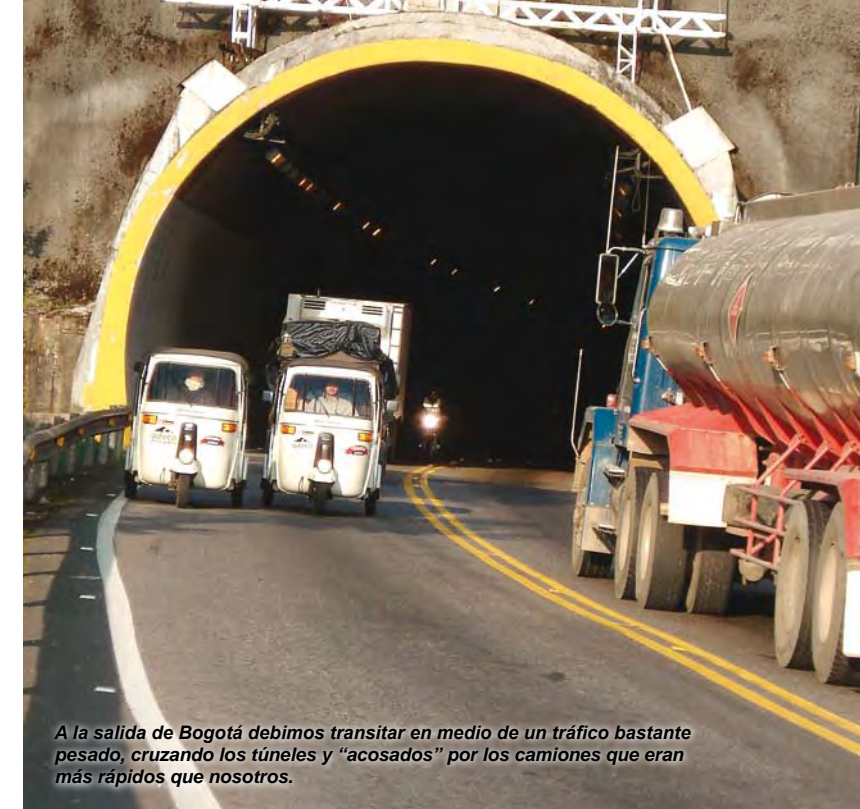
A paso de... motocarro

El viaje estuvo dividido, por cuestiones de lógica básica, en cuatro etapas de un día cada una (la primera en solitario y las demás en caravana con otros motocarros): de Medellín a Bogotá, de Bogotá a San José y viceversa; como para que se hagan una idea de la empresa, el trayecto más corto fue de 12 horas y el más largo de 16 (incluyendo las paradas para las fotos, para llenar los tanques de vehículos y tripulantes y uno que otro descanso esporádico) todo un récord de resistencia, toda una nueva manera de viajar cuando se está acostumbrado a la agilidad de las motocicletas. Aunque en varios sentidos, manejar estos aparatos para mí fue casi como haber vuelto al pasado y a mis primeros viajes con la Plus,

¿la razón? el manubrio es prácticamente el mismo, el accionamiento de la caja de cuatro velocidades se opera con el manillar izquierdo (como en la motoneta), los comandos son prácticamente los mismos aunque mucho mejor presentados y con el paso de los kilómetros me di cuenta que la sensación de "vértigo" era muy similar cada vez que un camión nos adelantaba en las rectas, esto sin mencionar que más allá del tamaño del parabrisas o de la presencia del techo de lona, el frío cuando llegaba, era casi el mismo que se siente a bordo de dos ruedas, al punto que hace falta ataviarse (excepto por el casco y la chaqueta con protecciones) como para andar en moto, particularmente cuando hay que iniciar el viaje con el reloj marcando las 4 de la mañana.

Indiscutiblemente lo primero que notas es la comodidad del sistema de arranque eléctrico, una ventaja indiscutible, luego llama la atención la cantidad de ruido que se siente dentro de la cabina, esto se debe a que el motor está prácticamente a tus espaldas y a que no hay nada, además de una delgada lámina, para aislar su sonido; en la práctica se maneja como una moto,

acelerador y embrague funcionan tal como en un vehículo de dos ruedas y su accionamiento es bastante sencillo, aunque los cambios son un poco bruscos por el sistema de guayas pero con el paso de los kilómetros te acostumbras a esta sensación (tal como en la Plus), los motocarros cuentan con cuatro marchas hacia delante y cuatro hacia atrás, esto se debe a que al accionar la palanca de reversa (ubicada frente al conductor, en la parte baja de la columna de dirección), lo que se hace es variar el sentido de giro del diferencial, es como si le diéramos la vuelta a



A la salida de Bogotá debimos transitar en medio de un tráfico bastante pesado, cruzando los túneles y "acosados" por los camiones que eran más rápidos que nosotros.

la caja conservando la misma relación de velocidades, relación que, dicho sea de paso, es bastante corta, pensada más para aprovechar el torque del motor de 175cc, que su potencia, lo que contribuye a que estos pequeños vehículos, a pesar de su escasa velocidad de punta y prestaciones, sean capaces de hacerle frente a las pendientes más duras, incluso con carga completa, como comprobé cuando en el ascenso hacia el Alto del Vino en la entrada a la Sabana de Bogotá, recogí tres personas que iban hasta el alto.

En Italia tienen un refrán que traducido reza más o menos: "quien va despacio,

va tranquilo y llega lejos". Nada más acorde a la ocasión, desde el inicio de la primera etapa quedó claro, que salvo contadas excepciones, el dato de los 60km/h de velocidad punta si era cierto, y en plano, porque al ir cuesta arriba el promedio disminuía, pero a pesar de lo extensas que fueron las etapas de este viaje y contrario a la impresión que tuve en un principio, no llegué a sentirme cansado, en gran parte gracias al asiento que es bastante amplio y suave, de manera que te permite acomodarte de varias maneras, si es cierto que se llegan a percibir algunas vibraciones



de vez en cuando pero no llega a ser molesto y la posición de manejo es bastante agradable, aún en las jornadas largas, puedes cambiar de mano para manejar sin correr riesgo de perder el equilibrio, hay suficiente espacio para mover las piernas y además si le instalas un radio o si te llevas un i-pod por ejemplo, puedes disfrutar de horas de buena música (algo no muy recomendable cuando se maneja moto), todo esto son buenos puntos a favor para quienes pasan varias horas al día en estos aparatos, no necesariamente porque se embarquen en un viaje como este, sino porque los tienen de uso diario como herramientas de trabajo. Además al ir despacio la carretera se vive de otra manera, ya sea que vayas transitando por las empinadas laderas antioqueñas, por los fríos pasos de Cundinamarca o por las extensas planicies de los Llanos Orientales, hay tiempo para apreciar todo con más calma y seguridad, y ante la falta de emociones provenientes por la velocidad y ese tipo de cosas, hay otras experiencias, como los "tifones" que producen las mulas cuando nos adelantan y que arrastran los motocarros hacia atrás con una sacudida considerable (ese es el vértigo del que les hablaba antes) sin embargo el desquite usualmente llega en las lomas, claro que al subir la tarea de adelantar una tracto mula puede llegar a convertirse en todo un deporte extremo, mezcla de sangre fría y mucha paciencia, porque estos pequeños aparatos literalmente se dan caña subiendo con los grandes camiones y apenas existe una diferencia de velocidad, pero es que sería un abuso exigirle más al monocilíndrico de 175cc, con dos válvulas en la culata, refrigerado por aire y alimentado por carburador, que debe empujar todo su peso (unos 340kg), más el del conductor y la carga; cada adelantamiento se realiza en cámara lenta y confiando en que no se aparezca otra mula en sentido contrario; pero en las bajadas el asunto da un giro de 180°, sin pasar por alto la relativa inestabilidad de estos motocarros, queda claro que se puede bajar a buen

Los alrededores de San José tienen muchas cosas interesantes que ofrecer a sus visitantes y a bordo de motocarro es fácil llegar a todas ellas. Los encuentros con las tractomulas son siempre algo especial. Generalmente nos dejaban pasar por los peajes con una rueda en andén para evitar el pago.

25 años de experiencia

Todo en Bielas, Baterías y Balineras

RUBEN BIELAS

No entregue sus cigüeñales a manos inexpertas

Balaceo Técnico de Cigüeñales
Enderezada de Suspensiones

Servicio técnico y eléctrico - Mecánica en general

Cr. 52 # 37-35 Tel: 2624161 - Medellín



Todo para Motos y Bicycletas

Feria de las 2 Ruedas
COLOMBIA 2008

Abril 25 al 27 de 2008
Medellín - Colombia

ENSAMBLADORAS - CONCESIONARIOS - FABRICANTES - IMPORTADORES - MAYORISTAS - DETALLISTAS

INFO (4) 361 79 36 www.feria2ruedas.com



en el segundo porque no pudimos pasar por la vía de las motos pero en cambio nos anotaron las placas en una planilla y nos dejaron pasar sin cobrarnos ni un peso. Para el registro, no hay que olvidar que en los viajes largos con estos motocarros hay que ir pendiente de las estaciones de gasolina debido a la limitada capacidad del depósito (pensado más para un uso urbano), que le da una autonomía aproximada de 130km antes de pedir reserva,

por eso en regiones como los llanos orientales, no está de más llevar un "timbo" o un tanque auxiliar para evitarlos por falta de combustible, nosotros los debimos usar en el tramo entre Granada y San José.

Todo por descubrir
La capital del Guaviare era el destino de la segunda etapa y el punto en el que pasaríamos los siguientes cinco días mientras se celebraban las fiestas de la Colonia, las más representativas del departamento, para llegar hasta allí, los seis motocarros de la caravana transitamos por la carretera que parte desde Bogotá y que luego de atravesar la cordillera oriental se extiende

ritmo con seguridad, gracias, entre otras cosas al buen sistema de frenos que tiene, que consiste en una única bomba hidráulica que distribuye uniformemente la fuerza de frenado en las tres ruedas, el velocímetro (que marca hasta 80km/h), va con la aguja a punto de reventarse la mayor parte del tiempo, pero ojo, que para ir con seguridad hay que evitar a toda costa las maniobras bruscas, de lo contrario es mejor ir más suave. Un detalle curioso fue la pasada por los peajes, que en Antioquia no supuso ningún problema pues las vías para las motos son suficientemente amplias como para que quepan estos aparatos, pero en cambio en los demás departamentos que recorrimos, los pasos eran más estrechos y sin embargo las autoridades nos permitieron pasar con una rueda sobre el andén eximiéndonos del pago, excepción hecha para los peajes de Villeta y de Siberia (a la entrada de Bogotá), en el primero porque ahí sí nos cobraron el peaje y





como una serpiente negra sobre las planicies del Llano, sin embargo no todo es plano, ni recto, les aseguro que es un recorrido que vale la pena transitar tanto por el buen estado de gran parte de la vía, como por la hermosura de paisajes que se encuentran en el camino. Sin embargo buena parte del paso por la sabana llanera nos tocó realizarlo bajo una noche totalmente oscura y solitaria y casi a la entrada de San José nos encontramos con un tramo que se encuentra en pleno proceso de reparación, en ese momento llevábamos unas trece horas montados en estos aparatos, ya el cansancio se hacía sentir y el polvo que levantaban los carros de adelante a duras penas dejaba ver algo; las opciones no eran muchas, o se iba muy despacio tratando de cuidarse de los huecos y dejando que el polvo de los de adelante se asentara, o con el acelerador a fondo para ir al frente sin fijarse mucho en los cráteres, yo, como casi todos, opté por la segunda opción, igual los huecos era imposible evitarlos por mucho cuidado que se pusiera y con eso de que al mal paso darle prisa... ¡pues qué remedio!

Para eso tenía bien abrochado el cinturón de seguridad (que se suministra de serie en todos los motocarros) porque durante las siguientes dos horas el Camellito y yo (al igual que los otros cinco con sus tripulaciones) no hicimos sino saltar para todos los lados más como canguros que como camellos, en parte obviamente por el mal estado de la vía y en parte por el limitado recorrido de los amortiguadores, era casi como llevar la vieja Plus pero con una rueda y trescientos kilogramos de más (más equipaje), sin embargo, una vez terminada esta primera prueba de fuego, todos los vehículos salieron ilesos, nada mal, teniendo en cuenta que por momentos, por la manera en que brincaban y rebotaban contra el piso, daba la impresión que algo estaba a punto de reventarse.

San José es una ciudad en desarrollo, no muy grande, con unas calles en pésimo estado y resguardada por todos lados por el ejército y la policía, tiene un comercio hiperactivo, cientos de negocios de todo tipo y gente que luego de pasar varios años bajo el dominio de la guerrilla y de una

bonanza económica basada en los cultivos de coca, ahora buscan nuevas maneras de ganarse la vida. Durante el tiempo que permanecimos allí los Camellitos fueron la principal atracción para los habitantes de la ciudad, todo el mundo tenía que ver con ellos, los curioseaban, se subían, preguntaban de todo y en muchas ocasiones pensando que se trataba de moto taxis, se nos acercaban preguntando cuanto valía la carrera o si los podíamos llevar a determinado sitio y eso que desde hace más de un año, hay uno de estos vehículos rodando por sus calles y vendiendo chance a todos los interesados en mejorar su fortuna. Durante esos días estos aparatos parecían hormigas que no dejaban de andar en el día y la noche, algunas veces llevando a los organizadores de las fiestas, otras dando vueltas de un extremo a otro de la ciudad haciendo mandados y otras cargados con cajas de ron o con mercados y otros insumos, pues algunos de los habitantes de la ciudad quisieron probarlos en sus labores diarias, muchas veces llevando mercancías a poblaciones cercanas,

El Camellito chancero

Una de las sorpresas que nos llevamos al llegar a San José del Guaviare, fue encontramos con un Camellito que la agencia de chances de la ciudad había comprado de segunda hace más de un año a un señor de Villavicencio y que desde entonces ha estado rodando por todas las calles y veredas de esa ciudad, de la mano de Jacqueline Castellanos y Francy Toquica quienes se mantienen día y noche montadas en él vendiendo chance. Cuando llegamos los técnicos de Auteco que iban con nosotros aprovecharon para darle un buen mantenimiento a este motocarro del que sus dueñas se sienten muy orgullosas y agradecidas según nos contaban: "es muy bueno y práctico, nos lleva a todas partes sin importar si estamos en verano o en invierno ni el mal estado en que estén los caminos de por acá, además es muy fácil de manejar", Jacqueline asegura que le bastaron solo dos horas para cogerle el tiro a los cambios y que desde entonces no ha tenido ningún problema ni accidente con él, "lo único que nos ha puesto problema han sido las guayas porque aquí, hasta ahora, no había nadie que supiera darles el mantenimiento adecuado, pero de resto no tenemos ningún otro motivo de queja".



incluso tuvimos la oportunidad de participar en varios desfiles dentro del marco de las fiestas y además hicimos parte de la caravana del Club Pulsar Guaviare para recoger regalos de navidad que luego fueron repartidos entre los niños de los barrios más pobres de la ciudad. Pero cuando no estábamos de trabajo había tiempo para recorrer los alrededores de la ciudad y explorar las veredas cercanas que conducen a sitios turísticos tan interesantes como Los Pozos y Ciudad Perdida; el meollo del asunto es que



Durante el trayecto debimos transitar por caminos destapados en condiciones muy regulares en los que estos vehículos demostraron ser bastante robustos. En San José los motocarros acompañaron los desfiles de la Fiesta de las Colonias y el del Club Pulsar a beneficio de los niños pobres.



durante la mayor parte del tiempo que estuvimos allá, el clima se confabuló en nuestra contra y tuvimos que soportar varias lluvias, y aunque hay que reconocer que para cuando se llega el mal tiempo estos motocarros ofrecen una protección razonablemente buena contra el agua, especialmente para el conductor porque los de atrás se mojan más fácilmente, en estas tierras la lluvia convierte los caminos en verdaderas pistas de patinaje, totalmente empantanados y difíciles de transitar, ideales en teoría, para un 4x4 o para una moto de enduro, pero no para vehículos de ruedas pequeñas, con transmisión sencilla y con ese motor... Sin embargo estos aparatos están llenos de sorpresas y resultaron ser unas fieras para moverse en caminos embarrados, muchas veces rodando con la cola atravesada casi del todo o con ambas ruedas traseras patinando por momentos, pero gracias a su bajo peso, rodar por estos caminos se les daba como algo natural (para sorpresa de muchos lugareños montados en sus grandes 4x4), y cuando por alguna razón fallaba el cálculo y terminábamos con alguna llanta enterrada, sacarlo era una tarea igualmente sencilla, sin necesidad de cuerdas o de otras personas que empujaran, todo era cuestión de paciencia y algo de maña para estar de vuelta en el camino en poco tiempo.

De vuelta a casa

Pasadas las fiestas llegó la hora de emprender el regreso, aunque esta vez éramos cinco y no seis los motocarros pues uno ellos se quedó en manos del dueño de un almacén que lo compró para el trabajo de su negocio; ese día



**TALLER
Moto GP**

Servicios en:

Mecánica y mantenimiento de motos 2 y 4T

- Soldadura - Torno - Fresadora
- Pintura - Prensa hidráulica -
- Sandblasting (arenizado) - Repuestos y Accesorios
- Banco para enderezar chasis

CENTRO DE
SERVICIO AUTORIZADO



Medellín: Calle 44(Sn. Juan) # 75-29 Tel: 4117957 - Itagüí: Calle 50A # 41C-39 Tel: 3790812 - Cartagena: Calle 31B # 59-73 Barrio Sn. Antonio Tel: 651 4365



Los Camellitos sortearon con facilidad las dificultades que les impusieron los caminos llenos de barro. La versión de estacas está en faceta de prueba pero fue una de las más buscadas por los usuarios. Estos niños indígenas también pudieron disfrutar a bordo del Camellito.



partimos bajo un cielo despejado que nos permitió disfrutar de una mañana fresca, íbamos todos preparados para una nueva sesión de todo terreno en el tramo que aun falta por pavimentar, pero para nuestro beneplácito la carretera se encontraba en condiciones mucho mejores, se nota que le están trabajando duro para completarla en poco tiempo y facilitar el acceso a esta remota región, pudimos contemplar además toda la hermosura de la llanura que a nuestro ingreso nos había sido vedada por la caída de la noche. Una vez más, a paso de motocarro fuimos cubriendo toda la ruta de regreso, en el camino, donde quiera que paráramos un montón de gente nos rodeaba y preguntaba por estos vehículos, incluso en sitios como San Juan de Arama debimos quedarnos un buen



rato mientras algunas personas se daban una vuelta para sentir de primera mano lo que era viajar en uno de estos aparatos. A la llegada a la capital del Meta pensamos, tal como hicimos a la venida, pasar por el túnel que une a Villavicencio con Bogotá y que nos ahorraría un montón de camino, sin embargo unos policías no nos lo permitieron alegando que un motocarro era lo mismo que una moto, ¿pero entonces por qué sí nos dejaron pasar a la venida?, el caso es que al tener que desviarnos el trayecto se nos alargó mucho más y a Bogotá llegamos más tarde de lo que esperábamos en medio de un típico frío capitalino salpicado por una llovizna incesante.

La última etapa (Bogotá – Medellín) fue también la más corta y la única de las cuatro que terminó a plena luz del día, todo un récord teniendo en cuenta las maratones anteriores, y como en los otros viajes todo el recorrido transcurrió sin novedades, todos los motocarros resistieron sin inconvenientes las exigencias de este largo viaje y me dejaron realmente impresionado por su capacidad para resistir todo tipo de usos y abusos, sobre todo los motores, a los que no les dedicamos más que una revisión a los niveles de aceite y que a pesar de permanecer en funcionamiento durante muchas horas continuas, nunca



dieron señales de fatiga. Con un desempeño como este resulta evidente el por qué de la gran acogida de estos vehículos en India y en otros países asiáticos, en Colombia su precio es de \$8.990.000 y seguramente irán ganando miles de adeptos que encontrarán en el Camellito, la solución ideal para sus necesidades de trabajo. Yo por mi parte confirmé que como siempre las apariencias engañan y el “tormento” que a priori suponía este largo viaje en motocarro, terminó convertido en una experiencia entretenida y muy enriquecedora, toda una nueva forma de vivir la carretera. **DM**

Texto y fotos: DVG

Ficha Técnica

Motor	1 cilindro, 4T, SOHC 2 válvulas, refrigerado por aire forzado
Cilindrada	173.5 cc
Rel. compresión	n.e.
Torque Max.	0.94 kg-m a 2.500 rpm
Potencia Max.	6,5 hp a 5.000 rpm
Alimentación	Carburador
Transmisión	4 velocidades + reversa
Embrague	Multidisco en aceite
Susp. Del.	Monobrazo oscilante
Susp. Tra.	Brazos independientes
Freno Del.	Tambor
Freno Tra.	Tambor
Peso vacío	358 kg. (en seco)
Capacidad carga	335 kg. + conductor
Precio	\$8.990.000
Para saber más	www.auteco.com.co

