

SuperPrueba

El año pasado, bajo un invierno que no daba tregua, arrancamos esta tercera SuperPrueba sobre la Auteco Legend, el objetivo como en las dos oportunidades anteriores era hacer 20.000km durante un año, con esto podríamos seguir detalladamente el progreso de la moto a medida que el tiempo y los kilómetros fueran pasando, y al final, una vez cumplida la distancia concluiría este desafío llevando la moto al taller y abriendo completamente el motor para analizarlo pieza por pieza. Dicho así en pocas palabras puede sonar fácil, pero en realidad se trata de la prueba más exigente a la que una moto puede ser sometida en nuestro país, por un medio periodístico especializado y el solo hecho de terminarla sin mayores percances ya es todo un logro para la moto y para nosotros. En este informe final además del desarme del motor y su análisis, encontraran un breve resumen de lo que fue la prueba, podrán conocer los aspectos que más nos gustaron de la moto y también los que menos nos gustaron, las fallas que se presentaron durante todo el recorrido, podrán ver fotos de los principales componentes del motor y conocer la opinión de experimentados mecánicos que presenciaron el des-

arme y por último encontrarán recomendaciones, datos y cifras que pueden ser de utilidad.

20.000km y 411 días

Un jueves tres de mayo a las 5 de la tarde recogimos la Legend cero kilómetros en Auteco, pero la prueba ya había comenzado un par de días antes con la difícil tarea de conseguir el seguro obligatorio. Al día siguiente de recibirla y con menos de 30km en el tablero arrancamos rumbo a Bogotá, era el primero de muchos viajes que hicimos y bajo la lluvia que nos acompañó casi todo el trayecto, comprendimos que lo más importante de esos primeros kilómetros no sería el despegue del motor, como habíamos pensado, sino comenzar a adaptarnos a la Legend, pues en ella, como en todas las de su estilo (Plus, Vespa, LML), hay que ser mucho más cuidadoso y delicado en el manejo, ya que sus ruedas pequeñas y su particular distribución del peso con casi toda la carga sobre la rueda trasera, generan un comportamiento muy diferente al de una moto normal y sus reacciones no siempre son lo que uno espera, más aún si uno viene de manejar motos de ruedas grandes, que era nuestro caso y por esto optamos por ir sin afanes en ese primer viaje, evitando así sorpresas desagrada-

bles.

De Bogotá regresamos

sin ningún problema y esos primeros 1.000km, donde pasamos por todo tipo de terrenos y climas, nos sirvieron para comenzar a sentir una gran confianza en la moto. Entendimos que no era la moto perfecta para rodar en carretera y menos en nuestras carreteras, pero vimos que tenía el potencial para defenderse muy bien y que sin afanes se podía llegar en ella a cualquier lugar.

La Legend también pasó mucho tiempo metida en Medellín, donde se movía entre el tráfico lento que caracteriza las grandes ciudades, soportando congestiones, semáforos por montones y sorteando todo tipo de situaciones sin mayores contratiempos. Fueron miles de kilómetros de uso urbano y a veces hasta abuso de todos sus componentes en este exigente hábitat, donde frenos, caja, embrague y motor no paraban de funcionar, y con ellos al mismo ritmo trabajaban las direccionales, el pito, el stop, la gaveta, el gato y demás.

Pero a pesar de que la Legend se convirtió en una fiel y económica herramienta de todos los días, los mejores momentos sobre ella los pasamos en carretera y de ello fueron testigos muchos de ustedes que pudieron disfrutar con el artí-

Llegamos a los 20.000 km

Logramos el objetivo, nuestra Legend llegó a los 20.000km y procedimos a destapar completamente el motor. Aquí les tenemos un recuento de lo que fue esta tercera SuperPrueba y el análisis detallado de lo que encontramos.





Dos Ruedas Cll 23 # 43a-79 C.C. Automotriz Lc. 137 Tel: 57(4)2621068 Medellin e-mail: dosruedas@geo.net.co - Despachos a todo el pais

Botas Hebo



Biker Chioce - Adventure



100% Impermeable - con armadura de proteccion

Levior - Phenix



Levior - Modular F3



Visitando el Nevado del Ruiz



El primer viaje a Bogotá



El único pinchazo



Paisajes de Santander

culo que titulamos "Viajando por Colombia" en el cual les contábamos las experiencias de un viaje en el cual la Legend nos llevo sin un solo problema por medio país, cruzando el Valle del Cauca con sus hermosas carreteras y su paisaje sembrado de caña, pasando por Cali en pleno furor de la feria y de allí hasta Buenaventura donde el Pacifico nos recibió con su agradable brisa. Luego estuvimos rodando por la zona cafetera, conociendo sus pueblos, su historia y aprendiendo un poco en el Parque Nacional del Café, donde pasamos un día magnifico en uno de los parques más hermosos que tiene este país. Desde los termales de Santa Rosa de Cabal, la Legend nos llevo a Santander, pasando por Antioquia y recorriendo el Magdalena Medio, estuvimos en Lebrija, Girón, San Gil, Barichara, Guane, pasamos el imponente Cañón del Chicamocha y nos llevamos un bello recuerdo de esta tierra de imponentes paisajes. De allí continuamos por Boyacá, pero como el tiempo se agotaba debimos apurar el paso y nos quedamos con la ilusión de volver. Claro que hubo otros viajes, pues aunque no lo

parezca, 20.000km son mucha carretera y la prueba nos dio para subir en dos oportunidades al Nevado del Ruiz, o al menos hasta donde esta permitido llegar en moto. También estuvimos recorriendo el Suroeste antioqueño mientras se filmaba un capítulo del programa Relatos de Viaje en el cual nuestra Legend fue protagonista. Y así transcurrieron muchas aventuras y anécdotas, como la caída en un reguero de aceite saliendo de Cali para Buenaventura, la única que tuvimos, afortunadamente sin consecuencias, o la varada por gasolina en mitad de la nada entre Puerto Berrio y La Lizama, y muchas más experiencias que no terminaríamos de enumerar en estas páginas, pero lo que se debe resaltar es que la Legend nos demostró que es una máquina muy resistente, económica y confiable tanto en el uso diario como en largas jornadas de carretera, una moto que con su mantenimiento básico siempre esta lista para salir a cualquier parte, que tiene algunas limitaciones lógicamente, pero que goza de muchas virtudes también. *(pasa a la pág. siguiente)*

La SuperPrueba en cifras

- Nos gastamos 411 días para hacer los 20.260km. Esto da un promedio de 48,85 km al día.
- En total la moto se gastó 128,7 galones de gasolina corriente, que costaron \$430.825
- El consumo promedio fue de 155,98 kilómetros por cada galón.
- La Legend visitó en 123 oportunidades las gasolineras
- Cuando más gasolina gastó, hizo un promedio de 102 km por galón.
- Y cuando menos gastó, hizo unos sorprendentes 211,7 km por galón.
- Durante la prueba la moto requirió 10 cuartos de aceite, una bujía, 4 guayas de clutch (una completa), dos bombillos, un empaque de la tapa del clutch, un o-ring de la tapa del filtro de aceite, un caucho del cranc, dos cauchos de la tapa lateral y un empaque de la tapa de gasolina. Todo esto costó \$96.200
- Según las cifras, cada kilómetro que rodamos en la Legend nos costó \$26, eso nos da un promedio de \$1.270 por día de uso (48,85 km), esto es menos de lo que cuestan 2 pasajes de bus.
- La Legend visitó el taller 9 veces para revisiones de mantenimiento y sólo una vez por un percance.
- Durante la prueba sólo tuvimos un pinchazo, esto fue en el km 16.800
- Nunca sufrimos una varada, pero en dos oportunidades nos quedamos sin gasolina.
- La máxima velocidad que logramos fue de 110km/h, en un largo descenso rumbo a Manizales.

Almacén y **TALLER**
Pintura al Horno
Fibra de Vidrio

YAKI MOTOS
Repuestos, Megáfonos y Pipetas Pro Choice
Crr. 52 # 57-35 Tel. 5124158 Med.

NUEVA SILLA ...

...NUEVA IMAGEN PARA TU MOTO
TEL: 2 84 84 24
Medellin

Mauricio Arango Suárez

Ing. del Depto. de servicio de Auteco

Con respecto a mi análisis de los 20.000 Km, creo que las palabras no alcanzan a describir lo que siento por lo que he vivenciado desde el comienzo en 1999 cuando monte por primera vez la Legend. Recuerdo que al comienzo de la SuperPrueba, yo les hablaba con emoción de la moto y sus bondades. Creo que no exageraba.

Yo he sido el abanderado de este proyecto dentro de la organización. He creído y creo en él. Su sistema de caja de cambios y de lubricación, pienso que son prenda de confianza para cualquier usuario. Su diseño me parece moderno y bonito. Su luz me da seguridad para viajar en la noche. Su chasis metálico protege al que conduce como a la vez le evita que se moje con el agua que desplaza las llantas. Su gaveta trae todos los beneficios a la hora de querer guardar y proteger algo.

Por lo que encontramos en el motor después de los 20.000 Km, me atrevería a decir que sin ningún problema, es un motor de largo alcance. Creo no pecar de exagerado al decir que con buenos cuidados, es una máquina que te transporta más de los cien mil kilómetros sin perforarte el bolsillo. Cosa que necesitamos todos en nuestro medio. Para finalizar, diría que es la moto para todos y para todo. GRACIAS.

Giovanny Arango

Mecánico Jefe, Taller Solo Plus y Piaggio

Primero quiero destacar la excelente construcción del motor, comparable al terminado que vemos en cualquier motor japonés y muy avanzado respecto a lo que se puede ver en las primeras Plus. Esto muestra el avance de esta marca con el paso del tiempo.

Según lo que pude ver y por la experiencia que tengo, hubo un desgaste mínimo para el kilometraje recorrido y pienso que tal y como va podría llegar a los 100.000 km sin ningún tipo de daños.

El motor no mostraba ninguna señal de deterioro anormal, lo que vimos fue el desgaste normal de un motor y algunos componentes no mostraban la más mínima señal de desgaste.

Por la experiencia que hemos tenido con algunos de nuestros clientes y lo que sucedió con la moto de la prueba a pocos kilómetros de terminar, pensamos que el único punto a mejorar puede ser el clutch.

Hay que denotar que este motor ha tenido un servicio de mantenimiento adecuado y esto ha sido vital para que se mantenga en buenas condiciones. Un motor por bueno que sea, sin mantenimiento no vale nada.

Los más y los menos

No existe moto perfecta y la Legend no es la excepción a la regla. Como toda moto tiene aspectos positivos y negativos, algunos saltan a la vista de inmediato, pero otros aparecen con el tiempo. Todo esto ya se había tocado en los artículos que publicamos a lo largo de la prueba, pero nos pareció interesante resumirlo en este informe final para que ustedes se puedan hacer una mejor idea de la moto.

Los más

- Sin duda alguna lo mejor es su economía, la Legend hace rendir al máximo cada gota de gasolina y esto es algo que el bolsillo agradece bastante. Además funciona con gasolina corriente.

- Su desempeño es destacable. Aunque no es demasiado veloz, su aceleración es muy buena, mantiene sin problemas un promedio de 80km/h en terreno plano y en montaña lo hace muy bien, esto con parillero y full de equipaje.

- La Legend es bastante cómoda para el conductor, pues ofrece una silla amplia y confortable y la posición de manejo es muy relajada. El parillero también tiene un amplio asiento, pero la posición de las piernas es un poco forzada, sobretodo para los más bajitos y la barra posterior resulta molesta en viajes largos.

- Desde el primer día nos gustó el impecable terminado de todas sus piezas, tanto en los plásticos como en los cauchos y en las partes pintadas, un nivel de acabados que no tiene nada que envidiarle a ninguna otra moto y que se mantuvo en perfecto estado hasta el final de la prueba.

- Los frenos, salvo una vibración en el delantero, cumplen muy bien su función y con la práctica pueden hacerse maravillas con ellos, pero además se tiene la compresión del motor que ayuda mucho a reducir la velocidad.

- La Legend tiene unas suspensiones que se comportan muy bien en todos los terrenos, con amortiguadores ajustables en dureza en ambos ejes y con un sistema llamado "antidive" o

antihundimiento que evita que la moto se clave adelante al aplicar con fuerza el freno delantero.

- A pesar de no tener batería, dispone de una luz muy adecuada para rodar sin problemas en la noche y además cuenta con unas direccionales y un stop que son muy visibles, garantizando un tránsito más seguro en todo momento.

- La gaveta sin ser demasiado grande permite llevar algunas cosas que van seguras y no se mojan. En nuestro caso siempre nos acompañaron dos pantalones impermeables, una guaya, un bombillo y todavía sobra espacio.

- No podemos dejar de mencionar la ventaja que supone llevar llanta de repuesto y lo fácil que resulta cambiarla.

- El medidor de gasolina resulta muy útil y además es 100% confiable.

- Otra gran ventaja de la Legend es que uno no se moja las piernas gracias al escudo frontal y en caso de colisión se tiene una protección adicional.

Los menos

- A pesar de que la moto hace rendir bastante el combustible, se queda corta en autonomía, sobretodo en viajes largos. Su tanque a ritmo normal dura máximo 190km y la reserva solo aguanta otros 25km más.

Esto obliga a visitar las gasolineras con más frecuencia de la que uno desearía.

- Nunca pudimos acostumbrarnos del todo a los comandos, sobretodo al pito ubicado en la mano derecha. Siempre por reflejo lo buscábamos al lado izquierdo y siempre nos pareció que allí era donde debía estar y no en la mano con la que uno debe frenar.

- Aunque es un detalle insignificante, pensamos que la silla debería tener un sistema que la ayudara a mantenerse levantada por sí sola. Normalmente se sostiene abierta, pero en ocasiones se cierra violentamente.

- Al ser una moto de ruedas pequeñas y tener la mayoría del peso sobre la rueda trasera, su estabilidad no es tan buena como uno desearía.



DISTRIEMPAQUES LTDA.

Empaquetaduras Para Motos

Tel: 2324783 Telefax: 2610405 Medellín
distriempaques@hotmail.com

MOTOR TECH

Mecánica 2T - 4T y Enduro

Pipetas, cámaras y mofles

Cll 44 # 75-66 Tel. 4129605 Medellín

Presentando este aviso

15% dcto.

no válido en llantas y aceites

Moto Scooter

ALMACEN Y TALLER

Lun. a Sab. 8:00 a 7:00 Dom. y Fest. 9:30 a 1:30
Cll. 44 San Juan # 90 -1 - Tel: 2520718 - Medellín



El piñón delantero y el piñón trasero Riffel tienen un nivel de calidad internacional ISO 9002 y la misma durabilidad de una pieza Japonesa. Eso porque son producidos con acero SAE 1045, que tiene 45 partes de carbono por 1000 de acero en su composición, el mismo utilizado por las principales fábricas del mundo. Además, todas las piezas reciben terminado zincado y tienen garantía de tres meses. Aprovecha toda esta superioridad para andar con más seguridad y llegar donde tu quieras



Kit piñón delantero y piñón trasero en acero 1045

Distribuido Por:

IMPORHONDA LTDA

Fax: (071) 411-7614

E-Mail: imporhon@colomsat.net.co

También hubo problemas

Aunque nada grave le sucedió a nuestra moto, si tuvimos algunos problemas que a continuación detallamos.

- Hasta el km 8.150 la guaya del clutch se rompió en tres oportunidades. Pero se nos ocurrió una idea que nos dió resultado (ver recomendaciones).
- En el km 4.700 se rompió el empaque de la tapa de gasolina. Montamos uno de Distriempaques y nos olvidamos del asunto.
- En dos oportunidades debimos reponer un pequeño caucho que va en la fijación de la tapa lateral derecha. El primero se perdió y el otro se reventó.
- Otro pequeño inconveniente lo tuvimos con el manillar izquierdo que se iba saliendo con el uso. La solución fue quitarlo, limpiar bien la grasa y luego colocar unas vueltas de cinta ancha transparente al manubrio, de esta forma el manillar entró más ajustado y nos olvidamos del problema.
- Dos bombillos debimos reemplazar durante la prueba. Primero se fundió el del tablero a los 1.800 km y luego la luz principal a los 14.000 km.
- El pito se mostró algo rebelde, pues varias veces dejó de sonar de un momento a otro, para luego volver a trabajar perfectamente y aunque estuvimos buscando la causa de esta falla, nos quedamos sin resolver el misterio.
- A los 14.500 km, se descubrió que el soporte de la llanta de repuesto estaba reventado en la parte inferior izquierda. Esto se solucionó soldando la pieza y por suerte no llegó a causar ningún problema.

- Desde el comienzo de la prueba nos acompañaron diversos sonidos provenientes del gato, de las tapas laterales, del tablero y de otros lugares. Algunos fueron detectados y corregidos, otros nunca los pudimos descubrir.

- Nuestra moto durante toda la prueba presentó una fuerte vibración en la rueda delantera y en el manubrio al frenar a cierta velocidad.

- El problema más serio lo tuvimos a los 18.000km, cuando el clutch comenzó a quedarse pegado mientras nos dirigíamos a Bucaramanga, para asistir a una válida nacional de motocross. Esto impedía hacer los cambios cuando el motor subía de revoluciones y como no vimos nada anormal externamente, optamos por regresar ya que todavía estábamos cerca de Medellín, para evitar un problema mayor.

Lo que sucedió fue que unos dientes que van en el portaresortes, una de las piezas del Clutch, con el uso se fueron reventando y como en ese punto desliza el portadiscos, llegó un momento en el que co-

menzaron a quedarse pegados y el clutch no funcionaba correctamente. No es fácil explicar esto con palabras, pero las fotos pueden ayudar a entender. El problema se solucionó puliendo las deformaciones en dichos dientes en un trabajo que no tardó más de 1 hora y que solo requirió un nuevo empaque para la tapa del clutch.

Según nos comentaban los ingenieros de Auteco, esta falla se ha presentado sólo en algunas motos y en la India se está estudiando el caso para determinar si se debe a un problema de diseño o a una falla del material. *(pasa a la pág. siguiente)*



A la izquierda se aprecian los dientes reventados en el portaresortes.

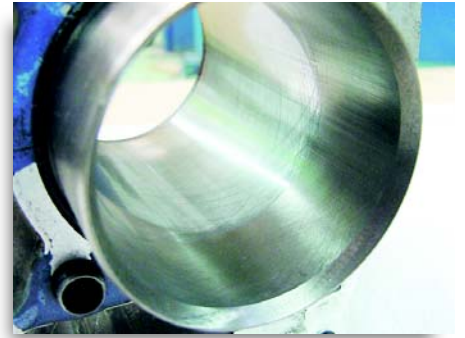
Arriba se ve la pieza acoplada al portadiscos, pero ya las deformaciones en los dientes fueron pulidas y esto permite que ambas piezas puedan moverse libremente.

SuperPrueba



Pistón, pasador y anillos se encuentran perfectos. El excesivo carbón que cubre el pistón es el resultado de una combustión ineficiente que es fruto de muchas horas en ciudad

En la cámara de combustión también puede verse una gran acumulación de carbón, señal de una combustión ineficiente. Asientos y guías de válvulas estaban perfectos.



El cilindro no podría estar mejor, la superficie aún mostraba el maquinado de fábrica. Señal de que el motor respiró un aire limpio, estuvo bien lubricado y no se recalentó.



Las válvulas no mostraban señas de desgaste prematuro y sus asientos estaban en perfecto estado.

Abajo vemos uno de los balancines, si se mira la superficie plana donde apoya contra el eje de levas, puede verse que no hay ni la más mínima señal de desgaste.



El árbol de levas podría confundirse con uno nuevo. En la foto se puede ver claramente el lóbulo de una de las levas, superficie que no muestra ninguna señal de desgaste.

Veredicto Final

Una vez cumplida la distancia pactada, llegó la hora de la verdad. Nuestra Legend entró al taller de Auteco con 20.260km y allí se procedió a destapar completamente el motor, para mirar

en detalle cada componente y poder constatar el estado en que se encontraba al final de la prueba. Para esto no sólo contamos con los técnicos e ingenieros de Auteco, sino que invi-

tamos a varios mecánicos experimentados, para que nos dieran sus opiniones sobre lo que pudieron ver.

Antes de entrar en detalles es importante des-

Taller **SOLO** Plus y Piaggio

Giovanny Arango

Reparación especializada de motocicletas

Plus, Piaggio, T5 y Legend

Latonería, Pintura y Repuestos ORIGINALES

Trabajo Garantizado

Recogemos su moto varada sin costo adicional

Carrera 80 N° 64 A - 22 Teléfono: 4371900 Medellín - Colombia



Almacén de repuestos y Taller
Av. 80 - diagonal a Colpisos

En la caja de cambios no se encontró nada anormal, en esta foto puede verse el estado de los piñones, con sus dientes en perfecto estado.



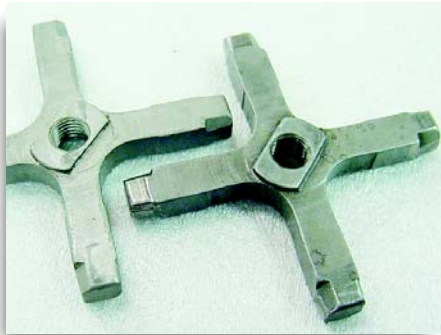
La construcción y el terminado del motor es destacable, de ahí que nunca tuvimos fugas de aceite. En la foto puede verse lo limpio que se encontraba por dentro, algo que habla muy bien del aceite Shell Advance.



tocar que el motor de la Legend terminó la prueba funcionando perfectamente, no tenía ningún ruido extraño o que pudiera hacer pensar que algo andaba mal, su potencia era normal, su consumo de combustible como siempre muy bajo y no presentaba ni fugas de aceite ni consumo del mismo.

El motor de la Legend es una pieza compacta, de impecable construcción y que se desmonta fácilmente del chasis. En total no pasaron ni tres horas de trabajo y ya estaba completamente despiezado el propulsor. Lo primero que notamos fue una gran acumulación de carbón en la cabeza del pistón y en la cámara de combustión, residuos que se generan en el uso diario, sobretodo en trayectos cortos en ciudad, donde el motor no alcanza una temperatura ideal de funcionamiento y la combustión no llega a ser óptima, dejando cenizas que se van acumulando y que pueden generar preencendido de la mezcla si llegan a ponerse al rojo vivo, cosa que afortunadamente no sucedió.

El cilindro se encontraba en perfectas condiciones, al igual que el pistón, los anillos y el pasa-



A la derecha puede verse la cruceta y a su lado pusimos una nueva. Si miran las puntas podrán ver el desgaste y compararlo con la cruceta nueva. Verán que no es mucha la diferencia.



A los 10.000 km se nos pasó por alto engrasar el buje del soporte del motor y como era de suponer lo encontramos sin grasa al desarmar. Un descuido que el buje no pudo soportar.

dor de pistón. Lo mismo hay que decir del eje de levas, de los balancines, de las válvulas y de la cadena de distribución así como de las ruedas dentadas que la mueven. El Cigüeñal, la biela y las balineras también se veían en impecable estado y en la caja todo se encontraba igual, los piñones sin el más mínimo indicio de desgaste y sólo en la cruceta, elemento que hace el trabajo más duro, se podía apreciar algo de deterioro, pero estando todavía dentro de los límites de servicio. En el clutch no se encontró nada anormal y la pieza que había sido modificada cuando se presentó la falla 2.000km atrás, se veía en perfecto estado, lo mismo se podía decir de los discos de clutch y los separadores. En la bomba de lubricación encontramos un desgaste normal y señas de que en algún momento se debieron colar algunos residuos metálicos por el filtro de aceite, probablemente de los que salieron del clutch y de los cuales ya habíamos encontrado algunos en el filtro.

En todo esto, además de la calidad del motor que quedó más que demostrada, hay que re-

Al mirar el rotor de la bomba de aceite, encontramos pequeñas marcas que indican que en algún momento se colaron por el filtro restos de metal, talvez de los que salieron del clutch, aunque esto es muy normal.



De las piezas exteriores la que más sufrió fue el mofle, que mostraba algunas cicatrices y un poco de óxido, pero todavía aguanta bastante.



CROSS

2T

50:1

SEMISINTETICO
EXTRA
MOTOR OIL
FC- TCW II

Con **NUEVO** Aditivo

Elevador de Octanaje

No Carbona
Ecológico y Económico

Producido por Ludecol Ltda.
Tel. (4) 3013485 Sabaneta - Antioquia
e-mail: ludecol@epm.net.co

Carlos Meza

Taller Moto Angel, especializado en BMW

El motor de la Legend me dejó una excelente impresión en lo referente a la calidad de sus acabados y en sus materiales, comparable a cualquier marca reconocida. Con relación al estado del motor no hay nada que decir, un desgaste normal en algunas piezas y otras como piñones, eje de levas y balancines se ven en perfecto estado. Tal vez lo único que pude ver fue mucho carbón en la cabeza del pistón, pero estoy casi seguro que esto se debe al uso en ciudad. En pocas palabras, una calidad descresadora, nunca me imagine que esta moto fabricada en la India tuviera un nivel de calidad tan alto.

También hay que destacar que soportó perfectamente los 20.000km y la moto en general se ve en óptimas condiciones, demostrando que es una máquina muy adecuada para nuestras necesidades. Otra cosa que se debe destacar es que presento muy pocos inconvenientes y por lo que vimos en los informes publicados durante la prueba, se desempeñó bien en todo tipo de uso, en ciudad, en viajes largos, en destapado, etc.

Jorge Bustamante

Ing. del Depto. de servicio de Auteco

Hay un tema muy importante que se debe tocar antes de entrar en detalles y es mostrar lo vital que resulta hacer un mantenimiento periódico, y para este modelo es demasiado sencillo y económico, es cosa de cambiar el aceite de motor y limpiar los filtros de aceite y de aire cada 2.000km. Para este último es importante aumentar la frecuencia en terreno polvoriento, ya que el polvo aumenta notablemente el desgaste del kit de cilindro en cualquier motocicleta.

Viendo el motor desarmado, considero que se encuentra en perfectas condiciones y puede seguir trabajando por muchos kilómetros más. Se puede apreciar muy bien el bruñido del cilindro y esto garantiza excelente lubricación, también llama mucho la atención el acabado de los balancines que se ve perfecto en la parte donde tocan con el lóbulo del árbol de levas.

Se puede apreciar el buje soporte del motor con un pequeño desgaste generado por la falta de lubricación, este buje se debe lubricar cada 10.000km con grasa de litio y en este caso sólo fue lubricado en el ensamble y con esa grasa trabajó los 20.000km.

saltar el excelente papel desempeñado por el aceite Shell Advance, especial para motos de 4 tiempos, que usamos durante toda la prueba y que brindó una óptima lubricación a todos los componentes, manteniendo libre de suciedad el motor y soportando el trato fuerte al que fue sometido en muchas oportunidades. Claro que no podemos ignorar el excelente papel que cumplió el filtro de aire, pues tan importante como un buen aceite, es que el motor respire un aire libre de impurezas y nuestra Legend por lo visto gozó de ambas cosas.

Mirando otros aspectos, es destacable la duración de las llantas, que llegaron al final de la prueba con bastante caucho y lo mismo se pue-

de decir de las bandas de freno que aguantaron los 20.000km y todavía tenían más de un tercio de vida. La Pintura también terminó en muy buenas condiciones al igual que las demás piezas. Basta una buena lavada, algo de brillo y la moto se ve como nueva.

Esperamos que esta tercera SuperPrueba les haya gustado, nosotros disfrutamos bastante sobre la Legend y quedamos tan convencidos de sus bondades que hemos decidido quedarnos con ella.

*Texto y Fotos: Juan C. Posada
Agradecimiento Especial: Auteco,
Distriempaques, Taller Moto Angel*

Recomendaciones

- La vida del motor esta en el cambio de aceite y la limpieza de los filtros. En la Legend cada 2.000km se debe poner lubricante nuevo y se deben limpiar los filtros de aceite y de aire. Y cada 1.000km se recomienda revisar el nivel.

- También cada 2.000km se deben revisar las guayas y lubricarlas, al igual que las levas de freno y clutch, además se debe engrasar la suspensión delantera y revisar que nada este flojo.

- Auteco recomienda engrasar cada 10.000km los bujes del soporte del motor. Nosotros pasamos por alto este detalle y cuando desarmamos, ya no había nada de grasa y uno de los bujes estaba tan desgastado que fue necesario cambiarlo.

- Otro detalle importante es revisar que la manguera del respiradero del carburador salga hacia arriba y este asegurada junto con el respiradero del motor. Con esto se evita que la moto se apague o falle al entrar agua al carburador cuando llueve o al pasar charcos.

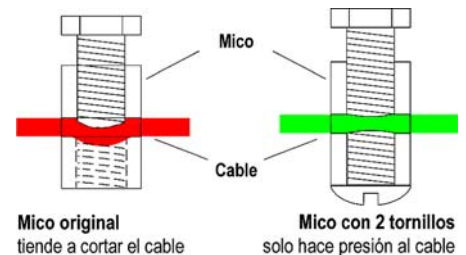
- Es importante verificar que la rueda trasera tenga

instalado un "o-ring" o anillo de caucho en la parte donde se juntan los dos aros del rin, esto evita el deterioro del neumático trasero en este punto. Si no tiene el "o-ring" se puede instalar una "ruana" hecha con neumático.

- En las primeras unidades ensambladas la tuerca de la rueda trasera tendía a aflojarse. El mejor sistema es el que pueden ver en la foto, con una contratuerca tipo corona y un pasador.



- Como las guayas del clutch siempre se nos rompían justo donde el mico les hace presión, se nos ocurrió la idea de hacer un mico diferente. En la foto pueden ver a la izquierda el mico original y al lado el que nosotros modificamos. En el gráfico se explica como funciona y desde que lo montamos no se ha vuelto a romper la guaya.



TALLER

Plus y Vespa

Reparación especializada de motocicletas Plus y Vespa

Latonería y pintura - Servicio autorizado Auteco

Recogemos su moto varada en cualquier sitio sin costo adicional

Trabajo Garantizado

Calle 44 (Sas Juan) N° 91- 08 Tel 2536135 Medellín - Colombia

