



## Plus Classic

150 A toda prueba

Frente a Frente la Classic y la Power nos permiten llegar a lugares increíbles con seguridad y economía

Bienvenidos a "Examen a Fondo", donde estaremos realizando pruebas a modelos facilitados por alguno de los distribuidores o ensambladoras, haciendo trayectos urbanos y en carretera, siempre considerando las capacidades y vocación de cada modelo, para luego traer un detallado análisis que incluye la información básica que todos deseamos saber antes de decidimos por una determinada moto.

Para este primer número traemos la Plus Classic de Auteco, recientemente lanzada al mercado y que viene a complementar su línea de modelos. Destacándose como la versión más lujosa y equipada de la línea Plus.

### Muchas novedades

La unidad que probamos lucía una impecable pintura metalizada gris, dándole a la moto un as-



La Gaveta junto a las copas y las direccionales se integran mejor al conjunto. Tapete y freno son también diferentes.

pecto sobrio y elegante. Lo primero que llama la atención es el diseño de la parte frontal, con un guardabarros muy dinámico y moderno, que unido a las nuevas tapas de los rines le dan al conjunto un aspecto muy actual; También encontramos unos comandos de impecable presenta-

ción que unidos a los cómodos manillares y a unas suaves maniguetas de freno y embrague, hacen muy agradable el manejo de la Classic.

Si seguimos mirando encontramos una gaveta delantera mejor integrada al conjunto, con una tapa que funciona sin problemas; también encontramos un bonito tapete de una sola pieza estéticamente muy acertado. Otras diferencias que notamos con relación a la Plus Power son: el asiento un poco mas largo y alto, la palanca del freno trasero que opera diferente y las direccionales traseras, las tapas laterales encambio conservan la línea igual a la de su hermana.

### Unas por otras

La Classic viene equipada con arranque eléctrico y batería, que hacen muy fácil la puesta en marcha del motor y mejoran sustan-

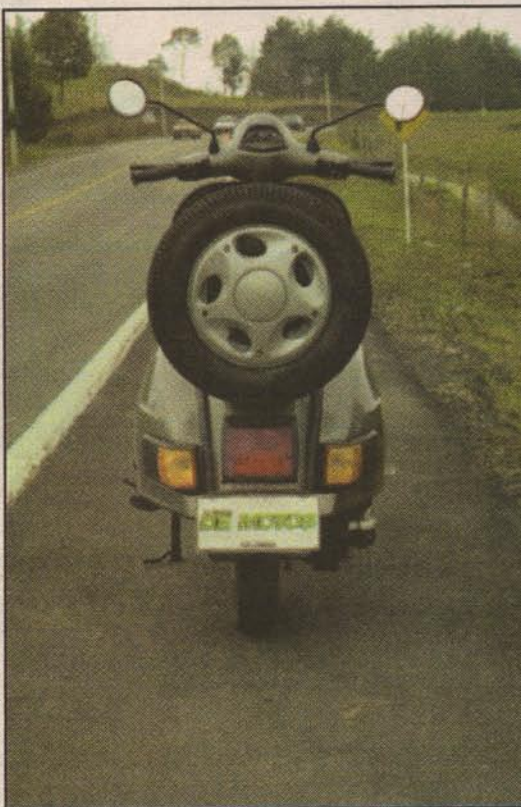
cialmente la iluminación, el pito y las direccionales. Otra novedad, que a nuestro parecer es lo mejor, es el sistema delantero de suspensión denominado "Anti Dive" que en español traduce anti - hundimiento y que mejora mucho el comportamiento de la moto en todo tipo de terrenos, sobretodo cuando tenemos que frenar en una situación comprometida.

Lo único que extrañamos es la gaveta posterior que ahora guarda la batería y que se abre igual que la tapa del motor, además hay dos detalles que no pudimos convencernos, el primero son los tacos adicionales que golpean con las piernas, con el cranck y con los gatos; el segundo es el pito que indica el uso de las direccionales, emitiendo un sonido más fuerte de lo esperado, tanto que cada que las poníamos nos miraba todo el mundo. Estos son aspectos que notamos y que debemos mencionar, pero que para nada opacan el desempeño y la muy bien lograda presentación de la Classic. Aquí cabe destacar la calidad y esmero de Auteco en el ensamble y terminado, que nos demuestra el alto nivel de calidad de nuestras ensambladoras y el resultado de los procesos de integración.

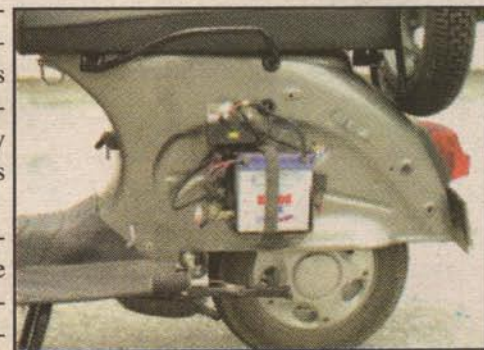
### Impresiones de Manejo

Para esta prueba decidimos comparar la Classic con su hermana la Power, pues queríamos ver las diferencias en el comportamiento de ambas motos y nos llevamos unas impresiones agradables.

Lo primero que notamos es la suavidad general de la moto, que está mejor balanceada y que no trasmite las vibraciones de su hermana, el sistema de arranque funciona perfectamente, es cuestión de oprimir el botón y el monocilíndrico



despierta sin demoras; lo que más nos agrada de esta moto es el carácter tranquilo de su motor, con una respuesta inmediata del acelerador, tanto que da la impresión de ser un cuatro tiempos. En ciudad la Classic se comporta como un pez en el agua: es suave, se mueve sin pereza y la potencia, en baja, de su motor nos evita estar usando la caja. Éste en resúmenes cuentas es su medio ideal, lo cual no la priva de los recorri-



Batería vs. Gaveta algunos extrañaran la gaveta, otros ni siquiera lo notaran

dos por carretera, inclusive trayectos de montaña y distancias de muchos kilómetros, donde su cómoda posición de manejo, unida a la seguridad que brinda el tener llanta de repuesto y la confiabilidad de su mecánica, nos permiten disfrutar de largos viajes con facilidad y economía, inclusive nos permite aventurarnos por caminos destapados y llegar a lugares increíbles.

### El duelo

A estas motos no hay que buscarles las virtudes por los lados del velocímetro, sino en su confiabilidad mecánica, en su buen equipamiento, en su economía y en el bajo costo de mantenimiento, unidos al buen desempeño en todo tipo de terrenos.

En aceleración, recuperación y velocidad la Classic no difiere mucho de su hermana la Power. Al ponerlas frente a frente en carretera de montaña vemos como la Power arranca con una pequeña diferencia a su favor, pero al ir subiendo de revoluciones es la Classic la que impone el ritmo, ya que su motor estira un poco más y se siente a gusto en alta. Subiendo sin pasajero se logran promedios que, dependiendo de la pendiente, oscilan entre los 50 y los 60km/h. Si vas acompañado el ritmo baja entre 5 y 10km/h, con lo cual se logra mantener un buen promedio para el tamaño del motor.

En terreno plano la Classic alcanza los 90km/h y puede mantener cruceros de 80km/h sin exponer demasiado la mecánica, velocidad apropiada para nuestras carreteras.

Cuando hablamos de frenar, la balanza se inclina y bastante a favor de la Classic, que apoyada en unas suspensiones mejoradas,

# EXAMEN

a fondo



**Sin Límites**  
la Classic nos permite realizar excursiones y paseos

sobretudo la delantera, logra detenerse en un poco más de la mitad de la distancia que requiere su hermana y con mucho más sensación de seguridad y control de la moto. Esto es para nosotros lo mejor de la Classic, ya que influye directamente en la seguridad, aspecto primordial en cualquier moto.

### En pocas palabras

Podemos decir que nos hemos llevado una muy buena impresión de esta moto, hemos disfrutado recorriendo por todo tipo de lugares, ha sido admirada en donde nos hemos detenido y no nos ha dado el menor motivo de queja,



**Nueva suspensión**, a nuestro parecer lo mejor de la Classic

su motor se comporta a la altura del conjunto, las suspensiones son su mejor argumento y el arranque eléctrico la pone al alcance de las mujeres, que pueden pensar en la Classic como una muy buena alternativa de transporte y también de diversión, ya que permite a dos personas salir comodamente de paseo. A nuestro juicio la Plus Classic es una moto apta para cualquiera y capaz de satisfacer las necesidades más variadas, con un precio muy competitivo, que seguramente dará continuidad al éxito que han tenido sus otras versiones.

Texto y Fotos:  
Juan C. Posada R.

## LA FICHA

### MOTOR

Monocilíndrico dos tiempos integrado a la suspensión

Refrigeración	Aire forzado
Diám.x Carrera	57 x 57 mm
Cilindrada	150c.c.
Compresión	7.2:1
Potencia	No declarada
Torque	1.2kgm a 3500rpm
Alimentación	carb. vertic. 17mm
Encendido	Electrónico
Arranque	Eléctrico - Patada
Cambio	4 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Transmisión	Engranajes



### EL PROPULSOR

El motor de la Classic es un viejo conocido, pues es el mismo de la Plus Power, refrigerado por aire forzado, con tres lumbreras de admisión y una de escape, con una transmisión muy eficiente y sin los inconvenientes de las cadenas. Este motor hace las veces de basculante de la suspensión trasera. La alimentación está confiada a un carburador de tiro vertical con un venturi de 17mm conectado directamente al carter.

### PARTE CICLO

Suspen. Del.	Anti - Dive
Suspen. Tra.	Monoamortiguador
Freno Del.	Campana
Freno Tra.	Campana
Rueda Del.	350x10 4PR
Rueda Tra.	350x 10 4PR

### DIMENSIONES

Alt. asiento	No declarada
Dist. entre ejes	1.230 mm
Peso vacío	94 kg
Combustible	2.2 gal

### PRESTACIONES

Max. Velocidad	90 km/h
Vel. de crucero	80 km/h
Consumo ciudad	120 km/galón
Consumo mínimo	180km/gal