

Honda Transalp

Aventurera por Naturaleza



Negar se ante la posibilidad de probar la última versión de una máquina como la Honda Transalp, no sería algo digno de un motociclista en pleno uso de sus cinco sentidos y menos digno sería si uno se precia de ser un amante de la aventura y las largas distancias. Pero si además se tiene la posibilidad de rodar sobre la primera versión de esta trotamundos y comparar su evolución en 15 años, el asunto se pone irresistible, pero a esto había que sumarle un condimento extra por que además de las motos también sería la oportunidad de probar el nuevo casco Modular F3 de Levior (ver recuadro), un complemento perfecto para una prueba de este tipo y del cual estaremos sorteando uno entre nuestros lectores. La Transalp, nombre que evoca las travesías transalpinas en Europa, nació a finales de los '80 y fue la primera máquina que llevó al asfalto, la tecnología de las Honda XRV que años atrás habían dominado el Rally París Dakar. A nuestro país llegaron en cantidades limitadas, algunas vinieron a cumplir funciones oficiales al servicio del tránsito y la policía, pero otras llegaron por iniciativa de particulares que aprovechando la apertura a comienzos de los '90, se pusieron en la tarea de importarlas. En esa época desde una C 70 que me servía

para moverme en la ciudad, y en la que me aventuraba a hacer mis primeros viajes por carretera, me escurrían las babas al ver pasar una de estas hermosas máquinas, robustas y altas, que se perdían en el horizonte tan rápido como aparecían. Yo sobre mi pequeña Honda, q u e

no pasaba de 70km/h me soñaba viajando por el mundo, montado sobre una imponente Transalp y me pasaban por la mente paisajes paradisíacos con carreteras de todo tipo, me veía cruzando pantanos, sorteando ríos y subiendo a las cumbres más altas, era una escena que me daba vueltas en la cabeza y donde no había nada que pudiera detenerme. Me veía junto a un pequeño río, con la moto descansando al lado de la carpa y con una fogata calentando el ambiente, mientras una lata de frijoles llegaba a su punto ideal.

Esas imágenes no eran fantasía, pues esa es la vocación de la Transalp, una moto que desde su aparición se convirtió en el punto de referencia de lo que debía ser una máquina pensada para viajar. Excelente autonomía, gran capacidad de carga, una mecánica robusta y confiable, suficiente protección aerodinámica, comodidad garantizada y buen desempeño en asfalto y fuera de él, esas son las principales cualidades de esta moto. No es la máquina ideal para los amantes de la velocidad, pero sus 160 km/h le bastan y le sobran a cualquiera, tampoco es la moto para atacar a fondo un destapado, pero sobre ella no hay de que preocuparse cuando el asfalto se termina y hasta la fecha sigue cumpliendo a cabalidad su función.

Pero el tiempo no pasa en vano y ante la creciente competencia, Honda se dio a la tarea de actualizar su caballo de batalla. Primero a mediados de los '90 se pusieron a tono con un diseño más afilado y con unos mejores frenos, que reemplazaban la campana posterior por un



La Transalp es una máquina suave y cómoda



Dos Ruedas Teléfono: 2669445 Telefax: 3112139 Medellín e-mail: alives@epm.net.co - Despachos a cualquier lugar del país

disco y en el frente se pasaba de uno a dos discos, pero en cuanto a la mecánica se seguía confiando en el bicilíndrico en V de 600cc que apenas recibía mínimos retoques. Pero con la llegada del nuevo milenio, la Transalp, entro nuevamente a la sala de cirugía de Honda y salió completamente rejuvenecida con un espectacular diseño que la pone a la altura de sus rivales de turno y con un motor que vio crecer su cilindrada en 64cc, llegando casi a los 650cc, con lo cual se han conseguido casi 10 caballos adicionales que no le caen nada mal.

Desde el mismo momento en que me subí en la nueva Transalp, una preciosura color plata con apenas 1.700km en el tablero, saliendo por una estrecha y congestionada vía de Sabaneta, al sur de Medellín, entendí por que siempre cuando hablan de esta moto, la primera palabra que surge es suavidad. Un suave murmullo es el único indicio de que el bicilíndrico se encuentra prendido y una vez se pone en marcha los más de 200 kilos desaparecen y sale a relucir una manejabilidad que permite moverse como pez en el agua dentro del caos del tráfico urbano y a esto hay que sumarle un motor que casi desde mínima empuja con toda naturalidad y sin ningún sobresalto o brusquedad.

Cuando por fin dejamos la ciudad atrás y nos adentramos en la vía que de Envigado conduce al oriente antioqueño, una empinada y angosta carretera que se retuerce como una serpiente mientras trepa la montaña a un ritmo vertiginoso, fue cuando comenzó la verdadera diversión. El escenario era ideal, rodeados de verde paisaje, con el sol comenzado a asomarse y frente a nosotros se abría un banquete de curvas de todo tipo que invitaban a poner a prueba las cualidades de esta máquina, tal vez lo único que faltaba era la nieve para pensar que estábamos cruzando los Alpes.

El motor se mostraba perfecto, acelerando sin pereza y entregando la potencia de manera pro-

gresiva y continua, haciendo que enlazar cada curva se convirtiera en un verdadero placer, luego entraban en escena los frenos, muy acordes al peso y a la potencia del bicilíndrico y en cada curva salía a relucir una estabilidad y un aplomo que muy pronto me dio la confianza necesaria para ir aumentando el ritmo. Pero en mis planes no estaba marcar ningún record, ya sabía que entre mis piernas tenía una máquina muy efectiva cuando de ir rápido se trataba y la idea era disfrutar del paisaje y la carretera a ritmo relajado, sin correr riesgos innecesarios y pensando como lo haría un viajero que esta a miles de kilómetros de su casa.

Mientras hacíamos una pausa en el camino para hacer las fotos de rigor, me dedique a contemplar ambas motos, la nueva sin duda alguna es hermosa vista desde cualquier ángulo, con unas formas suaves y redondeadas que parecen haber sido talladas por el paso del viento, pero que siguen conservando los trazos elementales de la primera versión y que por suerte mantiene rasgos muy característicos, como la doble salida del silenciador y el gran protector del cárter. También me llamó la atención el perfecto acabado de todas



Rodando en pavimento es una delicia. En destapado se defiende sin problemas, pero todo nos dice que es mejor llevarla con calma.

Almacén y **TALLER** Fibra de Vidrio **YAKI MOTOS** Repuestos, Megáfonos y Pipetas Pro Choice Crr. 52 # 57-35 Tel. 5124158 Med.

GMS **NUEVO LOOK PARA SU SILLA!** VARIADOS DISEÑOS REALIZADOS CON LO ULTIMO EN TECNICA Y MATERIALES DE MEDELLIN PARA COLOMBIA Tel: 2 32 17 20 LOCAL 106 Cra52 No 37-18 PASAJE EXPOSICIONES

las piezas, algo que no es extraño en una Honda y el completo y elegante tablero que brinda toda la información necesaria, incluyendo reloj medidor de combustible y de temperatura.

Después de rodar un buen número de kilómetros sobre la nueva Transalp, llegó la hora de subir a la veterana, una impecable máquina de comienzos de los '90 que su propietario actual conserva en óptimas condiciones. La primera impresión sobre ella es favorable, pues al igual que en la nueva nos brinda una posición de manejo relajada y cómoda, aunque su silla es un poco más alta, algo que en su momento le criticaron, pero que es parte de su herencia del Dakar. Su motor trabaja con mucha suavidad, no tanto como en la 650 actual que tiene unos contrapesos que reducen al mínimo las vibraciones, pero sigue siendo destacable todavía y con sus 600cc se mueve bastante bien en todo tipo de terreno, aunque la menor cilindrada obliga a llevarlo más exigido en todo momento para mantener el ritmo de su hermana. En general puede decirse que sigue siendo una muy buena moto que cumple a cabalidad la función para la que fue creada, prueba de ello es que todavía vemos muchas rodando por nuestras carreteras, tragando kilómetros sin inmutarse, con una o con dos personas y generalmente con algo de equipaje.

La Transalp desde su aparición a finales de los '80, se convirtió en el punto de referencia de lo que debía ser una máquina pensada para recorrer kilómetros y seguir el horizonte, solo o acompañado, sin preocuparse mucho por el tipo de carretera. Una moto fácil de manejar, suave como una seda y confiable al máximo nivel, que

Con más de 10 años encima, las primeras Transalp son la esencia de lo que debe ser una moto para salir a buscar aventuras



se desenvuelve muy bien en el uso diario y que recibe sin problemas todo el equipaje necesario para salir a darle la vuelta al mundo. Con la nueva versión han logrado mantener intactas todas estas virtudes, pero ganando aún más en suavidad, en rendimiento y sabiendo mantener su identidad, pero con un diseño que la deja lista para otros diez años de aventuras, lástima que su precio se eleve casi hasta los treinta millones luego de pagar aranceles, IVA y transporte. Una cifra demasiado elevada si la comparamos con las demás alternativas que el mercado ofrece. De todas maneras la idea de este artículo no es vender motos, simplemente quisimos de-

dicarle un espacio a una moto que ya se ha ganado su espacio en las páginas de la historia del motociclismo.

Desafortunadamente el tiempo se nos agotaba y aunque yo hubiera podido rodar días enteros sobre estas dos máquinas, llegó la hora de regresar. Sin duda este será un día difícil de olvidar, no sólo por la experiencia sobre estas dos excelentes motos, sino por la oportunidad de traer a la mente viejos recuerdos y sueños que todavía están por cumplir.

*Texto y Fotos:
Juan C. Posada*



Un casco que deje el rostro descubierto tiene sus ventajas y desventajas, lo mismo sucede con un integral que cubre completamente el rostro. La opción ideal parece ser el casco abatible o modular, que aprovecha las ventajas del casco integral y la como-

Modular F3 de Levior

dad que en ciertos momentos brinda el casco abierto. En esta prueba estuvimos usando un casco Levior F3, con el cual pudimos comprobar las innegables ventajas que tiene un casco de esta clase. Con la moto en marcha se tiene un casco integral que nos brinda una completa protección en toda la cabeza, no sólo en caso de una caída, sino también del viento, de la lluvia y de cualquier elemento extraño que se cruce en nuestro camino, pero al detenernos por cualquier motivo, basta con oprimir un botón para que toda la parte frontal se levante dejando la cara al descubierto, con esto no es necesario quitarse el casco cuando uno está echando gasolina o en el momento en que uno le hace una pregunta a alguien, o simplemente quiere ver el paisaje. Por este motivo

la mayoría de los viajeros que salen a cubrir largas distancias se han convertido en los principales usuarios de este tipo de casco, pero en las ciudades también resultan muy prácticos, pues nos brindan la mayor protección y una gran comodidad a la vez.

El F3 de Levior tiene una coraza exterior fabricada en Lexan y un interior recubierto en un material llamado coolmax que expulsa la transpiración manteniendo el interior del casco fresco y seco. La visera es anti-rayas de 2mm de grosor, para mayor protección en caso de que algún objeto duro la golpee y además cuenta con entradas de aire en la parte superior y en la parte frontal.

DOS RUEDAS, representante de Levior para Colombia, nos ha obsequiado un casco que sortearemos entre nuestros lectores y los oyentes de nuestro programa radial, si quieren participar en este sorteo los invitamos a que miren al final de esta revista junto a la sección de "Los Precios" donde encontrarán las indicaciones para que participen.



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:

IMPOR HONDA LTDA

Fax: (071) 411-7614

E-Mail: imporhon@colomsat.net.co

La Transalp por dentro

La intención de Honda al subir la cilindrada en 64cc era elevar ligeramente su potencia y conseguir una mejor respuesta a bajas revoluciones. Como en la primera Transalp, se trata de un motor bicilíndrico en V a 52° refrigerado por agua y cuya principal característica es disponer de tres válvulas por cilindro, dos de admisión y una de escape, movidas por un solo eje de levas ubicado en cada culata. Para reducir las vibraciones al mínimo, se montaron contrapesos excéntricos y un par de pistones más livianos, de esta forma las inercias son menores. Otro cambio impor-



tante ha sido la reubicación de la caja del filtro de aire que ya no está bajo el asiento, sino ubicada bajo el tanque, montada sobre los dos carburadores de 34mm de diámetro. El silenciador con salida doble que es el sello de identidad de esta moto, ahora tiene una subcámara, ubicada en la parte interior de la moto, justo debajo del amortiguador trasero, cuya función es elevar la temperatura de los gases de escape, logrando con esto una reducción de los elementos nocivos y una mejor combustión

El chasis ha sido retocado para bajar un poco la altura del asiento, aunque sigue siendo alto para el promedio, la suspensión trasera ProLink cuenta con un

amortiguador que puede ser regulado fácilmente para adaptarlo al tipo de uso que se le da a la moto. La suspensión delantera es convencional y no dispone de posibilidades de ajuste.

Ficha Técnica

| | |
|-------------------------|---|
| Motor | Bicilíndrico en V 4T, SOHC, 6 válvulas, refrig. por agua |
| Cilindrada | 647 c.c. |
| Rel. compresión | 9.2 : 1 |
| Potencia Max. | 55 hp a 7.500 rpm |
| Torque Max. | 5.4 Kgm a 4.500 rpm |
| Arranque | Eléctrico |
| Caja | 5 Velocidades |
| Susp. Del. | Telescópica Hidráulica |
| Susp. Tra. | ProLink ajustable |
| Freno Del. | Dos discos de 256mm |
| Freno Tra. | Disco de 240mm |
| Peso vacío | 201 kg. (en seco) |
| Capacidad tanque | 19 L (5 galones) |

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