

EXAMEN

a fondo

Kawasaki Victor

Adrenalina pura...

Faltan pocos segundos para que baje la bandera a cuadros, la tensión llega a su punto máximo, los motores a 9.000 revoluciones, difícilmente son contenidos por un embrague que espera ansioso recibir la orden para entrar en acción y dar salida a una incontenible caballería.

nada con una entrada perfecta en curva que le permite sentir en su rodilla todo el rigor del áspero asfalto. Giro tras giro siente en su cuerpo fluir una energía que lo lleva cada vez más rápido, casi fusionado

a la moto y con una concentración que le permite llegar al límite físico de sus capacidades, pero siendo consciente de que la moto aún puede dar más.

Súbitamente es interrumpido por un mensaje en la pantalla que le pide otro ficho para poder continuar el juego.

Esta sensación que ofrecen los video-juegos de última generación, era hasta hace poco lo más cerca que podía uno estar de la emocionante experiencia de manejar una moto de carreras, sintiendo que se es un verdadero piloto y

sacando máximo provecho de la máquina que conducimos.

Y decimos era porque hace pocos días tuvimos la oportunidad de hacer unos kilómetros sobre las Kawasaki Victor en versión M y S que acompañan nuestro artículo y que por unos minutos nos hicieron sentir la sensación de estar llevando cuan Michael Doohan una moto de carreras en una válida de GP, una sensación que pocas motos pueden ofrecer al motociclista común y corriente, que poco tiene de Doohan y en nuestras carreteras que en nada se parecen a un circuito.

La Victor de extraño nombre, sonaría mejor ZX 150 o ZX 150R, es una moto de altas prestaciones que Auteco ensambla en nuestro país hace algún tiempo, y que conjuga en una bella estampa los elementos necesarios para convertirse en una máquina muy efectiva sobre asfalto, capaz de rodar en manos expertas a ritmos dignos de una moto de carreras derivada de serie. Todo esto lo consigue gracias

Un motor tranquilo en baja y explosivo en alta, unidos a unos acabados impecables, hacen de ella un excelente transporte y una veloz máquina sport.



Texto y Fotos: Juan C. Posada

El piloto en tanto mantiene un ojo fijo en la bandera mientras el otro no pierde de vista el horizonte, justo donde el pavimento se vuelve una delgada línea. Transcurren unos segundos hasta que ésta cae y el piloto suelta su endemoniada máquina que a un ritmo vertiginoso se traga uno a uno los 6 cambios. Segundos después comienzan a aparecer una tras otra curvas ante sus ojos, sabe que cuenta con un motor que responde y con una estabilidad y unos frenos que le permiten esperar hasta el último segundo para soltar el acelerador y comenzar a reducir, a la vez que aplica los frenos sin concesión alguna, empalmando la fre-

Calidad Garantizada!

Productos Metalmecánicos Técnicos
PROMETEC

Fabricamos partes originales para las ensambladoras:

YAMAHA - HONDA - KAWASAKI
SUZUKI - JIALING

¡EXIJA NUESTRA MARCA!
Conserve su Moto Original

Llame gratis 9800 42888
Itagüi - Antioquia



QJ 150C

M76

MOTOS LA 76

Potente motor

Arranque eléctrico

Freno de disco

GARANTÍA DE
REPUESTOS Y SERVICIO



COLMOVE

Principal: Cra 76 No. 30-29 Tels: 256 30 39 - 238 56 10

Fax: 341 45 49 Sucursal Av. 33 No.50-20 Tels: 232 48 33 - 232 36 08 Medellín - Colombia

a un motor monocilíndrico dos tiempos refrigerado por líquido que entrega, según el fabricante, 34 CV a 10.500 r.p.m., cifra nada despreciable para un peso en seco de 120 kg. A este musculoso motor lo acompaña un chasis de doble viga de sección rectangular, con doble cuna desdoblada, que abraza por completo el motor y que brinda la rigidez necesaria para poder sacar provecho del motor. La suspensión delantera se confía a un sistema telescópico hidráulico convencional, que a primera vista no sorprende, pero que por su comportamiento puede calificarse de excelente, sobretodo en trazados de muchas curvas, donde es un verdadero placer sentir el aplomo y la seguridad con que la moto negocia los giros. Atrás encontramos un sistema Unitrack bien calibrado para conducir con una o dos personas, ofreciendo una respues-

ta muy acorde al comportamiento general de la moto. Cuando de frenar se trata, nos encontramos con un disco con pinza de doble pistón en el tren delantero de ambos modelos, que se muestra muy efectivo y modulable en todo momento, brindando unos ritmos de frenada difíciles de encontrar en motos pequeñas. Todo soportado por la correcta calibración de la suspensión, que en ningún momento muestra debilidad o tendencia a hacer topes.

Atrás 'a frenada se encarga a otro disco si vamos sobre la versión M, el cual se comporta correctamente, pero sin llegar a igualar el delantero. En la versión S, encontramos un tambor que también cumple su objetivo, sin llegar a mostrarse menos efectivo que el disco, siendo inclusive, en nuestra opinión, más dócil en frenadas al límite.

La Victor es una moto clasificable dentro de la sport "naked" cuya característica es precisamente tener el motor al desnudo, tendencia que comenzó en el Japón, con un gran auge posterior en el resto del mundo y que da un

aspecto muy agresivo a la máquina, a cambio de sacrificar en el aspecto aerodinámico. Si hacemos memoria, recordaremos que hace varios años Auteco importó unas cuantas unidades de una moto llamada la KR 150, muy similar a la Ninja, que ofrecía un carenado integral, de la cual precisamente se deriva la Victor, sólo que ahora sus formas son mucho más logradas y su precio se muestra muy acertado, en relación al nivel de la moto y de su impecable presentación. Cabe destacar el esmero de Kawasaki, que no ha economizado en materiales ni diseño, lo



De frenar la Victor se encarga un disco y un tambor en la versión S. Y dos discos en la M. En ambos casos su comportamiento es excelente



Arriba, la versión S, a la derecha la M, sólo se diferencian en los rines y en el freno trasero, un tambor de muy buen tacto en la primera y un disco con pinza de doble pistón en la segunda. Dos versiones que permiten escoger entre pinta o precio, pero siempre con el mismo sabor.



Moto Place

**Nuevo Distribuidor
Kawasaki
EN BOGOTA**

CALLE 119 # 14-25 Tel. 6196349
Cel. (033) 2138129
SERVICIO DE TALLER
Cra. 20 # 50-20 Tel. 2170187

dos y completos, en el escape cromado que produce un sonido que invita a exprimir el tacómetro y en general, en todos los elementos que componen la moto y que han sido cuidados hasta el último detalle.

Sólo podemos quejarnos de la ausencia de arranque eléctrico, un elemento que cada vez se hace más neces-

sario, por facilidad y comodidad, aunque el sistema de patada funciona con mucha suavidad y prontitud. Comportamiento en ruta

Esta es una moto que despierta más expectativas de lo normal, su estampa deportiva, sus especificaciones y la intriga por saber como se comporta, hacen que muchos se pregunten si es en realidad todo lo que aparenta ser. Con estas in-

quietudes realizamos una prueba sobre carreteras de buen asfalto, donde pudimos conducir las dos versiones, en recorridos dobles para medir las diferencias entre ambas, sobretodo en frenado, y esto fue lo que pudimos apreciar.

Lo primero que llama la atención es una postura de manejo típica de una moto sport, con las piernas flexionadas los brazos bajos y adelantados, que cargan parte del peso del cuerpo, indicando que

la moto fue diseñada pensando en una conducción deportiva,

aunque no

llega a ser la postura radical e incomoda de una moto de pista. La correcta ubicación de sus comandos nos permite familiarizarnos muy rápido a la moto, además, gracias a su reducido peso y a su poca altura se hace fácil dominarla a baja velocidad, entre el tráfico y en conducción por caminos en mal estado, aunque estos últimos no son su lugar favorito, ya que su escape se encuentra muy bajo y expuesto a golpes.

Para definir esta moto podemos decir que es una máquina de doble personalidad, a pocas revoluciones (entre 3.500 y 6.500) su motor se comporta de forma normal, con buena

respuesta, muy parejo y entregando lo suficiente para moverse bien en ciudad y en recorridos por carretera disfrutando del paisaje a ritmo turístico, en resumidas cuentas es muy rica de llevar sin afares o en el uso cotidiano, además se destaca por un consumo mínimo, haciendo que uno se olvide por mucho tiempo de las gasolineras. Aquí cabe destacar que no se requiere del uso de gasolina extra, pues su relación de compresión es tan solo de 6.8 a 1.

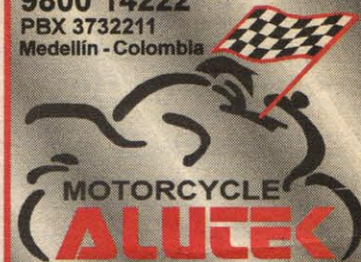
Su otra personalidad aparece cuando pasamos de las 6.500 vueltas y empieza a desatarse un infierno en el pequeño motor, que con el accionamiento del "super kips", pasando las 7.000 revoluciones, se muestra en todo su esplendor, sintiéndose como si de un turbo se tratara. Es entonces cuando el mundo comienza a pasar más rápido y del paisaje pasamos a concentrarnos en las curvas, las cuales, como ya dijimos, negocia con mucha facilidad y aplomo. El motor en tanto nos permite rodar a ritmos muy altos, todo acompasado por las seis marchas, que deben usarse constantemente para mantener el régimen de revo-

luciones por encima de 7.000. Sólo el escape con su barriga muy cercana al suelo desentona en esta melodía, pues en curvas cerradas de derechas con pasajero a bordo y a buena velocidad nos recuerda que existe al golpear contra el suelo, un defecto que podría corregirse modificando este elemento.

La gran ventaja de esta moto, si la comparamos con otras de mayor cilindrada, está en que es mucho más fácil de conducir, siendo más cercana del motociclista común, el cual, con el debido acoplamiento a la máquina, puede decir que le es factible aprovechar todo su rendimiento, pues en motos de varios cilindros, muchos caballos, kilos y millones, esto requiere de verdaderas manos expertas, de lo contrario se corren grandes riesgos o simplemente veremos pasar de largo a motos como la Victor, más pequeñas, eficientes y razonables.

En conclusión la Victor en sus dos versiones, se presenta como una moto muy bien balanceada, con un precio adecuado.

**ORIGINALES DE
ENSAMBLADORAS**
Linea Gratis
9800 14222
PBX 3732211
Medellin - Colombia



do. Capaz de generar altas dosis de adrenalina, gracias a un motor que enamora y presumiendo de un comportamiento que nos transporta hasta sentirnos pilotos en plena carrera, todo con un alto nivel de seguridad, pues fue diseñada para rodar rápido, pero sin sacrificar su capacidad de ser una buena moto para el uso cotidiano o turístico. Estas son las ventajas principales de una máquina que puede presumir de tener una doble personalidad.

vemos en el completo tablero de aspecto "retro", en la protección del radiador en acero inoxidable, en los soportes de los reposapiés fabricados en aluminio, en los plásticos en general, en los comandos muy cómodo-



Dos a bordo y la moto se siente más estable, solo el mofle al raspar el suelo en curvas de derecha nos impide disfrutarla a fondo. En cuanto al pasajero podemos decir que va muy cómodo en su puesto. Arriba la "cabina de mando" 100% sport.

EL PROPULSOR

Este pequeño demonio es un mono dos tiempos refrigerado por líquido, su cilindro es en aluminio con camisa fabricada por un proceso que Kawasaki denomina electrofundido. Su gran rendimiento se consigue gracias a la válvula de escape "super kips" que por arriba de 6500 rpm, abre unos conductos adicionales para facilitar el barrido de los gases quemados, con lo cual se aumenta el rendimiento, notándose como si de un turbo se tratara de ahí sus sorprendentes 34 CV.

LA FICHA

MOTOR

Monocilíndrico dos tiempos

Refrigeración	Líquido
Diám. x Carrera	59 x 54.4 mm
Cilindrada	148c.c.
Compresión	6.8:1
Potencia	34 CV a 10500rpm
Torque	-----
Lubricación	Automática
Alimentación	Carburador
Encendido	Electrónico
Arranque	Patada
Caja	6 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Transmisión	Cadena

PARTE CICLO

Suspen. Del.	Telescópica
Suspen. Tra.	Uni track
Freno Del.	Disco
Freno Tra.	S tambor, M disco
Rueda Del.	2.75x17 4PR
Rueda Tra.	3.00x18 4PR

DIMENSIONES

Alt. mínima	14 cm.
L x A x A	198 x 65 x 112,5 cm.
Peso vacío	120 kg
Combustible	10.3 lts

PRESTACIONES

Máx. Velocidad	160 km/h
Vel. de crucero	120 km/h
Revisiones	500, 2000 y 4000km
Garantía	6 meses o 10000

La prueba de fuego

Como no queríamos quedarnos con la duda de su verdadero potencial decidimos ponerla a correr el 1/4 de milla contra la Freewind y la GS 500, dos máquinas de buena musculatura, resultando ganadora la 650, con la GS pasando a una rueda y lo mejor con la pequeña 150 a pocos metros de la GS, con lo cual demostró que en manos de un experto es capaz sin duda alguna de poner en apuros a motos mucho más grandes.



Bujías Para Motos Motorcraft



Cálidad Garantizada!

Productos Metalmecánicos Técnicos

PROMETEC

**Fabricamos partes originales
para las ensambladoras:**

YAMAHA - HONDA - KAWASAKI - SUZUKI - JIALING

**¡EXIJA NUESTRA MARCA!
Conserve su Moto Original**

Llame gratis 9800 42888 Itagüí - Antioquia