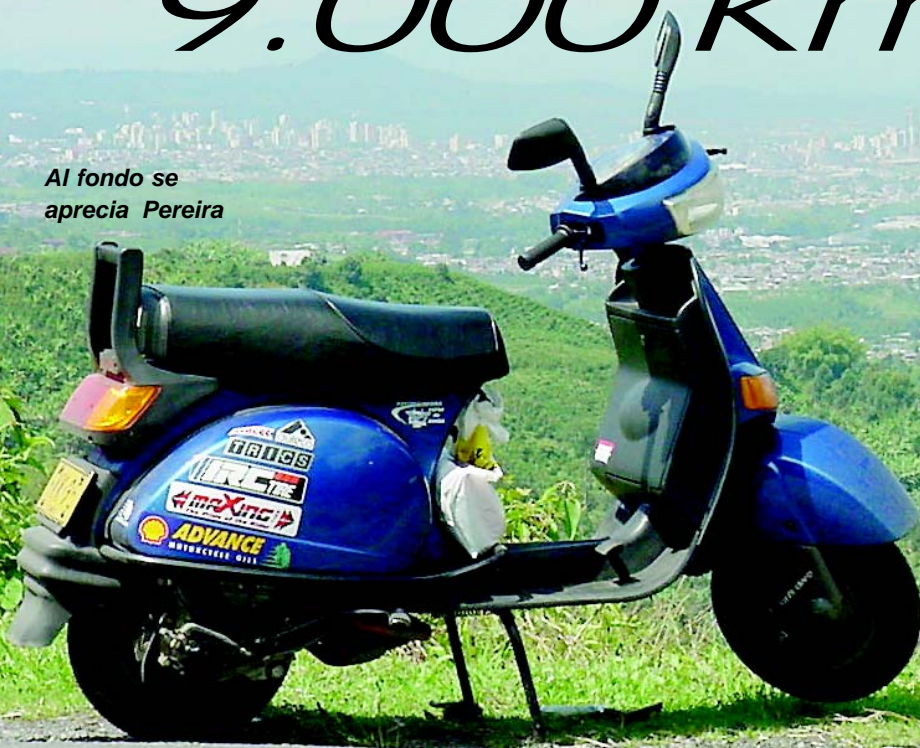


# Llegamos a los 9.000 km

Al fondo se  
aprecia Pereira



Casi 4.000km hemos recorrido sobre nuestra Auteco Legend, desde que escribimos el primer informe a los 5.000km y cada vez nos sentimos más a gusto con ella, pues se ha convertido en algo así como el vehículo oficial de La Revista, tanto que en la calle muchos la reconocen y nos preguntan sobre el progreso de la prueba.

Los últimos 4.000km han transcurrido sin contratiempos mayores, de hecho hasta el momento no hemos tenido ningún problema que nos deje tirados. Lo más significativo ha sido el cambio de dos guayas de clutch que se suman a la que habíamos cambiado a los 3.000km. Todas se han reventando al extremo inferior, donde van aseguradas con un mico de presión, afortunadamente las dos primeras se pudieron detectar antes de que se reventaran del todo y se cambiaron en un centro de servicio de Auteco, la tercera que se había montado a los 5.800km

y en la cual se colocó una cabeza de remache para protegerla de la fricción contra la leva (ver recuadro) sólo duró 2.350km hasta que sorprendentemente se reventó por el mismo punto de las anteriores.

En la ciudad, donde han transcurrido la mitad de los kilómetros, la Legend vive muy a gusto, pues se mueve a sus anchas entre el tráfico y a pesar de que siempre es algo gordita no tiene problemas para colarse por pequeños espacios, aunque siempre hay que tener cuidado con el cranck que sobresale por el lado derecho.

Si en la ciudad la Legend se mueve a gusto, en carretera lo pasa aún mejor y para disfrutarla al máximo hemos hecho algunos viajes en los últimos puentes festivos, uno de ellos a Cali y otro a Manizales, ambos los hicimos con acompañante y algo de equipaje, consiguiendo muy buenos promedios de velocidad. Entre 50 y 70km/h en montaña, usando principalmente la tercera y entre 80 y 90km/h en terreno plano. Para mayor comodidad del acompañante, cuando viajamos, hemos optado por colocar una espuma entre la silla y la barra posterior, pues este elemento tiende a ser muy molesto con el paso de los kilómetros.

Los frenos siguen funcionando sin problemas y todavía no ha sido necesario tensionarlos, aunque persiste la vibración en el manubrio al accionar el freno delantero a baja velocidad. Por

el lado de las suspensiones, no hay mucho que mencionar, salvo que hemos aumentado en un punto la tensión del amortiguador trasero, con esto hemos logrado que el motor no roce tan fácilmente el asfalto al inclinar la moto a la derecha, aunque con parrillero todavía golpea en algunas curvas.

Las llantas presentan un desgaste muy parejo y con el paso de los kilómetros han mejorado su agarre en mojado, pero todavía no brindan la confianza suficiente en curva ni a la hora de frenar, por lo que hemos optado por rodar muy despacio en estas condiciones y hasta el momento no hemos tenido ningún percance. En piso seco siempre se han comportado bastante bien y la estabilidad en curva es destacable.

Los comandos y las luces trabajan perfectamente, al igual

que el pito. Tampoco hemos tenido problemas con la gaveta ni con el sistema de apertura de la silla, ni con los seguros de las tapas laterales y la herramienta no ha sido estrenada siquiera, lo mismo que la llanta de repuesto. Lo que si debemos mencionar es la variedad de ruidos que aparecen y desaparecen en la consola del tablero, en el gato y en las tapas laterales, pero ante varios fracasos para silenciarlos, hemos optado por aceptarlos como parte de la moto. El accionamiento de los cambios sigue siendo suave y el mantenimiento se ha limitado a tensionar un poco las guayas, lo único que hemos notado es que en algunos momentos la caja suena un poco más fuerte al engranar las marchas.

En cuanto al tema del combustible, se puede decir que la Legend es una máquina muy eficiente, pues para su cilindrada tiene un consumo que podría compararse con el de una moto mucho más pequeña, prueba de ello es el promedio de 152,7 kilómetros por galón que hemos obtenido a lo largo de toda la prueba y eso que estamos hablando una moto que casi siempre rueda a fondo.

El tanque rinde de 160 a 180km y la reserva da para otros 25km, lo cual resulta suficiente para encontrar gasolina en la ciudad, pero muy poco en carretera. Afortunadamente se cuenta con el medidor, que ha demostrado ser bastante con-

**Taller SOLO**  
*Plus y Piaggio*

Reparación especializada de motocicletas  
**Plus, Piaggio, T5 y Legend**  
Latonería, Pintura y Repuestos ORIGINALES

**Trabajo Garantizado**

Recogemos su moto varada sin costo adicional

Cr. 80 N° 77e -08 Tel: 2647444  
Medellín - Colombia



# Macro Moto

Servicio y Calidad en Grande..!

## Servicio Técnico 2T y 4T

Con 2 Meses de Garantía

## Repuestos, Llantas y Accesorios

Somos distribuidores mayoristas de lubricantes:

**VIALUBE, SUPERMOTO y CHEVRON**



**Estamos en San Juan con la 68**



Tels: **2603072**  
**2304145** **Macro Moto**

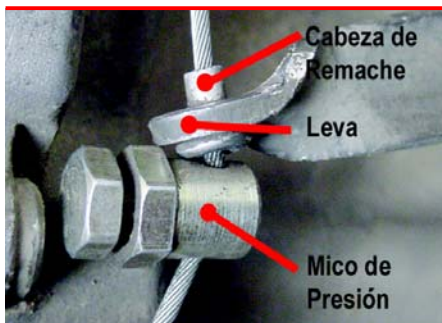
E-mail: [macromotos@epm.net.co](mailto:macromotos@epm.net.co)

fiable y que permite controlar el nivel con un simple vistazo al tablero.

Con relación al mantenimiento, cada 2.000km se lleva a una revisión completa, en la que se cambia el aceite y se lavan los filtros, además de las revisiones rutinarias que hacemos semanalmente para controlar el nivel del aceite y la presión de las llantas. Aunque hasta el momento no hemos notado ningún consumo de aceite. Fuera de esto sólo hemos tenido que reparar el cranck que doblamos en un golpe contra un andén, pero esto si fue por error humano.

Por el momento no tenemos más para contarles, pero estén pendientes, por que todavía quedan 11.000km de Superprueba y tenemos planes muy interesantes para la Legend.

*Aquí la legend descansa junto a una plantación de caña en el Valle del Cauca*



En promedio las guayas de clutch han resistido 2.700km, una cifra muy baja, para un elemento que puede soportar más de 20.000km. Además otros usuarios de Legend han tenido el mismo inconveniente, por esto creemos que debe haber un problema en la guaya o en el sistema de fijación, pues ya colocamos una cabeza de remache para proteger el cable de los bordes afilados de la leva pero esto no evito que la tercera guaya también se rompiera. Tam-

bién hemos notado que las guayas pierden tensión muy rápido, siendo este un síntoma de debilidad y el mico de presión tiende a ejercer un efecto de guillotina sobre el cable. Pero ya tenemos algunas ideas que pensamos poner en práctica, para tratar de alargar la vida de este elemento, pero de esto les contaremos más adelante. En la foto pueden ver la fijación de la guaya, con el mico de presión y el remache señalados.

**TALLER**

## Plus y Vespa

Reparación especializada de motocicletas Plus y Vespa  
Latonería y pintura

*Recogemos su moto varada en cualquier sitio sin costo adicional*

**Trabajo Garantizado**

Calle 44 (Sas Juan) N° 92-01 Tel 2522680 Medellín - Colombia

