

Con casi 150 caballos y 189 kilos, se necesita ser Valentino Rossi para exprimir a fondo esta máquina.



La R1 en Tocancipá Palabras Mayores

Hace poco Yamaha invitó a más de 100 periodistas de todo el mundo, a probar la nueva versión del buque insignia de la marca, fueron tres días de ensueño, rodando en el circuito de Cataluña, donde se corre cada año el Gran Premio de España y disfrutando de esta hermosa máquina, por carreteras costeras en un trayecto seleccionado por su mezcla idónea de curvas lentas y sucesivas curvas rápidas, sobre un perfecto asfalto y con muy poco tráfico.

Quien esto escribe, lógicamente no estaba entre la lista de invitados a dicha prueba, aunque de ser necesario hasta nadando hubiera cruzado el mar para vivir semejante experiencia, pero sería absurdo llevar a un periodista de un país donde si mucho se venden 10 R1 al año, cuando en Europa o Estados Unidos la demanda puede ser tan alta, que algunas veces los clien-

tes deben esperar por varios meses para recibir las motos.

Pero la vida nos da sorpresas y estando en el autódromo de Tocancipá, mientras preparaba el especial sobre la velocidad que pueden ver en estas páginas, se me presentó la oportunidad de rodar en la belleza color azul que acompaña estas líneas y lógicamente no dude ni un segundo ante semejante ofrecimiento. Su dueño, a quien debo agradecer la confianza, me entregó las llaves y me dio total libertad para girar en la pista. Algo que ni en sueños se me había pasado por la mente.

Desde su aparición en el 98, la R1 se convirtió en el punto de referencia en su categoría y en el objeto más deseado por muchos motociclistas. Esta máquina simplemente rompió todos los esquemas establecidos hasta ese momento

y marcó una nueva pauta de lo que debía ser una deportiva de alta cilindrada, con un motor de 4 cilindros y 1000cc, que es tan compacto y liviano como ninguno antes visto y que trabaja en perfecta armonía con un chasis que también fue aligerado al máximo y llevado a las mínimas dimensiones posibles, lo que ha permitido hacer una moto de las dimensiones de una deportiva de 250cc, con el peso de una 600 y la potencia de una máquina de carreras. Son casi 150 caballos listos para entrar en acción y tan solo 189 kilos, una cóctel explosivo que la convierte en un misil que acelera a un ritmo endemoniado, pero tan maniobrable, ágil y estable que hacen de ella un arma letal en las manos de un piloto experimentado.

No puedo negar que me subí a la R1 con algo de nervios. Al girar la llave se iluminó todo el

Freno

MOTOS LTDA

FRENOS, REPUESTOS Y
ACCESORIOS PARA MOTOS

Distribuidores exclusivos de:

Pastillas de freno **Carbone Lorraine**

- ◆ Rectificada de campanas (sin desenradar) y discos
- ◆ Kit de arrastre
- ◆ Pastillas para frenos de disco
- ◆ Bandas en general - Motos, guadañadoras, canguros, motosierras
- ◆ Empacada de bombas en general
- ◆ Recalzada de automáticos

ALPUJARRA: Cll 39 # 51 -48 Sector Alpujarra Tel: 2620379 - SAN JUAN: Cll 44 Sn. Juan # 72 -81 Tel: 4138092
CENTRO: Cr 52 # 57 -60 Tel: 5140465 Carabobo por el Bazar de los puentes - Medellín

Lava MOTOS

\$3.000



*Marcación
*Alarmas

Hidro Lavado
Vaporizada
Desengrasada
Siliconada
Embutunada

Le ayudamos a vender su
Moto o Carro en Consignación

Cll 39 # 51 - 41 Sector Alpujarra Tel: 2322919

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

tablero donde predomina un gran tacómetro con la línea roja casi en 12.000 revoluciones, luego de un rápido repaso visual, le di arranque y el motor despertó con un suave y ronco murmullo, di dos golpes de acelerador para sentir el mágico sonido que sale del escape de titanio y mi corazón ya estaba latiendo a fondo. La máquina estaba impecable y la idea era devolverla tal cual, por eso me tome las cosas con toda la calma y salí a la pista sin ningún afán, afortunadamente ya le había dado suficientes vueltas al circuito ese día, sobre otras motos y eso me daba algo de confianza.



La R1 es potente, de eso no me quedó duda, pero lo mejor es la suavidad con que van fluyendo los caballos desde casi 3.000 revoluciones, formando una estampida que revienta por encima de 7.000 rpm y que empuja con todo la máquina como si los quemadores del motor a reacción de un avión de combate se hubieran encendido. Esa gracia sólo la hice en la recta principal y en una fracción de tiempo ya estaba llegando al final y listo para soltar el ancla, adjetivo que describe perfectamente al tremendo poder de desaceleración que tienen los dos discos ubicados en la rueda delantera y que son mordidos por unas hermosas pinzas de 4 pistones fabricadas en exquisito aluminio. Sobre esta moto uno se siente como un piloto en una máquina de carreras, la posición de manejo es agresiva y pensada para una conducción 100% deportiva, la dirección es muy precisa y la moto responde sin titubeos a cada orden que se le imparte, con una agilidad que transmite mucha confianza y trazando las curvas como un tren sobre rieles. Lo más delicioso

de la R1 es que resulta muy dócil de llevar cuando no se tiene mucha experiencia y en manos expertas se transforma en una fiera capaz de salir derrapando de las curvas, dejando tras de sí una huella negra en el asfalto que es como la pincelada final de un artista trazando una curva perfecta.

La realidad volvió de golpe, cuando una bandera roja en mitad de la recta nos indicaba a todos los que estábamos en pista que la tanda de prácticas había terminado y que por ende ya había llegado la hora de regresarla a su dueño,

La R1 es hermosa por donde se la mire, pero lo mejor sale a relucir cuando esta en marcha



por suerte intacta. Fueron apenas unas cuantas vueltas a la pista, todavía muy lejos de los tres días de prueba en Cataluña, y lejos también de los límites a los que es capaz de llegar una "purasangre" de esta categoría, pero suficientes para periodista de un país en el que estas máquinas siguen siendo más un sueño que una realidad.



En una pista es donde la R1 se siente a sus anchas