



**ficha técnica Honda
CB500X 2021**

**gama de scooters
PIAGGIO BEVERLY 2021**

HUSQVARNA 701 líneaup 2021
HAY DOS MOTOS HUSQVARNA 701 2021 PARA ELEGIR:
LA ENDURO Y LA SUPERMOTO.

**DUCATI DIAVEL 1260
LAMBORGHINI 2021**

ES PRÁCTICAMENTE IMPOSIBLE EQUIVOCARSE AL
COMBINAR DOS MARCAS ICÓNICAS, COMO DUCATI Y
LAMBORGHINI.



CONTENIDO

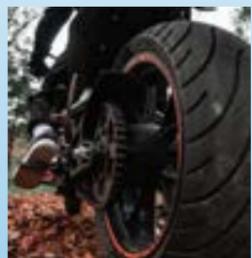
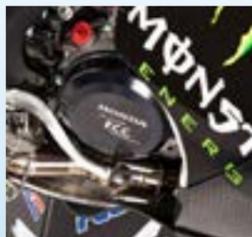
→ primera edición



LO MAS RECIENTE...

- Kawasaki Ninja 400 2021
- Arai Spoiler EX2
- Vertigo Vertical R3 2021
- BMW M 1000 RR 2021
- La Historia de la yamaha YZ 250 2T
- Motocalcas
- ¿Pueden los miedos a los virus convertir a los pasajeros en motociclistas?
- Sin BMW ¿cuál es el futuro de las ferias de motocicletas?
- Honda, KTM, Piaggio y Yamaha firman un acuerdo sobre baterías para motos eléctricas
- ¿Cómo ajustar el hundimiento de la suspensión en una moto?
- DUCATI DIAVEL 1260 LAMBORGHINI 2021
- Can-Am Outlander 650 VS Suzuki KingQuad 750AXi 2021
- Honda CRF450 Rally 2021
- Triumph Street Twin 2021
- Motor Harley-Davidson Revolution Max 1250
- Motos (Reseñas y Novedades)
- Kawasaki KLR650 2022

NOVEDADES



MOTO REVISTA CR



MOTO REVISTA CR

SOMOS LA NUEVA REVISTA EN ENFOCADA EN SECTOR MX Y ATU EN COSTA RICA. NUESTRO EQUIPO DE TRABAJO LE TRAE LA INFORMACIÓN MAS RELEVANTE SOBRE EL MUNDO DE LAS MOTOS Y LOS CUADRACICLOS.

ABARCAMOS TEMAS DE INTERES, ASI COMO LA COBERTURA DE EVENTOS NACIONALES E INTERNACIONALES.

CONTAMOS CON PERSONAL CAPACITADO E IDEAS INNOVADORAS QUE LE SORPRENDERAN...

somos una revista online enfocados en el mundo de las motos.

CONTACTANOS

SITIO WEB
MOTOREVISTACR.COM

FACEBOOK
MOTO REVISTA CR

TWITTER
@MOTOREVISTACR

YOUTUBE
/MOTOREVISTACR

INSTAGRAM
@MOTOREVISTACR



Kawasaki Ninja 400 2021

Una motocicleta muy versátil, la Kawasaki Ninja 400 2021 está aquí con versiones ABS y sin ABS. No hay cambios en la moto deportiva con motor bicilíndrico en paralelo, ya que los 28 pies-libras de torsión que produce a 8000 rpm se consideran suficientes por el momento. El marco ágil estilo enrejado regresa, junto con la suspensión no ajustable capaz (excepto por la precarga del resorte de choque).

No nos preocupa la falta de actualizaciones, ya que la Ninja 400 sigue siendo una motocicleta excelente. Se siente como en casa en el cañón local, en la pista, yendo al trabajo o simplemente paseando por la ciudad luciendo genial. Hablando de verse bien, los nuevos tonos Passion Red y Pearl Nightshade Teal / Metallic Spark Black son absolutamente llamativos.

Es una moto increíble...

Aunque es compatible con la pista, la ergonomía del Ninja 400 es semi-vertical y los clips se elevan por encima de la abrazadera triple superior, en lugar de caer por debajo. La distancia entre ejes de 54 pulgadas, la altura del asiento de 31 pulgadas, los neumáticos Dunlop Sportmax GPR-300 y el peso en vacío de 362 libras conspiran para dar la bienvenida a los nuevos pasajeros al grupo y recompensar a los pasajeros experimentados con un manejo receptivo.



ARAI SPOILER EX2

→ Arai Corsair-X

El Arai Corsair-X es el casco insignia de la compañía japonesa y está destinado a los conductores de motocicletas de las más altas prestaciones. Los corredores de MotoGP Maverick Viñales de Monster Energy Yamaha MotoGP y Takaaki Nakagami de LCR Honda Idemitsu compiten con un Corsair-X. Otros pilotos de Gran Premio con cascos Arai Corsair-X en la cabeza incluyen al competidor de Moto2 Tetsuta Nagashima. Ahora, el público tiene acceso al Arai Spoiler EX2 para una mayor estabilidad del Arai Corsair-X a la velocidad más alta de la motocicleta.

El Arai Spoiler EX2 es un accesorio adicional del Corsair-X. Fue diseñado para que lo usen los pilotos de MotoGP, ya que aumenta la estabilidad y la eficiencia aerodinámica a altas velocidades. Aunque no está diseñado para motociclistas callejeros, no hay inconveniente en instalarlo en el casco, aparte de agregar unos pocos gramos de peso.

Según un portavoz de Arai, «la retroalimentación inicial de los pilotos de prueba en la calle sugiere una mejor estabilidad en aire turbulento, como al pasar un camión, así como una reducción

de los golpes en los límites superiores de las velocidades legales de la calle». Sin embargo, como sabemos, los conductores de motocicletas de alto rendimiento, en ocasiones, superan el límite de velocidad. Ciertamente, tener el Arai Spoiler EX2 en el Corsair-X proporcionará seguridad adicional para el motociclista cuando tal vez se alcancen velocidades superiores a las legales en la carretera sin darse cuenta. Una ventaja adicional del EX2 es que se ve genial; todos disfrutan del orgullo de un empate en MotoGP.

Arai nos asegura que el Arai Spoiler EX2 no compromete la seguridad del Corsair-X, ya que se fija mediante pestañas y adhesivo. El Spoiler EX2 está diseñado para aplastarse o desprenderse fácilmente en caso de accidente. Esto significa que el armazón del casco Arai, que es redondo, liso y resistente por diseño, podrá cumplir con su deber de proteger su cabeza. Arai se jacta de que la forma de la carcasa del R75 ayuda a disipar el impacto debido a su capacidad para rebotar suavemente los objetos duros con los que puede entrar en contacto.



VERTIGO VERTICAL R3 2021

» La motocicleta de prueba observada Vertigo Vertical R3 2021 está aquí, y el fabricante boutique de alta gama con sede en Barcelona continúa refinando su producto. El R2 fue el modelo más vendido de todos los tiempos de Vertigo, y el R3 es su reemplazo. Repasemos lo que hizo Vertigo para mover la Vertical de R2 a R3.

VERTICAL R3 UTILIZA UN PESO DE VOLANTE DE 13 ONZAS

» La caja de aire es más grande, al igual que la apertura. Según Vertigo, la potencia aumenta en todo el rango de revoluciones, y la potencia a bajas revoluciones obtiene el mayor impulso. Con la nueva caja de aire viene un mapeo complementario para el sistema de inyección de combustible. También hay un nuevo cuerpo de acelerador Racing.

El Vertical R3 utiliza un peso de volante de 13 onzas. En general, Vertigo afirma «una entrega de energía extremadamente sensible pero también suave y controlable».

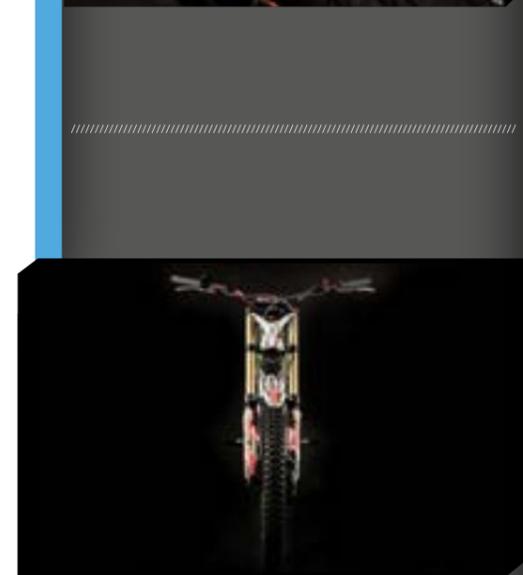
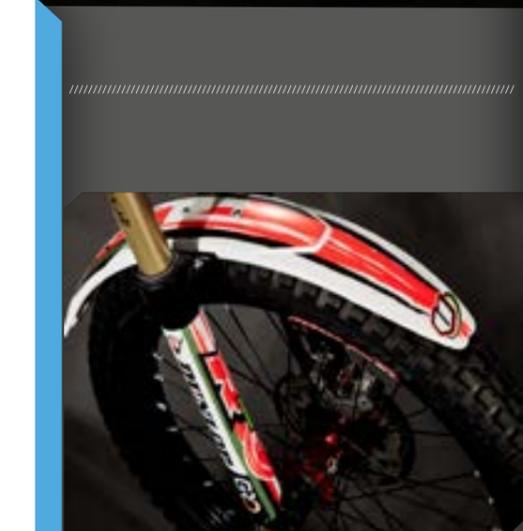
El embrague se actualiza para eliminar el arrastre del embrague y mejorar los cambios. La resistencia del embrague no es inusual en las motos de trial, y algo con lo que los distintos fabricantes siempre están luchando. El embrague del Vertical R3 recibe un nuevo resorte con una nueva configuración de precarga. También se han modificado las dimensiones del paquete de embrague.

MEJOR MANIOBRABILIDAD Y ESTABILIDAD

» Las nuevas almejas triples anodizadas en negro están mecanizadas en aluminio billet y proporcionan una nueva geometría. Vertigo no dice cuál es el cambio, pero afirman que el resultado es una «mejor maniobrabilidad y estabilidad».

Vertigo le ha dado al motociclista un poco más de espacio para las piernas en el Vertical R3 2021. Los soportes de las estriberas se encuentran 0,2 pulgadas más abajo y están inclinados cinco grados hacia adelante.

El R3 está disponible en cinco cilindradas: 125, 200, 250, 280 y 300. Como antes, el motor de dos tiempos utiliza inyección de combustible.





BMW M 1000 RR 2021



«M es la letra más poderosa del mundo», dijo Markus Flasch, CEO de la división BMW M.

«Ho hum», estás pensando. «Solo otra Euro Supermoto increíblemente cara y complicada que simples mortales no pueden usar sin una cantidad de componentes electrónicos que prevengan que uno se suicide cada pocos segundos.

Pero espera. El nuevo BMW M 1000 RR puede no ser exactamente lo que piensas.

Sí, esa es una M, no una S. Un poco de la nomenclatura de automóviles de la compañía se está deslizando hacia el lado de la motocicleta y la motocicleta se mostró junto con el nuevo sedán M3 y el cupé M4. «M es la letra más poderosa del mundo», dijo Markus Flasch, CEO de la división BMW M, en la presentación de la nueva motocicleta, transmitida en vivo. «Las competencias son parte de nuestro ADN y soy un fan de las motos, así que para mí es simple lógica que finalmente cooperemos con las motos».

La M 1000 RR está diseñada para ser una plataforma de carreras. Un escape de titanio y ruedas

de fibra de carbono mantienen el peso bajo, con 423 libras de combustible y listo para la carretera, mientras que características como un eje trasero revisado para facilitar los cambios de rueda trasera serán útiles en la pista. BMW elevó la línea roja 500 rpm a 15,100 para exprimir 205 caballos de fuerza. Tiene nuevos frenos de marca M, según se informa, desarrollados con Nissin. Y sí, tiene alas.

Pero esta no es otra Ducati Superleggera de \$ 100,000 o una BMW HP4 Race de \$ 78,000. Si bien la M 1000 RR es una homologación especial de edición limitada dirigida a los corredores, el precio

es el nivel de «corredor serio» en lugar del nivel de «coleccionista adinerado» de la clase Superleggera. El precio estadounidense del M 1000 RR aún no se ha anunciado, pero en Europa se cotiza a precios iniciales que lo colocarían en el rango de \$ 35,000 a \$ 40,000 en dólares estadounidenses. Si bien eso es mucho menos que la HP4 Race, sigue siendo significativamente más que la nueva Honda CBR1000RR-R.

Con restricciones sobre las modificaciones en las clases de carreras Superstock 1000 en todo el mundo, tiene más sentido que empresas como BMW y Honda construyan este tipo de motocicletas que estén más cerca de las especificaciones de carrera

directamente de fábrica. El M 1000 RR estará disponible a principios del próximo año, así que si eres un corredor de Stock 1000, aquí tienes otra plataforma a considerar. Si eres un motociclista serio en la pista y tienes dinero de sobra, la primera M de BMW Motorrad te ofrece una forma más de intentar recortar algunos segundos de tu tiempo de vuelta, y menos excusas si no lo haces.





esta yamaha atrae a una fiel legion de seguidores que han crecido al ruido del pistoneo de los 2 Tiempos.

LA HISTORIA DE LA YAMAHA YZ 250 2T.

LA YAMAHA YZ 250 2T

La Yamaha YZ250 forma parte de la familia de motocicletas de cross YZ. Se estrenó en 1975 y fue la primera moto off-road con un solo amortiguador trasero. La innovación dio lugar a cambios significativos en la forma en que los fabricantes de motocicletas fabricaban sistemas de suspensión de moto off-road. A diferencia de muchas motos de motocross de dos tiempos, Yamaha actualiza constantemente la YZ250, que además, llevó el primer lugar en triunfos clásicos de todoterreno como la Asociación de Motociclistas Americanos 2009 Nacional Hare Scramble.

SUS INICIOS:

La YZ250 tiene sus raíces en la motocicleta YA-1 desarrollado por Yamaha en 1954, como transporte básico en carretera. La YA-1, fue la primera motocicleta en mezclar los sistemas de lubricante y combustible en los motores de dos tiempos. Desde la YA-1, vino la DT1, equipado con un motor de 250 cc de dos tiempos.

PRODUCCIÓN INICIAL:

Las ventas de los modelos del

año 1975 para el debut de la YZ250 no se acercan a las versiones inmensamente populares como la YZ125. Yamaha también produjo 101.620 motos de YZ125 para 1975 en comparación con sólo las 2.759 de YZ250. Las versiones de 1975 presentaron un esquema de color amarillo con «G» rayas de tablero de ajedrez en blanco y negro. Una correa celebró el tanque de combustible hacia abajo, pero Yamaha lo reemplazó con un perno-en el estilo en 1976. La producción para los modelos YZ250 en 1976 saltó a 103.405.

Todas las versiones YZ excepto la YZ80, recibieron el sistema monoamortiguador. Yamaha sustituye el depósito de combustible de aluminio con una versión de plástico. En 1977, el fabricante de motocicletas rediseñó la combinación de chasis y motor. En 1982, la YZ125 y 250, recibían el primer sistema de válvula de potencia de Yamaha para aumentar la producción. La YZ250 también convierte de refrigerado por aire a un sistema de refrigeración líquida en 1982.

YZ250 2002.

La versión 2002 de la Yamaha YZ250 contó con una cilindrada de 249cc monocilíndrico, motor de dos tiempos, con una relación de compresión de 8,8 a 1. Su diámetro era de 2,6 pulgadas y la carrera mide 2,8 pulgadas. El recorrido de la suspensión delantera fue de 11,8 pulgadas, mientras que la parte trasera es de 12,4 pulgadas. La YZ250 montó en una rueda delantera de 21 pulgadas y traseros de 19 pulgadas. La capacidad de frenado proviene de un solo frente de freno de disco de 9,8 pulgadas y disco trasero de 9,6 pulgadas. Se sentó en una distancia entre ejes de 58,5 pulgadas, mide 85,9 centímetros de largo y 51,3 pulgadas de alto, y su marco despejó el terreno por 15,4 centímetros. Su peso en seco en la acera fue de 215 libras.

Para el año 2003, la YZ250 se sometió a una serie de mejoras. Yamaha modifica la rigidez del chasis y el basculante para reducir el peso y mejorar el manejo. Para mejorar el rendimiento general, Yamaha reformó los puertos de escape del cilindro, el cigüeñal se hizo más rígido mediante el aumento de su puesta a punto y cambió la segunda relación de transmisión. El peso de la moto se redujo aún más mediante el rediseño de la pinza de freno trasera, mientras que al mismo tiempo que aumenta el diámetro del pistón para que sea más rígida. Yamaha también afeitó 350 gramos del depósito de combustible.

YZ250 2011.

Con la continuación de las medidas de reducción de peso desde el año 2003 y la adición de la estructura de aluminio de peso ligero en 2006, la YZ250 no ganó

ningún peso a pesar de numerosas mejoras de rigidez a la estructura y componentes. Yamaha amplía un componente para asegurar la durabilidad, lo compensa con el cambio de otro componente para mantener la luz de la moto. Relación de compresión del motor aumentó a 8,9 a 1 para un mejor

par de torsión. Dimensiones de la moto han sido virtualmente sin cambios desde 2002.



MOTOCALCAS

→ personalice su moto o cuadra

Confianza y calidad distinguen nuestro trabajo, disponemos de variedad de estilos para su moto o cuadraciclo. El máximo servicio y rapidez en la entrega, con diferentes medios de pago, por depósito bancario y sinpe móvil y envíos por correos de Costa Rica.

PROS DEL KIT DE CALCAS:

Cualquier persona que piense en mudar la moto con un kit de calcas lo hace para impresionar. Los Kits impresos ofrecen una amplia gama de colores, acabados y diseños gráficos que la pintura no ofrece. Si está buscando mostrar su mentalidad o personalidad creativa, un Kit de Calcas será su portavoz.

PROTECCIÓN:

Los Kits de calcas de alta calidad son conocidos por proteger la pintura de su motocicleta. La durabilidad dentro del material protegería la pintura de la exposición al sol y la abrasión.

personalizar tu motocicleta no debería ser un lujo; debería ser tu legado.

OPCIONES Y ACABADOS DE COLOR ILIMITADOS:

Dado que el diseño está impreso en el vinil, puede dejar volar su imaginación. Lo que imaginas puede hacerse realidad.

REVERSIBLE:

Si por alguna razón estás cansado del mismo aspecto y deseas cambiar a un nuevo estilo, puedes quitar la envoltura de forma segura sin preocuparte por daños a la pintura original.

CORTO TIEMPO PARA COMPLETAR:

2-3 días para completar



¿Pueden los miedos a los virus convertir a los pasajeros en motociclistas?

La asociación comercial de la industria de motocicletas en el Reino Unido está utilizando la pandemia, y las advertencias del gobierno sobre los riesgos del transporte público, para tratar de convertir a más personas en motociclistas. ¿Funcionará la estrategia?

La MCIA, una asociación comercial que dice que representa «aproximadamente el 85 por ciento del lado de la oferta de la industria» en el Reino Unido, creó un nuevo sitio web y ha estado emitiendo materiales promocionales que contrastan con tomar un autobús o metro para ir a trabajar y andar en scooter o motocicleta pequeña.

Esta es la primera vez que veo que se promueve el motociclismo como la opción de transporte más segura.

El sitio web proporciona información sobre los costos del motociclismo (o scootering) y tiene enlaces a lugares donde las personas en el Reino Unido pueden recibir capacitación para conductores. Y si bien la industria de las motocicletas en cualquier lugar desearía ver a más personas manejando, por razones obvias.

Lanzada en colaboración con fabricantes, publicaciones de motocicletas y especialistas de la industria, la campaña

! #unlockyourfreedom

La campaña está utilizando el hashtag #UnlockYourFreedom.

La foto de una persona que llevaba una máscara en un tren subterráneo está etiquetada como «miedo». Una foto de alguien manejando una motocicleta pequeña en una calle urbana está etiquetada como «divertida». Los otros contrastes son «expuestos» versus «aislados», «confinados» versus «libertad» y «arriesgados» versus «más seguros». Esa última es la parte más singular de todo esto, para mí.

“UnlockYourFreedom” es una nueva iniciativa para ayudar a resaltar las razones por las que conducir un scooter o una motocicleta es una excelente manera de mantenerse aislado y seguro.

La industria también se ha unido y está pidiendo a todos los motociclistas que alienten a sus amigos y familiares a pensar en subirse a las dos ruedas para mantenerse seguros y aislados.

Comentando, el CEO de MCIA, Tony Campbell, dijo: “Powered Two Wheelers es la solución perfecta para el consejo actual del gobierno de evitar el transporte público. Estamos buscando que cada motociclista, conexión de la industria y defensor de las dos ruedas respalde la campaña para abrir dos ruedas motorizadas a las masas y resaltar los beneficios reales de viajar en dos ruedas”.



Sin BMW ¿cuál es el futuro de las ferias de motocicletas?

Las dos ferias de motocicletas más importantes se cancelaron en 2020 debido a la pandemia. EICMA, que se celebra anualmente en Milán, sirve tanto a las industrias de motocicletas como de bicicletas. A partir de ahora, EICMA 2021 está programado en su franja horaria habitual de noviembre. Pero es un evento bajo techo que atrae a medio millón de personas; si puede continuar en nueve meses dependerá del esfuerzo mundial de vacunación.

Intermot se lleva a cabo en Colonia, Alemania. Dado que es un espectáculo bienal, no se reanuda hasta el otoño de 2022. Uno espera que para entonces sea seguro mezclarse con la multitud.

Pero hace unas semanas, BMW Motorrad emitió un comunicado de prensa anodino señalando que ya no participaría en ninguno de los dos espectáculos. No solo en las próximas sino en todas las ediciones futuras.

“Los nuevos formatos en vivo y digitales ocuparán cada vez más el lugar de las presentaciones tradicionales en ferias comerciales en BMW Motorrad en el futuro», dijo la compañía en el comunicado.

Según el Dr. Markus Schramm, director de BMW Motorrad, “nuestra realineación estratégica de la comunicación en la que hacemos uso de un mayor número de formatos en vivo y digitales nos permitirá inspirar a más personas en todo el mundo para los productos y ofertas de BMW Motorrad en el futuro y acercarnos a ellos, de una manera óptimamente dirigida”.

Un ejemplo de tal «formato digital» podría ser este video, que presenta los modelos 2021 BMW S 1000 R y G 310 R. He producido videos y stands de ferias

comerciales, y en base a mi experiencia, diría que hacer ese video cuesta mucho menos que la cantidad que Motorrad habría gastado en diseñar y enviar un stand de exhibición a Milán y dotarlo de personal, con el fin de presentarlos, modelos en EICMA.

BMW Motorrad sufrió las mismas interrupciones y bloqueos de la cadena de suministro que otras empresas, pero el 2020 de la división no fue tan malo. En el tercer trimestre (los datos más recientes disponibles mientras escribo esto), las entregas en realidad aumentaron más del 20 por ciento en comparación con 2019. Después de verse obligado a reinventarse, Motorrad ahora está reevaluando sus viejas formas desde una nueva perspectiva. “Siempre tenemos un stand en EICMA” y “Siempre tenemos un stand en Intermot”, ya no son razones suficientes para gastar cientos de miles de euros.

La decisión de BMW se tomó a nivel de Grupo. Las marcas de automóviles, BMW, Mini y Rolls-Royce también están reduciendo su participación en espectáculos. Dicho esto, la decisión afecta solo a las principales ferias internacionales que se coordinaron en la sede de BMW en Múnich. Las subsidiarias regionales como BMW North America todavía son libres de participar a nivel nacional o regional.

«En el lado estadounidense, también hemos tenido un gran éxito en los eventos virtuales, pero no hemos descartado futuros espectáculos en persona», me dijo el portavoz de Productos y Tecnología de BMW, Oleg Satanovsky, por correo electrónico. «Estamos evaluando absolutamente todo».

La gerente de relaciones públicas de Triumph Motorcycles America, Gina D'Ambrosio, dijo: «Seguimos evaluando cada evento como una oportunidad única, y en este momento nos negaremos a comentar sobre los ajustes específicos que planeamos hacer como resultado de la pandemia».

El director de marketing de Ducati North America, Phil Read, fue solo un poco más comunicativo y escribió: «Ducati North America espera con ansias cuando podamos encender una vez más las emociones y la pasión de Ducatisti al albergar activaciones al aire libre únicas y exclusivas». Ducati instituyó protocolos de seguridad COVID “Ducati Cares - Safety First” para toda la empresa. Ducati North America adopta estas reglas al participar en cualquier evento al aire libre permitido.

¿Seguirán otros fabricantes de equipos originales el ejemplo de BMW? Seguramente están prestando atención. Si saltarse EICMA e Intermot no perjudica a BMW, los competidores cuestionarán su propia participación. Las cabinas de espectáculos caras y con mucho personal pueden reemplazarse con presentaciones transmitidas a YouTube.

“El esfuerzo mundial de electrificación para reducir el CO2 a escala global se está acelerando, especialmente en Europa”, señaló Noriaki Abe, Director General de Operaciones de Motocicletas de Honda Motor Co. “Para la adopción generalizada de motocicletas eléctricas, es necesario abordar problemas como la distancia de viaje y los tiempos de carga, y las baterías intercambiables son una solución prometedora. Teniendo en cuenta la conveniencia del cliente, la estandarización de las baterías intercambiables y la amplia adopción de sistemas de baterías es vital, razón por la cual los cuatro fabricantes acordaron formar el Consorcio. Honda ve la mejora del entorno de uso de los clientes como un área para explorar la cooperación con otros fabricantes, al tiempo que ofrece mejores productos y servicios a los clientes a través de la competencia. Honda trabajará duro en ambos frentes para ser el fabricante ‘elegido’ para la movilidad del cliente”.

El Consorcio de Baterías Intercambiables para Motocicletas y Vehículos Eléctricos Ligeros se pondrá en marcha en mayo y está animando a otros fabricantes a unirse. Con el rango actual y los tiempos de carga de las motocicletas eléctricas, actividades como el turismo en motocicleta a campo traviesa no son prácticas con energía eléctrica. Sin embargo, si las baterías se pueden intercambiar en caliente en lugares convenientes, es posible que no lleve mucho más tiempo cambiar las baterías que llenar un tanque de combustible.

En la actualidad, ninguna de las cuatro empresas de motocicletas del Consorcio de baterías intercambiables para motocicletas y vehículos eléctricos ligeros ofrece motocicletas eléctricas en los Estados Unidos. Esta cooperación entre Honda, KTM, Piaggio y Yamaha puede acelerar la aparición de motocicletas eléctricas de esas cuatro empresas.

HONDA, KTM, PIAGGIO Y YAMAHA FRIMAN UN ACUERDO SOBRE BATERÍAS PARA MOTOS ELÉCTRICAS

“El esfuerzo mundial de electrificación para reducir el CO2 a escala global se está acelerando, especialmente en Europa”

Prepárese para el Consorcio de Baterías Intercambiables para Motocicletas y Vehículos Eléctricos Ligeros compuesto por Honda, KTM, Piaggio y Yamaha. El objetivo es desarrollar baterías intercambiables estandarizadas para motocicletas, ciclomotores, triciclos y vehículos todo terreno.

El Consorcio de Baterías Intercambiables para Motocicletas y Vehículos Eléctricos Ligeros trabajará con varios organismos de estandarización para Europa, países individuales y organizaciones globales. De esta manera, la nueva organización puede crear estándares técnicos internacionales que beneficiarán los productos de sus miembros.



¿Cómo ajustar el hundimiento de la suspensión en una moto?

No existe un estilo de conducción estándar. Ya sea que prefiera paseos rápidos por una pista o cruceros más lentos por la ciudad, necesita que la suspensión de su moto funcione de manera óptima. Afortunadamente, la mayoría de las motocicletas de hoy vienen con ajustadores de suspensión, lo que le permite configurar el cojín perfecto para su paseo. En pocas palabras, si desea mantener afinada la suspensión de su moto, debe comprender cómo hacer que la suspensión se combe.

¿Por qué es importante el hundimiento de la suspensión?

Si no ha oído hablar del hundimiento de la suspensión, es posible que no obtenga la conducción que espera de su motocicleta. Generalmente, el pandeo es importante por dos razones importantes.

En primer lugar, todas las suspensiones de motocicletas necesitan algo de ayuda para funcionar correctamente. Si el tuyo es demasiado rígido, es posible que no esté funcionando correctamente. Lo contrario también es cierto. Si tiene demasiado pandeo en la suspensión de su moto, es posible que sienta que toca fondo cuando conduce. Esto puede ser incómodo y peligroso, por no mencionar vergonzoso.

Además, configurar el pandeo de la motocicleta le permite determinar si el sistema de suspensión de su moto está funcionando correctamente. Es decir, no desea actualizar su suspensión ineficaz si el ajuste del pandeo de la motocicleta soluciona el problema. Cuando tiene el pandeo correcto, puede discernir que la velocidad de resorte de su moto es adecuada para usted y su estilo de conducción.

Las matemáticas

Tu profesor de matemáticas de la escuela secundaria probablemente te dijo que usarías álgebra todos los días. Si bien es probable que pueda pasar

meses enteros sin realizar cálculos complejos, necesita un poco de álgebra para determinar el hundimiento estático óptimo.

Para medir el hundimiento estático, necesita una cinta métrica y un par de amigos. El propósito de la cinta métrica es simple: necesitas tomar algunas medidas. Sin embargo, necesita ayuda, ya que debe comprimir la suspensión de su moto para tomar algunas medidas adicionales. Si no le pide a un amigo que lo ayude, es posible que no pueda obtener una medición realista mientras empuja hacia abajo la suspensión de su motocicleta.

Una vez que tenga una cinta métrica y algo de ayuda, estará listo para tomar las siguientes medidas:

La longitud de su suspensión rematada. Para encontrar esta medida, levante el manillar de su para extender completamente su sistema de suspensión. La rueda delantera debe levantarse ligeramente del suelo para que pueda obtener una medida realista. Si su motocicleta tiene horquillas convencionales, mida la longitud entre el extremo de su abrazadera triple y la parte inferior del limpiaparabrisas del conductor. Si tiene horquillas invertidas, mida la distancia desde la parte superior de la abrazadera del eje hasta el limpiaparabrisas. Para facilitar el cálculo del pandeo de la motocicleta, llame a esta primera medida S1.

La longitud de su suspensión comprimida. Para medir esta distancia, debes subirte a tu moto. Aquí es donde entran sus amigos. Mientras se sienta en la posición de conducción, pídale a un amigo que empuje hacia abajo la parte delantera, permitiéndole que se eleve lentamente hasta que llegue a un punto de parada. Luego, mida la distancia de las horquillas. Llame a esta medida S2.

Una segunda longitud de su suspensión comprimida. A continuación,



pídale a uno de sus amigos que levante la parte delantera de la moto, permitiendo que la suspensión vuelva a su lugar. Mida la distancia identificándola como S3.

En un sistema sin fricción, el punto medio entre S2 y S3 es donde la horquilla de su motocicleta se detiene normalmente. Para calcular este punto exacto, debes hacer algunas matemáticas. Escrito como una expresión algebraica, estás viendo $(S2 + S3) / 2$.

Ahora, puede usar su medida para calcular el hundimiento estático. Como puede sospechar, tiene que hacer un poco más de matemáticas para hacer el cálculo. Es decir, debe restar la suma del sistema sin fricción del párrafo anterior de la primera medición que tomó.

Nuevamente, en términos algebraicos, la ecuación se ve así: $\text{pandeo estático} = S1 - (S2 + S3) / 2$.

Si bien es posible que hacer álgebra no sea emocionante, un poco de matemáticas puede ayudarlo a mejorar su experiencia de conducción. Es decir, una vez que determina el hundimiento estático de su moto, puede realizar ajustes en el sistema de suspensión que mejoran la capacidad de respuesta, la comodidad y la calidad de conducción en general. También es probable que pueda evitar volver a tocar fondo utilizando el cálculo de hundimiento estático para ajustar su sistema de suspensión.

Ajustar la suspensión de su moto

Los números no tienen sentido sin contexto. Si ha determinado el hundimiento estático de su moto, necesita saber cómo utilizar la información a su favor.

Al configurar la suspensión de una moto deportiva, los motociclistas experimentados suelen recomendar un hundimiento de entre 1.2 y 1.5 pulgadas. Si

trabaja con unidades métricas, es probable que su moto deportiva necesite un pandeo de entre 25 y 30 milímetros. Para eliminar el pandeo, simplemente aumente la precarga de la horquilla de su motocicleta. Por el contrario, si no tiene suficiente, suelte un poco la precarga de la horquilla.

Primero ajuste la horquilla delantera antes de pasar a las ruedas traseras. No es necesario que tenga en cuenta su peso o estatura en los ajustes de flexión estática. Dicho de otra forma, el hundimiento estático es una constante. Puede adaptarse a su tamaño considerando el pandeo libre de su máquina.

Para calcular el hundimiento libre, puede utilizar el mismo enfoque para calcular el hundimiento estático. Sin embargo, probablemente no sea necesario. En su lugar, simplemente mida la compresión de la suspensión en la parte trasera de su moto. Si la medida está entre 0 y 0.2 pulgadas, probablemente esté en el estadio. Para los medidores métricos, busca un número entre 0 y 5 milímetros.

Sin embargo, tenga en cuenta que cuando se mueva hacia la parte trasera, debe tener cuidado con sus medidas. Es decir, es fácil obtener una lectura inexacta si no mide con precisión. Para facilitar su trabajo, busque un punto inmóvil en el cuadro de su moto por encima del eje trasero para medir.

Después de calcular el pandeo de la motocicleta, es posible que note que el sistema de suspensión necesita funcionar. En lugar de dejar la suspensión de su moto al azar, opte por los mejores kits de suspensión para motocicletas para aprovechar al máximo su máquina.



Dos tipos de hundimiento

Antes de que pueda hacer que la suspensión de su moto deportiva sea la correcta, debe comprender los dos tipos de hundimiento de la suspensión. El hundimiento estático es cuánto se comprime la suspensión de su motocicleta cuando está en su moto con todo su equipo. El hundimiento libre, por el contrario, es cuánto se comprime la suspensión de su moto bajo su propio peso. Para ajustar correctamente el hundimiento de la suspensión, debe pensar en ambos tipos de hundimiento.



DUCATI DIAVEL 1260 LAMBORGHINI 2021

Es prácticamente imposible equivocarse al combinar dos marcas icónicas, como Ducati y Lamborghini. Con las dos marcas propiedad del Grupo Volkswagen, la edición especial 2021 Ducati Diavel 1260 Lamborghini no debería ser una sorpresa. Profundicemos y descubramos qué hace que esta Diavel de edición limitada sea única en la línea de motocicletas Power-Cruiser de Ducati.

1-La Ducati Diavel 2021 1260 Lamborghini se basa en la Ducati Diavel 1260 S. Para tener una idea de la realización de la edición Lamborghini, visita nuestra revisión de la Ducati Diavel 1260 S.

2-La musa de Ducati para esta motocicleta es el Lamborghini Sián FKP 37. El Sián FKP 37 es un superdeportivo híbrido V12 / eléctrico que genera 807 caballos de fuerza y tiene una velocidad máxima de más de 217 mph. Sián significa «relámpago» en boloñés, un dialecto de la desaparecida lengua romance emiliano-romagnolo. El director de Ducati Centro Stile Andrea Ferraresi explica: "La Ducati Diavel inspirada en el Lamborghini Sián celebra nuestros valores compartidos: ambos somos italianos, somos inherentemente deportivos y nuestro diseño siempre distingue nuestras creaciones. El Diavel 1260 Lamborghini se ha creado utilizando el mismo lenguaje de diseño que distingue al Sián FKP 37".

3-La fibra de carbono y el aluminio forjado son los materiales que individualizan al Lamborghini Diavel 1260.

4-Las ruedas son nuevas unidades ligeras de aluminio forjado. El diseño de las ruedas de esta Diavel es casi idéntico al del Sián FKP 37.

5-La fibra de carbono se utiliza en toda la Ducati Diavel 1260 Lamborghini 2021. Nuevamente, el uso fue impulsado por el Sián FKP 37. Aquí hay una lista de las piezas de fibra de carbono:

- Consumo de aire
- Alerón de barbilla
- Cubierta del tablero
- Cubierta del silenciador
- Guardabarros (delantero y trasero)
- Cubiertas de radiador
- Tapa superior del depósito de combustible
- Cubierta del asiento
- Marco de faro



6-El número 63 se ve a través de la librea. Este es un homenaje a la fundación de Lamborghini en Sant'Agata Bolognese en 1963. Apropiadamente, la ejecución de la Ducati Diavel 1260 Lamborghini 2021 está limitada a 630 ejemplares. Una placa numerada fijada a un tubo en el lado derecho del marco del enrejado le recuerda cuál de las 630 es suya. El nombre y el logotipo de Lamborghini también aparecen.

7-El tomado directamente del Sián FKP 37 es la pintura Gea Green en la carrocería. Contra la fibra de carbono Gea Green y negra está la pintura Gold Electrum para el cuadro y las ruedas. La pintura Ducati Red en las pinzas Brembo delanteras es una salida sorprendente.

8-El escape es exclusivo del Lamborghini Diavel 1260. Nuevamente, imita la misma pieza en el Sián FKP 37.

9-Cuando enciende la motocicleta, es recompensado con los logotipos de Ducati y Lamborghini en la pantalla TFT.

10-Un casco único a juego estará disponible de Ducati. Sí, tiene el nombre de Lamborghini y el 63 se muestra de forma destacada.

Can-Am Outlander 650 2021 VS Suzuki KingQuad 750AXi 2021



como se compara el outlander 650 de can-am con el kingquad de peso pesado de suzuki?

El Can-Am Outlander 650 DPS 2021 y el Suzuki KingQuad son un par de vehículos todo terreno de peso medio alto diseñados tanto para el trabajo como para la diversión. Veamos cómo se comparan en nuestra última función «Por números».

Enseñar un ATV potente y sensato está sólidamente en la esquina de Fun and Work. Por un lado, este tipo de plataforma debería poder transportar equipo y arrastrarse sobre esa pila de troncos en la parte trasera del cuarenta. Por otro lado, también debería ser capaz de inducir algunas sonrisas cuando pones el acelerador a la barra en un tramo recto de tierra.

Este segmento de ATV se define ampliamente por la cantidad de trabajo que puede hacer, dejando detalles superfluos como llantas llamativas y opciones de pintura llamativas para las máquinas estacionadas en la esquina opuesta de la sala de exhibición.

Motores

Can-Am ofrece su gama de Outlanders con un par de opciones de motor diferentes, pero la publicación de hoy se centrará en la clase 650. Con 62 caballos de fuerza, el Can-Am Outlander 650 DPS 2021 tiene un gruñido más que suficiente para sacar un gran juego del bosque o salir de un pozo de barro. Su Rotax V-Twin de 650 cc tiene refrigeración líquida con inyección electrónica de combustible y produce 61,7 caballos de fuerza.

Suzuki conecta un solo cilindro de 4 tiempos en esta clase 750 de KingQuad, aunque tiene un solo cilindro en lugar de dos. Imagínese una lata de café pequeña subiendo y bajando rápidamente y ya tiene la idea correcta. Sin embargo, este no es un molino de baja tecnología, con una configuración de doble árbol de levas de cuatro válvulas e inyección electrónica de combustible. En total, este molino de 722 cc está calificado para entregar apenas 50 caballos de fuerza.

Suspensión

Los ingenieros de Quebec están muy familiarizados con el brazo A y los brazos de arrastre, dado su despliegue de los mismos en una amplia gama de vehículos todo terreno. En la parte delantera, el Can-Am Outlander 650 DPS 2021 tiene una configuración de brazo en A doble arqueado con una barra estabilizadora, buena para 9,2 pulgadas de recorrido de la rueda. Cualquiera que haya intentado caminar de puntillas sobre un lio de rocas también comprenderá el valor de los brazos en forma de A arqueados. En la parte de atrás, encontrará una configuración independiente de brazo de arrastre de torsión que



Al igual que el padre de su amigo, que gana uno o dos combates de box en su apogeo, estos vehículos todo terreno pueden parecer normales, pero son más que capaces de dar un golpe sorprendente.

permite casi 10 pulgadas de recorrido de la rueda. La dirección asistida hace que luchar por un sendero estrecho sea bastante fácil.

El Suzuki KingQuad 750AXi tiene una suspensión delantera muy similar a la de Honda, un comentario que pretende ser un cumplido. Los brazos oscilantes dobles independientes se encuentran en la parte delantera y trasera, junto con muelles helicoidales y amortiguadores ajustables con carga de gas y amortiguadores de aceite. Si bien esta configuración generalmente ofrece una mejor calidad de conducción que algunas otras configuraciones, dificulta ligeramente el recorrido de la rueda, con este KingQuad en particular registrando 6,7 y 7,7 pulgadas de estiramiento en la parte delantera y trasera, respectivamente. La dirección asistida de este modelo facilita las maniobras.

Tamaño y peso

De acuerdo con las especificaciones, el Can-Am Outlander 650 DPS 2021 tiene 86 pulgadas de largo y 48 pulgadas de ancho, lo que significa que definitivamente cabe en la caja de su camioneta a menos que tenga uno de esos mini camiones kei importados del otro lado del charco. El ancho es de 48 pulgadas, lo que le da una postura ligeramente sobrecuadrada considerando su distancia entre ejes de 51 pulgadas. La altura del

asiento es muy razonable de 34,5 pulgadas. El peso seco es de alrededor de 750 libras.

La longitud total del Suzuki KingQuad 750AXi es de 84,6 pulgadas sobre una distancia entre ejes de 50,6 pulgadas. El ancho es de 47,8 pulgadas con la altura total medida exactamente igual que su distancia entre ejes. Esa dimensión cuadrada no daña la estabilidad, pero siempre nos encontrarás fanáticos de una postura más amplia. Estará ensillando hasta una altura de asiento de 36,2 pulgadas en esta máquina y, si se atasca, habrá 725 libras de peso en vacío para sacar del fango.

Carga útil y remolque

La capacidad del portaequipajes en el Outlander 650 es de 100 libras por delante del conductor y el doble detrás de él. Esto es generoso, especialmente cuando se considera la capacidad de remolque de 1650 libras de la máquina, así que siéntase libre de seguir adelante y cargar la cosa con suministros para su campamento de caza. También hay una capacidad de almacenamiento de 21,4 litros en la parte trasera.

Un soporte de enganche de remolque tipo receptor facilita la conexión del equipo que desea mover utilizando la capacidad de remolque de 1322 libras de Suzuki KingQuad. Hay un compartimento de almacenamiento de 4,0 litros ubicado

centralmente en la parte trasera, adyacente al compartimento del lado izquierdo existente y de igual tamaño. Hay un compartimento de almacenamiento frontal resistente al agua adicional de 2,8 litros al que se accede mediante una tapa de rosca de fácil acceso.

Estilismo

Can-Am ha pasado por varias iteraciones de su lenguaje de estilo a lo largo de los años y actualmente se basa en un cuarteto de luces redondas en la parte delantera que le dan al Can-Am Outlander 650 DPS una cara de araña. Su autor cree que se ve mejor con parachoques opcionales, especialmente aquellos pintados con un tono de pintura escandalosamente brillante.

Si hay un conjunto de faros estrechos que se dirigen hacia usted en el camino, como si el animal molesto de alguien hubiera escapado de su portaequipajes, es probable que esté mirando un Suzuki KingQuad. Con llantas de acero negro, reflectores delanteros redondos de color ámbar y reflectores traseros rectangulares, su perfil lateral es decididamente retro. No tiene nada de malo quedarse con los clásicos.



Honda CRF450 Rally 2021

Ricky Brabec vuelve al Rally Dakar en Arabia Saudita como campeón defensor. En 2020, Brabec se convirtió en el primer estadounidense en ganar el Rally Dakar, y el Honda CRF450 Rally rompió la racha de 18 victorias de KTM en el Rally Dakar. Echemos un vistazo.

1-Tenga en cuenta que la Honda CRF450 Rally 2021 es una motocicleta de trabajo. Honda nos dice que es tan engañoso como la RC213V de Marc Márquez. Hay muchos secretos al acecho detrás del plástico, la fibra de carbono y el aluminio.

2-Honda reclama 60 caballos de fuerza pico del motor Rally. Funciona con un silenciador Termignoni después de un Goshi.

3-Esa es una transmisión de 6 velocidades en el Rally. La CRF450R y la CRF450RX utilizan una transmisión de 5 velocidades. Sin embargo, encontrará una velocidad de 6 velocidades en la CRF450X y CRF450RL. El embrague es una unidad FCC de Japón.

4-La Honda CRF450 Rally 2021 usa suspensión Showa. Si bien el recorrido de la suspensión delantera en el Rally es el mismo que en el R, el Rally tiene 0.4 pulgadas menos de recorrido de la rueda que el R.

5-Con alta velocidad, el Rally tiene un freno delantero más grande. El disco del Rally tiene un diámetro de 300 mm, en comparación con solo 260 mm en la CRF450R.

6-Hay dos tanques de combustible de plástico en el CRF450 Rally. Llevan 9.2 galones de combustible. El motocrosser 450R tiene un tanque de combustible de titanio con una capacidad de 1.7 galones.

7-El Rally utiliza neumáticos robustos Michelin Desert Race montados sobre llantas DID DirtStar ST-X de alta resistencia.

8-Aunque puede comprar un motocrosser Honda CRF450RWE Works Edition 2021 por \$12,380, no hay nada en el piso de exhibición de Honda que se parezca al Honda CRF450 Rally 2021 a cualquier precio. Si quieres montar el Rally en competición, tu nombre tiene que ser Ricky Brabec, Nacho Cornejo, Kevin Benavides o Joan Barreda.



Triumph Street Twin 2021

La Triumph Street Twin más vendida está de vuelta con cambios de motor para cumplir con los estándares Euro 5, estilo mejorado y una nueva variante elegante. Echemos un vistazo a la Triumph Street Twin 2021 y la nueva Street Twin Gold Line de edición limitada.

1-Los estándares Euro 5 no cambiarán notablemente el rendimiento del gemelo vertical de alto par de 900 cc. La potencia ha bajado solo un caballo de fuerza en el pico de 7500 rpm, y el par máximo de 59 libras-pie a 3800 rpm permanece sin cambios. El motor sigue ofreciendo los modos Road y Rain, con control de tracción conmutable.

2-El nuevo asiento de banco acanalado de la Triumph Street Twin 2021 obtiene una espuma más profunda. Esto está destinado a mejorar la comodidad y aumenta la altura del asiento en 0.2 pulgadas a 30.1 pulgadas aún manejables. También hay un logo de Triumph en la parte trasera del asiento.

3-El estilo recibe un cambio de imagen menor y Triumph ha mejorado el ajuste y el acabado de la Street Twin. Los paneles laterales son nuevos, al igual que los soportes de los faros de aluminio cepillado y las cubiertas del cuerpo del acelerador. El panel lateral también tiene una nueva calcomanía, mientras que el tanque de combustible tiene un logotipo de Triumph de aluminio de alta gama.

4-Las nuevas ruedas de 10 radios de aluminio fundido tienen detalles de radios mecanizados. Triumph calzó las ruedas con neumáticos Pirelli Phantom Sportscomp.

5-Funcionalmente igual que el Street Twin estándar, el Gold Line obtiene un acabado distintivo. La pintura Matt Sapphire

Black es exclusiva de la Gold Line Edition, y presenta rayas doradas pintadas a mano en el tanque y los paneles laterales. Los paneles laterales también tienen detalles de malla, mientras que el tanque tiene una tira de grafito en el centro con una calcomanía Gold Line al lado. El logo retro de Triumph es inconfundible.

6-Se construirán 1000 ejemplares de la Street Twin Gold Line 2021. La Gold Line viene con un certificado de autenticidad que coincide con el VIN de la motocicleta.

7-La Triumph Street Twin 2021 llegará a las salas de exposición en marzo, y la Gold Line llegará en junio. Aún no tenemos precios para los Twins.



Motor Harley-Davidson Revolution Max 1250

“A lo largo de su historia, Harley-Davidson ha adoptado la evolución tecnológica respetando la herencia de nuestra marca, con motores que producen un rendimiento real de verdad. El Revolution Max 1250 es un esfuerzo de diseño avanzado y de hoja limpia que llevará a los pasajeros de Pan America a nuevos horizontes con confiabilidad, eficiencia y un rendimiento emocionante”.

Ahora que todos se han calmado después del debut de las Harley-Davidson Pan America 1250 y Pan America 1250 Special 2021, echemos un vistazo más de cerca al motor Revolution Max 1250 absolutamente nuevo que impulsa las dos nuevas motos ADV de The Motor Company. No se preocupe, lo mantenemos simple. Además, tenemos muchas fotos recortadas para saciar su curiosidad.

1-El Revolution Max 1250 es un V-twin de 60 grados. Ese es el mismo ángulo que el motor Revolution de V-Rod, que Harley-Davidson produjo de 2001 a 2017. Tal vez recuerde que Porsche participó en el desarrollo de ese motor Revolution. El motor Revolution X actual que se usa en el Street 750 también usa una V con un ángulo de 60 grados.

2-Es un motor de carrera corta. El diámetro es de 105 mm y la carrera de solo 72 mm. El desplazamiento es de 1247 cc.

3-La línea roja llega a 9500 rpm. En el camino, produce picos de 150 caballos de fuerza y 94 libras-pie de torque.

4-El V-twin de 60 grados deja espacio para cuerpos de acelerador de doble corriente descendente. El V-twin Milwaukee-Eight de 45 grados utiliza un solo cuerpo de acelerador. El suministro de combustible de los cuerpos del acelerador está optimizado para cada cilindro.

5-La caja de aire de 11 litros alberga pilas de velocidad ajustadas. El filtro de aire es lavable.

6-Al igual que otros motores Harley-Davidson V-twin de 60 grados, el Revolution Max 1250 está refrigerado por líquido. Esto permite tolerancias más estrictas dentro del motor, lo que aumenta el rendimiento y reduce las emisiones. El aceite del motor también se enfría por líquido para mantener aún más bajo control la temperatura del motor. Además, el motor tiene un diseño de cárter seco.

7-El sistema de lubricación de baja presión tiene un diseño de bomba triple. El exceso de aceite se bombea fuera del cárter, la cavidad del estator y la cavidad del embrague para reducir la resistencia. El aceite se envía a través del centro del cigüeñal a los cojinetes principales y los cojinetes de biela. Eso requiere menos de 70 psi, lo que permite que el motor gire más libremente.

8-Con un desplazamiento de 30 grados para las bielas, el motor Revolution Max 1250 tiene un orden de encendido de 90 grados. Según Harley-Davidson, esto suaviza el motor a altas rpm y proporciona un rendimiento todoterreno superior a velocidades más bajas del motor.

9-El extremo superior es un diseño DOHC y hay cuatro válvulas por cilindro. También hay dos bujías por cilindro para una combustión completa.



10-Las cuatro levas tienen sincronización variable de válvulas, y cada cilindro obtiene diferentes configuraciones para una banda de potencia más amplia. La variabilidad funciona en un rango de 40 grados de rotación del cigüeñal. El cambio en la sincronización de la leva se realiza mediante un émbolo de solenoide que opera en un sistema hidráulico portado.

11-Las válvulas de la Revolution Max 1250 utilizan ajustadores de juego hidráulicos. Es un diseño autoajutable que no requiere mantenimiento. Las válvulas y los seguidores de los dedos están en contacto constante y se ajustan según sea necesario cuando cambia la temperatura del motor. En el interior, las válvulas de escape están llenas de sodio para ayudar a disipar la altura.

12-El magnesio se utiliza para las tapas de balancines, las tapas de las levas y la tapa primaria. Esta es una estrategia para ahorrar peso.

13-Las culatas son de aluminio fundido. El marco se adhiere a la cabeza, por lo que el punto de montaje es flexible mientras que la cámara de combustión es rígida. Se emplea un tratamiento térmico específico para facilitar la doble función.



14-Los cilindros son de aluminio de una sola pieza, con el orificio con carburo de níquel y silicio (CODIAC)

15-Los pistones de alta compresión 13:1 son de aluminio forjado. La falda del pistón recibe un revestimiento de baja fricción y la base está achaflanada para facilitar el mantenimiento. Los anillos de pistón son de baja tensión y no requieren una herramienta de compresión durante la instalación.

16-Hay dos equilibradores para suavizar el motor. El equilibrador principal es un diseño accionado por cadena dentro del cárter. Su trabajo es suavizar la vibración creada por las bielas, las muñequillas y los pistones. También reduce el desequilibrio de lado a lado que puede venir con los cilindros de compensación. Un segundo equilibrador se encuentra entre las levas y delante de la culata de cilindros para reducir las vibraciones que pasan por el equilibrador principal.

17-El motor es un miembro estresado, por lo que actúa como parte del chasis. Las piezas del bastidor delantera, media y trasero se atornillan directamente al motor. El resultado es un chasis muy rígido.

18-La Harley-Davidson Revolution Max 1250 tiene una transmisión de seis velocidades. Los cojinetes de rodillos soportan el tambor de cambio, mientras que los bujes de soporte del eje de cambio están recubiertos con teflón.

19-El embrague es accionado por cable y tiene funciones de deslizador y de asistencia. La canasta del embrague utiliza ocho placas de fricción.

20-Aunque se recomienda combustible de 91 octanos, el 1250 funcionará con un octanaje más bajo cuando sea necesario, gracias a la ECU.



MOTOS

RESEÑAS Y NOVEDADES

YAMAHA BOLT R-SPEC 2021

En los siete años transcurridos desde su introducción, el Yamaha Bolt ha pasado por varias formas. El Bolt original debutó con el R-Spec junto a él. Pronto, hubo un C-Spec estilo café y el codificador SCR. Para 2021, Yamaha se ha decidido por el R-Spec para ser el único representante de la línea Bolt. El Bolt R-Spec pertenece a la línea Sport Heritage de Yamaha, y Yamaha lo describe como un «bobber de rendimiento».

El asiento individual y los amortiguadores del depósito de retorno no ajustables le dan al Bolt R-Spec un aspecto decidido, al igual que los protectores del tubo de la horquilla. El potente motor refrigerado por aire de 942 cc proporciona al Bolt R-Spec un fuerte empuje por la ciudad, con el motor bicilíndrico en V ajustado para el par. Aunque el espacio libre en las curvas es limitado, los neumáticos Bridgestone Exedra G721 brindan a los motociclistas la confianza necesaria para tocar las estriberas.

El estilo es retro, tenga en cuenta el faro redondo, la luz trasera, los intermitentes y el velocímetro, aunque no de manera abrumadora. El motor tiene un aspecto más moderno y las llantas de aleación son más contemporáneas que las llantas de radios de alambre del antiguo Bolt estándar.

Independientemente, el 2021 Yamaha Bolt R-Spec es un crucero atractivo y de precio atractivo con un poco de carácter deportivo para agregar a su destreza urbana. Los motociclistas frugales estarán felices de ver que el R-Spec obtiene 51 millas por galón, lo que coincide muy bien con su precio.



GASGAS TXT 2022



La alineación de prueba de GasGas TXT 2022, motocicletas de prueba de dos tiempos de carreras y GP de gama alta, ahora es pública. Las motocicletas se mantienen prácticamente sin cambios con respecto al año pasado, con los motores disponibles en tres cilindradas: 300, 280 y 250. GasGas señala que las nuevas TXT ahora cumplen con Euro-5, gracias a que las motos de trial se han «perfeccionado aún más». Esperamos que eso signifique cambios menores en el encendido y el abastecimiento de combustible, ya que GasGas aún afirma tener «potencia suave y controlable». Aquellos que esperan que la marca propiedad de KTM instituya cambios como la inyección de combustible, la inyección de aceite y la suspensión WP tendrán que esperar al menos otro año. Todos los TXT siguen teniendo horquillas Tech, mientras que el GP conserva el amortiguador Reiger y el Racing va con un amortiguador Öhlins. Las actualizaciones de GP incluyen una culata S3, sistema de escape de titanio, horquilla Golden Tech de mayor especificación, caja de aire de fibra de carbono, estriberas S3, manillar Renthal, abrazaderas triples mecanizadas CNC anodizadas en rojo y gráficos de fábrica CTG.

HONDA CB300R 2021



El peso ligero, un motor monocilíndrico de torque y dimensiones compactas hacen de la Honda CB300R 2021 una motocicleta urbana de gran capacidad. El modelo vertical es parte de la línea de motos deportivas desnudas Neo-Sports Café de Honda con un estilo retro-futurista, y posee la capacidad de hacer de todo, desde desplazamientos al trabajo hasta ametrallar el cañón.

Gracias a una transmisión de 6 velocidades, un contrapeso y un freno de disco delantero de 296 mm (con pinza Nissin y ABS estándar), la Honda CB300R 2021 puede manejar admirablemente las velocidades de la autopista. Los neumáticos Dunlop Sportmax GRP-300 no se alteran con las ranuras de la autopista, funcionan de manera impresionante en las curvas y tienen una larga vida útil. La potencia amistosa distribuida por el golpeador DOHC de carrera corta también se siente como en casa, ayudando a la CB300R a abrirse paso a través del tráfico.

Ciertamente diseñada para un nuevo motociclista, la Honda CB300R 2021 ofrece el rendimiento necesario para mantener a un nuevo motociclista entretenido por un tiempo antes de sentir la necesidad de actualizarse.

KAWASAKI KLX230 2021

Aunque puede parecer innecesario que Kawasaki tenga motocicletas de doble deporte de 233 cc y 249 cc, la KLX230 y la KLX250 son bastante diferentes. En comparación con la KLX250, la Kawasaki KLX230 2021 (y la versión ABS) están diseñadas para dar la bienvenida a los nuevos pasajeros a la categoría de deporte dual con una altura de asiento más baja, una potencia más manejable, un poco menos de peso y un precio significativamente más bajo.

El KLX230 cuenta con un motor de torque que está ligeramente sobrecuadrado en una arquitectura básica y confiable — refrigerado por aire, SOHC, dos válvulas. Sin embargo, el motor Kawasaki cuenta con EFI y arranque eléctrico, dos características que atraen tanto a los conductores nuevos como a los experimentados.

La KLX230 es una motocicleta de doble deporte totalmente capaz que ofrece diversión en todo, desde una pista hasta caminos de tierra, gracias a su impresionante manejo y potencia. Sin embargo, mantenga las velocidades bajas en las cosas difíciles. Aunque la suspensión ultrasuave toca fondo rápidamente, particularmente el impacto, si el motociclista no es inusualmente ligero o tímido.



YAMAHA YZF-R3 2021



La Yamaha YZF-R3 2021 se vuelve totalmente ABS este año, ya que la versión sin ABS ya no está disponible. De lo contrario, la Yamaha R3 no se modifica, excepto algunos colores aleatorios. Team Yamaha Blue y Monster Energy Yamaha MotoGP Edition (con una prima de \$ 300) regresan, y se unen con dos tratamientos muy contemporáneos: Matte Stealth Black y Electric Teal.

Aún impulsada por un bicilíndrico paralelo de 321 cc, la YZF-R3 no está tan dedicada a la conducción deportiva como la superbike YZF-R1. La ergonomía del R3 es un poco vertical, con el clip ligeramente por encima, en lugar de debajo, de la triple abrazadera superior. Esto hace que la Yamaha YZF-R3 2021 sea una motocicleta cómoda para uso en la calle. Aunque la suspensión no es ajustable, excepto la precarga del resorte para el amortiguador, funciona para una amplia variedad de motociclistas y condiciones. El R3 es adaptable para los días de la pista, aunque querrá endurecer la suspensión y actualizar los neumáticos Dunlop Sportmax GPR-300 de mayor duración.

Para alguien que busque una motocicleta deportiva elegante para recorrer la ciudad capaz de avergonzar a las motocicletas deportivas más grandes cuando las curvas se vuelven especialmente estrechas, la Yamaha YZF-R3 2021 es una excelente opción. Es difícil superar la sensación de un gemelo ágil que acelera a 12.500 rpm.

Kawasaki KLR650 2022

El 2018 fue un año oscuro para los entusiastas de Kawasaki KLR650. Fue el último año del muy querido y venerable modelo de doble deporte de gran calibre que debutó en 1987. Se cruzaron muchos dedos y se lanzaron hechizos con la esperanza de devolver la vida al KLR650; han tenido éxito. La Kawasaki KLR650 2022 estará en concesionarios. Durante su ausencia, Kawasaki masajeó el KLR650 para actualizarlo a los gustos de 2022, sin perder la esencia de este ícono legendario. Veamos qué cambió y qué se mantuvo igual.

1-Hay cuatro variantes de Kawasaki KLR650 2022. Además de la versión estándar, está el ABS, el Traveller (maleta superior, ABS, tomas de corriente) y la Adventure (maletas laterales, ABS, luces auxiliares, protector de motor, protector de tanque, tomas de corriente y el exclusivo Cypher Camo Grey color).

2-El motor DOHC refrigerado por líquido ahora tiene inyección de combustible. Sin embargo, Keihin EFI es una tecnología probada, por lo que damos la bienvenida a esta actualización con los brazos abiertos: adiós, estrangulamiento y grifo de purga. El KLR650 tiene un inyector de atomización fina de 10 orificios y un cuerpo del acelerador de 40 mm para alimentar la cámara de combustión de 652 cc.

3-El gran golpe se masajea para aumentar la potencia de rango medio. El KLR650 tiene una nueva sincronización de levas y un diámetro de escape más estrecho. Hay un sensor de oxígeno para mejorar el consumo de combustible y reducir las emisiones. Un catalizador de panal mantiene al KLR650 en el lado derecho de los rastreadores de escape.

4-Kawasaki se queda con una transmisión de cinco velocidades para el KLR650. Sin embargo, hay algunos cambios mecánicos dentro de la transmisión. La tercera marcha tiene una nueva horquilla de cambio y garras de cambio, mientras que la cuarta

y quinta marchas reciben un nuevo tratamiento de acabado. Los cojinetes de empuje de agujas ahora se utilizan para la liberación del embrague, reemplazando los cojinetes de bolas.

5-La Kawasaki KLR650 2022 recibe un nuevo basculante y bastidor trasero. El basculante es 1,2 pulgadas más largo que antes, lo que le da al KLR más estabilidad. A juego con el basculante más largo hay un eje de pivote del basculante 2 mm más grande. El bastidor trasero es parte del bastidor principal con el mismo objetivo: mayor estabilidad.

6-La configuración de la suspensión se ha actualizado, aunque la capacidad de ajuste sigue siendo limitada. El KLR650 conserva una horquilla tradicional sin ajustes. La suspensión se ha reforzado en ambos extremos, con el recorrido de la suspensión que refleja el sombreado ADV del KLR650, en lugar de los números de doble deporte. El amortiguador es ajustable para la precarga del resorte y la amortiguación del rebote.

7-Ahora se encuentra un disco delantero de 300 mm en las ruedas delanteras. El disco trasero es 1 mm más grueso para mejorar la disipación del calor. Hay un KLR650 estándar sin ABS; los otros tres modelos vienen equipados con ABS de fábrica. El ABS no es ajustable ni anulable.

8-Los neumáticos Dunlop K750 vuelven a la acción en la Kawasaki KLR650 2022, con ruedas de tipo tubo con radios de alambre. Dividen la diferencia entre ADV y dual-sport. La combinación de llantas de 17/21 pulgadas ofrece muchas opciones si el K750 no se adapta a su estilo. Kawasaki reforzó el material de la llanta trasera y ambos ejes son de mayor diámetro.

9-La mejora de la comodidad del motociclista se aborda de diversas formas. El manillar es 0,4 pulgadas más ancho, y las estriberas están empujadas hacia afuera 0,4 pulgadas, y todas están montadas en goma. El tanque de combustible, que transportaba 6,1 galones, es nuevo y ha mejorado



la comodidad para las rodillas. El parabrisas es dos pulgadas más alto y se puede reposicionar otras 1,2 pulgadas más alto para carreras interestatales. Su pasajero notará barras de apoyo remodeladas.

10-El carenado, la cubierta lateral, la cubierta trasera, la luz trasera y las señales de giro se actualizan a los gustos modernos. Los LED iluminan el camino después del anochecer.

11-El panel de instrumentos ahora es digital. Los diales desaparecieron y fueron reemplazados por números en la pantalla LCD.

12-Si alguien se acerca detrás de ti, los brazos de espejo más largos te permitirán notar al perseguidor antes.

13-Kawasaki prestó atención al sistema eléctrico. Tres es una batería nueva y más liviana, junto con una salida de generador mucho más fuerte; ahora 26 amperios, en comparación con 17. Con el nuevo faro LED, hay hasta 80 vatios disponibles para accesorios. La bobina de encendido es más ligera, al igual que el motor de arranque.

14-Las actualizaciones de la Kawasaki KLR650 equilibraron cuidadosamente el objetivo de un precio bajo, al tiempo que ofrecen mejoras notables a la motocicleta. En conjunto, la Kawasaki KLR650 2022 se mueve ligeramente en la dirección de ADV sobre el deporte dual. Eso está perfectamente en línea con los tiempos, sin embargo, el KLR650 sigue siendo un género en sí mismo, y eso es suficiente para celebrar su regreso.

