

3º.- Su peso y la altura del asiento aumentan con respecto a las 250, pero en una escasa medida, asimilable por la mayoría.

4º.- Su mantenimiento es barato y sencillo, como lo son, su consumo y su mecánica; al igual que las más pequeñas, son de las motos más fiables del mercado.

5º.- Tienen potencia suficiente para viajar acompañados por autovía, con las mínimas garantías para alejarnos de los coches y también para divertirse por las carreteras de montaña.

Para concluir con las 500 de 2 cilindros, añadiremos que las satisfacciones que estos modelos proporcionan son tales que se plantan con ellos, sin buscar ni experimentar con otros modelos más potentes y sofisticados.

Las 600 monocilíndricas.

Antes de hablar de las trail, las más numerosas de esta categoría, una alusión al exiguo grupo de carretera, que contiene modelos anacrónicos, como la Yamaha SRX 600 o extraños, como la BMW F-650-CS Scarver. Estas máquinas son también bastante válidas, siempre que se tenga un poco más de estatura que la que hemos mencionado para las 500.

Sobre las trail:

En este caso la altura necesaria para un novato sube algo más y su uso se reduce para los que sobrepasan el 1,80 m de altura.

Son la Yamaha XT-600, la BMW F-650 GS o la Suzuki DR-600. Tienen motores de arquitectura distinta, que compensan su menor aceleración frente a las de medio litro con una mayor cilindrada.

Tienen más bajos, por tanto ofrecen una respuesta excelente con una carga añadida y tienen, incluso, una salida más fácil y suave para el juego acelerador-embrague.

Las características de consumo, fiabilidad, sencillez y mantenimiento económico son muy similares a las 500.

Sobre las customs.

Son motos, todas ellas, enormemente pesadas, incluso las 125. Sí es cierto que la inmensa mayoría poseen motores de prestaciones inofensivas, en principio. la extrema longitud de la moto, su peso -al que más bien hay que referirse como tonelaje cuando pasan de los 500 c.c.-, y la precariedad de sus frenos, que casi nunca se subraya, la hacen realmente difícil de conducir y, sobre todo, de detener, cuando el puño que gobierna su acelerador es inconsciente e inexperto. Son mucho más complicadas de llevar para un novato de lo que puede inspirar su aspecto pacífico y la tranquilidad de su motor.



Para concluir este apartado sobre qué moto comprar por un principiante, reitero mi desestimación de una 600 tetracilíndrica como 1ª moto.

¿QUÉ MOTO COMPRAR?

Por la Co-Responsabilidad Parental



Padres y Madres
en acción

www.padresdivorciados.es

usedimad@gmail.com

☎ 649 116 241

Con tu Ayuda y Colaboración
Conseguiremos como norma general
la Custodia Compartida
de nuestros hijos

Boletín de Suscripción:

Nombre: _____

Apellidos: _____

Domicilio: _____ nº _____

Población: _____

C.P.: _____ N.I.F.: _____

e-mail.: _____

Tlf.: _____

***Si, deseo pertenecer a la Asociación
 Padres y Madres en Acción (PAMAC),
 abonando la cantidad de:***

● **84´00 €** Anuales ☐

● _____ € Por Donación ☐

Ingresando en la Cuenta de la Asociación
 Nº: **2038-1893-75-6000068701** ó

domiciliando el pago en el

Banco/Caja: _____

Calle: _____ nº: _____

Población: _____ C.P.: _____

Entidad Oficina D.C. Cuenta

□□□□ □□□□ □□ □□□□□□□□□□

En _____ a _____ de _____ de 20____

Firmado:

¿QUÉ MOTO COMPRAR?

Orientación sobre qué tipo y qué moto comprar por un principiante. 20/03/2010
 Desde hace tiempo se extiende una idea promovida y divulgada por un interés comercial: hacerse con unos beneficios inmediatos sin pensar en el futuro, en captar la fidelidad del cliente y mirando a otro lado ante las fatales consecuencias que su afán de vender lo más caro pueda acarrear para su integridad física.

Para empezar una 600.

Una seiscientos tetracilíndrica, por supuesto. ¡Faltarías más!

Una conversación entre el vendedor de la tienda y un potencial cliente que pretendía bajarse de la Vespa que se podía observar aparcada a través de la ventana para comprar una moto. El comercial le mostraba sin ningún recato los modelos naked de 600 y 4 cilindros. Le hablaba con copiosidad de sus parabienes; sobre todo de la versión de 100 CV.

Tal era su perseverancia que, aun cuando el potencial cliente le mostraba sus reticencias ante el gran salto que le suponía, insistía en que lo que más le convenía era, precisamente, la más potente. Según el vendedor era la más conveniente porque venía equipada con el chasis más rígido, con la mejor amortiguación y con los frenos más efectivos; y que si él no lo deseaba, simplemente la moto no corría.

En esa misma línea, veo a principiantes muy jóvenes que adquieren modelos como la R-6 o la ZX-6 como primera moto después del scooter o la 125 de rigor.

Las toman incomprensiblemente como motos de iniciación, como una mera y breve transición antes de alcanzar la RR de mil.

El Gobierno ha dejado la puerta abierta a la venta indiscriminada, sin observación, sin estudio y sin el correspondiente asesoramiento

personalizado para cada cliente.
 Para empezar una 600 (4 cilindros), **NO**.

¿QUÉ MOTO COMPRAR ENTONCES?

Las 250.

Bien. Si la persona que va a conducir la moto es de una estatura contenida, o por debajo de la media, para entendernos, y es de una corpulencia y fuerza limitadas, la opción aconsejable es una 2 1/2 urbana del tipo Honda CB 250 o Yamaha YBR 250. Sirvan éstas como referencia por la exigua altura de su asiento, por sus dimensiones recogidas, por su peso asimilable y la dulce respuesta de su motor. Estos modelos andan justos de potencia para alejarnos de los coches cuando circulemos por autovía y sobre todo llevando pasajera o pasajero. Hay que tener esto siempre presente.

Las 500 bicilíndricas.

Si la altura del motero o motera ronda el 1,70, puede optar como 1ª moto a una medio litro de 2 cilindros, como la Honda CB-500, la Kawasaki GPZ-500 o la Suzuki GS 500. Si no tenemos ninguna experiencia, vamos a sufrir las dificultades de las maniobras en parado con un peso y dimensiones que no sujetamos con holgura. Además, alguna vez añadiremos al peso de la moto el de otra persona y el del equipaje. Pero si tenemos esas mínimas condiciones físicas, la bicilíndrica de 500 se presenta como la moto ideal para aprender por varias razones:

1º.- Dado su gran éxito comercial y que son modelos de batalla, existe un gran número de oportunidades en el mercado de 2ª mano, en muy buenas condiciones y a unos precios a veces irrisorios para las cifras que se manejan en otros segmentos.

2º.- La entrega de potencia, aunque mayor, evidentemente, que la de la 250, sigue siendo dulce y fácilmente asimilable.