

ALICIA SORNOSA

TRENZAS ENREDADAS



COMPETICIÓN

BAUTISTA Y DUCATI

**EL TRIUNFO
DE LA NECESIDAD**

**Miguel Ángel Merino**

CEO Línea Directa Aseguradora

MOTORISTAS, LA FRAGILIDAD EN LA CARRETERA

▲ Cuando hablamos de **siniestralidad vial**, uno de los colectivos más vulnerables es, sin duda, el de los motoristas que, en caso de accidente, casi siempre se llevan la peor parte. En este sentido, las cifras de mortalidad y lesividad entre los usuarios de dos ruedas son aún bastante preocupantes y por ello, debemos seguir trabajando en materia de concienciación.

Así, con el objetivo de llamar la atención sobre la fragilidad de determinados colectivos, la Fundación Línea Directa, entidad de la que tengo el orgullo de ser Vicepresidente, ha publicado recientemente un informe que pone el foco en los denominados vulnerables de la carretera (peatones, ciclistas y motoristas).

El estudio arroja datos que bien merecen un momento de reflexión: estos usuarios constituyen una verdadera tragedia silenciosa de la seguridad vial en España, con casi 10.000 muertos en la última década, de los cuáles 5.000 fueron motoristas. Además, teniendo en cuenta su vulnerabilidad natural al absorber directamente con su cuerpo los impactos, sus índices de lesividad se disparan. De hecho, los motoristas lesionados en accidente de tráfico se han incrementado en un 33% desde 2012.

Con estas alarmantes conclusiones, desde la Fundación Línea Directa, creemos que es el momento de que las campañas de concienciación, casi siempre centradas en los conductores de coche y sus accidentes, comiencen a prestar más atención a los colectivos vulnerables, la fragilidad más latente de nuestras carreteras. /

**línea directa**

Depósito legal: M-5209/2009

Publicidad · 91 807 20 00 Ext. 44081

ENTRA EN**www.clubmasmoto.com** y hazte socio del mejor club de España.



06

MÁS ENTREVISTA

ALICIA SORNOSA
TRENZAS ENREDADAS

✍ Nacho Mahou



24

MÁS
COMPETICIÓN

BAUTISTA Y DUCATI
EL TRIUNFO
DE LA NECESIDAD

✍ Tito Lladós

ARRANCAMOS...

45 / MAYO 2019 www.clubmasmoto.com



40

MÁS
COMPETICIÓN

MOTO GP
EL MEJOR MOTOGP
DE LA HISTORIA

✍ Mela Chércoles



50

MÁS
ENTREVISTA

MÁRQUEZ Y VIERGE
RIVALES
ÍNTIMOS

✍ Borja Gonzalez



64

MÁS
PRUEBA

PRUEBA
MOTO GUZZI
V85 TT

✍ Santiago Ayala. Director
Revista Moto Verde



80

MÁS
MANTENIMIENTO

RUTAS EN MOTO
NO DEJES NADA
AL AZAR,
LO PRIMERO
LA MOTO

✍ Tito Lladós

ALICIA SORNOSA

TRENZAS ENREDADAS

Se define a sí misma con cuatro puntos cardinales, su propia Rosa de los Vientos: Periodista, viajera, motorista y escritora. Motorista es su Norte. Viajera, lo ha dejado claro, al recorrer los cinco continentes sobre dos ruedas. Periodista, nos consta desde hace años. Y la faceta en la prosa la estamos descubriendo ahora.

✍ Nacho Mahou

H

ola Ali. Como en las dunas del Sahara: Vamos al grano. Recomienda tu libro "360 grados, una mujer, una moto y el mundo" al que aún no lo haya leído.

R.-Deberías leerlo ya que es un libro de viajes diferente, que no está escrito en primera persona, como suelen ser... es una novela basada en mi aventura por el mundo, con una protagonista, Sofía, a través de la cual recorremos los cinco continentes. Entre sus páginas descubrirás aventura, paisajes, sensaciones sobre la moto y como no, hay un personaje muy chungo que no te dejará dormir... Además, quien se lo ha leído ha dicho que engancha, que amas y odias a sus personajes...y yo termino con una frase "la realidad supera siempre la ficción".

P.- "Nada es casual en esta vida, solo tenemos que alargar la mano para atrapar nuestro destino y no dejarlo pasar." ¿Reniegas del azar en esta frase en tu libro, lo tienes todo bien atado?

R.- Más que del azar me referiría a la suerte. Esa que todos te desean pero que sólo se consigue si vas a por ella,

creo que si no hubiera hecho lo que hice (y lo que hago), mi vida sería otra; así que, aunque no tenga atado el futuro, que es imposible, si tengo claro por qué camino quiero encontrar esa suerte, o ese azar. Conozco gente que "no tiene suerte" y es porque se dedican a no hacer nada, a esperar que pase el tiempo (y el azar) por delante de su sillón...creo que no hay que dejar pasar el "destino" que es el tiempo en realidad....al ataque!!

P.- Queremos felicitarte por el Premio al Mejor Viaje 2018: África 2018, otorgado por la Sociedad Geográfica Española (SGE). 15.000 km, con un enfoque social y lucha por la Igualdad y los Derechos Humanos. ¿El reconocimiento público realza tu épica hazaña?

R.- El reconocimiento público es perfecto para llamar la atención sobre los motoviajeros, sobre las mujeres viajeras y sobre nuestra sociedad. He hecho viajes más completos que ese cómo #AsiaCeroEmisiones; 10.000 km entre India y Nepal, 6.000 euros recaudados para dos ONG que ayudan a niños huérfanos después del terremoto y empiedran a las mujeres nepalíes, y fue un viaje cero emisiones,



**CREO QUE NO HAY QUE
DEJAR PASAR EL "DESTINO"
QUE ES EL TIEMPO EN
REALIDAD....AL ATAQUE!!**





plantamos tantos árboles como fueron necesarios para borrar mi huella de Co2...me pareció mucho más épico... Sinceramente no pienso que realizo hazañas épicas, pero sí que remuevo conciencias e inspiro a otras mujeres y hombres; eso es lo que me gusta de los reconocimientos públicos (Y ya que con esto no gano dinero, al menos ese reconocimiento te acaba de llenar en los momentos de flaqueza).

P.- "Porfa", cuéntanos la historia de Amila.

R.- La historia de Amila es inventada; es un relato para explicar la importancia de los pozos de agua en África, que además de para sanidad y alimentación, sirven para que las mujeres africanas puedan aprender a leer y escribir. Se me ocurrió la historia en Etiopía, durante los días que estuve trabajando en la perforación del pozo en Gublack. Observando a las mujeres que iban y venían cargadas con niños y bidones... podría ser la historia de cualquiera de ellas... Este es el enlace si quieres leerla entera: <https://aliciasornosa.com/de-rechos-humanos-pozos-agua/>

P.- En octubre de 2013 regresaste a España tras recorrer los cinco continentes. La única europea y mujer de habla hispana de este siglo en dar una vuelta al mundo con su moto. Ese membrete es para presumir, muchos nos conformamos con haber ido a Pingüinos, jajaja. Dinos cinco momentos destacados de esa aventura.

R.- Los mejores momentos fueron el día de la salida (emocionante saber que no tienes que mirar hacia atrás, que tienes más de un año por delante para seguir el camino, para vivir), cuando decidí que mi viaje continuaría en solitario (la sensación de libertad de nuevo, el vértigo ante lo desconocido), la vez que bajo un árbol resguardándome de una gran tormenta en Etiopía un pequeño salió

de entre unos arbustos y sin mediar palabra me agarró la mano y me llevó a su choza, con sus hermanos y madre. El día que llegué al cartel de Alaska, que me invadió una gran alegría iino me creía haber llegado hasta ahí sola!! Y cuando vi el primer glaciar, que me eché a llorar de la emoción de ver ese hielo azul milenario... ¿puedo seguir?? Pero sin duda, lo mejor, fue que decidí no dejar de viajar nunca e intentar que eso fuese mi nueva forma de vida.

P.- La Scrambler me la dejaste en Madrid para probarla, me gustó mucho. Cómo explicarías a un nuevo motorista sus características ¿Se la venderías?

R.- Claro que se la vendería: es una moto ligera y fácil de pilotar con una distancia entre ejes corta, lo que te permite controlarla con la cadera. Tiene un motor potente, el reconocido y probado de las Monster 800 c.c., que junto con el ancho neumático trasero te permite disfrutar de las curvas y a la vez rodar por pistas sin problemas. Se la recomiendo a todos los que le guste las emociones fuertes que siempre regalan las Ducati.

P.- ¿Técnicamente fue un acierto elegir Ducati para moverse por el mundo? ¿Encontraste repuestos fácilmente, es sencillo cambiar los neumáticos, el mantenimiento? Por cierto, ¿cuántos neumáticos has gastado?

R.- Si, la verdad que para mí fuerza y tamaño (y poca experiencia) ha sido la moto que mejor se ha adaptado a mi estilo. ¿Repuestos? Igual que otras marcas; hay concesionarios por todo el mundo (y además, nunca se me ha averiado en ruta) incluso en Nepal tuve que cambiar el interruptor de arranque y me asistieron desde Ducati Katmandú.

Cambiar neumáticos es sencillo, a mí me asiste Pirelli y siempre encontramos la manera de encontrar un lugar



donde tengan sus gomas, el mantenimiento se calcula antes de un viaje para en el peor de los casos cambiar aceite y filtros (cosa que sé hacer yo misma).

En la vuelta al mundo gasté varios pares de neumáticos e hice las asistencias en los concesionarios de la marca. Desde que viajo con la Ducati (ya he hecho más de 60.000 km con ella) cero problemas mecánicos y unos 6 juegos de Pirelli MT60

P.- ¿La autonomía de la Scrambler es superior a los 200 kms? ¿Aguantas esa distancia o parabas antes?

R.- La autonomía varía dependiendo del tipo de conducción de los 200 a

los 260 km. Cuanto más uso el motor, menos gasta, es curioso. Aguanto más de 200 km sin bajarme de la moto, lo he hecho con la de trail que tenía casi 400 km de autonomía; pero no me gusta viajar así. Me gusta parar a cada dos horas y eso es perfecto para repostar en esos momentos. Además, si voy a hacer largas distancias en las que no hay combustible (como en Baja California o en este viaje por África) llevo un pequeño bidón que me da más autonomía, pero en el único lugar que me he quedado tirada, ha sido en Madrid por pura pereza de no ir a reportar y estirar la reserva.

P.- El arduo paso por las fronteras. ¿Cómo lo asumes? ¿Paciencia y dinero? Dinos trucos y experiencias.



R.- Paciencia y tiempo. Nunca he ofrecido dinero (no me sobra) ni sabría cómo hacerlo. Ellos tienen el poder, tú el tiempo...trucos: ser educado, sonreír, tener sentido el humor, no cabrearse que solo sirve para que te tengan allí más tiempo. No dejarse engañar ni pagar "extras".

¡Ah! Tengo un truco cuando ya no puedo más (me han llegado a tener tres días con sus noches en la frontera norte de Mongolia y Rusia, sin dejarme pasar), llorar desconsoladamente no falla...

P.- ¿Cómo te organizas con la ropa, llevas mucho equipaje? botiquín, aseo, todo eso...

R.- Llevo poco equipaje, cada vez, menos. La ropa de la moto es lo que usas día tras día. Cuando llegas a destino: unos vaqueros, zapatillas y flip-flop para las duchas, un pareo y bañador, varias camisetas, ropa interior y calcetines que se sequen rápido (la ropa se lava por la noche y está lista por la mañana)...ah! Nunca me olvido de mis sandalias con tacón que nunca se sabe... Botiquín con antiinflamatorios, suero en polvo y urbason para los insectos. El resto se puede comprar en cualquier ciudad, por muy perdido que estés. (en cuestiones femeninas uso una copa de silicona, no necesito tampax, ni compresas, que ocupan y contaminan, una barra de labios y lista)

P.- Y el asunto del dinero, ¿llevas tarjeta, cambias divisas en las fronteras, sirve el euro para todo?

R.- El euro lo aceptan en todo el mundo igual que los dólares (aunque estos tienen siempre que ser de series mayores a 2013, ojo), llevo una cantidad en "cash", cambio en las fronteras o en el mercado negro que te dan mejor precio, las tarjetas las uso para pagar en algunos lugares o por si





me roban, como me ha pasado en tres momentos.

P.- El casco nos tapa la cara ¿es útil en determinadas ocasiones para evitar el acoso?

R.- *Jamás me he sentido acosada. Mi casco es de estilo retro que se me ve hasta el cuello o un modular, que abro en cuanto me detengo, se me ve la cara a distancia, no me gusta esconderme. Al contrario, que vean que soy una mujer, siempre ayuda.*

P.- Cuando dejas la moto, por ejemplo en Kerala, para subir a los "houseboat" ¿cómo haces con la moto, la cuida alguien?

R.- *Si, cuando uno hace alguna excursión sin moto, te encargas de dejarla a buen recaudo, guardada en algún garage o casa privada, en un hotel...o pagas a alguien para que la cuide, es sencillo.*

P.- ¿La condición de mujer se ha supuesto muchos problemas en ciertas culturas lejanas?

R.- *Al contrario. Creo que siempre es una ventaja. Solo hay que ser discreta y escuchar tu intuición o sentido común. Si veo que algo me raya, ni me acerco o salgo pitando, a la francesa, sin decir ni adiós. Creo que las mujeres tenemos ventaja, nuestra imagen no va unida a la agresividad, como la de los hombres. No damos miedo y normalmente ven en mí una hermana, novia o madre a la que proteger (ventajas del machismo). Y con otras mujeres todo es complicidad, nos entendemos con la mirada. Y donde fueres...haz lo que vieres. Respeto y educación. Con esos principios, sin problemas...Ah! Por cierto, no se habla de esto; pero a los hombres también los roban, violan o agreden, no somos las únicas...*

P.- ¿Has descubierto gastronomía nueva, te ha gustado algo especialmente?

R.- ¡Me encanta la gastronomía! Es mi debilidad: meterme en un mercado y mirar, probar, acercarme a ese puesto callejero que tiene cola, arriesgarme a probar cosas nuevas, me divierte. Me flipa la comida peruana, los insectos mexicanos en taco, el gusto asiático por el picante y los curris indios, la carne en el sur de América, los momos tibetanos... ¿sigo?

P.- En la vuelta al mundo debes estar conectado ¿Qué aparatos electrónicos llevas y que redes usas para comunicarte?

R.- Cada vez que cruzo una frontera, voy derecha a comprar una tarjeta de telefonía local con gigas, llevo un móvil, una cámara de fotos, dos cámaras pequeñas para poner por la moto, la cámara del casco y un dron. Además de mi inseparable portátil, sin él no podría trabajar por el camino. Básicamente uso Instagram @aliciasornosa, de ahí se deriva a FB (@aliciasornosaa) y Twitter (@aliciasornosa) que además uso como soporte para dejar mi opinión personal de determinados temas. Y cada semana de viaje, post en mi web site aliciasornosa.com, desde donde vendo algo de merchandising, mi novela y los viajes que organizo para grupos.

P.- Tu mentor y padre, El Correcaminos, se debe sentir orgulloso. ¿Cómo lleva tu familia la lejanía por esos mundos de dios?

R.- Lo llevan bien, desde que era muy joven he viajado mucho, por mi trabajo como periodista de motor y por mi mente inquieta. Cuando cumplí 18 conseguí un Seat Panda 45 y me iba todos los viernes hasta Cartagena, donde tenía un noviete estudiando... me he recorrido España de cabo a rabo. Además, ahora con la tecnología en comunicaciones hablamos mucho más que si estuviese viviendo al lado de su casa.





P.- Debe ser un privilegio rodar a tu lado y ahora es posible. Ofréce nos tus rutas, seguro que a mucho biker lector le interesa.

R.- Organizo varios viajes al año, siempre para grupos reducidos y a un precio muy ajustado.

En septiembre siempre a Marruecos, con tu propia moto. Un viaje muy especial, por un recorrido que se aleja de lo típico, desde el norte hasta el cordón de dunas, hoteles de 5 estrellas y mucha diversión. Es un viaje On Road.

En octubre y Semana Santa toca India sobre las míticas Royal Enfield, dos recorridos diferentes pero interesantes, y en ambos no vemos miserias ni pobreza extrema, viajamos por lugares maravillosos en cuanto a paisajes y cultura... ¿Te imaginas rodar por una playa de 7 km? Pues hacemos cosas como esas.

En noviembre nos vamos al sur de México, para vivir experiencias llenas de color y sabor, con motos de alquiler. On Road también.

Y el viaje estrella es en enero: Carrera Austral Chilena y Ruta40; un viaje para un nivel mayor, ya que hacemos más de 400 km por pistas, pero de los más alucinantes por los paisajes que hacemos. Recomendable ciento por ciento y este año, para los que les da miedo la moto: Laos en tuc-tuc, toda una aventura para todas las edades.

Todos mis viajes: aliciasornosa.com/viaja-conmigo

P.- ¿A parte de la motocicleta hay otros vehículos o aficiones que te hagan tilín?

R.- Claro! Me encanta la vela, mi sueño siempre fue dar la vuelta al mundo... en velero. Las motos de agua me chiflan, he hecho travesías como

Ibiza-Denia (con tormenta, más de 8h en el agua) y aunque acabé muerta, lo volvería a hacer. Me gustaría viajar en una auto-caravana 4x4 por África, me gustan los coches de carreras, ver las motos en la tele con los amigos, mis perros y montar a caballo, probar las cervezas de todo el mundo, ir de tapas con los colegas y leer...

P.- ¿Usas la moto a diario por tu Madrid natal? Y si no ¿Has probado las motos, bicis o patinetes eléctricos públicos? ¿Qué te parecen?

R.- Si, uso la moto por Madrid ¿hay otra manera más eficiente de moverse por una ciudad? He probado bici eléctrica, pero no las del ayuntamiento, por Madrid, me parece muy peligroso no estamos concienciados aún para compartir con dos ruedas sin motor en el espacio público. También he probado el patinete eléctrico, pero siempre prefiero mi moto, me siento más segura.

P.- La restricción de la moto en el centro de Madrid es poco afortunada. ¿Tienes una opinión formada?

“TODA AVENTURA COMIENZA CON UN SÍ” Y “SI PUEDES SOÑARLO, PUEDES LOGRARLO”

R.- Lo peor de Madrid Central es tener que poner una pegatina gigante y pensada para un coche en mi moto... aún no sé dónde colocarla ni creo que lo haga, me parece un saca-cuartos sin sentido, ¿para qué lleva matrícula mi moto entonces? No poder entrar a partir de las 10 de la noche es otra faena... ir a algún restaurante del centro es un problema por esto



mismo. Pienso que las motos deberían estar exentas de estas prohibiciones circulatorias, ya que son rápidas, no contaminan como un coche y permiten tener algo a quien la usa que nadie les puede devolver y les pertenece: Tiempo.

Pero creo que la idea es buena, sobre todo para los que viven allí, que tendrán una casa más tranquila y mejor calidad del aire y el resto un montón de asfalto sobre el que pasear sin que te arrollen.

P.- Las motos en España siguen marginadas por los sucesivos gobiernos: peajes injustos, cuchillas asesinas, pintura deslizante, ITV desproporcionada. ¿Intuyes alguna solución?

R.- No la intuyo, la sé. Llevo colaborando con IMU (Asociación Internacional del Motorista) y otras Asociaciones en

esta lucha por mejorar las carreteras, la señalización, la pintura deslizante, derechos y todo lo que tenga que ver con una mejor Seguridad Vial. Pese a que me tachan de ser de este u otro partido (por las reuniones que hacemos con los grupos políticos que quieren colaborar) seguiré "en la brecha" siempre que mi tiempo me lo permita.

P.- Un buen libro acompaña en los viajes. ¿Llevas alguno de ruta, en papel, on line, audio?

R.- ¡iNunca me falta un libro!! Para viajes largos llevo en IBook ya que ocupan nada y puedo tener varios, si es un viaje corto me llevo en papel y lo regalo en algún lugar que sé que lo van a leer. Me encantan la novela negra de la escritora granadina Clara Peñalver, (por cierto, motorista también), la novela histórica, que leo si hay, antes de llegar al país en cuestión

(como mi último libro "Inés del Alma Mía" que explica cómo se fundó Chile). Y libros de otros viajeros, ya lo hagan en moto, coche o bicicleta.

P.- ¿Cuántos países has visitado, llevas la cuenta?

R.- No la llevo, no me gusta eso de "a ver cuán lejos meas tú", pero más de 60 seguro.

P.- ¿Cuál es tu propio lema favorito? ¿Por qué?

R.- "Toda Aventura comienza con un sí" y "Si puedes soñarlo, puedes lograrlo". Porque define cómo se debe emprender cualquier acción: sin un NO, que es una palabra con el mismo poder que el SI pero que nos bloquea y acobarda, nos limita...y yo no quiero estar limitada, sólo tengo esta vida y me parece muy, muy corta.

P.- La sostenibilidad del planeta es imprescindible, ¿qué medidas tomarías?

R.- Ya tomo algunas, las que están a mi mano día a día como no derrochar agua, separar materiales, no comprar cosas que vayan envasadas, usar comida de temporada, comer en cada lugar los alimentos locales, usar la energía eléctrica solo cuando sea necesaria, usar luces de led en casa...bajar la calefacción y ponerme una chaqueta... Y las medidas generales que deberían haber tomado ya todos los países, como eliminar la producción de plásticos, controlar los vertidos químicos, limpiar cauces de ríos y bosques como se hacía antaño, en definitiva y como decía mi madre: "deja los lugares por los que pases, mejor que como te los has encontrado", nunca falla.

P.- Sabemos de tu implicación en lo referente a las ayudas sociales a los



menos favorecidos, ¿podemos ayudar a través de ti, dinos cómo?

R.- Claro, cada viaje que hago tiene un fondo social. Ayudar es seguirme en redes y dejar tu granito de arena, sea difundiendo el viaje y su mensaje social o dejando una parte de tu dinero cuando recaudo fondos.

P.- ¿Estás preparando algún viaje ahora? ¿Cómo son los detalles, tienes tu mochila con el mapa, los rotuladores, brújula... o más navegador GPS?

R.- Sí, estoy preparando un viaje a USA y otro a un valle desconocido de India, Assam, aunque todo puede cambiar en unas semanas... Yo soy viajera 2.0, uso un GPS que me pierde mucho y me divierte más.

P.- Sobre nuestra ciudad, dinos calles, bares, tapas, rincones o algún lugar favorito tuyo.

R.- Vivo en Madrid y me encanta ir de tapas por mi barrio al Bar Alonso (tiran la Mahou que es una delicia) o al Cachivache en Serrano, (la comida y las tapas son excelentes). Me encanta desayunar un buen café en María de Molina en Religión con unos buenos huevos Benedictine. E ir por el centro o por Sainz de Baranda, o por Chamberí de bares... ¡Madrid y sus bares es territorio infinito!

P.- ¿Y sobre España? tu último descubrimiento.

R.- Una ruta de tres días por las Rías Baixas, tocando interior y costa. Una vuelta a Mallorca por la Tramontana sin dejar ni un mirador sin pisar, rutas por pista en la Serranía de Cuenca... (no sigo, pero podría).

P.- ¿Qué te tatuarías? ¿Llevas alguno?

R.- Sí, tengo dos tatuajes y pienso hacerme más. Son pequeños, signifi-

can mucho y este año volveré a San Francisco (me hice el de la Vuelta al Mundo) a hacerme otro. En Madrid no conozco tatuador, pero si me das un buen contacto tengo pendiente el de África de este año... ●



P.- ¿iPhone o android? ¿Mac o PC?
R.- iPhone-Mac

P.- ¿Inyección o carburación?
R.- Carburación es más auténtico...pero soy de Inyección.

P.- ¿Dulce o salado?
R.- Salado siempre

P.- ¿Playa o monte?
R.- Montaña con curvas o la mar sale, playa paso, que hay mucha arena

P.- ¿Cerveza o vino?
R.- Cerveza, la leche del mundo

P.- ¿Asfalto o tierra?
R.- Tierra, siempre te lleva a lugares mágicos y hace que una se esfuerce sobre la moto, es más emocionante para mí.

P.- ¿Botas o chanclas?
R.- ¡Botas, que así puedo subir una montaña o a la moto, correr e incluso bailar!

BAUTISTA Y DUCATI

EL TRIUNFO DE LA NECESIDAD

Álvaro Bautista aceptó la oferta de dar el salto desde MotoGP a Superbike al quedarse sin “hueco” en el mundial de velocidad y, sin saber muy bien el futuro que le deparaba, se ha encontrado en el proyecto ganador del mundial de Superbike y al manillar de una moto que parece prácticamente imbatible.

Ducati quería recuperar un trono en el mundial de Superbike que se le negaba y Bautista reverdecer los laureles de la victoria, igualmente esquivos en las últimas temporadas, por lo que la necesidad de ambos acabó en una unión que desde los primeros minutos les ha dado grandes satisfacciones.

 Tito Lladós

Á

Ivaro Bautista aceptó a regañadientes, mediada la temporada 2018, que su futuro deportivo inmediato estaba muy lejos de MotoGP, pues su equipo de entonces, el de Jorge Martínez "Aspar", ya anunció que vendía sus plazas al Petronas Yamaha, en donde esperaba recalcar el piloto de Talavera de la Reina, campeón del mundo de 125 c.c. en 2006, pero los responsables malisios de la nueva escudería optaron por el italiano Franco Morbidelli y el francés Fabio Quartararo, al que él pensaba poder descartar por experiencia, pero prevaleció la juventud.

Sabedor de que su continuidad en MotoGP era prácticamente imposible, Ivaro Bautista decidió aceptar la oferta que desde hacía tiempo tenía puesta sobre la mesa por los responsables de Ducati y, en particular, por su ingeniero jefe y máximo responsable técnico de los proyectos de MotoGP y Superbike, el italiano Luigi "Gigi" Dall'Igna.

La gran duda de esa apuesta era saber si la Ducati Panigale V4R era una apuesta válida para su futuro y para conseguir resultados deportivos, pero el paso del tiempo ha permitido



LA GRAN DUDA DE ESA APUESTA ERA SABER SI LA DUCATI PANIGALE V4R ERA UNA APUESTA VÁLIDA PARA SU FUTURO





responder muy rápido a la pregunta ya que en las tres primeras carreras Álvaro Bautista encadenó todas las victorias posibles, dejando claro que el mejor piloto había conseguido también la mejor moto, y esa dualidad es la que los hace prácticamente imbatibles.

Pero continuemos con esta peculiar reseña de acontecimientos recordando que los resultados de pretemporada fueron halagüeños y todo hacía presagiar que la de 2019 podía ser una gran temporada para Ducati y su flamante incorporación, Álvaro Bautista, quien tendría como compañero de equipo a un veterano de Superbike, el británico Chaz Davies; y ambos con un claro objetivo marcado en sus respectivos calendarios, batir al cuatro veces campeón del mundo de la categoría, de manera consecutiva, el también británico Jonathan Rea y su Kawasaki ZX 10 RR, quien durante años ejerció un dominio indolente en ese campeonato.

La competición no pudo comenzar mejor para Álvaro Bautista, quien en el carismático y peculiar circuito australiano de Phillip Island logró su primer triplete de victorias, además de la "pole position" con la Ducati Panigale V4R y ya comenzaron a surgir las primeras voces que hablaban de la incuestionable superioridad de la moto italiana, cuyos ingenieros, una vez más con Gigi Dall'Igna a la cabeza, habían acertado al fabricar una moto prácticamente de MotoGP pero legalizada para rodar por la calle por menos de 40.000 euros.

Los datos técnicos se comenzaron a saber ya entonces y mientras la Kawasaki ZX 10 RR reconocía una potencia máxima de 227 caballos a 14.600 revoluciones, la Ducati Panigale V4R ofrecía 252 caballos a 16.350 revoluciones, mientras que en el caso de la BMW S 1000 RR, el número de revoluciones para su potencia máxima



EN DUCATI HAN ACERTADO AL FABRICAR UNA MOTO PRÁCTICAMENTE DE MOTO GP LEGALIZADA PARA RODAR EN LA CALLE POR MENOS DE 40.000 EUROS



era de 14.900 rpm, sin que en principio se conozca su potencia máxima.

Después de nueve victorias consecutivas de la Ducati Panigale V4R y Álvaro Bautista, la organización del campeonato ha decidido restar 250 revoluciones al motor del español para la cuarta cita de la temporada, en Assen (Holanda), aunque no parece que esa limitación vaya a suponer un traspés demasiado grande para Bautista, quien ha conseguido con su moto una

simbiosis casi perfecta, difícil de alcanzar para casi todos los participantes en el mundial de Superbike.

Y así fue, pues en la conocida como "La catedral" del motociclismo, el circuito de Assen, Álvaro Bautista se adjudicó la "Superpole" en un accidentado final en el que se tuvo que mostrar bandera roja por la caída del piloto turco Toprak Razgatlioglu (Kawasaki ZX 10 RR) y después la nieve forzó la anulación de la primera



carrera del sábado, que pasó al domingo, cuando con el formato antiguo se disputaron sólo dos carreras largas -se anuló la corta, conocida como carrera Superpole a doce vueltas- y ambas las volvió a ganar con autoridad el piloto de Talavera de la Reina.

Una muestra inequívoca de la superioridad de Álvaro Bautista y su Ducati viene dada por un dato tremendamente esclarecedor, que es el rendimiento de su compañero de equipo, Chaz Davies, quien en las cuatro primeras citas de la temporada, Australia, Tailandia, Aragón y Assen (Holanda), ha conseguido como mejores resultados dos terceras posiciones -en Motorland Aragón-, y ocupa la sexta posición en la clasificación provisional del mundial.

Y esta superioridad la valoran hasta sus propios rivales, puesto que en el equipo Kawasaki reconocen que Ducati ha sabido acertar con una moto prácticamente de carreras para vender en la calle por menos de 40.000 euros, lo que la permite disputar el mundial de Superbike y, además, han conseguido un piloto como Álvaro Bautista que acumula una enorme experiencia y también las ganas y ambición necesarias para continuar ganando.

Marc Márquez, quintuple campeón del mundo de MotoGP no dudó al asegurar que el éxito de Bautista y Ducati no es sólo de la moto, pues el factor piloto influye y mucho, dependiendo de su motivación, además de restar importancia al hecho de que se reduzcan las revoluciones de su moto en 250 rpm pues fue taxativo al afirmar al respecto que "en lugar de diez segundos de ventaja serán cinco, pero da lo mismo, seguirá ganando ya que no es sólo la moto la que gana".

"Está claro que no sólo lo hace por moto, ya que he escuchado este comentario de que 'gana por la moto',

pero un piloto no gana sólo por la moto; cuando todo ayuda y un piloto como Bautista, que ha sido campeón del mundo, se encuentra con la atmósfera y a gusto con todo en su equipo, es capaz de hacer cosas como estas y ya lo demostró desde Australia y en las otras carreras, que lo hizo muy bien", dijo de Álvaro Bautista todo un campeón como Marc Márquez, por lo que a buen seguro habrá muchas más victorias del piloto de Talavera de la Reina durante esta temporada 2019 de Superbike ●





MOTO GP

EL MEJOR MOTOGP DE LA HISTORIA

Hay 12 campeones del mundo en la parrilla de MotoGP, con cuatro fábricas (Ducati, Honda, Suzuki y Yamaha) con posibilidades de victoria en cada carrera, y una leyenda de 40 años llamada Valentino Rossi que sigue dando gas desde el primer día.

✍ Mela Chércoles



S

e ha instalado este año el paddock mundialista, y entre gran parte de la afición, el sentimiento generalizado de que estamos ante el MotoGP de mayor nivel de la historia. Y eso independientemente de que la parrilla 2019 cuente con 12 campeones del mundo, uno menos que en 2018. Es así porque además del nivel de pilotajes hay cuatro fábricas con posibilidad de ganar en cada GP. En el momento de escribir estas líneas, Ducati ya se ha impuesto con Dovizioso en Qatar; Honda ha hecho lo propio con Márquez en Argentina; y Suzuki se reencontró con la victoria en Texas, por obra y gracia de Rins. A KTM y a Aprilia aún no se les espera para semejantes logros, pero sueltan de cuando en cuando algunos destellos para la esperanza.

En el apartado de pilotos, se han caído para esta nueva temporada Pedrosa (retirado), Bautista (en SBK) y Luthi (en Moto2) y han llegado dos, Bagnaia y Mir, que se unen a los diez con título que ya había en la clase reina: Rossi (6 de MotoGP, 1 de 500cc, 1 de 250cc y 1 de 125cc), Márquez (5 de MotoGP, 1 de Moto2 y 1 de 125cc), Lorenzo (3 de MotoGP y 2 de 250cc), Zarco (2 de

Moto2), Pol, Rabat, Morbidelli, Bagnaia (los cuatro con uno de Moto2), Dovizioso (1 de 125cc), Maverick, Mir (los dos con 1 de Moto3) y Crutchlow (1 de Supersport). Entre los citados suman un total de 31 títulos, con una cifra de ganadores en GGPP que se eleva hasta 19 de los 22 pilotos fijos de la parrilla. Los únicos tres que no saben lo que es ganar aún un GP son Aleix, Petrucci y Syahrin. Sí que lo han hecho todos los que tienen algún título mundial más Iannone, Rins, Oliveira, Miller, Nakagami, Abraham y Quartararo.

Nivelazo se mire por donde se mire, y eso da más mérito todavía a un 'abuelo' de 40 años que sigue dando gas con la misma ilusión del día que se estrenó en el campeonato, en un lejano 1996, en Malasia. Se trata de Valentino Rossi, capaz de seguir contando para plaza de podio en cada cita y, a poco que se despiste Márquez, que es el gran favorito al título, a conquistar su ansiada décima corona. Con su segundo puesto en Argentina, tras batir en un intenso mano a mano a Dovizioso en la última vuelta, cortó una sequía de diez carreras sin subir al podio. Eso era demasiado tiempo para una leyenda como él y le espoleó para repetir posición dos semanas después en Texas.

En Austin le birló la cartera al italiano un excepcional Rins, que estrenó así su casillero de victorias en la clase reina al mismo tiempo que hacía soñar a Suzuki con la posibilidad de tener de nuevo en su box al nuevo Schwantz del siglo veintiuno. Eso sí, esa victoria no hubiera llegado sin la caída de Márquez cuando estaba escapado en la novena vuelta con cuatro segundos de ventaja. Un error suyo que abrió de nuevo el campeonato, porque de haber ganado, como había hecho los seis años anteriores en ese circuito, se habría escapado en la general. En cambio, ese fallo por el que pidió



disculpas a su equipo, comprimió la general, cayendo hasta la cuarta plaza, a once puntos de la cabeza que volvió a ocupar de nuevo Dovizioso, el ganador de Qatar.

Y todo esto antes de la llegada del campeonato a Europa, a los circuitos de la vieja escuela, donde tradicionalmente se aclara mucho el panorama del campeonato. ¿Será este año igual o aguantará la emoción hasta Valencia? Paciencia y a disfrutar de cada carrera mientras tanto ●



ADEMÁS DEL NIVEL DE PILOTAZOS HAY CUATRO FÁBRICAS CON POSIBILIDAD DE GANAR EN CADA GP

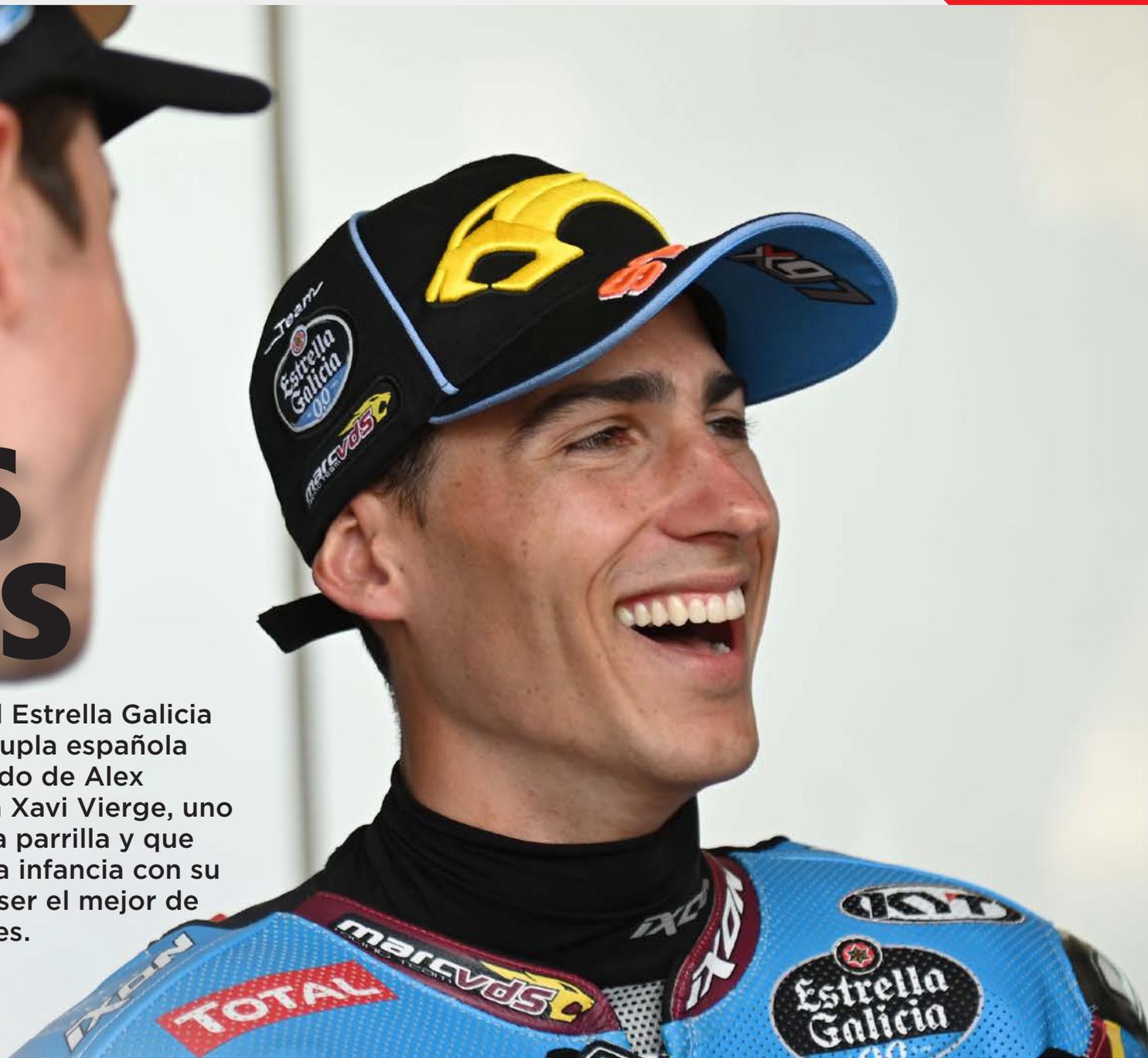


MÁRQUEZ Y VIERGE

RIVALES INTIMOS

Tras el salto de Joan Mir a MotoGP, el Estrella Galicia Marc VDS de Moto2 decidió repetir dupla española para el Mundial 2019, colocando al lado de Alex Márquez, en otro año trascendente, a Xavi Vierge, uno de los pilotos con más potencial de la parrilla y que mantiene una buena amistad desde la infancia con su compañero. Dos amigos que buscan ser el mejor de su box en un curso lleno de novedades.

 Borja González



E

El Marc VDS de Moto2,

desde 2015 patrocinado por Estrella Galicia, es una de las escuadras más fuertes del Mundial de Moto2, uno de los equipos que siempre ha presumido de mayores recursos y que desde que en 2012 cambió del chasis Suter al Kalex se ha presentado en el inicio de cada curso con la aspiración de conseguir el máximo premio, el título.

El equipo, de origen belga y propiedad del magnate cervecero Marc Van der Straten, cuenta en sus vitrinas con los mundiales conseguidos por Tito Rabat en 2014 y Franco Morbidelli en 2017, más los subcampeonatos de Scott Redding en 2013 y Mika Kallio en 2014, todo adornado con 28 carreras ganadas y otros 67 podios.

Desde 2015 ocupa una de las dos plazas de la escudería Alex Márquez, campeón del mundo de Moto3 en 2014 y que lleva unos años viviendo bajo la lupa que generan sus aspiraciones a ganar el Mundial, un deseo no escondido de salto a MotoGP, aguado en el pasado curso, y todo adornado con ser el hermano del actual campeón de MotoGP. Primero en el año de debut, con Rabat por encima,



en las dos siguientes campañas por debajo de Morbidelli, y finalmente en 2018, un año complicado para el equipo y en el que el de Cervera (Lérida) no logró los objetivos esperados. Es por esto que el presente año se antoja como crucial para ver cómo se define su futuro inmediato.

“Tengo que asumir esta responsabilidad, tengo que dar un paso hacia delante”, afirma Márquez acerca de su estatus como uno de los favoritos de Moto2. “Está claro que hay que mejorar y ser más constante. Lo que sé es que la velocidad está, falta pulir los detalles de carreras, de saber controlar la presión, estar más tranquilo en los momentos clave, y disfrutar las carreras, que es lo importante”.

En eso de la tranquilidad, 2018 fue complicado. Una ruptura a mitad de año entre el propietario del equipo



y el que era el team manager, el belga Michael Bartholemy, dejó un box descabezado, algo que se notó durante el año. *“En la temporada pasada notamos que no había un team manager, desde la cuarta carrera no tuvimos una persona con la que pudieras hablar, que te apretara, fue un poco lío”*, reconoce Márquez, que ha visto cómo ha cambiado la estructura, con un director técnico (el japonés Naoya Kaneko) por encima de los dos jefe de mecánicos, en el caso del leridano, David García, que trabajó con Johann Zarco en los años de sus títulos y que en los pasados cursos trabajó en MotoGP junto a Dani Pedrosa.

“Ahora tenemos a Joan Olivé, que nos viene muy bien a los pilotos siempre que necesitamos una ayuda, sobre todo psicológicamente, y después con David he cambiado un poco la manera de trabajar que tenía con Naoya, la información me llega mucho más filtrada, sólo hablo con él, somos mucha gente pero él me filtra toda la información y me dice lo que hay importante, y esa es una gran ayuda, porque si no en un fin de semana la cabeza te puede estallar”.

El Estrella Galicia, que vio como al final de 2018 Joan Mir se marchaba a MotoGP para aprovechar la oportunidad brindada por el equipo de fábrica de Suzuki, decidió apostar por Xavi Vierge, un piloto que apareció en el Mundial directamente en Moto2, con una trayectoria menos “cómoda” que la de muchos de sus rivales, y que del Tech3 pasó al Dynavolt, donde sólo estuvo un año para recalar en el Marc VDS. *“Sobre el papel este era uno de los mejores equipos, pero cuando llegas y comienzas a trabajar es cuando lo valoras. Estoy encantado, la dinámica de trabajo, cómo se planifican todas las cosas, la información que hay, incluso en un entrenamiento privado: tengo más*



información que en años pasados de todo un fin de semana de carreras. Eso te da mucho con lo que seguir mejorando. Es como un equipo de MotoGP en la categoría Moto2, con mucha gente dentro del equipo y donde cada uno sabe muy bien cuál es su trabajo, todos suman. En una categoría como esta tan apretada tener algo como esto lo es todo", valora Vierge sobre su inicio de andadura en la escuadra belga, donde ha comenzado a trabajar con Gilles Bigot, el famoso técnico con el que fue campeón del mundo de 500 c.c. Alex Crivillé en 1999.

"Es muy tranquilo, ¡hasta demasiado para mí! Que yo voy acelerado... Pero en Moto2 hay que tener paciencia porque está todo muy igualado, habrá sitios donde vayamos mejor, sitios donde peor, y no hay que dejarse llevar por la adrenalina de querer cambiar todo muy rápido porque esa puede ser la forma de perderte. Gilles tiene mucha experiencia, estuvo con Luthi luchando siempre por el título, y tengo que confiar en él, dejarme guiar y seguir todos sus consejos".

Una curiosidad de la dupla española de 2019 del Marc VDS es que los dos se conocen desde pequeños, y mantienen una buena relación de la que quieren sacar el máximo fruto, tanto fuera como dentro de la pista; fuera, en entrenamientos entre carreras o trabajando en el box con la información recabada por ambos en los circuitos. "La verdad es que es una buena relación real", asegura Vierge. "Nos conocemos desde pequeños, y estamos muy cómodos con esto. Obviamente, cuando llega el fin de semana y en carrera sobre todo, no puedes pensar en amistades, pero hasta llegar ahí la buena relación nos sirve a los dos, a él le ayuda y a mí también, para trabajar y mejorar juntos. Este año que era nuevo por la entrada del motor Triumph cuanto







LOS DOS SE CONOCEN DESDE PEQUEÑOS, Y MANTIENEN UNA BUENA RELACIÓN DE LA QUE QUIEREN SACAR EL MÁXIMO FRUTO, TANTO FUERA COMO DENTRO DE LA PISTA

más información, mejor. Y estamos aprovechando eso, que no nos importa compartir esa información, para ayudarnos a progresar. Es una forma de ser los dos competitivos y también de apretarnos el uno al otro. Y después nos lo pasamos muy bien fuera del box, es fácil hacerlo con él”.

“Xavi se quita presión pero tiene una buena oportunidad”, apunta por su parte Márquez sobre el argumento de que él tiene que pelear por el título y que a Viège le toca mejorar. “Yo sé que va a estar ahí, que puede luchar por el Mundial. Quizás no tiene la experiencia para ganar un Mundial, pero a veces te lo encuentras y la coges al momento”, añade para incidir en ese punto del que habla su compañero de la importancia de mantener una buena afinidad entre ambos. “Tenemos una muy buena relación, no tenemos ningún problema, siempre estamos ayudándonos, comentamos cosas. Lo que se ve desde fuera es lo que hay dentro, o incluso dentro nos llevamos aún mejor, porque hay buen rollo. Si mantenemos eso hasta final de año, y está claro que habrá tensiones, habrá carreras en las que nos juguemos una victoria o un podio, será bueno. Tener a alguien con el hambre que tiene Xavi sube el nivel del equipo, y eso creo que me puede favorecer”.



Los pilotos siempre dicen que el primer rival es el que está al otro lado en el box, aunque las modificaciones técnicas realizadas Moto2, con el cambio del motor Honda de 600 c.c. por el tricilíndrico de Triumph de 765 c.c. obligan a las escuderías a sacar el máximo provecho de cada minuto en pista. Al final de año se verá si esta puede ser o no una buena ventaja ●

PRUEBA

MOTO GUZZI V85 TT

Moto Guzzi recupera la opción de contar con una moto con matices camperos, una “classic enduro” con imagen de los años 80. Llega la V 85 TT, siglas de la doble te asociadas al todo terreno, aventurera con carácter y autenticidad.

✍ Santiago Ayala. Director Revista Moto Verde



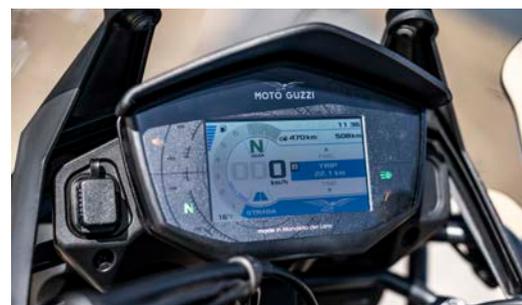
H

hablar de Moto Guzzi

es hacerlo de una marca de tradición, camino de convertirse en centenaria, fundada en 1921 en Mandello del Lario, Italia, a orillas del Lago Como, cuyo nombre es el apellido del mecánico de aviación Carlo Guzzi, uno de los tres fundadores de la empresa, junto a dos pilotos militares. Identificada con su símbolo del águila (lo usaban también en las fuerzas aéreas italianas) por los valores asociadas a ella de poder, fuerza, belleza... Sin duda Guzzi nos evoca a motos con personalidad y una identidad marcada asociada al carácter y la autenticidad que aporta desde los años 60 su motor en V con los dos cilindros a 90º arriba, el único del mundo con esa configuración, posicionado transversalmente y con transmisión por cardán.

Moto Guzzi nos lleva a pensar en motos de carretera, si bien en su historia ha tenido escarceos con el campo con modelos como la Lodola 250 Regolarita (1961) entonces con motor de un cilindro inclinado hacia delante. Muchos años después llegarían sus trail, Quota 1000 (1992) y Stelvio 1200 8V (2007). También tuvo Guzzi alguna actividad deportiva off road como su participación en los Seis Días de Enduro de 1939





y su presencia en el Dakar de 1985 con Claudio Torri a los mandos de la V65 TT Baja, con el mítico motor bicilíndrico en V. Una década después del lanzamiento de su última trail, Guzzi crea la V85 TT inspirada en aquella V65 TT del Dakar, tanto en diseño como en colores.

Classic Enduro

La imagen de la moto con aire endurero de los años ochenta, con el doble faro grande, como llevaba la moto del Dakar, la hace decididamente retro. Eso sí, grupo óptico moderno con tecnología LED, luz de carretera y de cruce, incluso en la luz diurna que es el símbolo del águila que cruza los dos focos, que destaca cuando se ilumina. El piloto trasero evoca a los reactores de los aviones de combate. Guardabarros alto, cubremantecas, cubrecárter de aluminio, llantas de radios, escape de salida lateral alta, asiento con buena distancia al suelo (830 mm) -en opción hay asientos con otras dos alturas, una superior y otra, in-

ferior... son detalles trail de la TT. Moto con poca carrocería, simple, funcional y muy lineal, diseñada alrededor del motor que es el protagonista, anclado a un nuevo chasis multitubular de acero con las fijaciones bajas laterales de aluminio. El motor escogido es el V-Twin a 90° de 853 c.c., 2V por cilindro, refrigerado por aire y transversal, derivado del que usa la familia V9 de carretera, dotado de soluciones como el acelerador electrónico y las válvulas de admisión de titanio, configurado para que rinda 80



CV a 7.750 rpm –hay una versión con kit de limitación para carnet A2- con un par aumentado para buen uso off road de 8 mkg a 5.000 vueltas. El toque moderno llega al disponer de tres modos de motor (carretera, lluvia y off road), que se pueden escoger en marcha, además de tener control de tracción –desconectable en off road-, pero no configurable.

En lo mecánico se mantiene el clásico esquema Guzzi del cambio de 6 marchas, el embrague monodisco en seco por cable, y la transmisión secundaria por árbol cardán. Rediseñado por cierto el cardán para formar un “basculante” con mejor distribución de la masa. La suspensión incluye material Kayaba con horquilla de 41 mm y monoamortiguador fijado al cardan en el lateral derecho (Öhlins en opción) -170 mm de recorrido en cada eje y posibilidad de regulación de precarga muelle y rebote-.

Guiños a la tecnología moderna se dejan ver en la instrumentación con pantalla TFT, junto a la que hay un cargador USB, así como el disponer del sistema de velocidad de cruceo “cruise control”.

Está disponible en cinco colores, tres monocromáticos (gris, azul y rojo) y dos llamativos bicolor (amarillo/blanco y rojo/blanco, con el chasis en rojo). Además las V85 monocolor llevan parabrisas alto y ruedas Metzeler Tourance Next y las bicolor, con un precio algo superior, montan parabrisas bajo y ruedas Michelin Anakee Adventure.

La ausencia de una gran carrocería y la sencillez de elementos nos hacen verla esbelta. Incluso con el gran depósito de 23 litros, el más grande del segmento de las trail 700-900, que garantiza una autonomía de 400 km. A los mandos de la V85 TT se nota estrecha en la zona de las piernas y cómoda en el asiento, con óptima posición de viaje. Sorprende su comportamiento en carretera por su gran aplomo, que permite rodar súper confiado y seguro, de reacciones







predecibles. La gran sorpresa llega en las curvas pues la V85 regala una impresionante manejabilidad y una pisada asentada en ambos ejes.

Es una moto neutra, estable, sincera y fácil de guiar, con una transferencia de pesos entre frenada y aceleración equilibrada, sin descolocarse, que nos deja boquiabiertos por el ritmo que permite en curvas de montaña. Incluso detrás no se nota un efecto negativo del cardán, sistema muy mejorado sin los traqueteos del pasado, y con mayor refinamiento de respuesta tanto en aceleración como en retención. Una locura la rapidez que deja transitar por las carreteras reviradas, aprovechando un motor tan amable como divertido, con unos 80 CV que no son un reactor pero que es redondo, elástico y fluido, cargado de amabilidad. Confianza y familiaridad que en campo también aparece con la nobleza que tiene y el aplomo de dirección, que dan una resolutive contundencia para rodar a gusto en pistas de buen suelo, e incluso en las que están algo rotas.



No es la trail más campera del mercado pero sí que es mucho más de campo que otras y le gusta rodar sobre tierra. El propulsor gana serenidad al escoger el modo off road de los mapas disponibles, además de poder configurar el ABS y el control de tracción para así sacar provecho de la respuesta mecánica y dinámica.

La V85 TT es una rutera incansable que nos llevará con ánimos a salir a las pistas y caminos, aportando claridad de ideas y amabilidad.

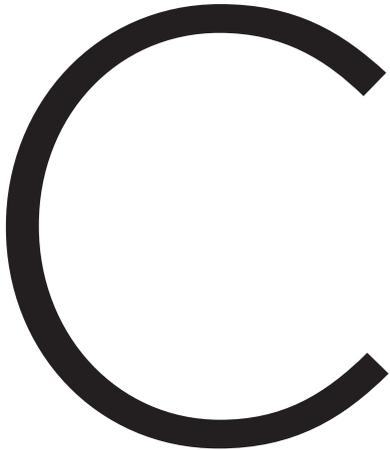
Gran opción de moto sincera, sencilla pero llamativa, noble, con talante deportivo, muy divertida, bien equipada con sus toques de modernidad y por un precio muy interesante que va de los 10.990 euros de la monocromática a los 11.190 euros ●



RUTAS EN MOTO

NO DEJES NADA AL AZAR, LO PRIMERO LA MOTO

✍️ Tito Lladós



Cuando comenzamos a

planear nuestras rutas en moto son muchos los aspectos que cuidamos, casi todos ellos relativos al recorrido, alojamiento, intendencia y, por último, los cuidados de nuestra moto, y éstos, precisamente, son los que más en cuenta debiéramos tener antes de iniciar un recorrido que, de no ser lo suficientemente diligentes en la preparación de nuestra moto, nos pueden hacer terminar la misma mucho antes de lo pensado.

Nuestras vacaciones o recorridos por carretera pueden ser un auténtico paseo en el que disfrutar "a tope" si antes de dar al botón de puesta en marcha de nuestra moto revisamos la presión y estado de los neumáticos, el desgaste de las pastillas y nivel del líquido de frenos, la transmisión secundaria de la moto, ya sea cadena, correa o cardán (éste último el que menos supervisión requiere), las suspensiones, tanto delantera o trasera o, lo que es más importante, los niveles de aceite y refrigerante.

Vayan por delante unos pequeños consejos relativos a todas estas cuestiones que nos pueden orientar

de manera sencilla para saber que afrontamos la ruta en las mejores condiciones posibles.

El primero y fundamental es revisar el nivel de aceite del motor de nuestra moto, primer motivo que nos puede dejar "tirados" en la carretera, además de poder ser el problema económicamente más grave con el que nos podemos encontrar.

Nadie mejor que nosotros para saber cuánto hace que cambiamos el aceite por última vez y si debemos realizar un nuevo cambio o sólo añadir alguna cantidad si el nivel se encuentra algo bajo.

Otro de los niveles a tener en cuenta es el del vaso de expansión del líquido refrigerante, pues ese es el indicativo más franco de si tenemos alguna pérdida en el circuito y, caso de no ser así y siempre con el motor en frío, podemos añadir algo de líquido refrigerante, siempre por debajo del límite máximo, pues de otra forma podemos provocar una especie de vacío que hará que el sistema falle más pronto que tarde.

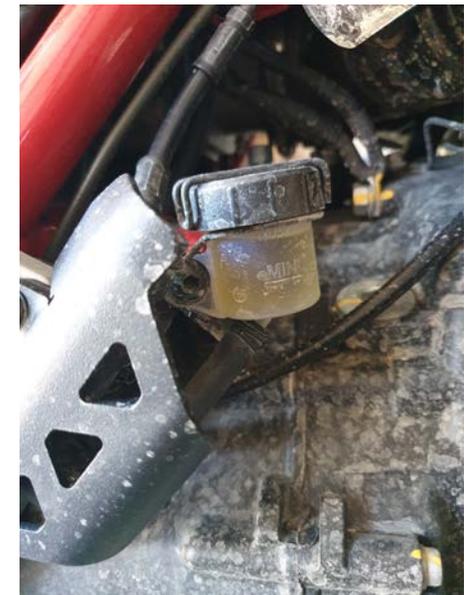
El siguiente paso en nuestra revisión debiera ser el sistema de frenos, en



el que los dos puntos necesarios son el desgaste de las pastillas, que se puede ver a simple vista por las "mirillas" que suelen tener en la parte superior las pinzas de freno y, en caso de no tenerlo, se puede observar por delante.

Normalmente si las pastillas están muy gastadas veremos que el nivel del líquido hidráulico en el depósito de la maneta estará muy bajo, pero si las pastillas se encuentran en buen estado y el nivel en éste es bajo, necesitaremos rellenar con el líquido recomendado por el fabricante y cerciorarnos de que el recorrido del sistema no tiene ninguna pérdida.

La transmisión de nuestra moto también tiene que ser motivo de atención, sobre todo si es de cadena, pues en este caso habrá que comprobar que la tensión es la correcta, habitualmente debe tener una oscilación arriba y abajo justo



antes de la corona trasera por arriba de más o menos 25 mm.

Si estuviera demasiado destensada procederemos a su tensado para evitar un desgaste superior o que incluso se salga de su emplazamiento habitual, lo que en carretera nos podría obligar a pedir ayuda e incluso podría producir daños irreparables en la misma.

Una vez la cadena está tensa, siempre es bueno que además de limpia esté bien lubricada. Tanto para lo uno como para lo otro existen multitud de productos en el mercado que las pueden dejar casi como nuevas.

Así, antes de tensar la cadena y para ver si es necesaria su sustitución, debemos fijarnos si tras limpiar y engrasar la misma los eslabones continúan demasiado rígidos, es decir, si cuando con la rueda en alto damos vueltas a la misma los eslabones parecen engancharse sin hacer su recorrido libremente, si se ven las juntas tóricas de su interior muy "dañadas" o, lo que es peor, no se existen, pues esos son los síntomas más claro de que necesitamos cambiar la cadena para no quedarnos tirados.

Una mala atención a la cadena de nuestra moto puede provocar todos esos síntomas enumerados anteriormente, si bien lo más lógico es que sea el uso el que obligue a sustituir la cadena y, de ser así, lo normal es que también haya que sustituir tanto el piñón de ataque como la corona trasera.

Para saber si esa operación es necesaria, basta con mirar los dientes de ambos elemento y fijarnos si permanecen rectos o su forma empieza a parecerse a una media luna; con un desgaste mucho más pronunciado por uno de los lados del diente que por el otro.



Si es así, debemos cambiar ambos elementos de la tracción secundaria y para hacerlo lo primero será aflojar los tornillos de piñón y corona sin sacarlos de su emplazamiento original, pues de esa manera será más fácil aflojarlos al bloquear la rueda con una marcha y, si es necesario, requerir la ayuda de alguien para ejercer mayor presión en el sistema con el freno trasero.

Una vez hecho esto podemos desmontar la rueda trasera para cambiar la corona y el piñón. Muchas motos llevan en la corona trasera un sistema de "silent-block" que debemos tener mucho cuidado de no dañar y de volver a colocar en su posición original, mientras que el piñón delantero suele llevar una especie de "chaveta" o arandela de bloqueo que impide que el tornillo que lo sujeta se suelte -u otro sistema parecido- y que previamente tendremos que haber levantado para así facilitar el desapriete de la pieza.

El montaje de ambas piezas se realizará en orden inverso a lo expuesto anteriormente.

En el caso de disponer de una transmisión por correa apenas podremos cerciorarnos de que no tiene ningún "mordisco" y que su tensión es la correcta, la estipulada por el fabricante.

Para una transmisión por cardán será todo mucho más fácil pues tan sólo tendremos que "chequear" si el nivel de líquido interior es el correcto y sólo si la moto tiene ya muchos años pues el mantenimiento de este tipo de transmisiones es mínimo.

Con la llegada del invierno muchos son los que optan por "aparcar" la moto durante un tiempo más o menos largo, hasta la llegada de temperaturas más cálidas, y es por ello que conviene guardar una serie de medidas de



EN INVIERNO CONVIENE GUARDAR UNA SERIE DE MEDIDAS DE CUIDADO O ATENCIÓN CON LAS BATERÍAS SI NO SE USA LA MOTO

cuidado o atención con las baterías de nuestros vehículos para evitar un deterioro insalvable o problemas a la hora de la puesta en marcha.

Una de las principales recomendaciones, si nuestro aparcamiento cuenta con enchufes próximos, sería la instalación de un adaptador para la recarga rápida de la batería que se puede comprar fácilmente en multitud de páginas de accesorios por internet y que es un simple dispositivo conectado a los polos positivo y negativo de nuestra batería en un extremo y un conector específico en el otro extremo para poder hacer las pertinentes recargas más o menos cada quince/veinte días.

Esa es la mejor opción para mantener siempre a punto la batería de nuestra moto, pero si no disponemos de enchufes en el aparcamiento en el que se encuentre la moto las opciones a barajar son dos diferentes.

Pero antes, si nuestra moto dispone de sistemas de alarma o



chequeo electrónico del encendido, normalmente siempre existe un consumo y antes de desconectar la batería tendremos que "engañar" al sistema, algo que se puede hacer de una manera muy fácil ya que antes de desconectar la batería pondremos nuestra moto en el modo de encendido, con el contacto dado y lista para "apretar" el botón de arranque. Será en ese momento cuando podamos proceder a desconectar el polo negativo de la batería o a desmontarla, las dos opciones que proponemos a continuación.

Con esta sencilla operación la moto no detectará un uso fraudulento de la misma o intento de robo y se podrá hacer la operación sin ningún tipo de problema, y será importante hacer la misma operación cuando vayamos a montar la batería, es decir, al llegar a

nuestra moto pondremos la llave de contacto en posición de arranque y lista para dar al botón antes de montar la batería o conectar el polo negativo.

Como decíamos una de las opciones, la primera y la más sencilla, sería desconectar el polo negativo de la batería y con ello salvaguardar la misma hasta su siguiente uso, aunque nosotros recomendamos otra opción, que es la de desmontar la batería de su emplazamiento para tenerla en casa, en donde cada cierto tiempo podemos recargar la misma para tener esta importante pieza siempre en unas condiciones óptimas para su siguiente uso.

La sustitución y/o el cambio del filtro de aire es una operación relativamente sencilla de realizar y muy necesaria para mantener en las mejores condiciones posibles los

“pulmones” de nuestra moto, pues de ese componente dependerá en mucha medida el buen funcionamiento y combustión del motor de nuestra moto.

Normalmente, en las motos de carretera la caja del filtro de aire se encuentra emplazada bajo el depósito de combustible, por lo que deberemos quitar el mismo, algo que también hacemos en el cambio de bujías, por lo que se puede aprovechar la operación para ambas cosas, como ya explicamos el mes pasado.

Una vez hayamos quitado las placas laterales, si las hubiere, o carenado delantero y el depósito de combustible, nos encontramos con la tapa del filtro de aire, que suele ir sujeta con una serie de tornillos que quitamos con la herramienta apropiada y al retirar la misma quedan al descubierto tanto el filtro como las tomas de aire.

En este punto sería bueno proteger las entradas de las tomas de aire para evitar que mientras manipulamos pueda entrar suciedad por esos conductos.

Con las tomas bien protegidas levantamos, el filtro de aire, que en buena lógica debe estar bastante sucio, pues ese es su cometido en la entrada de aire al motor, para emplazar en el mismo lugar y posición uno nuevo, pero antes de ello podemos aprovechar la operación para limpiar bien la caja de elementos extraños, algo que bien podemos hacer con papel o, si tenemos la posibilidad, con una pistola de aire a presión.

Una vez realizado todo el proceso sólo nos queda invertir el orden de la operación de desmontaje para restituir cada pieza a su posición original, teniendo especial cuidado con las

de plástico para no arañarlas y que todas las clemas que hemos soltado en el depósito de combustible estén perfectamente encajadas para evitar problemas de suministro.

En el caso de las motos de campo la operación es mucho más fácil pues la caja del filtro de aire suele tener un acceso lateral y apenas hacen falta dos o tres tornillos para acceder a la pieza de espuma montada sobre un “chasis” de plástico y alambres de cierto grosor.

Para soltar el filtro suele haber una “presilla” o sistema de tensión de fácil manipulación y con la espuma en la mano el método más sencillo es limpiarlo con un poco de gasolina en una bandeja de plástico hasta dejarlo bien limpio para acto seguido escurrirlo perfectamente, aunque por seguridad es bueno dejarlo un tiempo para que se seque por completo.

Una vez realizado este proceso sólo queda embadurnar la espuma con el aceite para filtros recomendado por el fabricante, sin pasarse, y volver a colocar el elemento en su emplazamiento habitual.

EL BUEN FUNCIONAMIENTO Y COMBUSTIÓN DEL MOTOR DE NUESTRA MOTO DEPENDERÁ EN MUCHA MEDIDA DEL FILTRO DEL AIRE





Otro de los puntos a tener en cuenta y verdaderamente importante, son los neumáticos, en donde caben pocas posibilidades de mantenimiento, salvo controlar periódicamente la presión de los mismos, al menos una vez al mes y, sobre todo, cuando se produzcan cambios importantes de temperatura.

Además de mirar la presión de los neumáticos, será relevante ver el dibujo de los mismos para que estos mantengan al menos unos 4/5 milímetros de profundidad, algo que se puede comprobar, si no tenemos la herramienta específica para ello, con una simple moneda de un euro dentro del dibujo para comprobar que al menos la parte plateada de la misma se "hunde" dentro del hendido, lo que corroborará que todavía está en buen estado de uso.

Además, prácticamente todos los neumáticos actuales llevan unas "muescas" de fábrica que nos indican el grado de desgaste del mismo y la relevancia de su sustitución en caso necesario.

Es importante para nuestra seguridad, no jugar en exceso con la duración de los neumáticos, pues de ellos dependerá en buena medida la respuesta de nuestra moto en circunstancias extraordinarias, tanto en frenadas inesperadas como en aceleraciones y no digamos nada si vamos a rodar con el suelo mojado, cuando unos buenos neumáticos son la mejor garantía de la tracción y adherencia necesarias ●



Cuando ocurre un siniestro
en tu casa y no tienes seguro,
¿a quién llamas?



SEGURO ESENCIAL DE VIVIENDA

INCENDIOS
**DAÑOS
A VECINOS**
**CATÁSTROFES
NATURALES**

por

99€

Con el Seguro Esencial de Vivienda Línea Directa nunca estarás solo
si alguna vez tienes un siniestro en tu hogar.

902 123 516



Una compañía
bankinter.

lineadirecta.com

Sujeto a normas de suscripción y con las siguientes condiciones: seguro de responsabilidad civil, incendio y solo continente hasta un capital asegurado de 100.000€ / Primeras viviendas menores a 100 m² con tomadores mayores a 50 años o viviendas secundarias / Excluidas viviendas de alquiler.