

Número 14

magazine

moto

1

Kawasaki ZZR 1400

Suprema

+ Yamaha X-Enter 125

+ Conducción
en invierno

H-D Sportster 1200 Nightster

ORIGENES

¡HAZ CLIC!

Antes de que te veas inmerso en las páginas virtuales de esta revista, echa un ojo a algunas indicaciones que te proponemos para que disfrutes de ella al 100%.



- Se trata de una revista interactiva, **imprimirla no tiene sentido**.
- Necesitarás tener el **Adobe Reader** instalado y actualizado para poder reproducir todos los elementos multimedia sin problemas.
- Abre la revista en **pantalla completa**. Se ve todo mucho mejor.
- Algunos vídeos necesitan conexión a internet para reproducirse.
- Te saltarán a veces mensajes de confirmación en algunos enlaces, pero no te preocupes, la revista **no tiene virus** :)



A menudo encontrarás iconos como éstos, ¡PÍNCHALOS!



MÁS TEXTO



PRECIO



AUTORES



FICHA



VALORACIÓN



DETALLES



ENLACE



DESCARGAR



EQUIPAMIENTO



BOTÓN



K-CREDIT
Financiación

K-FÁCIL
Financiación

K-CARE
Garantía Plus

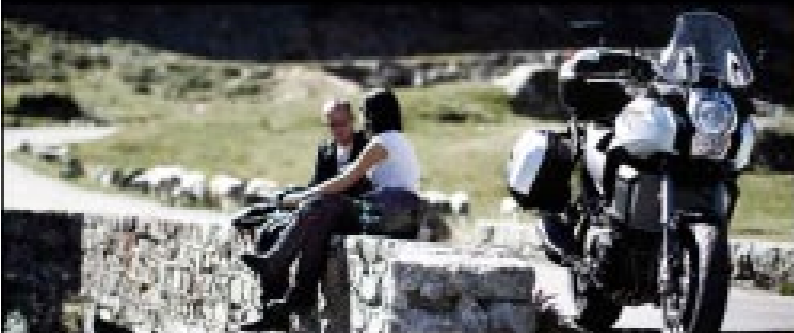


¡PRUÉBALA TÚ MISMO!

Has click y solicita una prueba en tu concesionario oficial más cercano



**DESCUBRE
NUEVOS DESTINOS
VERSYS 1000**



Préndete por caminos por donde pocos hayan pasado. O mejor dicho, encuéntrate, porque a veces perderte es la única forma de encontrarte con uno mismo. Descubre lugares que no aparecen en las guías turísticas (aunque lo estarían, si alguien hubiera llegado allí antes). Vive experiencias donde sólo es posible llegar bien equipado (Versys 1000 con ordenador a bordo, ABS predictivo, control de tracción, selector de modo de potencia, entre otros). Y disfrútalo. Simplemente disfrútalo.

Versys 1000: 12.999€

Para más información visita www.kawasaki.ki.eu/Versys1000

Contáctate siempre con responsabilidad desde el respeto a tu movilidad, tu experiencia y tu bienestar. Los servicios homologados y homologaciones. Los precios representados son precios finales y solo por precios profesionales bajo condiciones comerciales. Algunos modelos de este anuncio poseen dotaciones opcionales no estándar.

*Para financiación K-Credit y K-Fácil a través del BANCO CETELEM S.A. La promoción contempla un seguro a terceros básico, sin ningún tipo de recargo por edad o carné, valorado en 201,37€. En caso de exceder este importe por recargos de edad o carné el cliente se hará cargo de la diferencia. Promoción válida hasta el 31/10/2013.

Kawasaki



Editorial

UNA DE SUPERHÉROES

En Moto1 Magazine retomamos la dinámica de las **pruebas "remake"** y esta vez homenajeamos en dos de nuestros artículos a los personajes de cómic de la casa Marvel. El primero con la moto más veloz del mercado, **Kawasaki la ZZR 1400**, una montura propia del *Increíble Hulk* por sus colores y por sus salvajes prestaciones. En el segundo, nos hemos inspirado en la estética de **Lobezno** en la película *Orígenes*, donde la Harley Davidson Sportster XL1200 Nightster cobra especial protagonismo en una espectacular sesión fotográfica donde se han cuidado todos los detalles. No os lo perdáis.

Pero Moto Magazine este mes va más allá ofreciéndooos un **completo informe de conducción invernal** para que minimices los riesgos cuando montes con bajas temperaturas. Además, Ángel Nieto nos habla sobre sus años gloriosos en una completa entrevista y viajamos a la **Alemania del Este** siguiendo la carretera de las Piedras Azules, entre otras muchas cosas. Adelante es toda vuestra.

Jorge Torrecillas
Director

Nardò: velocidad terminal

Rodar en el Circuito de Nardò con la impresionante ZZR1400 ha sido toda una experiencia para mí. En plena adolescencia flipé con la gesta de Loris Capirossi en esta misma pista, al batir varios récords mundiales de velocidad con una exclusiva Honda NR 750 en 1993.

Los 7.500.000 de pesetas de esa máquina fueron un boom en su día. Actualmente, se cumplen 20 años del lanzamiento de este exclusivo modelo, que hoy día ocupa las vitrinas de 300 coleccionistas de todo el mundo: cúpula tratada con titanio, motor V4, pistones ovales con doble biela, 32 válvulas, carrocería de carbono, depósito de aluminio, inyección, 125 CV, llantas de magnesio, cambio extraíble... ¡y 222 kg en seco!

Javier Pérez-Rubio
Jefe de pruebas



SUMARIO

NÚMERO 14

moto①

Staff

DIRECTOR

Jorge Torrecillas
jorge.torrecillas@clubmoto1.com

JEFE DE PRUEBAS

Javier Pérez-Rubio
javier.perezrubio@clubmoto1.com

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Juan Carlos González
juancarlos.gonzalez@clubmoto1.com

VIAJES

Uwe Krauss

PUBLICIDAD

Santi Cidre
santi.cidre@clubmoto1.com

Laura Pi
laura.pi@clubmoto1.com

FOTOGRAFÍA

Javier Martínez

Jorge Martín

Óscar Martínez

Alberto Lessmann

RESPONSABLE DE EVENTOS

Michel Vallado
michel.vallado@clubmoto1.com

COMUNICACIÓN ONLINE

Luis Miguel Del Cerro
luismiguel@clubmoto1.com

SECRETARIA DE REDACCIÓN

Laura Matesanz
info@clubmoto1.com

1MÁS1 COMUNICACIÓN Y GESTIÓN S.L.

C/Oro 1, Nave 2

28863 Cobeña (Madrid)

Teléfonos: 916.209.517 / 906 207 576

Fax: 916.207.166

PRESENTACIÓN KAWASAKI ZZR1400



EL INCREÍBLE HULK

El musculoso personaje verde creado por Marvel Comics nunca ha conducido una moto pero, de elegir una, la segunda generación de la Kawasaki ZZR1400 colmaría sus ansias más extremas. La reina de las sport-turismo vuelve a la carga con más fuerza que nunca.

PRESENTACIÓN



ARE YOU READY?
» www.ktm.com

40 NECESITO UNA DUKE PORQUE ...



Nombre
Gottfried G.
Edad
42
Profesión
Sacerdote

No imitar las escenas de conducción mostradas, viste ropa protectora y observa las regulaciones de tráfico!



www.ktm.com
Photos: P. Schardt, A. Babant, H. Mitterbauer

... ES UNA ENCARNACIÓN DE MI MISMO

690 DUKE 2012

f FACEBOOK.KTM.COM



¿Quieres saber más? Experimenta la verdad en www.ktm.com o visita la tienda KTM más cercana.

690 DUKE



KTM POWERPARTS KTM POWERWEAR KTM RIDE ORANGE
KTM FINANCE KTM ORIGINAL SPARE PARTS



PRESENTACIÓN



Nardò Technical Center y
el “señor de los anillos”

PRESENTACIÓN

La estampa de la nueva generación de la ZZR1400 se muestra desafiante e intimidadora. ¿Te atreves a subir?



REMAKE HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER XL1200N NIGHTSTER

ORÍGENES

Todos tenemos un lado oculto. Ese que a veces ni tú mismo conoces. La H-D 1200 Nightster despertará tus instintos. Saca el lobo que llevas dentro. Vuelve a tus orígenes.



REMAKE

Nocturna

Luna llena, sales a la calle, estás inquieto... algo en tu interior te pide adrenalina. Sigues andando, notas que las garras empiezan a salir de tus puños. Está despertando tu lado salvaje. Te acercas al garaje donde te espera ella. Nunca antes habías sentido la magia nocturna de la Nightster 1200. Quieres devorar kilómetros, atravesar la ciudad como una sombra y recuperar el control. Pero sabes que no será fácil. Subes, arrancas, necesitas el viento frío en la cara y olvidarte de todo. Te entran ganas de aullar...



MOTOMADRID

Salón Comercial de la Motocicleta

**Nueva, Eléctrica, Seminueva, Custom,
Off Road, Clásica, Quad, ATV e Industria Auxiliar**

¡UNA BUENA OPORTUNIDAD
PARA DIVERTIRTE, EQUIPARTE Y
COMPRAR TU MOTO!



ORGANIZA:
ERMEVENTS
Classic Racing & Motor Events
www.ermevents.com

MEDIA PARTNER:
MOTOCICLISMO
www.motociclismo.es

30 de marzo a 1 de abril de 2012

RECINTO FERIAL CASA DE CAMPO

PABELLÓN DE CRISTAL

  salonmotomadrid.com

Patrocina:


MUTUAMADRILEÑA


Cetelem

Colaboran:


MADRID


IBERIA


SOY motero


moto1


renfe


NH
HOTELES
RIBERA DEL
MANZANARES


902 400 222
www.etcortingles.es

REMAKE

¿Cómo se mueve?

Esta Sportster es de apariencia muy ligera a pesar de superar los 260 kilos con todos los llenos. También se siente ligera en marcha. Solo hay que dejarse llevar, sentir sus vibraciones y peculiar sonido, y disfrutar. En cuanto coges algo de ritmo enseguida te encontrarás raspando los estribos, pero sorprende su buen comportamiento dinámico general. También una postura más "al ataque" ayuda al pilotaje. Las suspensiones han sido rebajadas y se sienten secas, aunque el mullido asiento hace las veces de amortiguación.

Los frenos se llevan la peor parte. Un único disco delantero mordido por una pinza de dos pistones es insuficiente para frenar en poco tiempo a esta "nocturna". Hay que combinar con el trasero y freno motor para obtener una frenada eficaz. Con conducción más pausada sus prestaciones son correctas.



Estética Old School

El viejo estilo Harley Davidson está presente en cada detalle de la XL1200 Nightster. La moto es monoplaza, muy bajita, con suspensiones rebajadas y manillar Drag Style. Los estribos no van tan adelantados como en otros modelos por lo que la postura es más agresiva sobre la moto. Los colores apagados, los pulidos de la tapa de balancines, la horquilla delantera con fuelles protectores, llantas de radios y el depósito de "cacahuete" bien integrado en el conjunto le dan una personalidad única. Además tiene detalles minimalistas como el grupo óptico trasero con luces de freno y de marcha e intermitentes en solo dos lámparas.

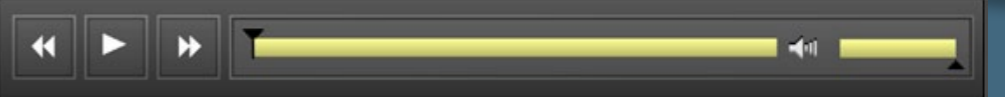


REMAKE

Mecánica de siempre mejorada

Como siempre, un propulsor bicilíndrico en V. El motor Evolution montado sobre silent blocks, también conocido como Blockhead, incorpora inyección electrónica y los cilindros y culatas en aluminio. Refrigerado por aire, no resulta especialmente caluroso y su rendimiento está a la altura de lo esperado. Empuja bien desde abajo pero no tiene buena estirada, la moto es para se conducida a bajo y medio régimen. La caja de cambios resulta especialmente ruidosa, pero el escalonamiento de las marchas está muy bien estudiado y hace de la conducción algo divertido.

**ARRANCA LA
NIGHTSTER**



Hábitat

Si tenemos que elegir dos lugares ideales para conducir esta Nightster, el primero de ellos sería sin duda una carretera abierta con curvas amplias y clima templado. La nula protección contra el viento te obliga a no superar la barrera del límite legal, mientras que, por su parte, los estribos tocan con la facilidad en curvas cerradas. Por eso un lugar poco comprometido para el pilotaje y con buen asfalto donde solo tengas que preocuparte de fluir es ideal.

El segundo, sería la ciudad, preferiblemente de noche (Nightster significa nocturna), donde pasear por el ambiente urbano con poco tráfico es un verdadero placer. Buen radio de giro y el asiento bajo hacen que sea muy manejable y apta para todos los niveles.



REMAKE



Orígenes: Lobezno (la película)

Como habréis podido ver esta prueba la hemos ambientado con la estética de la película Lobezno Orígenes de la saga X-Men. En ella el protagonista es Lobezno (Wolverine), el personaje de cómic creado por Marvel y protagonizado por Hugh Jackman. Un mutante capaz de sacar sus garras en situaciones límite y que es sometido a un experimento para cambiar sus huesos por un durísimo metal llamado Adamantium. Una de las escenas más emblemáticas de la película es cuando Lobezno escapa a lomos de una Harley Davidson Due Glide de 1948 con motor Panhead modificada. Una secuencia cargada de acción y en la que nos hemos inspirado para dar vida a esta sesión de fotos. La estética del probador y la motocicleta se buscaron expresamente para causar el efecto cine ya habitual en nuestros reportajes bautizados como Remake.



REMAKE DETALLES Y EQUIPAMIENTO



SCOOTER YAMAHA X-ENTER 125

ENTRADA FRUNFAI

La firma de los diapasones amplía su oferta de scooter de rueda alta con la estilosa X-Enter. Un económico escalón de acceso ideal para aquellos que necesitan desplazarse entre el tráfico de la ciudad con comodidad y eficacia. El X-City ya no está solo.

SCOOTER



El nuevo X-Enter de Yamaha ingresa en el competido **top ten de los scooter rueda alta** junto a rivales como el *Aprilia Scarabeo*, *Derbi Rambla*, *Kymco People GTI*, *Piaggio Beverly*, *Peugeot Geopolis*, *Suzuki UX Sixteen*, el *SYM Symphony* y, sobre todo, para medirse de tú a tú con el *Honda SH Scoopy* (líder de ventas).

De esta manera, Yamaha presenta un producto urbano **moderno y atractivo** que apuesta por el **confort de marcha** y el **diseño** sin desmerecer el **precio**. Además, estrena una **mecánica monocilíndrica de última generación** que seguro se extenderá a otros modelos a corto plazo. Más que un 125 parece un 200 por rendimiento y prestaciones.

SCOOTER

Para Tod@s

Desde que arrancas con la X-Enter, la sientes como tu moto de toda la vida. Es **fácil, amigable, versátil, potente y muy, muy segura: ruedas de 16", suspensiones deportivas, frenada combinada, chasis rígido**, etc. Este scooter va dirigido tanto para aquellos que tienen experiencia sobre dos ruedas como para los que buscan escapar del carné de coche y ser el rey de la ciudad.

El baúl trasero opcional de 39 l. es **casi obligatorio**, pues el hueco bajo el asiento tiene poca capacidad.



23/02/2012

DESCÚBRELAS
23 DE FEBRERO - 19H
HARLEY® PREMIERE NIGHT
VEN A DESCUBRIR LAS MÁQUINAS
QUE RENUEVAN NUESTRA LEYENDA

WWW.HARLEY-DAVIDSON.ES



Make every day count

Chasis Yamaha

La marca de los diapasones siempre se ha caracterizado por ser un referente en lo que a comportamiento se refiere. Sus chasis siempre han sido de lo mejorcito y la X-Enter hace gala de ello. La **estructura tubular de acero** deja **hueco libre para los pies**, disponiendo así de una buena plataforma con mayor usabilidad para alojar equipaje.

Al margen de esto, **otro de sus puntos fuertes es la suspensión**, ya que rodando por las clásicas curvas de l'Arrabassada la horquilla se mantuvo muy firme y al **amortiguador trasero horizontal** de "herencia T-maxiana" otorgó una estabilidad irreprochable para un scooter de estas características.



SCOOTER



Frenada UBS

Apurar la entrada en curva sin que tu scooter se empiece a retorcer longitudinalmente como si le hubiese dado el “baile de San Vito” ya es posible. Siempre que piensas en frenada combinada das por hecho que hay discos en las ruedas pero el sistema de Yamaha demuestra lo contrario al emplear un tambor trasero: **accionando**

la maneta izquierda frena también delante.

Ante cualquier situación, la X-Enter se detendrá sin extraños y con decisión.

**ESTE
ASEQUIBLE
SCOOTER
APUESTA POR
EL CONFORT DE
MARCHA Y EL
DISEÑO**



Bienvenido Señor Frío

Parece que la llegada del frío está reñida con el uso de la moto pero, con la ropa adecuada, algo de información y un poco de sentido común, podrás disfrutar de tu moto los 365 días del año. Echa un vistazo a nuestro decálogo de consejos Moto1, ¡ya no tienes excusa!

INFORME

Aunque la mayoría de motociclistas preferimos el calor, circular en invierno sobre dos ruedas sin quedarnos helados ya es posible. Dependiendo de la provincia donde vivamos, podremos planteárnoslo o no (en Burgos, Ávila o Segovia es otro cantar).

Otra cosa muy distinta es que no nos guste sufrir las consecuencias de una incorrecta manera de vestir o que no estemos dispuestos a asumir el gasto extra que conlleva la compra de ropa de calidad. Yo uso la moto 300 días al año, muchas veces bajo cero y el coche no me gusta. He rondado la hipotermia alguna que otra vez, aguantando el vómito cuando mi cuerpo dijo basta. Sí, llámame masoca...

La tecnología actual dista años luz de la de hace tres décadas y nos brinda la posibilidad de usar ropa de moto específica para que circular en moto sea tan placentero como queramos. Considero que disponer de prendas de calidad apropiadas en nuestro armario merece mucho la pena. ¿Si no nos cuidamos a nosotros mismos quién lo va a hacer?

Otro apunte oportuno es el de priorizar sobre tiempo o temperatura. Con esto quiero decir que, a veces, debemos protegernos más según los minutos/horas que vayamos a estar expuestos al aire frío, en vez de hacerlo porque en la tele hayan dicho que estamos a 2°. Diez minutos a esa temperatura son más llevaderos que treinta a 4°.





Equipamiento

-¿Más = mejor?

El concepto de “cuanta más ropa mejor” es erróneo. Al final vas como un lomo embuchado, dificultando tus movimientos y minimizando la movilidad. Hay que llevar poca, pero buena. Un hándicap de las dos ruedas es su extremismo, el cual te hace padecer mucho calor en verano y mucho frío en invierno.

-¿Ropa de vestir? No, gracias

Una práctica habitual en conductores noveles es emplear ropa de abrigo de calle, la misma que usamos para ir a pie. Olvídate porque por mucha lana, forros y bufandas que lleves el frío penetrará por los lugares más insospechados.

-Ropa térmica: primera capa

Es imprescindible. Es nuestro último escudo frente al frío, como una segunda piel. Firmas como BMW o Bikers son de los mejorcito. La firma española dispone de una gama muy completa con más de 40 artículos (sotocasco, sotoguante, cubrerodillas, etc).

La alta calidad de los tejidos con los que trabajan es el secreto: Windstopper, Coolmax, Thermolite, Nobuk, Spandex, etc. También es fundamental que dispongan de costuras planas (para que no se marquen en la piel), además de ser antialérgicos, transpirables y ligeros.

-Forro polar: capa intermedia

Dependiendo de lo frioleros que seamos podemos prescindir de esta capa y saltar directamente a la cazadora, aunque nunca está de más emplear una sudadera, forro o derivado que nos aísle más.



-Cazadora/pantalón: tercera capa

Es la más importante, la barrera que eliminará el 50% del frío en nuestro cuerpo. Debe ajustarnos lo suficiente para no crear turbulencias, lo suyo es que disponga de forro interior desmontable y es vital que lleve protecciones (coderas, hombreras y espaldera). Si es de tipo $\frac{3}{4}$ mejor que hasta la cintura. Las mangas deben ajustarse a la muñeca porque si no, cerrarnos los guantes será un suplicio.

Un pantalón a juego con la cazadora es lo suyo, con rodilleras y cintura ajustable mediante cremallera con la cazadora.

El cuero no es lo ideal en invierno porque, si bien es el mejor material existente frente a la abrasión en caso de caída, sus propiedades calóricas son inversamente proporcionales: se enfría mucho (y al contrario en verano).

-Guantes/botas

Además de abrigar deben proteger. Las extremidades son muy delicadas, soportan mucho frío y los necesitamos para casi cualquier movimiento o acción de nuestro día a día: si están helados y el resto del cuerpo caliente, tendremos frío todo el día.

Los guantes deben ser largos, que cubran hasta el antebrazo y más cómodos si van por encima de la manga. El forro interior doble puede estorbar a la hora de quitárnoslo y los nudillos deberían ir reforzados.

Si los pies y las manos te duelen es que hace mucho frío, pero si no sientes nada y llevas un buen rato bajo cero preocúpate porque se están empezando a congelar. Calcetines de montaña, fundamental.

-Pantalla anti-vaho

Lo lógico es que respirando con la pantalla del casco cerrada se cree vaho por la diferencia de temperatura, haciendo que incluso nos veamos obligados a abrir la pantalla para disiparlo con la consiguiente incomodidad.

Para evitarlo debemos recurrir a una rociada de la pantalla con spray específico, montar cubrenariz o usar pin-lock (pantalla pequeña con borde de silicona que se adhiere a la cara interior de la pantalla del casco, creando una cámara de aire sellada para evitar que surja el vaho).

-Ojo con las “uniones”

Si llevamos lo mejor y no sabemos usarlo, mal vamos. Debemos vigilar los “espacios muertos”, esos para los que no hay una prenda específica y que debemos proteger uniendo dos de ellas, es decir, el cuello, las muñecas, los tobillos y la cintura. Que se cuele frío por ellas puedes ser muy traumático.

-Impermeables

A falta de ropa de invierno específica podemos usar un impermeable como última capa ya que, aunque no genera calor, sí hace de cortaviento y no transpira, evitando que el aire llegue al cuerpo.

-En scooter...

Si tienes que ir de traje y no te apetece “vestirte de moto”, hay accesorios que solventarán la papeleta: parabrisas, puños calefactables (cualquier moto), cubremanos y manta térmica (la marca Tucano Urbano es un referente) te lo harán más llevadero.





Materiales, hilos y fibras

La mejor forma de permanecer seco y cómodo cuando hace frío es vestirse con varias capas de tejido para mantener la temperatura interna del cuerpo. Para adaptarse a los cambios de temperatura, basta quitarse o ponerse prendas.

Todos transpiramos cuando realizamos una actividad y si la humedad se queda en la piel o moja la ropa, sentiremos frío. El truco está en ir creando capas de ropa entre las que queda atrapado aire que crea el aislamiento.

Muchas fibras modernas incrementan esta capa de aire al usar fibras cardadas, generando así más aislamiento con menos peso.

Algunos fabricantes tienen sus propios tejidos anti-frío, pero los más conocidos son los siguientes:

Gore-Tex

Es la reina. Se trata de una membrana especial que reúne tres características: es impermeable, transpirable y cortaviento.

Contiene más de 1.400 millones de poros microscópicos por centímetro

cuadrado. Estos poros son aproximadamente 20.000 veces más pequeños que una gota de agua pero mucho mayores que una molécula de vapor de agua. Esto significa que no deja entrar el agua pero sí deja que el sudor salga.

Además, para mantener el cuerpo seco y evitar la sensación de incomodidad que produce "ir sudado", también es necesario un sistema de cierres y uniones resistentes a cualquier climatología. Por ello, todas las costuras exteriores Gore están selladas de manera que no puedan desgarrarse con facilidad.

Muchas marcas compran esta membrana para insertarla en sus prendas mientras que otros fabricantes como *Dainese*, *Alpinestars* o *Spidi* fabrican las suyas propias (*D-Dry*, *DryStar* y *H2Out* respectivamente).

Windstopper

Este material está fabricado por la misma empresa que ha hecho famoso al Gore-Tex: W.L. Gore & Asociados. Es cortaviento y muy transpirable, pero no protege contra el agua. Otras marcas con las mismas propiedades son *WindTex* o *Windbreaker*.



COOLMAX

Es un hilo de poliéster especial con una sección específicamente diseñada para expandir el sudor y permitir su rápida y eficiente evaporación, enfriando la prenda en el proceso. Hay varios tipos de Coolmax. Es un tejido perfecto para primeras capas o calcetines. Du-Pont es la empresa propietaria de este tejido.

SUPLEX

Es un derivado del nylon, patentado por DuPont. Con él se logra un tacto agradable y cálido hasta el límite que parece un tejido natural.

Su acabado externo es más brillante, actúa en cierta medida como aislante del viento y es bastante ligero. Aunque es más rígido que otros materiales, aporta una sensación muy acogedora en prendas de invierno.

THERMASTAT / THERMOLITE

Esta fibra hueca acelera la evaporación y transporta la humedad desde la piel hacia la superficie del tejido, donde se evapora más rápidamente. Así, la piel permanece seca y caliente. Como es tan cálido y ligero, también se puede usar como capa intermedia.

El Thermolite es propiedad de Dupont. Es una variante del anterior, con más capacidad de transpiración y menos térmica.

THINSULATE

El Thinsulate se usa mucho en guantes por la alta capacidad térmica y aislante, traduciéndose en una baja transpiración. Las manos, en invierno, requieren de la mayor retención térmica posible.



Consejos de conducción

Al igual que con agua, con frío es cuando más tráfico y atascos hay, por lo que elegir la moto como medio de transporte es más razonable de lo que parece. Lo ideal es conducir un modelo con parabrisas, carenado y puños/ asiento calefactables, pero para los que usamos motos naked o a los amantes de las deportivas no nos queda más remedio que abrigarnos aún más.

-Temperatura ambiente vs sensación térmica

Los grados Celsius que vemos en los termómetros de la ciudad o en el display de la instrumentación de algunas motos no tiene nada que ver con el frío que experimentamos cuando circulamos debido a la entrada en escena del viento. Por ejemplo, con una temperatura exterior de 0°C y una ráfaga de viento de 30 km/h experimentaríamos la sensación de estar a -14° C. ¡Imagínate circulando por carretera a 120 km/h!

-¿Neumáticos deportivos? No, gracias

Este tipo de compuestos no se llevan bien con las bajas temperaturas. Para que su rendimiento se note necesitas calentarlos bastante por lo que en pleno invierno es preferible usar otros más touring. Recurrir a la nueva generación de doble/triple compuesto es muy interesante.

-Mala sombra, sal y hielo negro

Si el asfalto permanece gris todo va bien, pero si el color se torna negruzco mucho cuidado. En las curvas donde no pega el sol suele haber una superficie más deslizante que en el resto o incluso algo peor: hielo. Si por el contrario notamos un color blanquecino es que hay sal, ideal para absorber la humedad, pero no tanto para inclinar. Si le está dando el sol, las piedras de sal brillan como si fuesen diamantes, así sabrás seguro qué pisas exactamente.

Por cierto, si la moto queda salpicada (llantas, bajos, guardabarros, etc), lávala cuanto antes porque la sal es muy corrosiva y puede estropear las fibras y partes metálicas de tu moto.



-Curvas ciegas

La precaución es la misma que si no hace frío: no conviene entrar “a lo loco” porque nunca sabes lo que puedes encontrarte detrás. El suelo, como siempre, debe ocupar toda nuestra atención. Puedes permitirte el lujo de entrar más tieso de lo normal para asegurarte, las “plegadas racing” déjalas para el verano o para circuito.

-Electrónica

Lo que distingue una moto de última generación del resto es la cantidad de electrónica que sea capaz de equipar. Actualmente, el control de tracción, el ABS y las curvas de potencia seleccionables son fundamentales para nuestra seguridad. Una vez que las pruebas, no quieres otra cosa.

-Suspensión

Normalmente es mejor llevar un tarado algo más blando de lo habitual, para suavizar reacciones y minimizar posibles salidas de vía.

-Freno trasero

Si no estás acostumbrado a usarlo empieza a hacerlo. A baja velocidad puedes llegar a controlar mejor la moto que confiando “todo delante”. Si la moto se te va de adelante estás perdido, pero desde atrás puedes

controlarla mejor en un primer momento (25%) para luego contrarrestar con el delantero (75%).

-“Aprovéchate” de los coches

Si hay sal o nieve en el asfalto, aprovecha las rodadas provocadas por las ruedas de los coches. Su anchura es suficiente para meter la moto y guiarla por ellas; siempre habrá menos suciedad y aprovecharás el carril.

-Mucho tacto

Tu conducción con frío no debe ser igual que con buen tiempo. Debes hilar fino, tener más tacto y ser más sutil a la hora de trazar y manejar la moto. Frena recto e inclina poco, no seas brusco en los cambios de dirección ni reduciendo marchas para evitar bloqueos de rueda innecesarios. Importante: ojo con los coches, nunca respetan y menos con suelo deslizante.

-Calentando

Siempre es bueno dedicarle cinco minutos a nuestro motor, calentándolo a ralentí para que el refrigerante alcance los 50° C. Arrancar y salir al instante nunca es bueno porque el aceite está frío y no existe una correcta lubricación... puede pasarnos factura en el futuro. Arráncala antes de colocarte los guantes, casco, etc. y ganarás tiempo.

LA CARRETERA DE PIEDRAS AZULES

Este mes viajamos por mi país, Alemania, en busca de las azules tierras a las que nos lleva la carretera "Slate Road".



GRANDES VIAJES

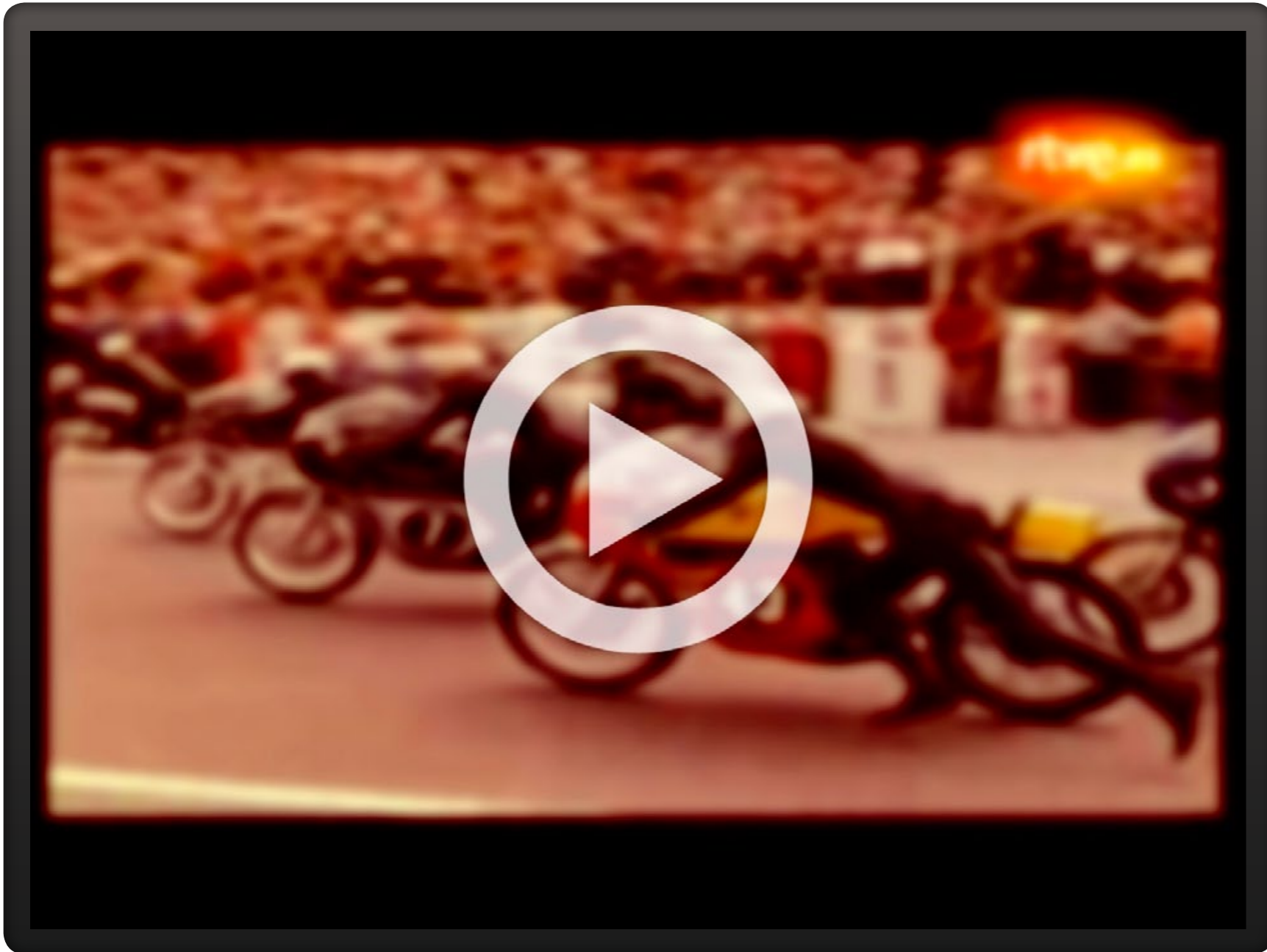
FICHA DEL VIAJERO



“POR MIS VENAS CORRE GASOLINA”

Recordar el pasado glorioso de Ángel Nieto es revivir los comienzos del motociclismo en España. El piloto zamorano consiguió descubrir este deporte a nuestro país y despertar una afición que hoy se consolida como la más apasionada del mundo. Ángel hace un repaso a su carrera en esta entrevista.





OFFROAD HONDA CRF 250 X /CRF 450 X

ENDURERAS

La gama Honda de enduro está concebida para los usuarios de nivel medio que buscan en su deporte disfrutar al máximo y confiar en la fiabilidad de sus motos. Las CRF 250/450 X llegan al 2012 sin cambios respecto al año pasado pero siguen siendo una gran opción.



OFFROAD HONDA CRF 250 X /CRF 450 X



Apúntate a
enduropro
offroad magazine

La revista de referencia del off road

www.enduropro.com



¿QUIERES LEER LA VERSIÓN PREMIUM?



Descárgatela **GRATIS** en:
www.turevistadecoches.es

