CONSEJOS PARA DAR LA VUELTA AL MUNDO (XXIV)

ELIGIENDO TU MOTO (II)

Con el paso del tiempo afloran las reflexiones sobre asuntos más o menos importantes, más o menos relativos. Te cuento mi visión sobre ello encaminado a la correcta elección de la moto para nuestros propósitos viajeros. POR MIQUEL SILVESTRE

Los que tenemos ya una edad, recordamos una época en España en que las motos de 500 cc eran motos "gordas". Como todo es relativo, ahora parece que una moto de medio litro es pequeña y que empiezan a ser grandes a partir de los 1000 cc.

Yo recuerdo que con 20 años tuve una Yamaha XT 350 y sí, aquello era un gran moto. Con ella me hice algunos viajes fabulosos, tan fabulosos como intensos, para lo que apenas necesité una mochila atada a la parrilla como equipaje, sin más.

Recuerdo también la impresión que me causaron las primeras BMW G/S de los 80, prácticamente inalcanzables para la gran mayoría de españolitos medios. La primera era una 800 sin pantalla y muy pocos caballos; sin embargo, esta ha quedado como una motocicleta de leyenda y una gran viajera, tanto que BMW hizo una GS 1200 en el año 2010 con los mismos colores blanco, azul y rojo y que bautizó como Treinta Aniversario. Hoy, pasados ocho años de la efemérides, acaba de hacerle un nuevo homenaje con la nineT Urban GS, moto que me acabo de comprar para hacer algunos episodios de mi serie en TVE Diario de un Nómada.

¿CÓMO? ¿QUE NO SIRVE? ¿POR QUÉ?

Al presentarla en sociedad ha habido quien me ha dicho que la moto no sirve para hacer lo que yo hago, o sea, viajar lejos y meterme por caminos sin asfaltar. Quienes esas cosas dicen parecen haber olvidado aquella época en que las motos de 500 eran grandes, fallaban mucho, no existía la cordura y llevábamos el equipaje en una mochila.

De modo que si ha habido gente que ha dado la vuelta al mundo en Vespa o en una Yamaha R1, ¿cómo no se va a poder viajar en una nineT? Es que no tiene capacidad de carga ni protección aerodinámica y el recorrido de suspensión es muy corto, arguyen. Y no se dan cuenta que al decir eso están despreciando la completa categoría de motos naked, clásicas y custom, entre cuyos propietarios hay grandísimos viajeros.

Por otra parte, hay que recordar que el mercado de accesorios nos ofrece soluciones para la Urban como las que he puesto de la marca Wunderlich: cubremanos, defensas, pantalla y parrilla que aumentan la carga posible, protegen el motor y ofrecen protección contra el viento. Con la nineT pertrecha de estas piezas y otras que se te ocurra elegir, ¿de verdad alguien necesita más "de lo que sea" para plantearse realizar cualquier viaje? LA MOTO

document7015885258430050535.indd 112 09/03/2018 11:16:19

Miquel Silvestre

Escritor, aventurero y director de la serie de televisión «Diario de un Nómada». Ha dado la vuelta al Mundo, recorrido cien países en moto, y escrito varios libros de viajes imprescindibles. Puedes conseguirlos en librerías o pedírselos para que te los envíe dedicados con su firma en **www.miquelsilvestre.com**

Un millón de piedras
14.000 kilómetros por África sobre una BMW R80 G/S.
La emoción del nómada
El descubrimiento personal del aventurero en Asia Central y Oriente Medio.
Europa Lowcost
El sistema más original para viajar lejos sin necesidad de largas vacaciones.
Diario de un Nómada
Sudamérica de un extremo a otro, la intrahistoria del primer «long way round» español.
Nómada en Samarkanda
Último libro de Miquel, un viaje por la Ruta de la Seda hasta una ciudad mítica.

Mi anécdota

POSTUREO... DE FORO

Es curioso que algunas de las comparaciones que los críticos hacen de la nueva Urban GS como mala viajera sean con las R80 G/S de los años 80. No sé si estos "expertos de foro" han hecho grandes viajes con una R80 G/S para tener tan claras sus virtudes frente a los defectos de la otra. Pero yo sí. Crucé África de norte a sur y de este a oeste en una R80 G/S y en una R100 G/S, una con pantalla y la otra sin ella. Eran motos llenas de alma y leyenda, pero toscas, duras, pesadas y lentas. Con más de 200 kilos y 50 caballos, frenos de tambor detrás, un disco delantero, suspensiones blandas y un cardan anticuado; motos encantadoras pero que están a años luz de una moderna Urban GS con 110 caballos, ABS, frenos eficaces y moderna suspensión, aunque corta. Definitivamente, no hay comparación posible. La Urban GS es más ligera, moderna y capaz que una antigua GS por la pura lógica del paso del tiempo y el avance tecnológico. Lo que fueron capaces de hacer aquellas, puede hacerlo mejor esta. Considerar aquellas viejas GS como el arquetipo de la moto viajera y a la moderna Urban como capricho de postureo ciudadano es, eso sí, "postureo de foro" sin más base racional que el argumento del "porque yo lo digo".

document7015885258430050535.indd 113 09/03/2018 11:16:40