

Sobre gomas

JAVIER DÍAZ



En la variedad está el gusto

No hace mucho tiempo que todos nosotros venimos escuchando con más frecuencia el término de "neumáticos de baja presión" sobre todo cuando hablamos de ciertas marcas de neumáticos para uso exclusivo en circuitos.

Sin duda alguna otra preocupación más a la hora de escoger unos neumáticos apropiados para pasar un buen día en el circuito sin muchos sobresaltos. ¿Son mejores los neumáticos de baja presión? En primer lugar, antes de decidirte por unos neumáticos de estas características debes de tener en cuenta que es lo que quieres hacer en el circuito. Desde mi punto de vista, yo no me complicaría mucho con este tipo de carcasa si lo que quieres es pasar un día circuito sin muchas pretensiones, creo que es un derroche de dinero comprar unas cubiertas de este tipo si no vamos a sacarle el rendimiento ni aprovechar al máximo sus prestaciones. Cada vez son más los fabricantes que se apuntan a la comercialización de estas ruedas,

aunque los más conocidos por todos sean los del fabricante Dunlop con sus archiconocidos D211 con carcasa NTEC, que por cierto valen un pico. Michelin también dispone de neumáticos de baja presión en la gama Power One, pero sólo para compuestos. La diferencia no sólo radica en que la presión de funcionamiento sea más baja, es mucho más complejo que eso, lo que hace que la presión de funcionamiento sea menor es el tipo de carcasa que se utiliza.

El comportamiento de una rueda en el circuito no tiene nada que ver con el uso en la calle. El rozamiento y por tanto la temperatura subirán considerablemente en circuito, debido a la alta velocidad y la rugosidad del asfalto. Por tanto, es aconsejable bajar la presión de las ruedas en frío para llegar a una presión "normal" de trabajo en caliente, ese es un detalle muy importante para rodar con seguridad, sobre todo con las altas temperaturas del verano.

En los próximos números, hablaremos más detenidamente de los neumáticos de circuito, abordaremos lo distintos compuestos que hay en el mercado; qué neumáticos poner a la moto en función de nuestro nivel de pilotaje; e intentaremos descifrar todos esos códigos que cada vez cuestan más aprenderse y que a la hora de cambiar las cubiertas no tengamos que tener un master en ruedas para no equivocarnos y poder disfrutar de una buena sesión de circuito.



Ted Simon posa con una Triumph en la reunión de viajeros celebrada en Benimantell.

Los grandes viajeros quedan en Alicante

Miquel Silvestre

Entre el 21 y 23 de mayo se ha celebrado en Benimantell (Alicante) la VI Reunión Grandes Viajeros, organizada por Exploramoto.com. El aforo estuvo completo con semanas de antelación. El motociclismo de aventura es una religión que cada vez tiene más adeptos. Entre público y ponentes se encontraban trotamundos consumados como Javier y Begoña, de prisamata.com, Charlie "Sinewan", recién regresado de Australia, el bilbaino Juan to, con toda Sudamérica bajo las ruedas de su Varadero, o el barcelonés Ramón Costa, quien con una Goldwing ha rodeado el planeta por caminos imposibles.

No era para menos. Este año comparecía Ted Simon, autor de **Los Viajes de Júpiter**, el best seller que ha cambiado la vida de generaciones enteras, lanzándolas a la carretera en pos de emociones y experiencias como las que él vivió a lomos de una Triumph Tiger 500 dando en solitario una vuelta

completa al Mundo entre 1973 y 1977 a lo largo de 45 países y 126.000 kilómetros. Reeditado recientemente por Interfolio, es un libro imperecedero de profundos pensamientos, detenida observación y sueños universales capaces de conmovir incluso a los no motoristas.

Ted no se subió a una moto hasta los 42 años. Lo hizo con el único propósito de nutrirse de material para un libro, pero también aprendió que si te arriesgas a verlo por ti mismo comprobarás que el Mundo puede ser un lugar más seguro de lo que pensarías leyendo la prensa o viendo la televisión. Ted sabe de lo que habla. En el 2001 emprendió con 70 años el mismo viaje, esta vez sobre una BMW R80 GS. Cuando le pregunté por qué la eligió, se encogió de hombros y contestó que lo hizo simplemente porque se la habían regalado. Y es que como algunos decimos por aquí, lo importante no es la herramienta, sino el herrero. En Benimantell estuvo uno de los mejores.

En BARDAHL Brindamos por la salud de tu moto.

www.bardahl.es

Con la fórmula exclusiva del lubricante bardahl

Exclusiva formulación Bardahl gracias a las moléculas de Fullerene C60 lo que eleva aún más las prestaciones de nuestros productos.

Los Lubricantes Polares Bardahl se adhieren y protegen firmemente a las paredes del motor, evitando fricción, desgaste y corrosión, consiguiendo máxima aceleración y confort en la conducción. UN MUNDO SIN FRICCIÓN

