

La conducción

Hola a todos, en este ultimo coleccionable (por lo menos de esta serie de momento..) he decidido por alusiones de muchos de vosotros tratar el tema de la conducción en moto (deportiva y turística) y de su acompañante, el famoso "paquete"...



Se podía haber realizado de multitud de temas (pilotos famosos, mantenimiento de la moto, etc..) pero creo que este tema es algo que a muchos de vosotros como he dicho antes le hará mas ilusión o leerán con mas interés, así que vamos a ello...

También quería comentaros que por no crear un post excesivamente largo (diez y seis apartados me han salido...) y tedioso he decidido publicarlo en dos veces, de manera que sea más legible y comprensivo.



Lo primero es lógicamente recordaros que cada moto se conduce de una manera distinta dependiendo de su naturaleza, así que no pretendáis hacer lo mismo en vuestra custom que ese amigo vuestro con una moto RR... o acabareis con un buen susto en el cuerpo... y por el campo recogiendo champiñones..😁

Yo soy partidario de un aprendizaje hacia la conducción responsable, esto no quiere decir necesariamente que se tenga que ir despacio, pero se puede ir en moto a velocidad adecuada e ir seguro... cosa que además tu acompañante te agradecerá... y los que vienen en contra dirección también..

Comprase una moto

Son de las cosas en esta vida que hacen mas ilusión, igual que el día que ves tu moto salir por la puerta del taller del concesionario y escuchas eso de.. "Esta es tu moto.."...

Lo primero que me gustaría recomendarte es que seas prudente en la elección de tu nueva montura, no quieras el primer día en que pienses comprarte una moto parecete a ese piloto favorito tuyo.. se mas humilde y consecuente con tus posibilidades encima de una moto, teniendo en cuenta cosas como el tipo de moto (una R con semimanillares por debajo de la tija son motos mas incomodas y perdonan menos los errores..) y el peso/potencia de las mismas.

Además de ser humilde en la elección de moto, me gustaría también hacerte reflexionar sobre el dinero que te vas a gastar, que si es hasta la ultima peseta en esa moto de tus sueños, en cuanto tengas

un percance y tengas que soltar ese ultimo duro que te quedaba ahorrado, ya no te podrás comprar el equipo (casco, pantalones, botas, etc..) y eso es tan importante como el resto, ya que si has leído el coleccionable IX te darás cuenta de la protección es importantísima en moto.



Los temas que vamos a ver por orden son estos:...

- 1-La conducción
- 2-Fases de la conducción
- 3-Manillares
- 4-Postura en moto
- 5-Frenar
- 6-Reparto de pesos
- 7-La rodilla
- 8-Curvas
- 9-Horquillas
- 10-Curvones
- 11-Rápidas
- 12-Ciegas
- 13-Conducción en carretera
- 14-Conducción en circuito
- 15-Conducción en ciudad
- 16-El paquete

1-La conducción

La primera vez que sales con unos amigos a montar en moto uno va a la expectativa de lo que no conoce, un poco a la defensiva, con precaución... es como volver al día que saliste con tu moto nueva a dar un paseo con carné nuevo.. ese día.. en el que tenias la boca seca, no sabias que marcha llevabas en la moto engranada ni donde coño estaba el intermitente, pero daba igual por que la moto seguía andando... mirabas el deposito desde tu asiento en marcha con el orgullo que te da el ser piloto de una maquina como tu moto.

Ese día empezaste sin darte cuenta a pilotar, ese día también comenzaste a tener malos hábitos, esos que en este coleccionable vamos a hablar y a intentar solucionar... si quieres y puedes.. 🏍️👍
Solamente me gustaría recordarte que no hay buen piloto ni malo, solo hay en el fondo pilotos que se caen y los que se caen menos.. si eres de los que piensan como yo, que antes o después nos caemos todos, intentaremos hacer lo segundo y en eso te aseguro que importa mucho como conduzcas.

2-Fases de la conducción

La primera fase de la conducción en moto cuando uno es novato es de prudencia extrema, siendo muy precavido con todo lo que nos rodea y normalmente va solo con la excusa de no molestar a los demás moteros de su excursión (normalmente craso error), a menos que el trazado sea muy racing y la descompensación de las motos sean muy grandes se puede ir con todo el mundo de paseo. Esta fase no es necesariamente de gente con poca experiencia, un accidente cualquiera basta para hacernos un replanteo de nuestra manera de conducir...



La segunda fase es esa en la que ya con mas desparpajo intentas probarte a ti mismo y a la moto, descubriendo que por desgracia para ti la moto tiene unos limites muchos mas altos que los tuyos.. en esta fase además es cuando empiezas a tener algún susto, piensas que eres bueno y que son los demás lo que falla y tanto en ciudad como en carretera tiendes a aumentar la velocidad en general de tu marcha, pensando que los accidentes son un poco para los desgraciados y a ti no te pasara nada... adivina que fase es la mas peligrosa..😁

La ultima y no por ello necesariamente la ultima (mas nos vale..😁) es esa en la que te encuentras después de unos cuantos "Jereces" y algún que otro susto inevitable montando en una moto, después de esos cuantos miles de kilómetros como te decía te encuentras la recompensa de tener un cierto nivel de pilotaje, estas mas confiado (pero siempre con el ojo atento, nunca se sabe..) y relajado, pero no por ello "tienes mas papeletas" de darte un galletón, y finalmente tienes eso que la gente llama experiencia (y no se compra con la moto...), no como en aquella primera fase ya olvidada en el tiempo cuando llegas a esta fase...

3-Los manillares

El manillar como todos sabéis es el mando de control de la moto, teniéndolos de diferentes formatos para el mejor control de la moto:

Anchos: Estos pueden ser planos (custom), semiplanos (Trail) o planos (cross), siendo menos aerodinámicos pero asegurando la facilidad de palanca en parado y para hacer entrar la moto en curvas de todo tipo.

Cerrados: Este tipo de manillares suelen hacer menos concesiones a la comodidad y pueden estar anclados de dos maneras, dependiendo de la deportividad de la moto, por encima de las tijas (como en la mayoría de las sport-turismo) y por debajo de ellas (como en las superdeportivas), siendo en cualquier caso más aerodinámicos, efectivos en conducción deportiva y sensibles en las irregularidades del terreno.

4-Postura en moto

Cada moto tiene su postura propiamente dicho de piloto y pilotaje, de manera que tendríamos:

-Deportivas: Suelen tener una postura forzada cargando las palmas de las manos en los semimanillares, los pies bastante altos, el cuerpo cargado hacia delante y sacando "chepa"... el "paquete" normalmente va en el segundo piso y con su cabeza por encima de la del piloto.. No son motos cómodas para la realización de viajes por su escasa protección aerodinámica, consumos elevados, y suspensiones poco recomendables para los viajes por su duro tarado.

-Custom: Radicalmente lo contrario a lo visto en las deportivas, consumos contenidos, de relajada postura con las piernas adelantadas, el cuerpo echado hacia detrás, manillar alto y plano con más palanca y asientos mullidos, el "paquete" puede ir cómodo pero depende del modelo de custom ya que las tenemos casi monoplaza a mullidamente biplaza.

-Trail: Motos nacidas para el campo y el asfalto con postura muy erguida y cómoda, manillares planos con facilidad de movimiento, grandes autonomías y velocidad de cruceo suficiente para abarcar viajes grandes o rutas por el campo.



-Turismo: Son motos de concepción deportiva, pero con concesiones mayores como una protección aerodinámica suficiente, postura mas erguida y descansada, manillares por encima de las tijas y asientos mullidos en la misma altura para los dos pilotos de la moto.



5-Frenar

Frenar lo sabemos hacer todo el mundo (o deberíamos..) pero saber hacerlo con finura y sin abusar de ello (freno motor...) a la entrada de una curva es algo que pocas veces se ve en al carretera o si lo veis en algún compañero de ruta, son de las cosas que diferencian a los pilotos mediocres de los buenos pilotos.



Realmente saber frenar es algo tremendamente útil para algo que veremos mas adelante, los repartos de pesos encima de la moto al tener la suspensión hundida de delante y querer tener la moto totalmente horizontal para que flanee en la entrada de una curva con el "ancla" echada a mas no poder, ya que esto es una practica relativamente normal en cuanto alcanzas un ritmo vivo en carreteras de poco trafico de montaña o en circuito.

Lo primero es como abordar una frenada antes de una curva... en ese momento los pasos deberían ser, mirar al final de la salida de la curva y con la moto derecha comenzar a frenar (esto es importante, con la moto derecha, no empezando a inclinar y frenando a la vez..) y no inclinar la moto hasta que la frenada esta casi terminada o por freno motor, lo importante es no jugar con el agarre de la rueda cuando la moto esta inclinada, eso puede llevarte al suelo casi sin enterarte... inclinado es el peor momento para frenar por su poca superficie de contacto y reparto de peso cambiados.

Cuando ya tienes la velocidad que tu crees adecuada, ese es el momento de soltar la maneta quitar esa velocidad que te haga ir mas "al hilo" de la conducción, mas fluido y empezar a inclinar suavemente la moto a la entrada de la curva, viendo como se acerca a ti el asfalto y aumentas la velocidad en las rpm correctas (gracias a esa marcha que has bajado hace un momento..) aumentando el agarre de la moto en la trayectoria de la curva.

Esto respecto a lo que seria la teoría.. si yo enfilase ahora una curva a izquierdas después de una recta de 800 metros a una velocidad de

140 Km./h (en mi pueblo esto no esta prohibido, estar tranquilos...😅) y la curva preveo que es de 90 Km./h, colocando la moto en línea a la trazada buena (derecha a izquierda) comenzaría a frenar con la moto derecha y echando el culo para atrás, mientras que dependiendo de la fuerza con la que frene (y del exceso de velocidad que lleves..) y del hundimiento de la horquilla, tocare un poco el freno trasero o no para estabilizar las suspensiones y no se comprima la delantera solo, si no las dos a la vez de manera que la geometría de la moto no varíe a la entrada de la curva... si veo que la compresión de la suspensión delantera es normal y el culo no se me levanta demasiado, sin hacer mucha fuerza con los brazos, quitare una velocidad (o dos dependiendo de la moto) y suavemente empezaremos a tirar la moto hacia el interior de la curva.. si te has pasado frenando lo veras rápidamente ya que tendrás que acelerar para llegar a la curva o se te caerá la moto hacia dentro de la curva por exceso de poca velocidad..... y si por el contrario ves que cuando vas a empezar a tirar la moto en la curva la línea de la cuneta se te mete por debajo de la moto... amiguite, creo que has frenado demasiado poco y te estas saliendo de la carretera...😅... pero en cualquier caso ya tendrás la teoría de cómo hacerlo...

6-Reperto de pesos

El reparto de pesos es la proporción de peso que distribuyes encima de la moto en el momento que estas pilotando, ya sea solo o en un viaje con tu novia.

Este reparto de peso es algo que debería de salir naturalmente de nosotros al abordar una curva, intentando dejar la moto todo lo mínimamente posible comprimida del tren delantero para no hacer la moto cabezona en la entrada a la curva... para hacerla ágil, un buen comienzo seria el frenar con el freno motor (o el trasero..) a la vez que con el freno delantero, estabilizando así el hundimiento de la moto.

Además sin tener la moto comprimida de delante te evitarás molestos rebotes de la suspensión y repartiendo el peso con el cuerpo (aparte de la frenada..) hacia detrás, notarás como la inclinación de la moto mas tarde en la misma curva te saldrá mas fluida a poco que saques la rodilla y deslices el cuerpo ya que la moto estará todo el rato con las suspensiones sin llegar a la compresión máxima y sin tener que realizar ninguna fuerza contraria al giro de la curva.. básicamente para esto deberíamos realizar un correcto reparto de pesos.

7-La rodilla

La historia dice que se utiliza en el motociclismo desde hace relativamente poco tiempo, desde los años 70 aproximadamente

cuando se hacían carreras en el hielo de Noruega, Finlandia y otros países nórdicos.. mas tarde pilotos del mundial de velocidad como Kenny Roberts y otros que estaban fuertemente influenciados en practicas como el Dirt Track y Sort Track (carreras de derrapaje en ceniza..), empezando a sacar rodilla y a hincarla con ganas por todo trazado a nivel mundial.



A la rodilla se le achacan varios significados moteros:

El primero podría ser el reparto de pesos que realizas al cambiar el centro de gravedad de la moto hacia el interior de la curva y además, teniendo la moto mas derecha que evita un derrapaje indeseado o un roce de la moto por excesiva inclinación, con lo cual y en definitiva no hace falta tumbar tanto...



El segundo es que tengas una referencia al tacto de “por donde andas” cuando estas inclinado con la moto a mitad de una curva, siendo avisado que estas llegando a tu máxima o que, como hacen los pilotos del mundial.. un factor de apoyo para que cuando están al borde de la caída, den un golpe de rodilla y levantan la moto que estaba derrapando.. pero para eso hay que tomar mucho cola-cao...👍👍

La tercera y ultima, es mas para los aficionados que sacamos la rodilla para darnos una confianza de pilotaje y serenidad en la tumbada.. y si encima tocamos con ella nos ponemos tan contentos..😁

Hasta la segunda parte del coleccionable... 🏍️

Leviathan 🏠

Bien, pues en esta ultima entrega de los coleccionables del año 2003 🤔 (once en total..) y en esta en concreto sobre la conducción veremos los temas restantes de esta segunda parte que quedaban pendientes:

- 8-Curvas
- 9-Horquillas
- 10-Rápidas
- 11-Ciegas
- 12-Conducción en carretera
- 13-Conducción en circuito
- 14-Conducción en ciudad
- 15-El paquete



8-Las curvas

Inevitablemente después de una recta llega una curva 🚦 y para nosotros normalmente salir de la rutina de las rectas es una bendición encontrando buen asfalto y un recorrido agradable por la excursión de ese fin de semana elegido.

Conseguir además demostrarte a ti mismo y a los demás que te acompañan de que tienes una conducción lineal depende de ti... y

depende también el tipo de curvas que te puedas encontrar en el camino, pudiendo tener unas agradables sensaciones o un susto tremendo que casi te haga colgar el mono.



Me gustaría antes de coger velocidad con esto de la curvas, darte unos consejos prácticos que te harán quitar esos pelillos de la rueda de la moto mas adelante... 🙌, y recuerda que también se aprende mucho viendo como otros pilotos mas expertos que tu trazan las curvas y utiliza sus referencias, pero recuerda que incluso los buenos pilotos también se equivocan... 😬

Es importante que cuando se cambia el chip de modo de pilotar se cambie también los hábitos, es decir, te coloques mejor en la moto con el cuerpo una chispa mas retrasado para descolgarte mejor y los pies siempre apoyados con la puntera en el estribo, nunca con la planta ya que podía dar la situación de una caída o susto involuntario al rozar con el pie en una bañera o simplemente por una inclinación excesiva.

Respecto a la manera de abordar una curva con un radio de giro normal, lo primero y como es lógico colocarse en el lugar apropiado para abordarla.. si la curva es de izquierdas tendrás que colocarte por la trazada buena que normalmente será por el lado derecho del carril para que cuando veas el punto de inflexión de la curva comiences a inclinar tengas mas espacio para trazar y no ir tan al limite del carril si algo va mal, siendo una trazada amplia (sobre todo al principio) y limpia de una sola vez a una velocidad constante, como se empeñan

en enseñarte en el circuito para que aprendas a trazar y sin dar golpes bruscos de gas, todo suave.... lo siguiente es que te quedes mirando al final de la curva donde la vista nos alcanza a ver, mientras que aunque no me creas, la moto avanza sola hacia donde miras (haz la prueba y te sorprenderás..), quitas una marcha e inmediatamente después comienzas la inclinada, momento que aprovechas para deslizarte sobre la moto suavemente y sacar la rodilla hacia la curva (no saques la rodilla hacia el otro lado que sería demasiado gracioso para seguir encima de la moto..😅)... en ese momento notarás como crees que vas tremendamente inclinado, tanto, que si sigues inclinando destrozaras la deslizadora del mono, el carenado de la moto y tu bota... nada más lejos de la dura realidad amigo...

Si en ese momento te vieras en una foto te llevarías tal desilusión que te dedicarías al punto de cruz de por vida.... pero tu sigues ahí con la moto inclinado y manteniendo el hilo de gas para que la tracción de la moto en mitad de la curva aumente (la tracción, no la velocidad.... bueno, solo una chispa..👍👍) y según ves la salida de la curva antes de meter ese golpe de muñeca que te haga salir catapultado con la moto, tu mirada debería de estar apuntando a la siguiente curva y como abrirla hasta ella, dependiendo de si es de derechas, cerrada, ciega, etc...

9-Horquillas

Las curvas de Horquilla son junto a las ciegas las peores curvas que te puedas encontrar ya que nunca te esperas lo que el destino te depara detrás de ese momento (a veces un segundo..) a en que se convierte en ciega (no necesariamente pero en la mayoría de los casos..) y desde ese momento hay que extremar mucho las precauciones.

Una curva convencional se toma como hemos visto antes abarcando el lado contrario hacia donde es la curva y haciendo una trazada de una sola vez y muy abierta... pues bien, en una horquilla por su grado de dificultad y que la mayoría son muy cerradas, en su ángulo central de la curva si las afrontas de esa manera estarás buscando setas por el campo cada dos por tres...😅



La manera de afrontar estas curvas es por su parte exterior desde fuera para tirar la moto con decisión y valentía al punto de inflexión del medio de la curva (es decir, tirar la moto al lado contrario por donde circulabas..) y salir de ella lo mas pegado que puedas al interior de la curva ya que en la aceleración progresiva lo normal es que te abras hacia el exterior y en consecuencia hacia el carril contrario..

10-Rápidas

Estas a mi gusto son las mas bonitas y "fáciles" (si es que tomar una curva en moto es fácil..) de todas las que te puedes encontrar, ya que lo único que tienes que tener claro es el punto de inflexión de la curva y... la valentía y decisión para mantener la moto inclinada a alta velocidad moviéndose como una desesperada (por que todas las motos del mundo se mueven, no por problemas de ciclo, si o por irregularidades en el asfalto, tacto de pilotaje, etc..) mientras que tu sigues mirando al final de la curva sin importarte estos movimientos... o eso quieres pensar..



11-Ciegas

Estas son las mas difíciles y mas incomodas que vas a tener que tratar en tu vida de conductor, tanto en coche como en moto.. el problema de estas curvas reside básicamente en que cuando se va inclinado no se tiene una visión de la salida de la curva ni de lo que existe en la curva, ya que como su propio nombre indica son ciegas... lo único que te puedo decir de cómo afrontar estas curvas después de tener (como todo hijo de vecino) mas sustos que otra cosa, es lo primero ser prudente con la velocidad y lo segundo tener una trazada cómoda sin inclinar demasiado la moto, sacando yo el cuerpo mas de lo normal dejando un ángulo de inclinación mayor por si acaso se cierra de golpe y tengo que inclinar la moto hasta limites muy altos...

Son como te digo curvas muy complejas de abordar, que ni siendo un piloto experto podrás tomar a la perfección, porque sencillamente no sabes que hay detrás del ángulo muerto, siempre te puedes arriesgar, ¿pero merece la pena?... te aconsejo el mejor pilotaje para estas curvas, la precaución en ellas, por favor..👍👍

12-Conducción en carretera

La conducción en carretera independientemente de si se hace solo o acompañado de amigos en un viaje es una responsabilidad grande y un placer por lo que me gustaría recordarte una serie de consejos básicos..

1-Si te mueves en un grupo de varias motos lo suyo es que haya una persona que lleve el mando del grupo, que no tiene que ser especialmente dotado en las artes moteras, tan solo mantener las velocidades de crucero pactadas con los miembros del grupo marcada por el mas lento y las paradas designadas.... e intentar seguir las evoluciones de sus perseguidores con el retrovisor.

2-En el grupo, todo el mundo tendría que saber a donde nos dirigimos, así como las autonomías probables (repostando TODOS cuando toca, así se evitan problemas) y un estudio de la ruta (gasolineras, pueblos, etc..) para saber por donde vamos a ir.

3-Especificar en caso de un problema (multa, avería, etc..) en que gasolinera y punto Km. se queda para esperar al resto del grupo, así como tener los teléfonos móviles de la gente que te acompaña.

4-Es tan importante la persona que lidera el grupo como el último, que se encarga de que no se pierda nadie, así como de terminar las acciones como los adelantamientos y colocar el grupo en caso de tener que hacerlo.

5-Esto casi sería lo mas importante de estos consejos, el ir contrapeados (contrapeado significa que una moto circula por un lado del carril y seguida de otra por la otra parte del carril, haciendo un zig-zag..) pero no de cualquier manera... cuando ruedas acompañado de tu amiguete de curvas de los fines de semana, se rueda contrapeado pero de otra manera, ya que para no tener sustos te aconsejo que te sitúes contrapeado detrás de el a la izquierda (y no a la derecha como hace mucha gente..), ya que a la derecha la tendencia natural es irse al arcén cuando se tiene un susto, frenazo o cualquier maniobra y te puede ocasionar un buen susto ya que colisionarías contra el al invadir "tu trazada"...

6-Una costumbre personal que hago incluso cuando hago curvas, es en marcha y desde detrás de cada moto revisar el estado de la misma en orden de marcha (equipaje, amortiguación, luces, etc..), "por si acaso"..

13-Conducción en circuitos

Esta experiencia te marcará, querrás volver a entrar al día siguiente y es una de las que mas llena en el mundo de la moto, pero si no tienes nociones sobre ello te aconsejo varias cosas...

-Lo primero que como sabes para entrar en circuito te exigirán que tengas un mono de cuero, botas, casco y guantes.. de la moto, no necesitas que este matriculada ni tener seguro vigente.

-Hagas caso a la gente que sabe o entra a menudo en cosas como los niveles de iniciación en un curso o en unas tandas, no pienses que te dicen las cosas por molestar, te lo suelen decir como los padres, por experiencia..😁

-La primera vez que entras en circuito estas nervioso y te parece todo rarísimo, mi consejo es que te dejes de tonterías y te dediques a memorizar el trazado con la moto en marchas altas para no tener problemas por llevar la moto a unas rpm que te puedan comprometer en algún momento, además hasta que no te veas bien o tu monitor (amigos) te lo indiquen, no cambies de nivel... la gente que se cae en circuito (la mayoría de los "aficionados" como nosotros..) no es porque corra demasiado, es que no esta acostumbrada a correr...😁



Ten en cuenta que la moto agarrara una barbaridad (casi da igual el neumático..), que al principio no apuraras hasta la línea por que no tienes costumbre y además no te conoces el trazado, pero ten paciencia amiguite que todo llega y después de unas vueltas te sorprenderás tocando con la estribera o la rodilla... pero no te emociones que cometer un error en tantas vueltas es muy fácil y al final del día esto es probable,... estudia bien que curvas se te dan bien y cuales no (mirando también donde están las escapatorias..) cuando estés en tandas libres y cuando ruedes con gente que sabe mira que hacen ellos y que no haces tu, hay veces que mirando se aprende mas que cabreándote... y lo mejor del circuito amigos míos después de un día entero, es que entenderás el día que regreses a tu zona favorita de curvas, lo mucho que día tras día, te has jugado la pelleja por nada y por nada..😁

14-Conducción en ciudad

Realmente y por razones obvias desde mi punto de vista y la de casi todo el mundo, la conducción por ciudad es el vía vía de la motocicleta, ya que la inmensa mayoría de los siniestros se registran en ella.



Para intentar realizar una conducción relativamente segura (recuerda que tu puedes ser impoluto pilotando, pero los demás no y la gente comete fallos garrafales..) te comentare algunos puntos que me parecen importante a la hora de moverse por ciudad.

-Siempre muévete entre dos coches o por las líneas de separación de los carriles y con escapatoria hacia algunos de los lados, nunca en el centro de vehículo por detrás.

-Atención a los coches que van demasiado lento, están buscando aparcamiento o van despistados.

-Atención a las líneas, pasos de cebra, rejillas del metro y obras cuando están mojados e incluso en seco.

-Atención a las aceleraciones "Rossi" nada mas abrirse un semáforo, esto es España y casi todo el mundo apura el rojo o el ambar..😏

-Mira en los atascos cuando circules entre coches los retrovisores y las ruedas (si están giradas o no), estas son las pistas de si va a cerrarte el paso para cambiarse de carril o no..

-Atención en las plazoletas a los giros de los autobuses, regadíos mañaneros y otras posibles trampas.

-Especial cuidado al ver un autobús parado y querer hacerle una pasada rasante.. puede aparecerte un peatón que te sonría con la mano al pasar (recuerda que en ciudad el limite de velocidad es 50 Km./h)...👍👍

-No te distraigas de lo que estas haciendo... por muy guap@ que sea...😏

-Recuerda que muchos accidentes y caídas tontas en ciudad se pueden evitar si vas atento a las cosas que suceden delante de ti y realiza siempre una conducción a la defensiva.

15-El paquete

Este apartado es uno de los que mas me ha interesado siempre y que si además, intentáis buscar información en internet no hay prácticamente nada sobre ello.

Como dice el dicho, cada maestrillo tiene su librillo... y yo me lo aplico a la hora de llevar paquete, revisando la moto para verificar las suspensiones con el nuevo peso y los primeros Km. estar muy atentos a los nuevos movimientos de la moto, es una manera de conducir diferente totalmente...



Lo primero que realizo con el es una "charleta" tranquilizándole y explicándole que nunca me he caído con paquete ni voy a asustarle, que confíe en ti es casi mas de la mitad del trabajo... y del mérito, cuéntales además que serás suave arrancando, sin acelerones, etc.. ¿te imaginas a ti siendo llevado por otro con malas formas?...😏
...seguro que no lo pasas bien..

Lo segundo es explicarle como se tienen que subir en la moto para no caerse por el otro lado 🤪, quemarse con el tubo de escape y otras cosas como donde se tienen que agarrar.. importante este punto

sobre todo para la salud de tus riñones y del depósito..👍👍 .., además, indícales que no berreen cual becerros desde el asiento de detrás, que no se escucha nada y que además si lo desean, pueden moverse pero solo en las rectas...



Explícales que se tienen que colocar de tal manera que no te den cascazos en las frenadas con su casco en tu cocorota, que las manos se posan sobre el depósito abrazándote a ti por la cadera y que el es encargado de saludar a todos los moteros con lo que nos crucemos, menos con la benemérita que se ofenden..😏

También que por favor no te ayuden en las curvas, que tu no lo necesitas.. y lo contrario, que no tengan miedo y hagan contrapeso desplazando el centro de gravedad de la moto... además le aclaro algo importante a mi modo de ver,... esto es para que disfruten los dos en caso de llevar paquete, hagamos lo posible para que esto sea así...

El paquete es algo que da muchas satisfacciones por que en ese asiento de atrás muchas veces va sentad@ alguien que te importa muchísimo y compartes la vida con el/ella, por eso intenta que disfrute contigo y aplica la mejor de las normas de pilotaje,... el sentido común.

Este apartado esta dedicado a los millares de paquetes que todos los año suben en el asiento trasero de la moto de sus novios, maridos y amigos, demostrando muchas veces mas valor y resistencia a la adversidad que el mismismo Rambo, mi admiración por todos ellos...🙌🙌



Resumiendo que es gerundio

Realizar este coleccionable ha sido una larga tarea, espero que lo que explico en estas líneas te saquen de algún apuro (de conocimiento..) o te hagan aprender algo nuevo, siendo un placer realizarlo para tanta gente que durante este tiempo los ha seguido con tanta afluencia, espero que este no sea una excepción.

Quiero agradecer a mucha gente la posibilidad de saber lo que he intentado plasmar en unas líneas desde hace un mes, sobre todo a mis padres que me dieron la opción de poder montar en moto (y en especial mi madre que sufrió mucho conmigo, gracias mama..), a mi hermano que me enseñó a montar como hoy en día me conocéis y como no, a mi novia Lourdes que me ha aguantado durante este ultimo mes que ha durado la realización de estos coleccionables, gracias a todos.

Leviathan 🇪🇸

Recogido de los foros:

<http://debates.motos.net>

Rebollas 30 de noviembre de 2004