



13



14



15

Mantenimiento

El mantenimiento lo he hecho yo, en un trastero donde dispongo de tranquilidad para hacer estas cosas. La moto no ha tenido averías. Así de simple. Las revisiones pequeñas son cada 6.000 km. Creo que es uno de los secretos por los que la moto ha llegado tan lejos. La luz de cruce y la batería no duran más de 2 años. Las pastillas duran mucho (más de 30.000 km). Después de los BT14 originales (que no me gustaron nada), siempre he montado Michelin Pilot Power.

Cada 18.000	Revisión completa: cambios de aceite, filtros, bujías, engrase general.
25.000	Kit de arrastre. Montaje de Scottolier.
30.000	Michelin Pilot Power.
80.000	Cambio de rodamiento de la rueda trasera. Kit de arrastre DID.
85.000	Limpieza de radiador.
120.000	Caída en el Jarama. Cambio de tapa del alternador, estribo y maneta izquierdos. Abrir motor: cambio de cadena de distribución y tensor.
130.000	Discos, latiguillos, líquido y rodamiento delantero nuevos. Limpieza de pinzas. Kit de arrastre.
150.000	Cambio de aceite de suspensión delantera.
159.900	Rotura de rodamiento de la rueda trasera.
180.000	Revisión general, cambio de kit de arrastre. Cambio de discos de freno. Pastillas y líquido de frenos. Cambio de rodamiento de la rueda delantera. Cúpula nueva original.
197.000	Revisión general. Cambio del empujador exterior del embrague. Pastillas de freno delantero EBC HH.

mejor, porque se desgastó menos. Casi no dio problemas. Todo fue gasolina y cambios de filtros y aceite. Mis vacaciones con la moto siempre han sido iguales: pongo un poco de ropa en la bolsa sobredepósito y a tirar millas, sin dirección ni finales programados. Lo disfruto más que así. En su primer verano, visité el pirineo aragonés y me dio por pasar a Francia. El segundo año, la moto me llevó hasta Portugal, donde descubrí un montón de carreteras llenas de curvas. El tercero lo recuerdo por el calor de las tierras del sur: Sierra de Alcaraz, Alicante, Almería, Córdoba, Lepe, Almadén, Madrid. Llegando a Córdoba hacía tanto calor que mi aliento era más fresco que el aire que llegaba. «¡Ozú, qué caló!» Con todo esto, los 100.000 km llegaron pasados 3 años yendo a trabajar. Foto de rigor y a seguir.

120.000-180.000 KM

Con 120.000 km entré en el Jarama para hacer unas tandas. Soy piloto de carretera abierta y nunca me ha llamado mucho entrar en circuito. Fue una experiencia agrídulce y estresante. La primera tanda tumbé menos que en mis carreteras favoritas. La segunda fue la mejor. Los muñequitos que llevan los Michelin justo en el borde habían desaparecido. ¡Morid malditos, que siempre os reiais de mí! La tercera... fue el desastre. Pensé: «sal despacio, disfruta y vuelve a casa contento». En la tercera vuelta, al llegar a Pegaso, la rueda trasera quiso adelantar a la delantera. Arreglé la moto y continué adelante. La otra parte importante de este periodo fue la llegada de mi novia, Montse. Descubrí que le gustaban las motos deportivas, las curvas y la velocidad. La GSX-R la aceptó bien y de esta época destaco la visita a

Salamanca en pleno invierno y con nieve, la ruta por la serranía de Cuenca con parada en Albarracín y la visita a la Bañeza para ver las clásicas.

180.000-228.000 KM

En esta etapa, llegó el segundo examen a la moto. Quería hacer un viaje por Francia y ésta contaba ya con cerca de 180.000 km. ¿Aguantaré? Lo tuve claro. Revisión, y la GSX-R, Montse y yo conoceríamos Francia. Hicimos 3.600 km, visitando el valle del Loira, París y Normandía. Fue y volvió como una campeona. Y así pasaron los kilómetros hasta que el 20 de marzo de 2011 salí a disfrutar de una ruta del fin de semana y tuve que parar en Priego (CU). La moto marcaba 200.000 km. Salté, bailé y casi lloré. Nunca pensé que llegaría hasta aquí. La moto me dijo: «¿Te quieres parar aquí?» Y yo le dije que no, y continuamos la ruta. A día de hoy, marca 228.000 km.

Todo lo que tiene un principio, tiene un final. Eso es lo que dicen, y es verdad. El brillo de los carenados va desapareciendo, algunas piezas de plástico están envejeciendo. ¡Pero el motor sigue sin consumir aceite! ¿Cuanto durará? Quién sabe. Algunas veces pienso cómo será el final. Tal vez lo mejor sería que un día el motor hiciera ¡pun!, y se parase. Después de tanto tiempo sin problemas, no soportaría que empezase a tener fallos ahora. O quizá debería guardarla en una urna de cristal. Son tantos buenos recuerdos. Aun así, reconozco que últimamente le he sido infiel y he empezado a ver otras, pero no encuentro moto que me robe el corazón. La estética de los años 2000 me gusta más que la década actual, y no hay muchas alternativas al motor de mi 750 cc. **LA MOTO**



Caballote Valtor Moto

➔ O2 Racing Service regala al autor del Objetivo 100.000 de este mes un caballote Valtor Moto CAVS02. Por otra parte, la completa gama que tiene el especialista italiano Valtor Moto incluye todo tipo de accesorios para dejar tu moto impecable: pilotos, estriberas, tacos laterales, soportes portamatrículas, semimanillares, manetas y tornillería variada de ergal, entre otros.

Valtor Moto
COMPONENTS

O2RS
RACING SERVICE

O2 HONDA

<http://www.o2racingservice.com>