



Toni Bou lidera el grupo de alumnos en Les Comes, Súrria // ABC

CAMPEÓN DEL MUNDO DE TRIAL

Consejos de conducción «off-road» de Toni Bou

Asistimos de la mano de Repsol a una clase magistral de sus pilotos oficiales de Trial, Toni Bou y Gabriel Marcelli, con recomendaciones para el pilotaje off-road

IVÁN BOLAÑO DOFORNO

Tras su victoria en el Gran Premio de Gran Bretaña del Mundial de Trial de 2007, y con la posterior suspensión de la cita de Bélgica, Antoni Bou Mena ganaba aquel año su primer cetro mundialista.

Han pasado 18 años, y el piloto catalán del Repsol Honda HRC todavía no ha sido destronado, apilando en sus vitrinas 38 títulos mundiales consecutivos de esta especialidad. Una hazaña que lo convierte en uno de los deportistas más laureados de todos los tiempos, por delante de auténticas leyendas como Michael Phelps y sus 28 medallas olímpicas o los 24 Grand Slam de Novak Djokovic. Su equilibrio encima de una moto y su habilidad para sortear obstáculos roza lo incomprensible a ojos de un simple motorista, de ahí que cuando Toni Bou

imparte una clase magistral sobre cómo conducir una moto en terrenos no asfaltados vendría a ser lo más parecido a la «palabra de dios» en el universo de las dos ruedas.

Eso es lo que sentimos hace unos días durante el evento organizado por Repsol en las instalaciones de Les Comes, en la localidad barcelonesa de Súrria. Bou, junto a su compañero de equipo, Gabriel Marcelli, y su director deportivo, el campeón del mundo de trial en 2004, el japonés Takahisa Fujinami, nos desvelaron algunos consejos y trucos en la conducción off-road.

«Una de las claves sobre las que se fundamenta todo es la posición de los pies sobre las estriberas», explicaba Bou. «Las puntas de los pies no deben apuntar hacia fuera, deben colocarse más cerradas, y las piernas deben estar en contacto con la moto, con las rodillas ligeramente flexionadas

y sujetando el tanque de combustible, ayudándonos a mantener el equilibrio y a mover el cuerpo con naturalidad». Además, añadía Marcelli, «evitaremos que las puntas de los



PILOTAR FUERA Y DENTRO DE LA CARRETERA

Postura encima de la moto

En off-road, se debe compensar con el cuerpo ciertos movimientos del vehículo y emplearlo como contrapeso, y se recomienda conducir de pie para tal fin.

La gestión de los frenos y el gas

El freno trasero es el más importante, y el delantero solo debe usarse con suavidad para ayudarlo. El acelerador hay que usarlo con progresividad, dosificando la entrega de potencia.

La importancia de la mirada

La mirada del piloto debe situarse siempre lejos con la vista dirigida hacia dónde quiere ir. En off-road, debido a la impredecibilidad del terreno, gana importancia la anticipación.

Marcelli y Bou explicando técnicas básicas de conducción off-road // ABC

pies impacten con algún elemento del terreno irregular». Ambos incidían en que el pilotaje de una moto trail mejora si nos ponemos de pie sobre las estriberas, elevando nuestro centro de gravedad y facilitando realizar los contrapesos con el vehículo tan necesarios.

«Y cuando nos sentamos para gestionar un giro, si sacamos la pierna del lado de la curva, ésta debe colocarse apuntando hacia delante y pegada a la carrocería, nunca debe retrasarse su posición pues si nuestra pierna impacta contra algo, puede producirse una rotación de la rodilla». Por su parte, Marcelli recordó la importancia de que los brazos deben ir «siempre relajados, con los codos ligeramente elevados y apuntando hacia fuera, sin exagerar, para dominar el manillar de la moto absorbiendo las vibraciones pero sin demasiada tensión que sobrecargue nuestros brazos». «Hay que fluir con la moto, no luchar contra ella», nos repetía.

Otra de las sugerencias de Bou fue sobre el uso de la mirada: «Debemos anticipar siempre la trayectoria, empezando por nuestra visión, que se debe situar lejos, siempre hacia la salida de la curva o hacia dónde queremos ir y nunca fijada en el obstáculo que queremos esquivar». En cuanto al uso de los frenos, Toni Bou incidió en la importancia del uso del freno trasero. «Es tu mejor amigo», comentaba el piloto catalán, «pues permite gestionar la reducción de velocidad, evitando clavar la rueda delantera y ayudando a controlar la dirección».

Marcelli añadía que «en curvas, el uso suave del freno trasero nos ayuda a girar la moto, sin tener que utilizar tanto el manillar y mediante el control suave del gas». En los descensos, los pilotos del Repsol Honda insistieron en «combinar adecuadamente el uso del freno trasero con el freno motor, y utilizar con mucho cuidado el freno delantero». En las subidas, en cambio, recomendaron evitar los cortes de gas «para no bajar de vueltas el motor y no perder tracción». También recibimos otro tipo de sugerencias, como que la gestión del embrague es fundamental para poder modular la entrega de potencia de la moto cuando debemos superar algún obstáculo inclinado, o cómo es recomendable siempre mantener un ritmo constante evitando brusquedades con el acelerador.