

Cualquiera que le pegue un palo a un motero español puede estar 2 ó 3 meses sin trabajar a costa de venderse la ropa de marca que luce la victima

tienda ni es taller, el cual un día tuvo una Impala que cambió por un cómodo SE-AT 600, o por su hija – experta motera donde las haya en su ya clásica ruta “casaviejos-insti, insti-casaviejos”. (Nota del autor: no os mosqueéis las chicas que os quiero mucho). Y ahí, en ese ambiente tan “guay”, nos lo tragamos todo mientras tenga la etiqueta Goretex, Dainesse, Alpine Stars, Arai, Shoei, y poca cosa más. ¡Ah, claro, y la ropa BMW!

Cualquiera que le pegue un palo a un motero español puede estar 2 ó 3 me-

ses sin trabajar a costa de venderse la ropa de marca que luce la victima. ¡Ah, eso sí, los neumáticos en las últimas y las pastillas chirriando!

Concluyo estas líneas esperando que bajen Kike y Pilar de Alemania con mi nuevo destorgolpe (y otras cositas de Louis, je. je) para acabar de una vez la maldita Ossa.

Igualmente seguiré hurgando en mi árbol genealógico buscando algún lejano pariente europeo que rulase en una Velocette, una Horex de enduro o una NSU, para presentarme en su casa con mi remolque y mis motos y empadronarme en su limpio, culto, educado y venerado país europeo.

www.pneu-bis.fr
más de 58 talleres en Francia

www.cardy.fr

www.hein-gericke.com
más de 22 tiendas sólo en Francia

www.polo-motorrad.de
desde 1980, más de 86 tiendas en Alemania

www.dafy-moto.fr
55 tiendas en Francia

www.louis.de
50 tiendas en Alemania

Salud y kilómetros.



Variedad ante todo

UN RINCONCITO

Os hablaré de una pequeña población alemana un tanto especial. En el centro del país, entre las urbes de Dortmund y Kassel se encuentra Willingen. El pueblo en sí no tiene nada de especial, pero se encuentra en la zona curvada (Sauerland) más cercana a las ciudades de Kassel, Dortmund, Köln, Essen y Dusseldorf. Su particularidad es que 5 de los hoteles del pueblo se han asociado para ofrecernos descuentos y ventajas. Los dueños son, obviamente, moteros en sus Varadero, Harley o Kawa. El que marca la pauta es el “Sauerlander Hof”.

Central:
www.biker-hotels-willingen.de
www.sauerlander-hofwillingen.de
 +49(0)5632-6256
www.haus-bader.de
 +49(0)5632-69310
www.cafe-fernblick.de
 +49(0)5632-6766
www.jaddschloessen.de
 +49(0)5632-6800
www.birkenhof-willigen.de
 +49(0)5632-6277

Es una zona de gran afición al motocross y está plagada de circuitos. En algunos de ellos organizan tandas para las trails (“grossen enduro” les llaman ellos) ¿Os animáis?



Tienda con zona para niños

ANDORRA
Av. d'Enclar, 156-158
SANTA COLOMA
Principat d'Andorra
Tel. 00 376 722 860

BARCELONA
C/ Valencia, 511-515
08013 BARCELONA
Tel. 93 265 02 24

MÁLAGA
Av. Velázquez, 4
29003 MÁLAGA
Tel. 952 36 50 04

SOLSONA
Pol. Ind. PRONISA - Km. 49,5
25280 SOLSONA (Lleida)
Tel. 902 102 802

MADRID
C/ Bravo Murillo, 36
28015 MADRID
Tel. 91 445 57 80

VALENCIA
Pz. Alfonso el Magnánimo, 14
46003 VALENCIA
Tel. 96 350 94 24

SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE 902.102.802

Motocard.com
the authentic spirit

>> retrovisor



Jordi Fernández
socio 1.055

Clásicas a diario

cómo ir a la oficina con cierta clase



Nombre mítico: Bonneville 750. Atada al mobiliario urbano de Toulouse

El otro día en un foro de Internet de los que frecuento –y no es de clásicas, ¿eh?- uno de los habituales planteó una idea. Estaba valorando comprar una Royal Enfield nueva –de las que aún se fabrican en la India- como segunda moto para

moverse por ciudad. Su razonamiento era simple: por lo que cuesta una anodina scooter podía disponer de una moto exclusiva, practicar mecánica básica y poseer un elemento importante en la historia de la motocicleta.

Obviamente, el chaval sabía de lo que estaba hablando y las limitaciones que puede tener una moto de diseño tan “antiguo”. Pero justamente la sencillez de su mecánica y las muchas mejoras aplicadas en los últimos años en la factoría india de cara a la exportación hacían que fuera una opción válida para el uso que pretende darle: ir a trabajar, algunos recados y salidas esporádicas por carreteras que invitan a rodar disfrutando del fresco primaveral en la cara.

Algún otro usuario lo trató poco menos que de loco, pero yo no creo que lo esté tanto. Si tienes claro lo que compras

–y asumes sus limitaciones– el simple sonido del escape de un viejo mono 4T de 500 c.c. frente al ruido de aspiradora de un variador automático puede hacer-te perdonar otros defectos o...¿es que nos estamos olvidando del fuerte componente pasional de la moto?

Y eso me hizo pensar ¿se utilizan las motos clásicas a diario? Creo que en este país no se hace mucho. Un argumento en contra del uso continuado puede ser la dificultad de encontrar ciertos recambios en caso de algún percance, en modelos no muy habituales o muy antiguos. Pero hoy en día



La indestructible Vespa de turno aparcada entre furgonetas en zona de carga y descarga. Tienen más vidas que los gatos

es relativamente fácil dar con los repuestos de motos españolas o, incluso, de las importadas que tuvieron gran difusión. Eso sí, vía Internet o teniendo un mecánico que esté por la labor y no sea un simple "cambiapiezas". Así que no sé hasta qué punto puede ser una excusa.

Lo que yo creo es que somos demasiado amigos de las etiquetas y de las clásicas no se espera más que lucirlas de vez en cuando en alguna reunión específica. Eso sí, bien limpias.

LA IMPALA Y BARCELONA

Una muy digna excepción es la relación de amor entre la Montesa Impala y Barcelona. No se sabe muy bien por qué –tal vez ayudó la reedición de la Impala 2- no pasarás un día en la Ciudad Condal sin cruzarte con una vieja Impala, restaurada o no, conviviendo con toda normalidad con la locura del tráfico urbano: Un misterio que ha sorprendido a más de un forastero observador.

También puede ser relativamente habitual –en medios más rurales– encontrarse a ese señor que sigue utilizando su moto de la manera más

normal del mundo, sin ser consciente de que si alguien cambia su etiqueta de "moto de toda la vida" por la de "moto clásica" automáticamente subiría su valor como la espuma. Supongo que algún día el fin de la "burbuja inmobiliaria" llegará al mundo de la moto clásica, porque ver los precios que se están pidiendo por determinados modelos en estados ruinosos hace pensar que la gente se ha vuelto loca...y no digamos si han sido restaurados o acondicionados.

Las fotos de las motos que ilustran el artículo son un reconocimiento a aquellos que utilizan sus clásicas a diario. Comparadlas con las motos más asépticas que podemos encontrarnos en las típicas reuniones o –más aún– en los museos. Todas ellas han sido realizadas a motos aparcadas en las aceras de diferentes ciudades –costumbres raras que tiene uno–, más sucias o más limpias, más nuevas o más viejas, más originales o más modificadas, pero con una característica en común: Siguen usándose para hacer recados, aunque más de uno las guardaría para mejor ocasión!!!

Aprovecha, aun estás a tiempo de disfrutar de ese placer antes de que nuestras



Típica estampa barcelonesa: una Impala rodeada de Scoopys"

autoridades decidan prohibirlas por contaminantes o porque las consideren inseguras, quién sabe... Y piensa que, seguramente, este año se interrumpirá la fabricación del modelo actual –dedicado a la exportación– de Royal Enfield Bullet que quiere comprar nuestro amigo, ya que es inviable su actualización a la normativa Euro3 obligatoria a partir de 2008.



La Goldwing original, sin tanta parafernalia como la actual, también sirve para ir a comprar una baguette



La pionera de las 4 cilindros japonesas, una CB 750 Four, en una calle parisina

DIKV

- Seguro Médico
- Renta (sueldo mensual por baja laboral, enfermedad y/o accidente)

¡Vive la Salud!

Compañía líder europea en Seguros de Salud, ofrece importantes ventajas a todos los socios. Podéis contratar los seguros contactando con el asesor especializado en salud familiar que la Asociación Mutua Motera pone a vuestra disposición.

Centro de Atención a Socios

 Rosa Sancho
657.808.178

Referencia a la Asociación Mutua Motera

>> técnica

Gustavo A. Brioa
socio 11.229

Muchas veces te habrás preguntado qué significan las palabras monolever, duolever, telelever, paralever, tetralever que en muchos casos van asociadas a la marca BMW. La verdad es que acordarse de cada palabreja si no eres fan de BMW es un lío tremendo, por eso vamos a ver qué significan y cómo funcionan estos mecanismos.



fig.1 Sistema Telelever

Va de "Levers"

Los sistemas alternativos de suspensión ¿son mejores que "los de toda la vida"?

En definitiva, estos vocablos designan a diferentes sistemas de suspensión alternativos a las tradicionales horquillas telescópicas en la zona delantera de la moto, y basculantes con bieletas o sin ellas en la zona trasera.

¿Y por qué querer ser diferentes? En definitiva, estos mecanismos de suspensión son mejores que los "tradicionales" sobre el papel, diseñados y pensados para mejorar unos sistemas ya "obsoletos". Entonces, ¿por qué en alta competición se siguen usando los sistemas convencionales? Puede ser tan sencillo como que no están tan desarrollados como los de toda la vida, y que posiblemente han sido orientados a un uso más polivalente.

La otra pregunta que me viene a la cabeza es: ¿y por qué sólo los montan las motos caras? Pues porque estos mecanismos son infinitamente caros de fabricar en comparación con los sistemas tradicionales y, por ejemplo, si una Kawasaki

ER6n montase un duolever, no podrías comprarla por menos de 9000 euros...

Por otro lado, y aunque todos estos mecanismos nos parezcan nuevos, la gran mayoría hace muchos años que ha sido diseñada y muchas, muchas, las personas que han dedicado esfuerzos para inventar un sistema de suspensión alternativo más eficaz que el tradicional, aunque como en casi todo, al final manda don dinero, y en una producción de motocicletas en serie priman los costes. Cabe tener en cuenta también que el sistema de horquillas telescópicas y monoamortiguador trasero tiene una relación sencillez/efectividad muy alta, y es muy difícil de superar.

En este artículo vamos a ver las características, ventajas e inconvenientes que tiene cada uno de estos sistemas alternativos de suspensión, para luego poder valorar por nosotros mismos si realmente vale la pena adquirir una



fig.2 Sistema Duolever

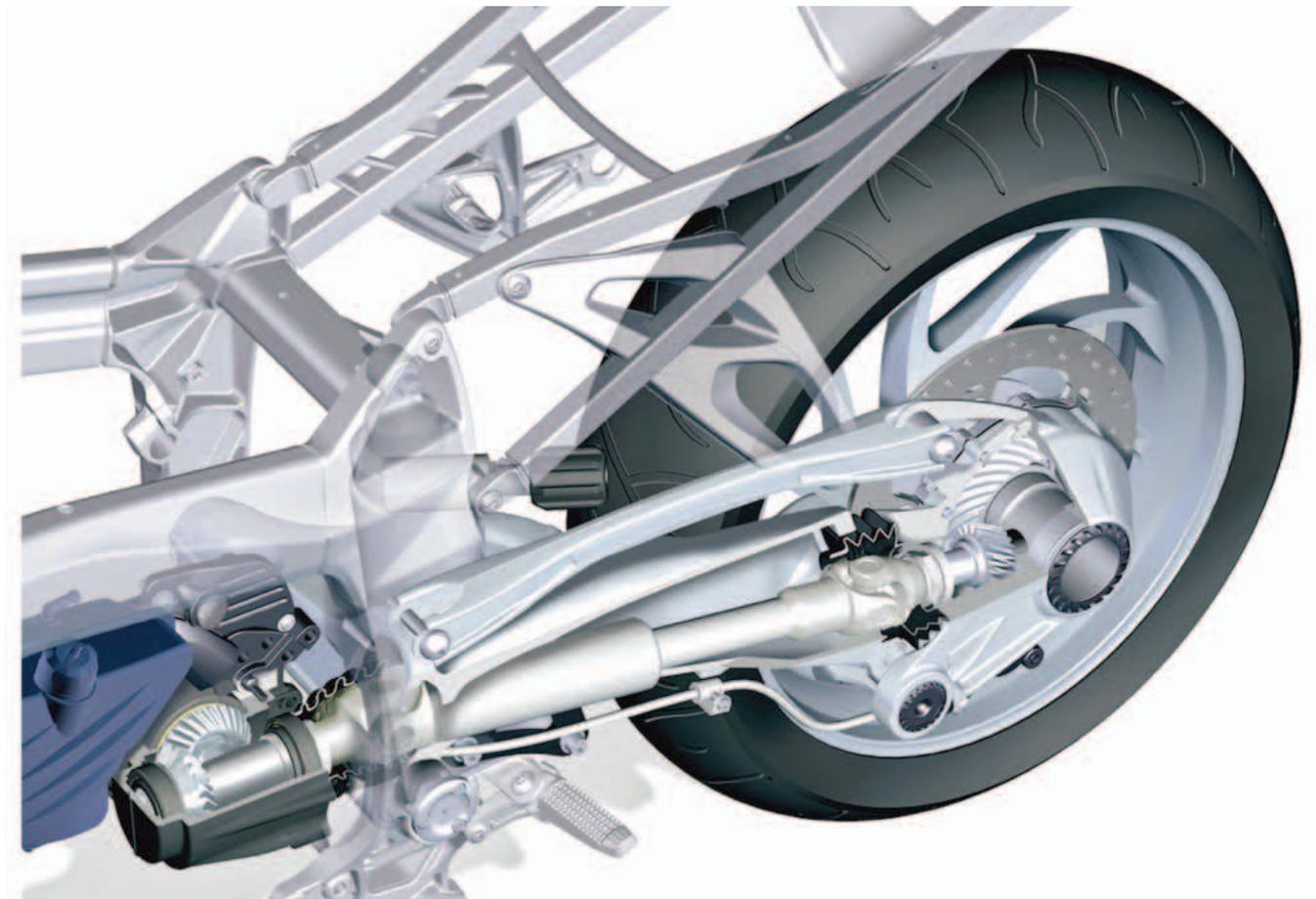


fig.3 Sistema Paralever

motocicleta con alguno de estos elementos, y no porque un vendedor nos diga que sin un "fluzilever" no vamos a llegar a ningún sitio.

SUSPENSIÓN DELANTERA

De la mano de BMW encontramos dos sistemas, el nuevo duolever, presente en su K1200S/R o el ya veterano telelever. Todos los motoristas saben (o por lo menos tú deberías saberlo) que al aplicar el freno delantero las horquillas telescópicas se hunden y la suspensión se endurece, lo cual no es cómodo pues transmite directamente a los brazos y al torso del conductor todas las irregularidades de la carretera, además de empeorar la estabilidad de la moto (se acorta la distancia entre ejes, ver artículo revista nº 9) impide una frenada óptima (debido a que el reparto de pesos deja de ser el 50/50 para cargar mucho mas peso en la zona delantera, por lo que el freno trasero "pierde" efectividad).

Los ingenieros de BMW se impusieron un objetivo: estabilidad de marcha unida a un máximo de confort. Siendo el resultado el sistema BMW **Telelever**, introducido en 1993 y que se basa en utilizar una horquilla telescópica cuya única función es dirigir la rueda delantera. La suspensión corre a cargo de un conjun-

to central, parecido al trapecio de un ATV, que bascula pivotando en el chasis y en la pseudo horquilla telescópica, y el

amortiguador se ancla directamente en este trapecio y en la parte superior del chasis. (fig.1)

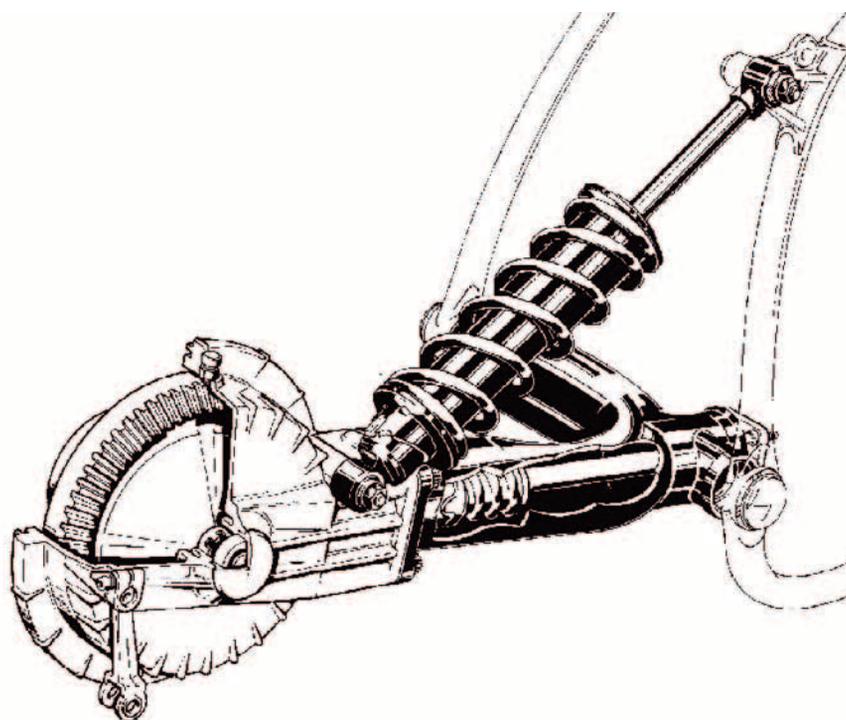


fig.4 Sistema Monolever

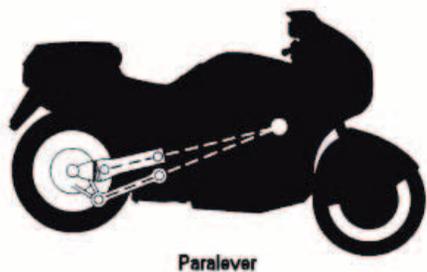


fig.5 El Paralever simula un basculante más largo

Esta configuración, aunque parece un tanto peculiar, utiliza los mismos principios que la suspensión delantera de un ATV o un coche, pero con la rueda girada 90°. El objetivo de los chicos de BMW fue independizar la dirección de la motocicleta de la suspensión delantera.

Las ventajas frente a un sistema convencional son varias, entre ellas destaca el menor hundimiento de la horquilla delantera (por lo que conseguimos un reparto de pesos delantero/trasero más homogéneo), una mayor rigidez del sistema, una mayor estabilidad frenando con la moto inclinada y la idoneidad del sistema para utilizar un sistema de frenos ABS. Además, el mantenimiento es nulo comparado con el de una horquilla convencional (se revisa aproximadamente cada 100.000 km).

Por otro lado, nos encontramos el nuevo sistema **Duolever**, que mejora al an-

Sólo los montan las motos caras porque son infinitamente caras de fabricar en comparación con los sistemas tradicionales

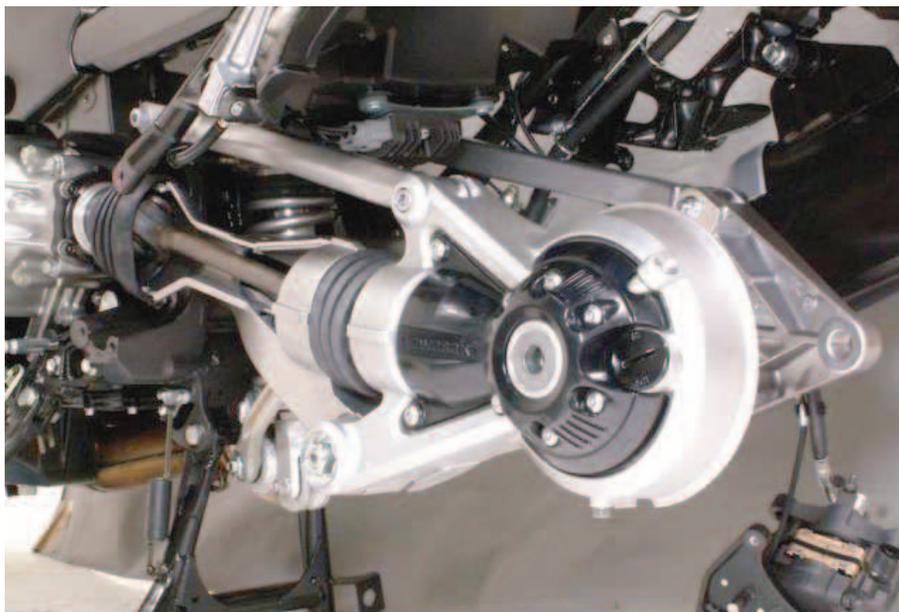


Fig.6 El novedoso Tetralever de Kawasaki

terior **Telelever** utilizando una teoría parecida, pero siendo muy diferente en su construcción.

El Duolever de BMW, instalado por primera vez en una moto de serie en su K1200 S, representa una innovación revolucionaria en la tecnología de los chasis. Asienta un nuevo estándar particularmente debido a su confort de marcha, estabilidad de frenado y maniobrabilidad. Este mecanismo fue inventado y patentado en los años ochenta por Norman Hossack.

La suspensión Duolever no es más que un cuadro articulado, en el que dos de sus brazos hechos de acero forjado se anclan mediante unas pequeñas rótulas al chasis. Estos dos brazos, los cuales parecen visualmente una horquilla convencional, guían al soporte de la rueda delantera (soporte con una rigidez torsional extremadamente alta fabricado en fundición de aluminio). (fig 2).

Bajo el manillar encontramos un sistema articulado acoplado al soporte de la rueda delantera que transmite los movimientos de la dirección. Debido al diseño del Duolever en contra de la horquilla convencional o del Telelever, no precisa de barras para transmitir los movimientos de la dirección. Al mismo tiempo, mejora la respuesta de la dirección que con el sistema telelever.

La principal ventaja de este sistema, aparte de las ya mencionadas para el telelever, es su rigidez torsional. El Duolever no se ve influido por fuerzas negativas de la misma manera que lo hace una suspensión telescópica, la cual flexa y torsiona durante las fases de aceleración y frenado.



Fig.7 Basculante delantero. Bimota Tesi 3D

El sistema absorbe las fuerzas resultantes de las sacudidas/rebotes y mantiene el soporte de la rueda estable. La dirección por otro lado, mantiene un tacto preciso en cualquier condición de conducción.

Instala también un sistema anti-hundimiento, igual que el del sistema Telelever. Mientras durante una frenada fuerte las horquillas convencionales pueden llegar a bloquearse, el Duolever todavía tiene el suficiente recorrido de suspensión y consecuentemente el conductor puede aún frenar dentro de la curva, muy tarde, manteniendo una dirección estable.

SUSPENSIÓN TRASERA

Uno de los problemas que encontró BMW al equipar sus motos con transmisiones finales por cardan fue la suavidad de funcionamiento de todo el conjunto (transmisión-suspensión trasera). Durante la fase de aceleración, el cardan provoca una extensión del amortiguador y en la fase de deceleración una compresión del mismo. Estas reacciones se hacen más notables cuanto mayor sea el par motor y más largos los recorridos del muelle de la suspensión.

Para solventar estas incomodidades se han inventado varios mecanismos a lo largo de la historia, llegando casi a la perfección de la mano, sorprendentemente de Kawasaki, en lugar de BMW...

Uno de los primeros sistemas fue el utilizado por BMW en 1980 en sus R80G/S, el monolever. No tenía las ventajas de sus sucesores ni la suavidad de funcionamiento, (fig3) De hecho, tiene la configuración de un basculante monobrazo convencional asistido por un monoamortiguador en un lateral.

Posteriormente, en 1986 aparece el exitoso Paralever en su modelo R80GS (fig 4). Los deseos de más potencia y prestaciones del motor, con unas mejores propiedades todo terreno y más confort de circulación sin reacciones ante las modificaciones del régimen de carga, pueden satisfacerse mediante un basculante posterior sensiblemente más largo. (fig 5)

Sobre el papel, estos mecanismos de suspensión, diseñados y pensados para mejorar unos sistemas ya "obsoletos", son mejores que los "tradicionales"

El mismo efecto, sin embargo, se logra en un espacio reducido con el Paralever (basculante de doble articulación), que brinda las mismas ventajas que un basculante de 1,4 mts., de longitud.

Las ventajas del sistema Paralever frente al Monolever son muchas, entre ellas una sensible reducción de las reacciones ante la variación de carga del motor, menor temblor en el freno trasero, suspensión trasera de mayor confort (se utiliza todo el recorrido del muelle) y mejor tracción (por lo tanto, mejor aceleración).

Obviamente con el paso de los años el sistema Paralever ha ido evolucionando constantemente, estando éste aún vigente y muy efectivo.

En cuanto a las marcas japonesas, han ido imitando a BMW en sus sistemas de suspensión trasera, y el summum lo acaba de sacar Kawasaki en su GTR1400.

Esta Gran Turismo equipa un novedoso sistema denominado Tetravever (fig.6) el cual, aunque muy parecido al sistema Paralever, utiliza un basculante con 4 brazos (por lo que sería un doble Paralever), monoamortiguador trasero con bieletas para una mayor progresividad y refina las cualidades del Paralever.

Para verlo en detalle tendremos que esperar unos meses, ya que el modelo GTR1400 es un modelo del 2008.

ALTERNATIVOS DE ALTERNATIVOS

Cabe decir que existen otros pequeños y no tan pequeños fabricantes que han construido sistemas de suspensión alternativos sin mucho éxito. Este es el caso de la Bimota Tesi 3D, presente en el reciente salón de la moto en Madrid, cuya característica es que utiliza dos basculantes; uno para la rueda delantera y otro para la rueda trasera.

Las ventajas de este tipo de configuración son parecidas a las del Telelever o el Duolever: independencia de la dirección y de la suspensión delantera, menor balanceo, menor hundimiento de la zona delantera en las frenadas y una dirección más precisa independientemente de la cantidad de irregularida-

des que tenga que absorber la rueda delantera.

Hace años Yamaha sacó a la luz un modelo Sport Turismo con similares características a la Bimota Tesi (fig 7), la Yamaha GTS con chasis omega.

Se trataba exactamente del mismo principio de funcionamiento. El chasis no dejaba de ser una pieza en aluminio con la forma de la letra omega (Ω) el cual rodeaba el motor, y en sus extremos se anclaban dos basculantes: uno para la rueda delantera y otro para la rueda trasera. Para ser francos, ni la Bimota Tesi ni la Yamaha GTS han sido muy populares, ya sea por su precio de venta, o por convencer poco a la clientela (fig.8).



Fig.8 Sistema de suspensión delantero de la Yamaha GTS1000

security in motion
LUMA
XSMART
Potencial



Adaptadores disponibles para:



www.LUMA.es Tel.: 943 335 066 • e-mail: security@luma.es

>> homologación



Kepa Brumm
socio 3.307

Como en casi todas las viviendas, en el Real Decreto 736/1988 – Orden CTE/3191/2002, tenemos un punto que se puede decir que es como el trastero, se trata del punto N° 46 “Cambio de alguna de las características indicadas en la tarjeta ITV del vehículo y no incluida en los casos anteriores”. En un principio, puede parecer que en este punto se quieren incluir todas las reformas que no se han contemplado en los 45 puntos anteriores, lo que es cierto. Pero lo que en un principio puede parecer un poco “cajón desastre”, no lo es tanto.



Manillar con alzas para elevar la altura máxima de la moto

Longitud, altura, anchura y tara

Reforma 46: Cambio de alguna de las características indicadas en la tarjeta ITV del vehículo y no incluida en los casos anteriores.



Carenado de faro que alarga la moto hacia delante

Si leemos detenidamente esta reforma, nos daremos cuenta de que a lo que hace referencia es a aquellas características que aparecen en la ficha técnica y que no han sido desarrolladas en los otros 45 puntos anteriores, estas son: longitud total, altura total, anchura total y tara.

Así que un cambio de manillar, podría suponer un cambio de anchura total y altura total. La anchura total de una motocicleta viene dada por regla general por la anchura de su manillar. Para medir la anchura de un manillar necesitaremos un metro, con el que sabremos la distancia entre puntas del manillar, lo que nos dará la anchura máxima de nuestra motocicleta.

La altura total, también puede estar modificada, debida al cambio de manillar. Para medir la altura de nuestra motocicleta contaremos también con un metro. Colocaremos la moto en posición vertical sobre un suelo horizontal liso y nive-



Transformación de respaldo y manillar

lado. Una vez posicionada así la motocicleta, tomaremos la medida de la altura desde la parte del manillar que este más alta hasta el suelo. No se medirá ni desde los espejos retrovisores, ni desde las bombas de freno.

La tara de la moto, es su peso en orden de marcha, esto es, con todos los llenos hechos (deposito de combustible, aceites y líquidos) pero sin ocupantes, por lo que para calcular la tara, pesaremos la

moto en orden de marcha en una báscula adecuada para tal efecto.

La longitud total de la moto, es literalmente eso, su longitud total. Para calcularla necesitaremos un nivel, un rotulador y un metro. Con la moto en posición vertical sobre un suelo horizontal, liso y nivelado, colocaremos en nivel en la parte delantera de la moto que más sobresalga (por lo general su rueda delantera) y una vez comprobado el nivel haremos una marca en el suelo con un rotulador. Repetiremos la misma operación con la parte trasera de la moto, en este caso la parte mas saliente puede ser la rueda, el piloto trasero, etc. Una vez finalizada la operación desplazaremos la moto con el fin de medir la longitud mediante un metro entre las dos marcas realizadas en el suelo, con lo que tendremos la longitud total de nuestro vehículo.

Nos vemos en la carretera. V's.



Escape no original

QUE DICE LA REFORMA 46

1. Definición y Descripción de la Reforma.

Definición: Cambio de alguna de las características indicadas en la tarjeta ITV del vehículo y no incluida en los casos anteriores.

Descripción: En ningún caso se tipificarán como reforma 46 aquellas contempladas y tipificadas como otras reformas.

2. Documentación exigible.

Informe favorable del fabricante o de su representante debidamente acreditado o del Laboratorio oficial acreditado en España.

Certificado del Taller que hace la Reforma.

No se exigirá la presentación del Certificado del Taller cuando la variación de característica no implique la intervención, en el vehículo, por parte del Taller.

3. Inspección específica. Puntos a verificar.

Verificación de las características modificadas.

Verificación del dato, "TARA" (ESC)

4. Restitución (volver a las características originales del vehículo antes de la reforma en cuestión).

Se tratará nuevamente como una reforma 46.

Mas información en:

homologacion@mutuamotera.es



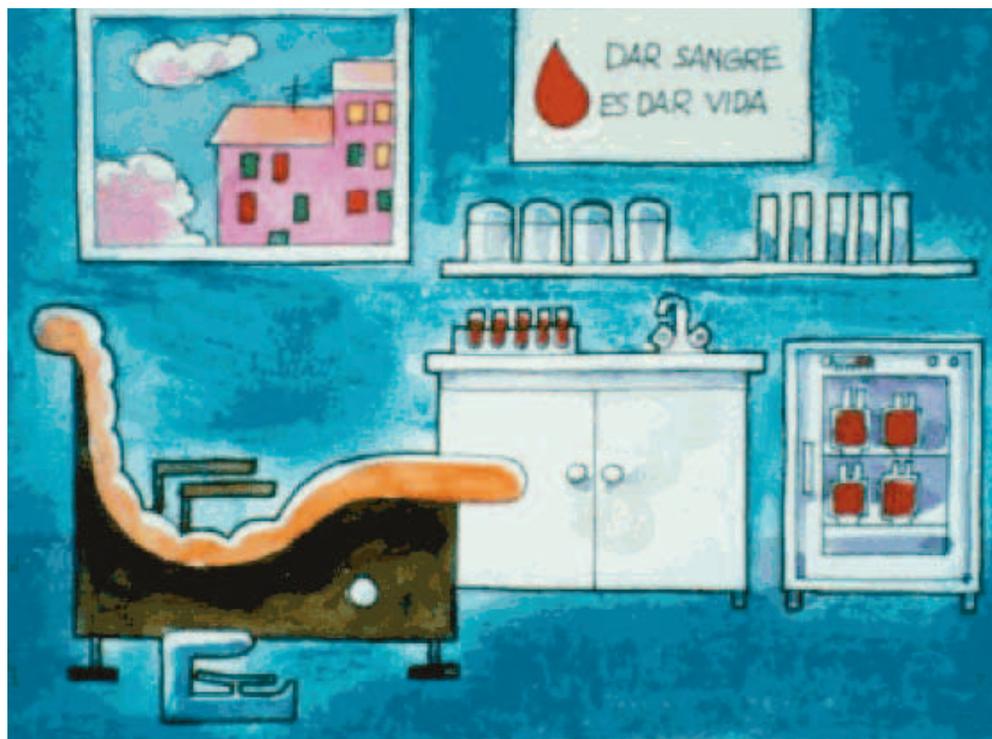
Intermitentes en manillar que ensancha la medida de la moto



Escape sin silencioso

Fotos cedidas por Daytona Bikes

>> educación vial

Susete Cruz
socio 6.020

Me cuesta un riñón

Cuando una buena parte de este país anda rasgándose las vestiduras sobre qué va a ser de nuestra sociedad si en la nueva asignatura Educación para la Ciudadanía se enseña que los matri-

monios pueden ser homosexuales, y las familias monoparentales, nadie se plantea por qué no se incluye, por ejemplo, que hay que educar en valores solidarios.

La solidaridad nos llena la boca cuando algún famoso sale por televisión amparando campañas de apadrinamiento de niños y se hacen miles de asociados a una ONG que manda dinero a aldeas del África remota. Fantástico. Suerte la del famoso que consigue una oportunidad en forma de donativo para tantas familias.

Pero ahora vengo a plantear otra cosa distinta. Las campañas de ayuda solidaria son muy necesarias para resolver problemas puntuales, pero no solucionan nada a largo plazo, porque esta solidaridad del que está sentado frente al televisor se suele pasar en cuanto dejamos de ver a los negritos. ¿Por qué no, entonces, educamos en valores que merezcan la pena a nuestros niños para que las campañas no sean necesarias? La Asociación Mutua Motera emprende un año más una campaña de donación de órganos y de sangre con la que pretende concienciar a nosotros, a los mayores, a los que no tenemos remedio, de que la solidaridad existe entre el colectivo motero y que somos solidarios con un compañero que está en un apuro en una cuneta, pero también con al-

guien a quien no conocemos y está en un hospital necesitado de sangre.

¿TANTO NOS CUESTA?

En realidad no nos cuesta casi nada; un ratillo de ir, unos veinte minutos de estar con el brazo estirado, diez minutos de comerte el bocata y el agua, y a casa. Lo peor es la pereza tan grande - "Uff", a donar, para qué? Total, si yo estoy sano, y no me pasa nada... ¡Precisamente por eso, espabila, porque si estuvieras enfermo serías tú quien recibiera! - Si ya sé que hay que hacerlo, pero otro día, que hoy me viene mal. ¿Te ha venido bien alguna otra vez? ¿Con qué cara te mirarás al espejo cuando alguien de tu familia necesite una transfusión? ¿Crees que entonces va a estar esperando a que llegues tú con el brazo estirado para sacarte lo que haga falta? Porque para los tuyos sí, pero donar por donar, sin saber para quién... Eso cuesta. Hay muchos hospitales en Estados Unidos en los que a los pacientes pendientes de operaciones se les obliga a que vayan acompañados de dos donantes de sangre para prever la posible falta de la mis-

ma durante la intervención. Y no es un cuento chino: si no hay sangre, no hay operación. ¿Cómo es posible que se haya llegado a esto? Sólo me lo explico por la pereza que nos da acercarnos a un centro de donaciones, o el miedo a la aguja, a las enfermeras, al recinto hospitalario, al autobús-donante ¡yo qué sé!

Claro, en este ambiente solidario nacional en que nos movemos, es normal que alguien diga "Tengo apadrinado a un niño de Nepal! Y todos asintamos, - ¡Ah, qué bien, pobrecito! . Pero si alguien dice " Yo es que soy donante de sangre! La respuesta es inmediata - ¿donante? ¿y para qué? Para saber que con la sangre que yo tengo de sobras hay alguien que puede vivir después de una transfusión, una quimio, un transplante, una operación. ¿Tan lejos estamos de la realidad? ¿Será posible que sigamos creyendo que eso les pasa a los otros, y nunca a nosotros ni a los nuestros?

También puede suceder que en lugar de decir que eres donante de sangre, digas que lo eres de órganos. Entonces el tipo de respuesta no varía mucho - ¡Vaya ga-