

Ural: Moto adaptada



Albert Font

Organizador de actividades y eventos deportivos de bici y submarinismo adaptado para personas con y sin discapacidad.

Un accidente de coche me provocó una lesión medular incompleta en plena juventud. Lo suficiente como para acabar en una silla de ruedas. Por suerte, mantengo algo de movilidad en la pierna derecha... parece poco, pero es mucho.

En el verano de 2016 surgió la idea de la moto con sidecar. Nunca me habían interesado las motos, soy muy autónomo, no me gusta depender de nadie para hacer actividades y no veía la posibilidad de ser autónomo

con una moto. La moto con sidecar era una posibilidad inexplorada. El referente era una Vespa con sidecar y no me atraía la idea, hasta que encontré la Ural.

A raíz del comentario trivial de una amiga: “¡ah! pues a mi no me importaría ir en sidecar”, al cual le presté una atención sesgada... me informé y me di cuenta del potencial del modelo Ural con sidecar. Empecé a investigar y a ver ¡una seria posibilidad de ir en moto de forma autó-

noma!, descubrí muchos videos, sobretodo de la afición por este modelo que, siendo de fabricación rusa, se vende principalmente en Estados Unidos. Por suerte, allí lo filman todo y hay muchos videos para documentarse.

La moto me da una dimensión que no podría obtener con ningún otro vehículo. Puedo ir con la Ural a sitios que no es posible llegar ni en coche, ni en bici adaptada, ni en silla de ruedas. ¡Fantástico! Y además, con la mag-

una persona en silla de ruedas: encendido eléctrico del motor (también imprescindible..., no es necesaria “la patada” para ponerla en marcha), inyección electrónica, discos de freno en las tres ruedas y amortiguador de la dirección. Faltaba solucionar el cambio de marchas en la mano que se fabrica en Estados Unidos (kit aparte del fabricante de la moto), y también instalar una bomba de freno en la mano izquierda que suple el freno del pie derecho. Esta maneta de freno acciona el freno de



nífica sensación de libertad de la moto, con vista de 360 grados... ¡es mejor que un descapotable!, y al ser “todo terreno” puede ir casi por cualquier sitio.

La Ural tiene una mecánica muy básica que cualquier buen mecánico puede mantener y arreglar. De hecho, el manual del usuario del fabricante no es solo un manual “de uso”, sino casi un manual de mecánica básica para que el propio usuario pueda mantener su moto. Yo no soy nada experto en motos ni en su mecánica, y me pareció muy bien este concepto de manual.

Esta motocicleta tiene todas las características básicas para que una persona en silla de ruedas pueda usarla de forma autónoma. La más importante: marcha atrás mecánica. Y el modelo de la Ural 2016 viene con más características que hacen atractiva la moto y su manejo para

la rueda trasera y del sidecar. Es una bomba de 20 mm muy potente (se usa en competición) y da un resultado excelente.

Cabe decir que asustan un poco los comentarios de los usuarios de estas motos en cuanto a averías y vida del motor. Por ahora, en un año llevo casi 8.000 kilómetros y no he tenido más problemas que dos pinchazos (y algún bloqueo en una zanja, cosa mía). Recibo comentarios de personas que dicen que la vida útil del motor no va más allá de los 35.000 o 40.000 kilómetros, aunque otros comentarios son más optimistas. De momento trato la Ural con mucho mimo, sin forzar el cambio a altas revoluciones, y ya veremos cómo va la vida del motor.

Los aficionados a estas motos asumen sus problemas y averías con una enorme naturalidad. Dan por hecho los



La Ural tiene todas las características básicas para que una persona en silla de ruedas pueda usar una moto de forma autónoma. A mi parecer, la más importante: marcha atrás mecánica.

problemas (por ser una tecnología mecánica algo antigua y quizá porque los materiales usados en el motor podrían mejorarse) y con la misma naturalidad y gran entusiasmo se proponen y encuentran arreglos y formas de continuar con la vida de la moto.

El entusiasmo de los usuarios de la Ural por esta moto con sidecar supera con creces los problemas que da.

Los atardeceres desde el pico de una montaña o desde una playa paradisíaca con una Ural son un tema muy recurrente entre los *motards* de la Ural. ¡Y son muy contagiosos! Como curiosidad, se hacen muchas más fotos de la Ural en estos parajes que de sus pilotos.

Otro trámite a solucionar es el carné. La Ural necesita carné de clase "A". Las personas que ya tengan el

carné antes de la discapacidad tan solo deberán hacer un examen de prácticas y demostrar que se tienen un buen equilibrio sobre la moto, que son autónomas y que "se aguantan" bien sobre la moto incluso frenando o acelerando de forma repentina. Quienes no dispongan del carné de clase "A" tendrán que proceder con la teoría y todos los trámites del carné.

La adaptación final que hice fue idear cómo subir la silla de ruedas a la moto. Parecería razonable destinar el espacio del sidecar para poner la silla de ruedas. Es una posibilidad. Pero así se pierde el espacio para llevar a un pasajero, a tu perro... Otra posibilidad es la que adoptan algunos compañeros de cargar la silla de ruedas en el porta-equipaje que hay sobre la rueda de recambio. Durante los primeros meses así lo hice, pero era temporal. En mi caso finalmente opté por inventar un cajón de aluminio que se sitúa detrás del sidecar. Allí introduzco la silla de ruedas (plegable) y, mediante un brazo mecánico, lo levanto hasta situarlo en el espacio donde estaba la rueda de recambio. Hay dos anclajes de seguridad para fijar el cajón.

Desde un principio tenía claro que quería subir la silla de ruedas a la moto de forma fácil y rápida. Además, me gusta proteger la silla de ruedas de las inclemencias meteorológicas e ir en moto sin que todas las personas que me vean tengan que saber que voy en silla de ruedas. Es mi derecho a la intimidad y por criterio propio no me gusta hacer "apología" de mi discapacidad.

Moto adaptada. ¡Comienza la aventura! Sí... Pero asume tus aventuras, ¡eh! Como cuando fui a descubrir una ruta por el *Parc del Montnegre i el Corredor*... El objetivo de la ruta era cruzar casi todo el macizo por caminos de montaña. Apenas llevaba 8 kilómetros dentro del bosque, encaraba una subida suave con bastantes regueros de las lluvias de días anteriores y la rueda trasera patinó y cayó dentro de un reguero, quedando la moto "atrapada" y sin tracción. Intenté salir balanceando la moto y poniendo la tracción en la tercera rueda. Nada. En medio de un bosque solitario, salí de la moto, me arrastré hasta la parte trasera e intenté tirar de ella desde el suelo. Nada, ¡pesa demasia-



Es importante tener en cuenta la movilidad para subir a la moto, así como aguantar el equilibrio para plegar/guardar la silla de ruedas. También hay que considerar el equilibrio en marcha: aguantar bien el cuerpo sobre la moto, soportar con seguridad los baches, los frenazos súbitos y las maniobras rápidas e imprevistas.

do! Estaba totalmente clavada. Tuve un momento de pánico al pensar que ni siquiera tuviera cobertura en el móvil. Por suerte no era así, llamé la asistencia de una grúa para que tirara de



la moto. No pasaron ni diez minutos cuando apareció un señor mayor, Josep, que paseaba por allí, pausado y tranquilo. Hablamos un rato y se ofreció para traer su tractor, tirar de la moto y salir del reguero. ¡Perfecto!

Treinta minutos más tarde ya estaba fuera de la zanja y con la moto operativa. Le agradecí enormemente a Josep su ayuda, anulé la grúa y continué la ruta... por otro camino. Hubo más experiencias en la

misma mañana... ¡de eso se trataba! El caso es que finalizó muy bien y con una mochila más llena de aventuras y conocimiento de la moto, de sus límites ¡y de los míos!

La Ural me proporciona sensaciones que comparto con amigos y amigas. Una característica curiosa: cuando vas por autopista, el pasajero del sidecar suele quedarse absorto, como hipnotizado mirando al frente durante kilómetros y te das cuenta de que está viviendo una experiencia nueva. Sin excepción, todos los pasajeros han tenido momentos hipnóticos en el sidecar. Fantástico.

Los cerca de 8.000 kilómetros que llevo con la Ural han sido todos de una gran intensidad, vividos con emociones y aportándome momentos apasionantes, irrepetibles e irrealizables con ningún otro vehículo. Y lo superlativo: ¡lo he podido compartir con amigos y amigas!

Estoy acabando de redactar esta experiencia y me llega la noticia de que a un compañero de Zarautz, Guipúzcoa (lesionado medular D12 completa) le acaban de dar el carné y recién hechas las adaptaciones (parecidas a las de mi Ural) ya está listo para circular. ¡Felicidades, Antonio Cabanillas!

Para cualquier consulta, quedo a vuestra disposición.



<https://youtu.be/nzNPb7-DswA>
Video de la Ural, acceso y carga de la silla de ruedas.