



“Una vez vi a un viejo de unos 70 o 80 años, alemán, en Plaza Italia con una GS 1100, estacionado en la mitad de la plaza. Barba blanca, larga, un poco desaseado pero feliz. Junto a su moto tenía un mapa del mundo con su trazado, estaba casi completo. Al lado un letrero que decía ‘por favor te pido tu ayuda económica para seguir cumpliendo mi sueño’”.

Con este recuerdo, Jorge Andrés Villegas Simunovic, 42 años, Gerente General de Spacewise Soluciones Modulares, y motociclista de tomo y lomo, grafica fehacientemente la fuente de inspiración que le ha llevado a concretar grandes epopeyas a bordo de motos Big Trail, como por ejemplo trepar los 3.600 metros de altura del Raja Motores, una hazaña que hoy lo tiene full prendido con la idea de ir por un hito mayor; nada menos que superar el record guinness de 45 horas consecutivas arriba de una motocicleta. Para cualquier humano resulta agotador solo el hecho de conocer la idea de estar prácticamente dos días seguidos sin detenerse sobre una moto, pero Villegas está convencido que es un reto alcanzable, y es que como bien señala el propio nativo de Temuco **“nada es imposible, si amas lo que haces, se hace fácil, supérate cada día, piensa fuera de la caja, “go for it”**.

Si aún te quedan dudas sobre el espíritu positivo y soñador de Jorge, acompáñanos a recorrer esta entrevista en la que no solo queda reflejado el amor del oriundo de la Araucanía por las motos, sino que además confirma una filosofía de vida que invita a enfrentar con decisión todo tipo de contratiempos, no importando cuan duro estos sean.



Jorge, te hemos seguido por años en tus diversas actuaciones endureras. ¿Cómo nace esta idea de añadir retos extremos a tu ruta motociclistica?

“Todo surgió cuando con un grupo de amigos nos compramos motos Big Trail alrededor del año 2012. Yo con una Vstrom 1000 y todo el resto con motos muy endureras (660, 650, etc.) nos fuimos al sur, nuestro primer viaje. En cada parada se burlaban de mi diciendo que la Vstrom era de calle y que en Off-Road iba a quedar botado. Los Tilleria en 990, Cofré en 660, Lecocq, Frenkiel y Martínez en 990 y así la lista... Después de varias aventuras de principiante

en este tipo de motos llegamos al Off-Road a la altura de Temuco. Cuando pisé tierra me sentí muy cómodo y empecé a alejarme del grupo, me metí a la arena y empecé a hacer locuras que no pensé que era capaz en este tipo de motos. Desde ese día me empecé a perfeccionar, leer mucho, estudiar cada moto, viajar, sumar kms, etc. Hasta que llegué a una GS 1200 del 2005. Esa moto me acompañó algo así como 150 mil kms entre carretera y Off Road.

Un día fui a Nido de Condores, donde se celebraba un asado post entrenamiento de enduro, pero no podía ir temprano, por lo que me sumé en mi GS 1200, solo



a compartir y comer la rica carne. Luego de haber almorzado alguien me dice "oye, ¿pudiste subir hasta acá en esa moto en una moto de calle? Le respondí "sí, puedo hacer el circuito en ella también. No se diga más. Hagan sus apuestas". El único que pagó fue Sergio Frenkiel. Así fui subiendo y encantándome cada vez más con la moto".

El año pasado mucho se habló de tu subida al murallón de Shangri-Lá. ¿Cuánto tiempo te dio vuelta la idea?

"Luego de haber subido NDC, hicimos un paseo a las lagunas con mi amigo que hoy nos cuida desde el cielo, Matías Rivera, entramos por el santuario y pasamos por Raja Motores, era invierno y la subida no era terrible, difícil pero no imposible. La subimos un par de veces, yo en mi GS y él en una KTM 640 que daba unos increíbles 2 litros cada 100 kms (de aceite). Somos pocos los que metemos estas motos grandes a caminos malos o simplemente a hacer enduro, afortunadamente la experiencia como endurista ayuda pese a los años y los kilos de más. Te puedo contar con los dedos de una mano los que siempre están ahí para hacer locuras: C. Rivera, R. Cofre, J. Lecocq, J.M. Tilleria, E. Harris y algún otro que se suma en el minuto, sin embargo soy el único que maneja este chanco alemán que muchos dicen que es imposible pero para mí es la mejor moto del mundo".

¿Cuáles son las principales dificultades de la trepada al Raja Motores y cómo moldeaste la estrategia para cumplir el recorrido?

"La máxima dificultad era la sequía. Hoy en día las motos son cada vez más inteligentes y la altura geográfica casi no las perjudica como antaño. El

último ascenso fue en una GS 1200 Adventure LC, más explosiva que el modelo 2005 pero harto más grande y pesada. Tengo que reconocer que pensé que iba a ser muy fácil, tal como lo hice con la 2005, sin embargo el peso, volumen y la presión del momento me puso muy nervioso.

Para llegar a Raja Motores puedes hacerlo desde el Santuario o desde Shangri-la (hoy Full Wheels), cuando arribas desde el santuario (lo que se hizo la última vez) te encuentras con Raja Motores y hay que tirarse al vacío para luego intentar subir. Cuando empecé a bajar noté que los frenos no ayudaban en absolutamente nada y fue ahí cuando pensé que no había anotado el número de teléfono de rescate aéreo, jajaja. Decidí soltar los frenos y dejarme llevar por la pendiente, whoops, arbustos y rocas. Una vez abajo y luego de encontrarme con muchos amigos que no veía hace 10 años (esto fue lo mejor de esta hazaña, encontrarme con amigos que quiero mucho), empecé a probar la subida en moto de enduro que me prestó el gran Titán y dije, listo. Me ubiqué con mi vaca de acero, tomé aire y partí. Al poner segunda marcha la rueda trasera se enterró y dije hasta acá llegamos. Luego de buscar un par de huellas le di y pude subir, misión cumplida. Para darle más emoción, bajé nuevamente buscando huellas distintas, unas más fáciles y otras más difíciles y no hubo caso, fueron muchos intentos intentando "jugar con los amigos" parecíamos niños chicos.

¿Cuán satisfactorio fue haber cumplido este reto y abrir la mente de muchos que daban

por imposible lograr un ascenso tan complejo a bordo de una Big Trail?

"Esta idea, o bien, la idea de mostrarlo, fue el reto que habíamos hecho con el queridísimo y respetable Doctor Fierro. Él en su KTM y yo en la BMW, sin embargo por cuestión de agenda no pudimos ir juntos. Quedé con una sensación muy linda, el demostrar que todo se puede, si tienes una pasión, no hay nada más lindo que seguirla, convencerte. Todo el mundo dijo que era imposible, muchos dijeron que la primera subida era una farsa, pero bueno, se demostró y con una moto aún más pesada. Las GS 1200 son estigmatizadas a diario como motos no propicias para el off road, pero olvidan la concepción que tenía esta moto hace más de 30 años. Fue creada para carretera y Off-Road como lo indican sus siglas en alemán "GS". Se corrieron varios Rallyes en ellas y tuvo actuaciones destacadísimas en el Paris – Dakar.

¿Qué aspectos técnicos y conductivos mencionarías como claves para subir hasta los 3.400 metros de altura?

"Si tuviésemos que enumerar los aspectos técnicos y conductivos serían: 1 Amar lo que haces, 2





“Quiero agradecer a todos mis amigos de las motos, al club Derrapando, a Terraenduro, al club de Motociclismo de Temuco que me vio desde potrillo, a Santiago Riders, a mi padre, un ídolo que me enseñó a andar en moto en una GT 80 (como olvidar eso, dormía con el casco puesto). No puedo nombrar a todos porque estaría hasta mañana, pero a todos ellos les doy las gracias, gracias por ayudarme a seguir cumpliendo mis sueños”



convicción, 3 saber que nada es imposible, 4 una familia que te apoye, 5 entrenar mucho y 6 tener buenos neumáticos. Todo el resto son adornos”.

Tras este logro pensamos que habíamos visto todo, pero hace unas semanas nos sorprendiste con un nuevo aviso. Nada menos que intentar batir el record de 45 horas consecutivas sobre una moto. ¿Qué te motivó a afrontar esta odisea?

“Luego de la odisea de Raja Motores, mucha gente me ha llamado, me ha escrito, incluso cuando voy a comprar repuestos me saludan y consultan por lo que hice, jajajaa. Ver a un niño que pregunta cómo se hace no tiene precio. Hoy en día dirijo una empresa importante, pero además soy relator motivacional para la empresa Team Partner, en la que he usado las aventuras por Raja Motores como ejemplo. Ante esto qué mejor entonces que ir por más.

Hace unas semanas falleció un piloto de Malloco, Alfredo González Coria, un amante de las motos y actual dueño del Guinness record de 45 horas, por lo tanto nada mejor que honrar su muerte de esta manera”.

¿Cómo tienes planteada tu preparación para este reto?

“Por recomendación familiar iré a un psiquiatra, psicólogo y nutricionista, y haré preparación física, entrenamiento, etc”.

Hasta ahora, ¿cuál es el máximo de horas seguidas que has manejado una moto?

“Te podría decir varios días, sin embargo nada se compara con esto, ya que en un viaje normal vas

parando a cargar combustible, pagar peajes, comer, ir al baño y dormir. En estos viajes terminas exhausto, así que cuando acabe este desafío imagino que caeré al suelo seguramente”.

¿Qué moto ocuparás? Y ¿cómo pretendes adaptarla para hacer más llevadero el desafío?

“He barajado distintas alternativas, varias marcas me han llamado para ofrecer sus motos y hacer historia, sin embargo, el modelo que me gusta es el R1250 GS ADV de BMW. Me encantaría que la marca me pase la moto para este desafío, de lo contrario tendré que aceptar alguna de las ofertas que me han presentado. ¿Adaptarla? Jamás, sería como hacer trampa. Alfredo González lo hizo en una Yamaha sin adaptación. Iré cargando combustible andando, aun estamos viendo posibles formas. Pratti y Rivera están encargados de eso, son genios locos. De la alimentación se preocupará Andrés Martínez (Jofaman), de la hidratación Jaime Birkner y el temita del baño se lo llevarán Cantillana, Zamora y Encina, jajaja”.

¿Cuánto has leído y visto sobre historias similares?

“Si bien existe un programa de TV de Guinness records, no hay muchos documentos al respecto. Por lo que he leído han sido experiencias de personas como mi viejo el Poly y viejos amigos como Martin Schueuer, quienes te cuentan las historias pasadas y vas aprendiendo de sus experiencias”.

¿Qué circuito tienes pensado recorrer para esta aventura?

“El reto consiste en no parar, o sea no puedes ni ir

al baño, ni pagar un peaje, ni repostar, por lo que me obliga a hacerlo en un circuito cerrado. Aun no lo definimos y estamos a la espera de que algún circuito quiera poner su nombre en el libro de records de Guinness. Me gusta mucho Leyda y también Interlomas de Temuco”.

¿En qué aspectos focalizarás tu preparación para llegar bien preparado?

“La alimentación es fundamental, me prepararé mental y físicamente, la compañía de mis amigos y familia será fundamental, ver a mis hijos y mi señora a la orilla de la pista no tiene precio. Será el mejor aliciente para terminar de buena manera”.

¿Ves estos desafíos como el inicio de una nueva era de tu vida asociada a las motos?

“Por supuesto, mi lema es “Nada es imposible” “Go for it” anda por aquello. Quiero ser un ejemplo para los emprendedores, un ejemplo para una fuerza de ventas, un curso de un colegio, un equipo en una empresa, etc. Desafiarnos constantemente para correr la última milla, concepto muy gringo pero cierto, y nada mejor que haciendo lo que más me gusta hacer, es decir andar en moto”.

¿Qué mensaje le dirías a todos quienes te conocen y a aquellos que han comenzado a seguirte con tus últimas aventuras en 2 ruedas?

“No soy mucho de redes sociales, hace un poco más de un año que tengo Facebook y lo uso muy mal, Instagram también. Tengo más de 4.000 seguidores y me encanta cuando piden consejos o preguntan por rutas”.