

>> prueba



Scotttoiler es un sistema formado por un pequeño depósito de 50ml que suministra gotas de aceite a la cadena, gracias a la gravedad. 50ml es suficiente para recorrer 2.000km.

Lubrica tu cadena

Instalación en una Triumph Tiger del sistema Scotttoiler

Desde hace una semana tenía en mi casa las instrucciones. Lo de girar tornillos nunca se me ha dado bien, por lo que me limité a ojear el manualillo de instalación y a bajar unas fotos de internet de la página del distribuidor www.scottoiler.es.

Andrés me iba a ayudar en la instalación, por lo que me dirijo hacia su casa con el material necesario... la cámara de fotos.

Antes de llegar, como no me gusta ver la luz de la reserva, lleno los dos depósitos (Euro super 95 y café con leche) hasta arriba. Si me hubiera molestado en leer con más interés las instrucciones, me habría dado cuenta de que era necesario desmontar el depósito. Maniobra que evidentemente es más fácil realizar con poca gasolina que con "lleno, por favor".

Nos ponemos manos a la obra. Se dice que lo más difícil es empezar, así que comienzo yo. Retiro las maletas (no es necesario, pero trabajaremos mejor) y quito los asientos. Una vez realizado lo más complicado, cojo la cámara de fotos para que Andrés tome el relevo con la parte fácil: desmontar depósito de gasolina, conectar el tubo de vacío, etc.

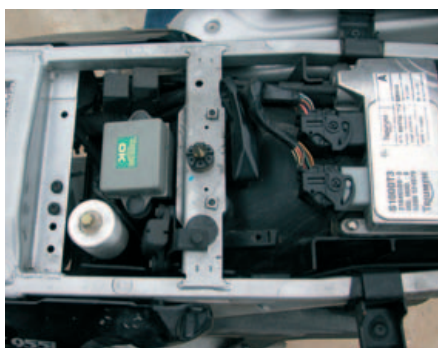
Las herramientas que vienen con esta moto no son suficientes, necesitaremos también una llave fija del 10 para quitar los bornes de la batería y una llave allen más pequeña que la de la moto para soltar los embellecedores plásticos laterales y la caja de plástico que sujeta la batería.

RETIRAR LA BATERÍA Y SU CAJA DE SUJECIÓN.

Quitamos la pésima goma elástica de sujeción de la batería que con apenas un año estaba rajada, y decidimos no volver a ponerla ya que no cumple su función. Por cierto, aunque no viene a cuento, la goma que sujeta las herramientas tampoco es ninguna maravilla.

Soltamos los tornillos que fijan los dos bornes de la batería y aprovechamos los enganches del asiento para dejar los cables a salvo.

Una vez desmontada la batería, podemos quitar la caja que la aloja. Primero se quita el fusible que va sujeto a la propia caja. Después los dos tornillos que van al depósito y el tornillo inferior de la base de la caja que nos permitirá levantarla, y nos dejará libre para su manipulación el tornillo posterior que fija el depósito de combustible al chasis.



Interior de la Triumph bajo el asiento

RETIRAR EL DEPÓSITO.

Ahora desmontamos los embellecedores plásticos laterales, delanteros y traseros del depósito.

Los traseros van con un tornillo el izquierdo y dos el derecho; los delanteros, con tres tornillos cada uno, nos dejarán los intermitentes colgando. Ahora ya podemos quitar el tornillo delantero y trasero que sujetan el depósito.

¡A soltar cables y tubos! Dos en la chapa del lado izquierdo; otro en la parte trasera derecha; y otros dos a la izquierda atrás.

Levantamos el depósito con cuidado, comprobando que no hay ningún tubo o cable que falte por quitar, pero había otro más.



Manguito de entrada de aire al RMV y manguito de salida con el aceite

RETIRAR CASCASA PLÁSTICO PARA INSTALAR TUBO DE VACÍO.

Desmontamos la caja del filtro del aire (2 tornillos más), para dejar a la vista donde engancharemos el tubo en forma de "T" necesario para este modelo, y suministrado gratuitamente por el proveedor. Va en el manguito que une la mariposa de la derecha con la central. Hacemos un pequeño corte, y otro, y otro, hasta que damos con el tamaño apropiado que nos permite encajarla.

Bajamos el tubo por el lado derecho, ya que aunque luego teníamos que llevarlo a la izquierda, comprobamos que en esta posición al girar puño del acelerador no se engancha con el sistema de admisión.



"T" ya instalada en el tubo de vacío y salida hacia el RMV

INSTALACIÓN DEL RMV

En las fotos se muestran tres de las posibles ubicaciones del RMV (depósito de aceite). Nos quedamos con la de al lado de la batería. Así conseguimos que no quede visible, le complicamos un poco la vida a un posible amigo de lo ajeno, e impedimos que algún gracioso gire el regulador de flujo sin nuestra aprobación. Esta ubicación requiere quitar el embellecedor lateral con sus correspondientes 2 tornillitos.

Lo presentamos con una brida; ponemos y quitamos varias veces el asiento para comprobar que su colocación no mueve el regulador de flujo. Apretamos la primera brida, colocando otra segunda. Ambas bridas no van directamente sobre el RVM, sino sobre un plástico protector que viene en la caja del producto.

Desde cualquier posición que busquemos debe ser fácilmente manipulable, es decir, que podamos rellenar el depósito y girar el regulador del flujo sin tener que desmontar media moto.



Sistema de admisión con el tubo de vacío a cortar



Primera opción para instalar el depósito RMV



Segunda opción para instalar el depósito RMV

INSTALACIÓN DEL INYECTOR.

Es sencillo. Sujetar con bridas en la posición indicada, y ya está. En este caso hemos cogido los plásticos que venían con uno de los soportes del RVM, y que no hemos usado, para poder dejar el inyector de doble flujo centrado sobre la cadena.

No podemos hablar de las bondades de este producto hasta recorrer la millas necesarias (estas motos inglesas no entienden de kilómetros).

No obstante, los que conozco que utilizan este sistema están plenamente satisfechos. Sus propiedades son: alarga la vida de la cadena porque la mantiene limpia, alarga el tensado y la revisión, evita las manchas de la grasa de lata y sólo tienes que rellenar el depósito de aceite cada 2000 km.

Nosotros lo probaremos y en aproximadamente un año, o quizás menos, evaluaremos el producto.

Tiempo de instalación: 2:40 minutos
Personas: 1-2.

Texto y fotos: Diego Ruiz



Ubicación definitiva del depósito de aceite

>> rutas



Javier Angel Berna
socio 14.998



colabora:



Túnel típico en las carreteras pirenaicas aragonesas

Ruta de los Penitentes

Ganarse el cielo en una “infernál” jornada de más de 5.000 curvas y 622 kilómetros

Hay un viejo dicho motero que afirma que el camino más corto entre dos puntos es necesariamente un montón de curvas, y fiel al mismo los amigos del Club Motor Monrepós de Zaragoza, con el inestimable apoyo del Pub Índalo (referencia del motociclis-

mo en la ciudad y sede social AMM) decidieron que la forma más rápida de ir del Pub Índalo al bar de la esquina era una infernal ruta de 622 Km. y 11 puer- tos de montaña, 7 de ellos realmente terroríficos. Así nació la Ruta de los Penitentes.

Los primeros Penitentes salieron de Zaragoza a las 7.30 de la mañana rumbo a Huesca pasando por el sencillo Alto de la Violada para después encaminarse al Puerto de Monrepós, primer obstáculo de cierta magnitud. Tras un repostaje en Biescas comenzó el primer hueso duro de la jornada, el Puerto de Cotefablo, seguido de los infernales “Llanos de Planduviar”, auténtica tortura para los moteros, y llegar a Ainsa para marchar hacia Parzán, donde estaba previsto un suculento (y abundante) almuerzo. Al llegar al cruce de Ainsa, 2 de los participantes abandonan y uno se pierde: Penitentes 2006 empezaba a hacer mella en sus participantes ¡Y aún quedaban 400 Km!

Una vez saciado el apetito y descansado un poco, los Penitentes se encaminaron a Francia por el Puerto y Túnel de Bielsa, con bajada mítica llena de curvas de herradura y frecuentes hielos. Una vez pasado el trámite esperaba otro coloso: El Col d’Aspin, considerado por la Organización el “Punto de no retorno”, es decir, el punto donde es indiferente dar la vuelta que continuar hacia adelante. Los participantes estaban ya a merced de la Ruta. Al Aspin le siguieron el Tourmalet, Solor, Aubisque y Portalet, a la postre puerta de regreso a España, todos ellos salpicados de pendientes brutales, animales sueltos, curvas y más curvas y un paisaje que muy pocos podrán olvidar. Las paradas se hicieron



Test de cuero francés

El 29 de Abril, una nueva edición: ¡apúntate!

La maquinaria de Penitentes 2007 está en marcha hace ya algunos meses, y será el domingo 29 de abril, coincidiendo con el puente del trabajo, el día elegido para la realización de la prueba.

más frecuentes y el gasto en productos fotográficos abundantísimo. Una vez en suelo español, se emprendió el regreso a Zaragoza. Tan solo quedaban 170 Km. para acabar la ruta, con el Monrepós y La Violada por medio ¿y ya estaba? No. Quedaban aún 56 Km. más de rectas interminables a lo largo de la N-330 que tenían como misión terminar con la paciencia de los sufridos penitentes.

De regreso en Zaragoza, las opiniones muy favorables, y la ilusión de haber conseguido completar un recorrido único. Anécdotas de todo tipo surgieron en la cena y en la fiesta posterior, aunque algunos no pudieron más y se fueron a dormir. Según los participantes, el número de curvas superó de largo las 5000 promocionadas en la publicidad del evento. Y para muchos la mejor experiencia en moto de su vida, un día de auténtico compañerismo y pasión por la moto.

QUE SON LOS PENITENTES

La Ruta de los Penitentes no es una competición, ni muchísimo menos. Es una oda a la moto, al motero y al medio, un ejemplo de afición y civismo, una ruta turística individual de grandes proporciones. Cada Penitente



Carlicos, Carmelo y Jhonny



Vista del Col d'Aubisque desde Col de Soulor

va provisto de un rutómetro y un carné de control de paso, con cinco casillas para cinco sellos de control. Tres de los controles son conocidos por los participantes y dos más son sorpresa. Además, con la inscripción se adjunta una camiseta, un dorsal y se accede a un sorteo de regalos que se realizará al finalizar la ruta. Solo se trata de completar estrictamente el recorrido marcado. Ya es suficiente. Tampoco está de más saber que los participantes deberán respetar los límites de velocidad establecidos para cada tipo de vía y en cada país, así como el resto de señales verticales u horizontales que pudiera encontrar en su recorrido.

REQUISITO FUNDAMENTAL

Sólo un requisito es fundamental para poder participar: tener una moto. En la edición de 2006 participaron un amplio abanico de modelos, que abarcaban de custom a la deportiva, pasando por trail,

naked, turística..., lo cual demuestra que con afición cualquier moto vale. Eso sí, recordar que la Ruta de los Penitentes tiene limitación de inscritos, para facilitar las tareas organizativas, y si Vd. no se da prisa, pudiera quedarse con las ganas.

Toda la información de la Ruta de los Penitentes se encuentra recogida en la página oficial del Club Motor Monrepós (www.monrepos.tk), y ahí se detallan tanto los plazos de inscripción, los detalles de la prueba, los horarios y todo lo relacionado con la ruta en sí, así como recomendaciones de alojamientos y propuestas turísticas para los participantes que acudan a Zaragoza desde otros puntos de la geografía española. La base de operaciones está fijada en el Pub Indalo (C/Mainar 2, Zaragoza 976 47 41 02).

Así pues, con todo en marcha y muchos kilómetros por hacer solo queda desear ¡Feliz ruta, moteros Penitentes 2007!



Bar-restaurant Lafuen (Parzan)

>> grandes viajes



Mayte Fernández
Samuel Escámez
socio 10972



Carretera francesa y estumendo paisaje

Los otros Pirineos

De Huesca a Carcassonne, un doble viaje con mil curvas y el capricho de los microclimas

Esta es una pequeña crónica de nuestro viaje a Carcassonne. De nuestro doble viaje, porque hubo dos. La primera parte, en agosto de 2006. La segunda, tras la manifa del 4 N. En ambos casos, toda una ensalada de curvas, con bellos paisajes y encantadores alo-

jamientos. Y tratándose de los Pirineos, con esos peculiares microclimas que hacen que te puedas congelar en pleno verano o rodar con relativo confort térmico en el mes de noviembre. Os contamos la experiencia.

Primer viaje. La idea original era alojarnos en un hotel de Lourdes, para seguir viaje el día siguiente hasta Cascassonne, volver al mismo hotel por la noche y regresar a casa al día siguiente. Un viaje relajado y sin complicaciones. Conseguimos hotel en el último momento a través de www.logis-de-france.fr, por 62 euros la habitación doble (desayuno incluido). No estaba mal pero no era ninguna maravilla pero tenía balcón con muy buenas vistas, en fin, lo justito para dormir y ducharse. La moto durmió en la

puerta, aunque la podíamos ver desde la habitación.

El sábado salimos de Huesca y subimos por Biescas para cruzar a Francia por el Portalet. El cielo encapotado y el fresco que sentíamos en nuestras carnes nos recordaba que el forro de nuestros equipos se había quedado en casa, claro, en agosto no se espera uno pasar demasiado frío. Cruzamos dos puertos franceses de los que se ven en el Tour, muy malos, llenos de plastas de vaca y con

una niebla espesa que nos mojó y heló por completo. Afortunadamente, el viaje sólo duró tres horas para cubrir los 180 kms de carreteras de montaña.

PINCHAZO EN LA AUTOPISTA

El domingo nos dispusimos a arrancar. Como es normal en nosotros, lo hicimos con un par de horas de retraso. Para recuperar un poco el tiempo perdido, opté por entrar a la autopista. Nada más

El cielo encapotado y el frío nos recordaba que el forro de nuestros equipos se había quedado en casa, claro, en agosto no espera uno pasar demasiado frío.

incorporarnos a ella, noté como la moto bailaba de atrás. Enseguida paramos en el arcén y pude comprobar con gran satisfacción que acababa de pinchar la rueda trasera. Domingo, Francia, autopista, cargados a tope... podía haber sido peor. El kit de pinchazos de la BMW me salvó de tener que llamar a la grúa, aunque las limitaciones de la reparación (a 60 km/h durante un máximo de 400 kms.) nos hizo desistir de seguir hasta Carcassonne. Además, el pinchazo en forma de 7 no me aseguraba que estuviese bien sellado. Así que buscamos un Intermarché, que abren los domingos hasta las 12, y compré un spray antipinchazos. Al final, la chapuza nos sirvió para salir del paso.

Decidimos quedarnos en Lourdes y alrededores que, independientemente de las creencias religiosas, es un sitio muy bonito que merece la pena visitar. Al día siguiente visitamos el parque natural de Pont d'Espagne. Las motos tienen paso por el lateral de la barrera del parking, por lo que nos ahorramos unos euros que empleamos en el telesilla que nos llevó cerca de un ibón (lac de Gaube, cerca del Vignemale) formado por un glaciar. En el parque hay restaurante, pero nosotros, como somos pobres, nos aprovisionamos en supermercado para hacer un picnic a la orilla de una cascada, que nos sirvió también para enfriar la cerveza. El ruido era ensordecedor pero merece la pena estar allí por lo precioso del paisaje.

Después volvimos a través del Tourmalet y del tunel de Bielsa, uno de los peo-



Paisaje cátar



Camino cátar

res de Europa, pero se hace bien con la moto. Llegamos a casa muy felices del viaje que habíamos hecho, convencidos de que pronto conseguiríamos llegar a Carcassonne. Los paisajes que pudimos ver, con mucha más agua que la vertiente aragonesa, y las carreteras de todo tipo, pero siempre con muchas curvas, nos hicieron disfrutar al máximo de este viaje en moto.

LA MANIFA DEL 4N

Por fin en Noviembre consigo vacaciones. Primero fuimos a la Manifestación del 4N en Madrid; a pesar de la lluvia, uno de los mejores viajes que he hecho, sobretodo, por la experiencia que supone juntarnos tantos motoristas por una causa común. A los que van a los circuitos y las concentraciones pero pasaron

de ir a la mani, les digo que hubieran disfrutado tanto o más. Para la próxima, si no quieren ir por solidaridad, les invito a que vayan por divertirse. Nosotros nos divertimos mucho aquel día...

A la semana siguiente teníamos nuestras dudas acerca del tiempo que sufriríamos en nuestro segundo viaje. Después del frío que pasamos en Agosto no queríamos que nos ocurriera lo mismo. Pero, para nuestra sorpresa, este segundo viaje hizo más calor y mejor tiempo que en el primero. Llegamos a ver los 20° en Carcassonne, aunque saliendo de Andorra pudimos ver 3°. Este segundo viaje variamos el itinerario para hacer compras en Andorra y no repetir lo mismo que el anterior. Salimos de Huesca hacia Benabarre y llegamos hasta Viella para cruzar por el Bonaigua,



El encanto de Carcassonne

>> grandes viajes



Lago Gaube, al fondo el Vignemale

con sus espléndidas vistas del Valle de Arán y pésimo asfalto. Ni pizca de nieve y muy poco tráfico. Pasamos por Sort y nos fuimos a comer en vez de comprar lotería, así que este año no saldremos de pobres.

EN ANDORRA, DE COMPRAS

Con la tripa llena fuimos a Andorra donde paramos a comprar unas botas nuevas, allí también llené la panza de la moto, que la gasolina es más barata que en España; pude utilizar la Solred de la AMM. Después de cruzar todo el país a

paso de burra salimos a unas solitarias y estrechas carreteras francesas que nos llevaron hasta nuestro alojamiento en un gîte (casa rural francesa). La casa, en Puivert (Aude-11), casi merece un capítulo aparte, nos encantó su decoración artesanal, la amabilidad de los propietarios y la tranquilidad del lugar. La conseguimos en www.gites-de-france.fr. Nos salió por 45 euros la habitación doble, un buen desayuno incluido; el inconveniente es que tienes que pagar en el momento de hacer la reserva. Para la moto, un sitio tranquilo y seguro.

La casa, en Puivert (Aude-11), casi merece un capítulo aparte, nos encantó su decoración artesanal, la amabilidad de los propietarios y la tranquilidad del lugar.

Por la mañana, bien desayunados y bien atendidos por nuestros anfitriones (eramos los únicos "clientes") salimos hacia Carcassonne. Nos costó una hora llegar, paseando por unas estupendas carreteras departamentales y atravesando pueblos muy bonitos. El día soleado y caluroso. Visitamos la Cité, preciosa por dentro y por fuera, y por la tarde nos fuimos a Rennes le Chateau, que también tiene su historia. Después bajamos Alet-les Bains, un pueblo antiguo con su



Alet - les Bains



Mayte en Carcassonne

Una vez más me alegré de haber elegido una trail para poder llegar a esos sitios a los que sería una temeridad adentrarse con otro tipo de motos, y sé lo que me digo...



Santuario de Lourdes

abadía en ruinas y que nos gustó más aún que la propia Carcassonne.

Después visitamos un castillo cántaro que lamentablemente no pudimos ver porque se nos hizo de noche. Como no estaba iluminado, viaje en balde. Ya con noche cerrada, enfilamos hacia nuestro acogedor alojamiento por unas carreteras que no dan para muchas alegrías, aunque eran las mismas que con luz del día había gozado por sus curvas, la calidad de su asfalto y el paisaje siempre espectacular del Pirineo francés.



Castillo de Lourdes

UN MAQUIS

Después de desayunar y despedirnos de nuestros anfitriones, salimos hacia casa, atravesando una preciosa carretera que atravesaba uno de los tantos bosques de la región. Llegamos a un cruce que marcaba el campamento de un *maquis* de la II Guerra Mundial, así que nos adentramos por un estrecho camino de tierra que nos llevó hacia la parte alta de la montaña, en donde se encuentra un refugio que fue bombardeado por los alemanes y reconstruido,

hace pocos años, por los supervivientes de aquel *maquis*. Dentro hay unos paneles que te explican la actividad guerrillera de aquellos años de guerra, en donde no podía faltar la presencia de guerrilleros españoles. Acabada esa breve visita, volvimos sobre nuestras huellas hasta la carretera. Una vez más me alegré de haber elegido una trail para poder llegar a esos sitios a los que sería una temeridad adentrarse con otro tipo de motos, y sé lo que me digo... Desde este momento, poco más que contar: volvimos por Andorra, donde una aduanera me hizo abrir las tres maletas para no mirar nada (en la parte francesa los aduaneros ni se asomaron). La vuelta por Balaguer, que ya estábamos mareados por tanta curva. La niebla y el frío nos recordaron que era noviembre...

Una vez más un viaje redondo y totalmente recomendable, por eso os lo cuento aquí. Un abrazo a todos.



Ayuntamiento de Lourdes



>> el más allá



Jordi Soler
socio 5.683

Parece bastante claro que en este país el enfoque comercial de las marcas -y su entorno- está básicamente dirigido a un público joven y, por tanto; inexperto. Un público que siente la "necesidad" de gastarse la pasta, que la tenga -o no- de eso ya se encargará la financiera. Que vive en un mundo de imagen y moda. Que quiere sentir la potencia entre sus piernas. Pero aún así, poniéndoselo tan "a huevo"... a las marcas lo que más les atrae de la clientela joven es su manejabilidad.



La edad de los moteros

Muchas marcas parece que aquí se concentran en un público joven, más inexperto, más manejable.

Me explico; puedes hacer con ellos lo que quieras. "Hoy en día se lleva lo naked", "¿dónde vas sólo con 110 cv?", "tu espalda te pide una custom", "sin un bicilíndrico no eres nadie", "lo suyo son los escapes en el colín". Conforme les interese les harán adorar a un piloto y odiar a otro. Pueden dejar las R's porque un tipejo les ha pasado con una trail pero, al año, vuelven a ellas puesto que la nueva lleva un basculante de magne-

sio que dicen que es la hostia. ¡La cartera saca humo!.

Tales tonterías no se las puedes plantear a un tipo que lleve algunos inviernos en moto.

En Centroeuropa, aunque los jóvenes son una porción importante del pastel, la media de edad del motero es bastante más alta que aquí. Eso influye en la

compra de la moto, en su vestimenta, en sus competiciones preferidas, en la música que escuchan, en sus concentraciones. Es obvio que, a esa edad, todo está más claro, demasiado claro quizás.

Pareja, hipoteca, hijos, divorcio... en una CBR 1000 o en una MZ 125 la moto sigue formando parte de su vida. Su vieja espalda les ha indicado el tipo de moto a utilizar, su experiencia; la marca correcta, su edad; el peso de la misma, su presupuesto; la vestimenta. Podríamos llamar a esto madurez.

Aquí, después de varias motos (lo más variopintas posible, señal de que no se tiene nada claro), algún pingüino, algún



Moto de enduro transformada



Pepino tuning

UN RINCONCITO

En Austria, entre Salzburg e Innsbruck a un kilómetro escaso de la frontera con Alemania, os espera el inmenso Peter Höck, tan grande como buenazo. Un precioso hotelito en medio del pueblo con gran oferta de vinos de la región. Fantástica madera trabajada adorna cualquier rincón de la casa. Son gente tranquila. Aparte del encanto de Salzburg (con la pesadilla constante de Mozart persiguiéndoos), podéis acercaros a Garmisch-Partenkirchen (donde BMW arrasó con sus GS en los ISDE de hace algunos años y actualmente hay “concursos locales” de esquiadores, creo), o visitar el castillo de Königsschösser.

**Gasthaus Metzgerwirt
Famili Meter u. Anni Höck
A-6342 Niederdorf
HNr.126
Telf. ++43 (0) 5373/61315**

Jerez y bastantes patinazos... la familia, las lesiones, o la pasta “acaban” con ellos con medias de edad que rozan el ridículo. La moto ha formado parte de su vida como la bicicleta lo hizo antes. Ahora hacen puenting, mountain bike, piragüismo o la última gilipollez que alguien les haya metido en la cabeza y, al contemplar los GGPP's por televisión –¡porque aún los ven!-, recuerdan al personal que ellos fueron moteros. ¿Por qué no recuerdan también que fueron ciclistas cuando ven el “Tour”?



Moto con sidecar de dos plazas

En cuatro ruedas, te iniciaste con el viejo Ibiza de tu tío (fue un regalo pero, ¡menudo zarrío!), empleo fijo y te pillaste un Saxo que tuneaste hasta la saciedad (hiciste locuras con él), al conocer a Sandra llegó la cordura (mental, no textil) a tu vida en forma de Golf TDI 4 puertas, ya casados y embarzados el monovolumen hizo su aparición. Para el futuro seguro que “alguien” ya te tiene preparada tu próxima compra. ¿Por qué

- Viejo Ibiza = SR 250
- Saxo tuneado = CBR 600 Thunder, HRC, Ohlins.
- Golf TDI 4p. = BMW R 1150 R
- Monovolumen = Suzuki Bandit 1200 con sidecar

no reaccionas igual con la moto?

No me trago que un tío con hipoteca, dos hijos, dos coches, DVD, TV plana, aire acondicionado y ordenata, no pueda mantener una vieja CB 500 para matar el gusanillo. No intentéis convencerme. Esa “mierda” de moto no cuesta más que vuestra TV plana, o que dos puertas de vuestro coche, o que la mitad de la cocina nueva que proyectáis, o que vuestras vacaciones, si sois capaces de sacrificarlas. Personalmente, daría todo VUESTRO sueldo por envejecer yendo en moto, hasta chochear. Pero claro, un tipo como yo no da mucho juego a todo este montaje en el que estamos metidos, ¿no?.

Salud y kilómetros



Uno de los primeros modelos de Honda Gold Wing personalizado

ÚLTIMA HORA

¿Os escandalizasteis con los radares ocultos o con los coches camuflados? ¡Pues preparaos! La última tendencia –como en la moda- nos llega de París. Dos Diversion 900 y dos Fazer 600 de estrictísima serie, (con una sirena en el lugar habitual de la quilla, dos leds junto al faro, un cofre donde instalar la artillería y pintura de serie) se están poniendo las botas zigzagueando entre coches para pillar a cocheros hablando por el móvil, o moteros infringiendo la ley. ¡Incluso ellos van disfrazados de moteros y no de polis! ¡El enemigo en casa!

Debido al éxito (de pillaje, por supuesto) el ejemplo se va a extender a otras ciudades y ampliando la flota. Como rezaba la portada de la primera peli de porno duro que ví: “¿Dónde empieza lo inmoral?”

>> retrovisor



Jordi Fernández
socio 1.055



Mike Hailwood se adapta netamente a su Benelli 250cc

Los Consejos de Mike

El gran campeón Hailwood nos dejó por escrito un compendio de sus ideas sobre la moto y la competición.

Cuando el bueno de Valentino Rossi exhibió la pancarta con la frase "sorry Mike" en el Gran Premio de Alemania de 2005, muchos aficionados –sobre todo los más jóvenes– se preguntarían a quién pedía disculpas. Acostumbrados a las declaraciones intras-

pendentes de la mayoría de pilotos, es reconfortante descubrir el respeto por el pasado y la cultura histórico-motociclista de Valentino. Seguro que más de uno descubrió a Mike Hailwood en ese instante.

Para conocer un poco más a Mike Hailwood, voy a echar mano de uno de esos ejemplares que se pueden encontrar de vez en cuando en "Els Encants" –mercadillo, tipo Rastro, de la Ciudad Condal por 2 euros y por el cual te piden 48 en el AutoRetro (rigurosamente cierto): **MOTOS**, título no demasiado original para un auténtico manual sobre la práctica del motociclismo de competición en todos los campos, publicado en 1970 en castellano como traducción del original en inglés "The art of motorcycle racing" y "The art of moto-cross".

La verdad es que todo el libro es interesante pero los primeros capítulos, firmados por Mike Hailwood, no tienen desperdicio. Los consejos de un gran campeón son siempre bienvenidos y más cuando algunos siguen siendo válidos

cuarenta años después. Aquí tenéis una pequeña selección.

"...Vamos a enfocar primero el aspecto financiero, pues si no se dispone del dinero necesario para obtener los elementos físicos esenciales para la competición, de nada sirve considerar si uno puede o no llegar a ser un buen corredor..." Don Dinero ya rondaba en esa época.

Una cosa es asumir riesgos calculados. *"...Para triunfar hace falta valor. Sin la habilidad de afrontar un riesgo calculado, de tomar los virajes un poco más deprisa y de frenar algo más tarde, no habrá nunca progreso y, lo que es más importante, nunca se descubrirá cuál es el límite personal. Y quiero subrayar las palabras riesgo calculado. Significa un*

paso corto pero cuidadosamente estudiado, hacia lo desconocido".

Y otra la imprudencia: *"El que se limita a tomar una curva sin la menor idea acerca del resultado de su maniobra, es un imprudente que busca un contratiempo que, probablemente, sufrirá. Si alguien me pasa zumbando en una curva, con una velocidad que yo juzgo imposible, dejo que siga su camino. Siempre hay un mañana, y a mí me gusta estar sano y salvo cuando despunta el día."*

Sin duda, aplicable a algunos pilotos actuales del Mundial y también –añadiría– a bastantes de los que empiezan a circular por carretera con el carnet reciente, o no tanto.

"...la voluntad de vencer. A través de la historia de este deporte, se han presen-

tado innumerables ejemplos de corredores, pletóricos de talento y de estilo, que parecían disponer de todo lo necesario, pero que en realidad nunca llegaron al estrellato. Muy a menudo, lo que les ocurría era que les faltaba aquella fanática determinación de no dejarse vencer, que, junto con las demás virtudes, es lo que crea un campeón del mundo..."

¿Algo que añadir? Sobre la vestimenta, lo único actual son las dos frases siguientes: "Aunque es posible adquirir un buen traje de confección, creo que el coste adicional de los monos de cuero hechos a medida es dinero muy bien invertido...yo recomiendo encarecidamente, en beneficio del lector, que compre el mejor mono que pueda costearse."

LOS COMENTARIOS OBSOLETOS

Otros comentarios no han superado tan bien el paso del tiempo y no se puede menos que esbozar una sonrisa al leerlos y mirar las fotos que los ilustran. Veamos:

Sobre la botas:

"...recomiendo que lleven suela de goma. El objeto es evitar un resbalón del pie en la salida. Cuando baja la bandera, es preciso tener un máximo de adhesión al impulsar la máquina e iniciar la carrera antes de poner en marcha el motor..."

Para los que ya no se acordaban de las salidas a motor parado!

Acerca del casco:



Mono y botas de cuero

"...el normal de "flanera", que ha sido el tradicional casi desde el inicio de las carreras, y el casco más reciente, llamado "espacial", que cubre las orejas y confiere protección especial a las sienes. Según se me asegura, el último es más eficiente y no me cabe duda de ello; pero, con todo, no puedo acostumbrarme a él. Lo he usado unas cuantas veces, pero siempre he tenido la impresión de que el viento entraba en él, lo que me incomodaba no poco..."

Si después de ver las fotos de los cascos aún no tenéis los pelos de punta,



Casco normal "flanera"



Casco astronauta, con protección adicional a las sienes

seguid leyendo:

"Una vez equipado el corredor con el mono de cuero, las botas, los guantes, el casco y las gafas, lo único que de él queda expuesto a los elementos es la parte inferior del rostro. Con tiempo húmedo o en circuitos de tierra (!!!!!) utilizo un pañuelo doblado por su diagonal y formando triángulo, con el que rodeo la cara, a estilo "bandido", antes de ponerme el casco. Las gotas de lluvia o el polvo levantado por la rueda posterior del que nos precede al chocar contra las mejillas a más de 160 km/h, pueden resultar dolorosos y, a pesar de que el parabrisas protege casi siempre contra tales inconvenientes, considero que el pañuelo es muy apropiado..."

Sin comentarios.

Otro día hablaremos de los estilos de conducción, pero ¿cómo veremos dentro de 40 años la situación actual?



Cartel promocional



Dispositivo especial que contiene una esponja para limpiar las gafas



Guantes de cuero con el dorso de los dedos de piel de gamuza para limpiar las gafas

>> moto de campo



Ana Pérez
socio 3-957



Un "dakar" a la americana

La Baja Desert 1000: una carrera todoterreno entendida como puro espectáculo

En Norteamérica se celebra en noviembre la 40ª edición de un rally todo-terreno que transcurre por el desierto de la Baja California de México y que inspira incluso el nombre de numerosas pruebas del motor: la Baja 1000. Más que la madre de todas las

carreras todoterreno, es su abuela. La Baja, al igual que el Dakar, mezcla participantes en moto con coches, camiones, quads y buggys, y proporciona un espectáculo con puro sabor americano: mucho color, ruido y máquinas con preparaciones imposibles.

Participan casi 500 participantes procedentes de 20 países de todo el mundo, con campeones del mundo del supercross como Travis Pastrana y Mike Metzger, de los rallies automovilísticos como Cameron Steele, y ya que es puro espectáculo, con celebridades como Chuck Norris o los hermanos Andretti, que no dudan en cambiar el asfalto por la tierra durante unos días. Aproximadamente la mitad de los corredores no consigue finalizar la prueba, debido sobre todo a fallos mecánicos y/o las consecuencias de los innumerables saltos que se derivan en espectaculares vuelcos para los coches, y caídas para los motoristas.

El recorrido transcurre en una sola etapa y durante unas 1300 millas (unos 1600 km) y unas 36 horas a toda velocidad entre Ensenada y La Paz a través de desiertos, poblaciones llenas del tipismo mexicano y caminos y carreteras en cualquier estado de conservación. Cada año cambia tanto el recorrido como la

ciudad de llegada, pero se mantiene desde hace muchos años Ensenada como punto de arranque del rallye. Otra tradición que se mantiene es que el roadbook entregado a los participantes tiene poco que ver con lo que se van a encontrar por el camino. Vamos por partes.

UNA RUTA REALMENTE PELIGROSA

Los orígenes se pierden entre las brumas de la leyenda. Uno de ellos explica que en 1962 dos miembros de Honda America, Jack McCormack y Walt Fulton querían probar la Honda Scrambler CL72 en algún terreno realmente duro, y el concesionario y corredor local de motos Bud Ekins les propuso hacer una ruta entre Tijuana y La Paz, en México, 950 millas de piedras, arena, lagunas secas y peligrosos pasos de montaña, pero estaba vinculado con Triumph y no pudo llevar a cabo él mismo la prueba. Los aventureros Dave Ekins y Billy Robertson Jr. aceptaron el reto y, acompañados de dos periodistas en helicóp-

Cada año es lo mismo: aproximadamente la mitad de los corredores no consigue finalizar la prueba.

tero, realizaron una ruta tan peligrosa que estuvo a punto de costarles la vida en varias ocasiones. Certificaron el



Participantes al finalizar la prueba

“VACAS, BECERROS, TOROS”

“Ustedes están a punto de experimentar la más increíble de las aventuras. En todo momento deben esperar encontrarse con tráfico en contra. Deben estar alertas porque hay muchas vacas, becerros, toros, caballos y cabras vagando libremente por la ruta de la carrera o sus alrededores. A todos los competidores se les recuerda que la carrera en todoterreno es una actividad peligrosa que puede dar como resultado daños serios o incluso la muerte. Debido al clima, los animales o la gente, no garantizamos que todas las señales de la ruta estén todavía presentes el día de la carrera. Se les advierte que los espectadores ubicados en la ruta de la competición o en sus alrededores, podrían dedicarse a

actividades maliciosas tales como construir rampas, cavar zanjas y/o colocar objetos en la ruta. Luego de que se inicie la carrera, estará fuera de mi control y ustedes irán por su cuenta, ¡Buena suerte y que se diviertan!”

Esa es la forma en que se expresó Sal Fish, presidente de SCORE Internacional, durante la conferencia informativa para los pilotos la noche anterior a la carrera Tecate SCORE Baja 1000. Pensé junto con David Newhardt, mi copiloto y fotógrafo: “¿En qué diablos nos hemos metido?”.

(Chris Walton, participante en coche de la edición 2003)

El recorrido transcurre en una sola etapa y durante unas 1300 millas y unas 36 horas a toda velocidad.

tiempo realizado mediante las oficinas de telégrafos del inicio y la meta (39 horas y 56 minutos), y el relato de su aventura animó a otros aventureros a intentar rebajar el tiempo del recorrido, siempre certificándolo en las oficinas de telégrafos. Los registros se hacían

populares en poco tiempo entre los aficionados, y comenzaron los piques entre dos y cuatro ruedas.

De esos salvajes inicios a una carrera organizada con todas las de la ley transcurrieron 7 años. En 1967 salió de Tijuana la primera edición de la carrera y este año cumple su 40 aniversario.

Su leyenda de prueba salvaje y sin normas no viene de una posible falta de



Salto durante la carrera

organización, sino de una “mexicanísima” tradición, las bromas pesadas para divertirse a costa de los pilotos “gringos”. Los espectadores locales no dudan en hacer centenares de millas para cambiar la orientación de las señales, cavar zanjas, poner obstáculos no previstos en el road-book para disfrutar de saltos y vuelcos, etc. y por supuesto, quedarse ahí para observar el resultado de sus gamberradas. No lo hacen con ánimo de que alguien salga herido, simplemente se trata de tener el espectáculo delante de sus narices. Y vaya si consiguen poner a prueba la solidaridad de los participantes: por mucho que se avisen por radio de cambios y nuevas trampas en el recorrido, los espectadores van más deprisa y con más ingenio.

Para saber más: www.motostrail.com

MOTO CLÁSICA - MOTOCICLISMO CLÁSICO BIKER ZONE TUS REVISTAS DE MOTOS



MOTO CLÁSICA

MOTOCICLISMO Clásico

BIKER ZONE



Gustavo A. Brioa
socio 11.229

Embragando

Cómo se transmite la fuerza del motor al conjunto de transmisión de la moto

Como todas las cosas, tu moto necesita un respiro de vez en cuando, sobre todo al salir desde parado o cambiar de marcha, pero eso no significa que tengas que meter cuarto y mitad de Kit Kat por el agujero del depósito! De hecho, el embrague es un mecanismo que te permite conectar y desconectar

el motor de la caja de cambio (o lo que es lo mismo, del grupo de transmisión), y es necesario para salir desde parado, cambiar de marcha (aunque se puede subir marcha sin él...) y quemar rueda (y a la vez el propio embrague) en el Puerto de Santa María.

El sistema de funcionamiento es muy sencillo y eficaz, ya que basa la transmisión de fuerzas en la fricción entre una pareja de discos o más.

El embrague funciona gracias a la fricción entre sus dos partes principales, la conductora (cigüeñal) y la conducida (caja de cambio/transmisión secundaria/rueda trasera). Gracias a la fricción entre los elementos del embrague, conseguimos transmitir el giro del cigüeñal al conjunto de transmisión y definitivamente a la rueda trasera.

La capacidad de transmitir la fuerza del giro del motor viene dada por la cantidad superficie en fricción, por lo que para que el embrague no patine, se disponen varias parejas de discos (de acero [3] y de fricción [4]) para que aumente el área de contacto. La capacidad de transmitir fuerza también viene dada por la fuerza que ejercen los muelles del embrague [8] para apretar el "paquete" de discos, aunque unos muelles demasiado rígidos harían imposible desembragar (apretar la maneta de embrague).

La fricción crea calor, (frótate las manos rápidamente y haciendo fuerza, aparte de churretes se te calientan las manos!) y para disiparlo normalmente se bañan los embragues en aceite o se refrigeran por aire (embrague en seco).

LO IMPORTANTE ES NO BLOQUEARSE

Algunas motocicletas deportivas (cada vez más) equipan limitadores de par o embragues antibloqueo. Este gadget evita los bloqueos de la rueda trasera cuando la parte conducida y la conduc-

El embrague es un mecanismo que te permite conectar y desconectar el motor de la caja de cambio.

tora del embrague giran a diferente velocidad (por ejemplo al reducir dos velocidades y soltar el embrague de golpe, la rueda trasera gira aproximadamente a la misma velocidad a la que giraba antes de bajar las dos velocidades, pero el cigüeñal gira a muchísimas más revoluciones).

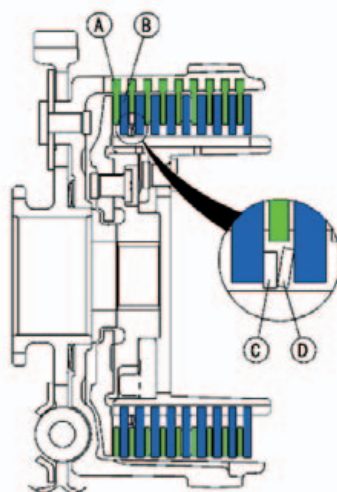
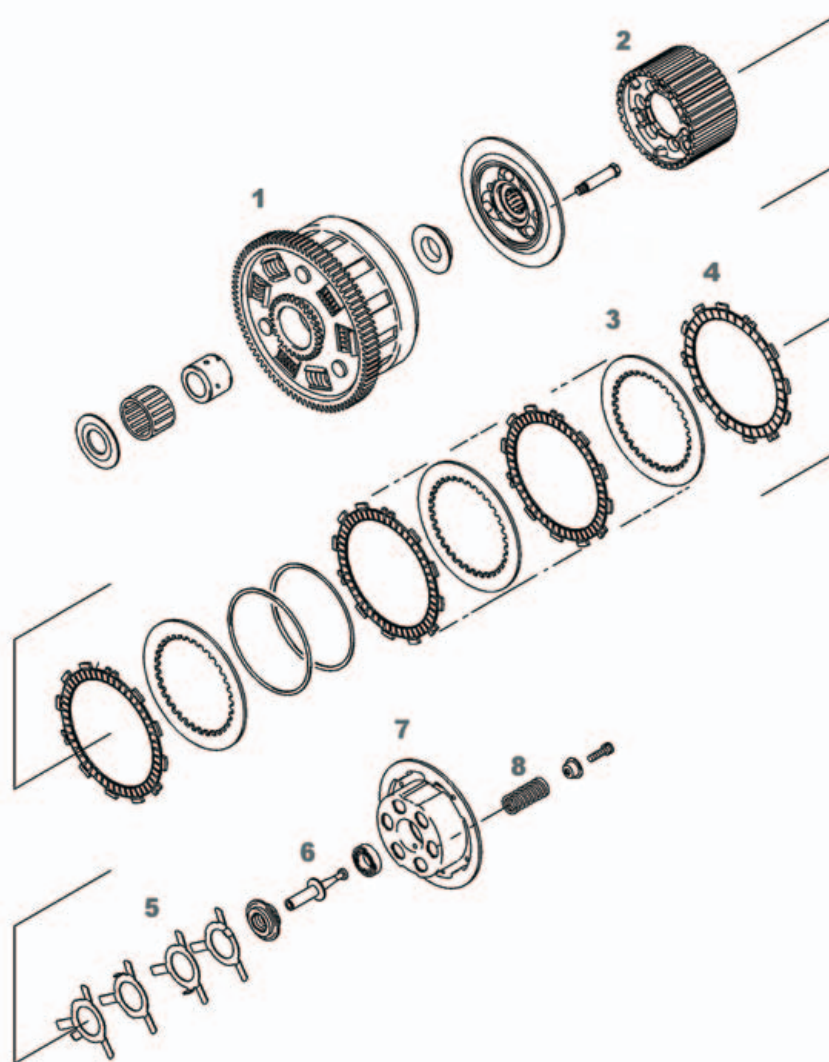
Este limitador de par hace "patinar" el embrague en estas circunstancias, por lo que evita sustos y aumenta tu rendimiento en circuito. Habitualmente se utilizan limitadores de par de rampas (donde se puede regular el "patinado" del embrague mediante el grosor del paquete de discos) mientras que marcas como Aprilia utilizan un sistema de diafragma bastante más sofisticado.

CÓMO FUNCIONA

La campana del embrague [1] está conectada al cigüeñal bien mediante engranajes, bien mediante cadena (transmisión primaria). Dicha campana, es la parte conductora del embrague. En el interior de la campana se aloja la maza de embrague [2] (en el dibujo con el sistema limitador de par), es la parte conducida. Las parejas de discos de acero [3] y de fricción [4] se colocan dentro del hueco que queda entre la campana y la maza. Los discos de acero son solidarios a la maza (conducidos) mientras que los de fricción son solidarios a la campana (conductores).

Cuando el sistema está embragado, el cigüeñal transmite el movimiento a la campana, la campana a los discos de fricción, los discos de fricción a los de acero, los discos de acero a la maza y la maza al eje primario de cambio; con lo que se consigue la transmisión de par.

Desde el momento en que accionamos la maneta del embrague, estamos tirando del tirador [6] que comprime los muelles de embrague [8] y éstos dejan de ejercer presión sobre la tapa de embrague [7], la cual deja de hacer presión sobre los discos y éstos, sin presión, no transmiten movimiento, por lo que conseguimos desconectar el motor del grupo de transmisión.



Para ayudar a desembragar, algunos sistemas equipan un sencillo muelle [D] que simplemente separa los primeros discos cuando se tira de la maneta.

En algunas ocasiones, los discos de embrague pueden quedarse "pegados"

por lo que al apretar la maneta, notamos que la moto sigue empujando. Las causas pueden ser varias: desde un tipo de aceite incorrecto para la época del año en la que se circula, hasta una pasta que se utiliza en fábrica para facilitar el montaje del paquete de embrague.

El hecho de que un embrague "patine" al acelerar es síntoma de que los discos de fricción se han desgastado y toca cambiarlos. Los discos de fricción pueden tener una base de corcho (mejor tacto) y base de papel (mejor "despegado" de los discos), y dichos materiales sufren un desgaste similar al que puede sufrir una pastilla de freno.

Por cierto, a todos aquellos que abuséis de los sistemas antibloqueo bajando velocidades a porrillo (ya sé que es divertido) sólo comentaros que estáis desgastando los discos de embrague a marchas forzadas, por lo que no os debe extrañar tener que cambiar los discos con menos de 15.000km.

¿Quieres saber más?
Visita www.gassattack.com