



**Fuimos a una tasca que hace moderna la decoración de la casa de los Alcántara, el reloj se paro hace cien años en ese lugar, glamour cero, encanto sin igual**

so por sus embutidos, que recomiendo probar si tenéis ocasión.

Al día siguiente fuimos a ver el valle del Jerte. En estas fechas podréis disfrutar de la espectacular imagen de miles de Cerezos en plena floración, os aseguro que impresiona.

Y si no os gusta lo de los arbolitos tenéis el puerto de Tornavacas, que es de esos puertos que cuando lo subes lo vuelves a bajar para poder volver a subirlo. Desde aquí nos dirigimos a Hervás, a través de un monte cuya carretera no tenía más de dos metros y medio de ancha. Esto, unido a las vacas, la hizo peligrosamente interesante. En Hervás disfrutamos de un agradable paseo por su precioso casco antiguo y "escalamos" hasta su iglesia desde donde se puede disfrutar de unas formidables vista de toda la zona.

## EL MUSEO

Después de comer fuimos al museo de la motocicleta antigua. Este museo es el fruto de muchos años de trabajo de un coleccionista de motos, dentro de los pabellones de singular arquitectura se esconden mas de trescientas motos de todos los países y de innumerables marcas. También tiene una gran cantidad de coches europeos y americanos de los años veinte a los años setenta. El precio de la entrada es de solo diez euros. Las motos están perfectamente

conservadas, y tienen una pequeña explicación, con datos técnicos etc. La única pega es el acceso al museo que en su zona final es mas indicado para una moto trialera que para mi cosechadora.

Dependiendo de los días de que dispongáis, en un radio de ochenta kilómetros hay muchos sitios que visitar, como Ávila donde podréis ver sus espectaculares murallas, el parque natural de Monfrague, Salamanca (hay que ir con



**dentro de los pabellones de singular arquitectura, y a cambio de 10 euros, se esconden mas de trescientas motos de todos los países y de innumerables marcas**

tiempo ya que tiene mucho que ver) y el siempre recomendable pueblo de la Alberca y su entorno. La Alberca es un pueblo que te transporta a la Edad Media, y está muy cerca de la Peña de Francia, desde donde los días claros hay unas espectaculares vistas.

En resumen, y para no aburrirnos, que si no disponéis del tiempo, el dinero o simplemente no os apetece irnos muy lejos, esta tierra nuestra siempre nos sorprende con sitios maravillosos, con carreteras de infinitas curvas y con una gastronomía exquisita.

Así que os aconsejo que os animéis y deis una vuelta por la zona, no os defraudara.

¡Rodad Pendejos!



&gt;&gt; el más allá



Jordi Soler  
socio 5.683



# Prohibido las dos ruedas

## Francia y Alemania contra las motos

**Recientemente ha caído** en mis manos una de las revistas preferidas de los rutereros alemanes. En su editorial, el director hace mención a la cada vez más frecuente obsesión de sus gobernantes de prohibir el acceso a las motocicletas por determinadas carreteras. No se trata de la circulación por pistas forestales, ni por zonas concretas de las grandes urbes: se trata de la circulación por nuestra amada carretera asfaltada.

El tío estaba para echarle la comida de lejos.

Curiosidades de la vida, en Francia tienen el mismo problema. El asunto está en el futuro túnel que, por la A86, pretende unir Hauts-de-Seine con Yveslines, mediante 4'5 km que, ¡acertaste!, estarán prohibidos a las motos. Por parte de la FFMC (Federación Francesa de Motards Cabreados) las movilizaciones ya están en marcha. Recuerdo ahora, como el que no quiere la cosa, mi último viaje a Francia. Me viene a la memoria la entrada de un pequeño y corto cañón (estrecho, sin señalización, ni anchura mínima, ni protecciones) en el que nos anunciaban mediante señalizaciones que seríamos perseguidos por la ley si no dábamos la vuelta –más de 35 km–; cosa que, obviamente, no hicimos. Paseamos

tranquilamente por el susodicho cañón; pantallas levantadas, sonrisas en los labios y tarareando “Old man” de Neil Young. Aquellos momentos “tontitos” que siempre recuerdas al volver de un viaje.

Al llegar al pueblo, y tomándonos las cervecitas de rigor, nos comunicaron la peligrosidad de nuestros actos, llegando a cuestionarse nuestra

senilidad. No creímos conveniente recalcarles que el acceso de camiones no estaba prohibido, cuando en algunas curvas no pasaba ni un “motorhome” y eso sí que era peligroso. Lo nuestro era simplemente ilegal. Decidimos terminar nuestras “Export 33” y largarnos.

A la prohibición de circular por los motes y ciertas partes de las ciudades, se une ahora la de las carre-



## UN RINCONCITO

No es el tipo de lugares que yo frecuento pero, si no os andáis con chiquitas cuando vais de vacaciones, esto os gustará. En Alemania, situado a medio camino en la ruta entre Heilbronn y Nürnberg, se encuentra en Hotel Ilshofen. En la zona boscosa de Schwäbischer Wald, cerca de Stuttgart. Alquiler de estudios, sauna, tenis, alquiler de bicicletas, bolos.

No es un hotel explícitamente motero pero, hay trato especial hacia nuestro colectivo.

**Flairpark-Hotel Ilshofen**  
Parkstrasse, 2  
74532 Ilshofen  
Telf. 07904-7030  
Fax 07904-70322  
Info@parkhotel-ilshofen.de



teras de curvas ¡y los circuitos sin bajar los precios!

Todos sabemos que ciertas vías deberían estar vetadas a las motos... y a las bicicletas... y a los peatones... y a "todo quisqui" que tenga cuatro dedos de frente, puesto que el estado en que se encuentran así lo aconseja.

El túnel de Viella –en el Valle de Arán- es un buen ejemplo de ello.

Se derrumbó él solito, sin víctimas. Eso significa que de aquí a 500 meses

tendremos túnel nuevo. Como él, deberían ir cayendo todos los túneles, puentes y asfaltos que no están al día. Algún que otro responsable también podría caer. De esta manera se iría dejando paso a unas redes viarias más seguras y –sobre todo- más rápidas, en las que podríamos seguir compitiendo en nuestra huida (borrachos y drogados) del último atraco que perpetramos justo al salir de nuestro primer fin de semana de permiso. Porque... es así como nos ven ¿no?

Salud y kilómetros.



### PENÚLTIMA HORA

Echad una ojeada a cómo se carga una moto en una grúa por profesionales del Ayuntamiento de París. Los motards dejaron estacionados sus motos en lugares no permitidos de las aceras y, a los muy..., no se les ocurre otra cosa que levantarlas atándolas con cintas a sus manillares, amortiguadores, etc. Asientos destrozados, matrículas dobladas, carenados rallados.

Me estremezco sólo de pensar que hagan esto con la mía.





Jordi Fernández  
socio 1.055

# Carreteras olvidadas

**Los pueblos que atravesaban han pasado a ser nombres en carteles azules de autovía**

**ASACO (Acción Solidaria Aragonesa Carreteras Olvidadas). Así se autodefinen un grupúsculo de motoristas maños que disfrutaban buscando, descubriendo y recorriendo esas rutas por las carreteras blancas y amarillas de sus mapas. Pero no, no voy a hablar de esas carreteras ideales para disfrutar a ritmo de clásica. Más bien lo haré de lo que podríamos llamar "carreteras agonizantes". Esos residuos de lo que fueron grandes ejes de comunicación: las antiguas nacionales.**



Azulejos en forma de publicidad.

A golpe de excavadora las autovías han acabado con muchas de ellas y los pueblos y ciudades que atravesaban han pasado a ser nombres en carteles azules. Los cruces y los puntos de referencia que teníamos, las gasolineras y bares característicos – todos distintos – han dado paso a salidas numeradas, simples hitos kilométricos y anodinas áreas de servicio.

Así que, con el espíritu de redescubrir qué queda de todo ello, arranco mi vieja bicilíndrica de dos tiempos y me lanzo a la carretera. Escojo la N-II por proximidad y por ser un tramo recorrido un sinfín de ocasiones en mis inicios moteros.

## ROTONDAS Y POLÍGONO

La primera gran diferencia que encuentro es que la larga recta inicial bordeada de campos ha desaparecido. En su lugar, varias rotondas con naves alrededor regulan el tráfico del nuevo polígono industrial. Esa recta era importante para

**Los cruces y los puntos de referencia que teníamos, las gasolineras y bares característicos – todos distintos – han dado paso a salidas numeradas, simples hitos kilométricos y anodinas áreas de servicio.**

subir la moto de vueltas –no sin cierta vergüenza, pensando en los que venían detrás– y limpiar los escapes del aceite acumulado después de unos días de circular por ciudad. Cosas de la mezcla manual.

El auténtico bar de carretera sobrevive al final del tramo gracias precisamente a esas industrias. Sin duda habría cerrado olvidado a escasos quinientos metros de la autovía de marras.

## TRANQUILIDAD

Un poco más allá, evito de nuevo la autovía para enlazar con un tramo moribundo de verdad, en estado lamenta-



San Cristobal vela por nosotros...

ble, sucio y con las líneas totalmente borradas. ¡Qué raro soy! En estas circunstancias no me molesta rodar a 50 o 60 kms/hora por encima de asfaltos parcheados y con el riesgo de encontrarme gravilla en cualquier curva. Simplemente estoy más atento porque presupongo que me puedo encontrar todos esos inconvenientes. Tiene la ventaja de que ninguna lata me achuchará por detrás. Justo en esta zona está la curva de rigor donde se situaba la clásica leyenda de la "autostopista fantasma"...como en tantas otras de nuestra geografía.

Un par de kilómetros más, y cojo un tramo aún más antiguo que el anterior. Unas curvas estrechas bordeadas de árboles cruzan una pedanía formada por cuatro casas. Atravesando un pueblo un poco mayor confirmo la tranquilidad que da a los habitantes que una nacional no lo parta en dos. Supongo que bares, restaurantes y determinados comercios no opinarían lo mismo.

## EL PUERTO

Trescientos metros de autovía son inevitables antes de desviarme de nuevo por el clásico puerto que sigue allí después de la construcción del túnel pertinente. Sólo frecuentado entre semana por los camiones de mercancías peligrosas, los festivos es posible disfrutarlo con total tranquilidad. Supongo que gracias a ese tránsito de camiones fue acondicionado hace poco, asfaltando y pintando las líneas en la calzada. Aún así, es conveniente estar atentos porque la limpieza deja mucho que desear.

Bonitas curvas, algunas de ellas decoradas al más puro estilo *racing*, gracias a sus bordillos bicolores situados bajo los guardarraíles -ejerciendo de manera muy *sui generis* de doble bionda-. Malditos guardarraíles, nos persiguen allá donde vamos. También es cierto que en aquella época no tenían la costumbre de poner cuchillas asesinas de principio a fin, aunque si unos románticos muros de piedra dónde estamparte sin más capacidad de absorción que la de tu propio cuerpo (glups!!!). De mal en peor.

## ...Y LA GASOLINERA

Ya solo queda llegar a lo que un día fue una gasolinera. Unas grandes letras rojas en la fachada indican dónde me encuentro.

A falta de los surtidores, alguien le ha dado una mano de pintura para conservar lo que no deja de ser parte del patrimonio histórico de la carretera. A su lado, una fuente y unos azulejos decorados con una imagen de San Cristóbal



¿Dónde están los surtidores?

**Atravesando un pueblo confirmo la tranquilidad que da a los habitantes que una nacional no lo parta en dos. Supongo que bares, restaurantes y determinados comercios no opinarían lo mismo**

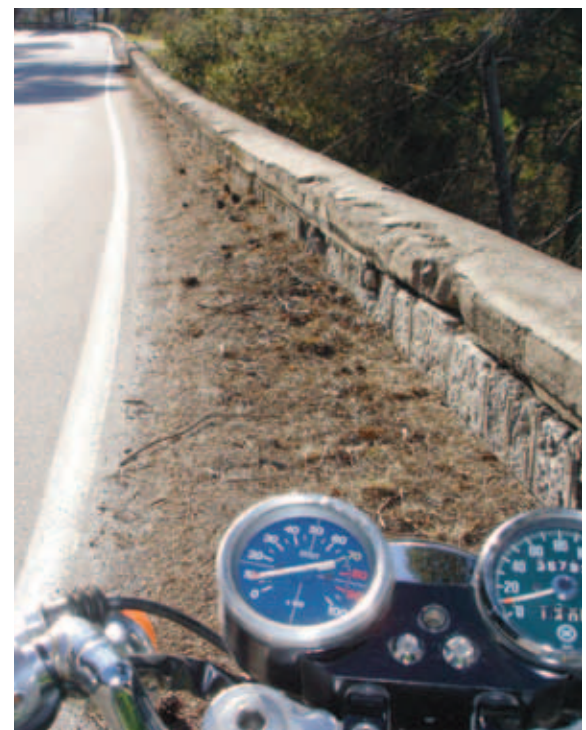
-patrón de los conductores- que supongo velará por nosotros aunque seamos ateos porque... buena falta nos hace!!!!

## ¿DÓNDE? ¿CÓMO?

El tramo descrito es el comprendido aproximadamente entre los kilómetros 555 y 577 de la N11 -que discurre al lado de la actual A2-, pero si miras bien en los mapas cuando viajes -olvidate del GPS- seguro que intuyes o descubres dónde se dan situaciones parecidas.

Por si acaso, un par de sugerencias: antigua N-120 entre Vigo y Ourense o algunos tramos de N3 entre Madrid y Valencia...

La moto utilizada es una Moto Guzzi 250 TS del 79.



"Doble bionda racing" subiendo el puerto

## >> moto de campo



Ana Pérez  
socio 3-957



# El respeto se gana, y en moto más

## En el campo también valen las normas de convivencia y la buena educación

**Circular en moto por caminos se rige, además de por el código de circulación, por normas no escritas que son puro sentido común. Pongámoslas sobre la mesa, porque en ello nos va la continuidad de nues-**

**tra afición. Hacer el cafre, creerse Iván Cervantes o discutir con el lugareño de turno no harán más que ahondar las distancias entre nosotros y el resto del mundo.**

**No hace mucho**, la circulación de motos por el campo era una cuestión de pura utilidad -¿quién no ha visto alguna vez por el pueblo un señor mayor que viene de su huerto con una caja de lechugas atada con unas bridas en el transportín de su ciclomotor?-, o bien algo muy minoritario propio de chavales que intentaban abrirse paso en el mundo del deporte motorizado. La mejora del nivel de vida en nuestro país y el impacto que competiciones como el París-Dakar o los títulos consecutivos de trial han provocado que la afición a la moto de campo y los quads para uso recreativo se extienda entre nosotros de

**Hacer el cafre solamente conduce a que se nos pierda el respeto que merecemos como personas y a que se generalice la mala imagen que tenemos para muchas gente**

forma exponencial. ¿Nos acercamos a la masificación? Podría ser.

### NO ESTAMOS SOLOS EN EL CAMPO

Tan sencillo, y tan fácil de entender. Compartimos los caminos con otros vehículos, con animales, con caminantes, con caballerías, con rebaños, cru-



**Recuerda que estás dando un paseo, si quieres demostrar lo que vales, hazlo delante de Iván Cervantes o Víctor Rivera, por ejemplo, en cualquier carrera del campeonato de España**

zamos propiedades particulares con derecho de paso, por cotos de caza, por carreteras de tierra... parece que estamos solos en muchos km a la redonda, y a lo mejor no lo estamos.

En general conducir de forma cortés y respetuosa nos evitará muchos malos momentos a priori, pero como no podemos evitar la mala fama que nos precede, y más con el auge de la conciencia medio-ambiental, solamente podemos intentar que quien se cruce con nosotros se lleve una buena impresión... y tampoco cuesta tanto.

Cuando veamos de lejos caminantes o caballerías, lo mejor es reducir la velocidad al máximo, parando el motor si es necesario (por ejemplo, si hacen señas de querer hablar con nosotros), y saludar siempre. Nunca hay que rechazar un intento de hablar con nosotros: podría tratarse de una advertencia importante. Lo normal es recibir respeto a cambio de respeto.

#### MEDIACIÓN DE CONFLICTOS

Si nos hacen algún comentario desagradable o incluso nos insultan, lo mejor es no entrar en el juego. Las palabras tranquilas y educadas hacen milagros cuando tienes gentuza delante.

Explica sencillamente que quieres darte una vuelta por el campo, no discutir,

que circulas por caminos abiertos al tráfico por los que es posible circular de forma legal, y que si hay cualquier duda, pueden acompañarte al cuartel de la policía que corresponda para aclararlo. Sin alterarse y sin enfadarse. Pero sin dejarse intimidar.

Nadie puede retenerte ni obligar a identificarte si no representa a la autoridad y está de servicio. En el caso de la Policía y el Seprona no hay lugar a dudas, pero hay más vigilantes del campo: los Guardas de Campo, y también los Agentes Forestales: pueden pedirte la identificación y tienen derecho a retenerte hasta la llegada de la policía si no lo haces, o si tienen indicios de que has cometido un delito. Mejor no pensar en los extremos. Los Guardas pueden ir armados, los Agentes, no.

Ahora, que si un particular no atiende a razones o te saca una escopeta, hay que considerar seriamente la opción de darle al gas e ir a denunciar inmediatamente al sujeto. ¿Es una reacción "de cajón" evitar el enfrentamiento?, pues no tanto, porque hay gente que consciente de que lleva una verdadera armadura en el cuerpo entre botas, casco, peto, protecciones, etc. no tiene manías para llegar a las manos creyendo que lleva las de ganar. Jamás hay que enfrentarse.

#### BUENAS COSTUMBRES

Por supuesto, conducir a una velocidad adecuada, respetando las normas y usando el acelerador con discreción. Dar preferencia a caminantes, animales y ciclistas, y prever una zona de incertidumbre a su alrededor mayor que por la carretera. Cerrar las puertas de las fincas cuando pasemos por sus caminos. Una buena idea es ir alternando los



**Discutir no sirve de nada, porque ni tú vas a cambiar su punto de vista ni ellos el tuyo, así que lo mejor es zanjar el tema cuanto antes de una manera firme y respetuosa**

pilotos encargados de las puertas para que no sea siempre el mismo el que tiene que bajarse de la moto... que por algún motivo acaba siendo el que va guiando primero.

Hay que tener en cuenta en primavera y a principios de verano la mayor posibilidad de encontrar animales salvajes por el camino, y en otoño, la presencia de cazadores una vez levantada la veda (no está de más enterarse de las fechas) si pasamos por un coto.

Sentido común, y gas constante.



## &gt;&gt; técnica



Gustavo A. Bríoa  
socio 11.229

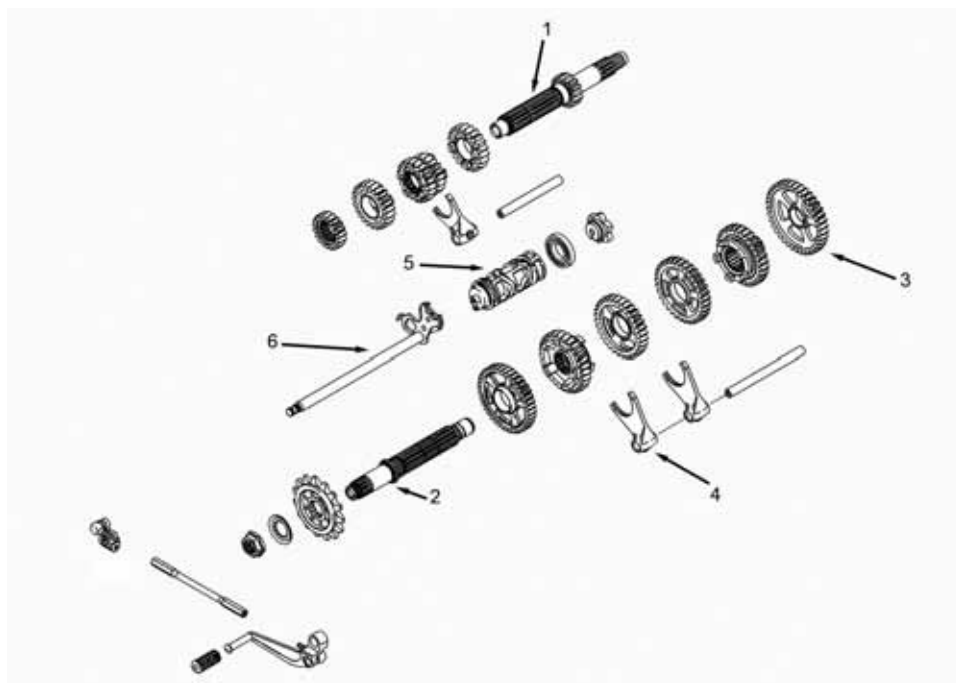
*La caja de cambios es un mecanismo que se encarga de variar la relación de transmisión entre el giro del cigüeñal y la rueda trasera de manera que se pueda adaptar la entrega del par motor a cada necesidad. Todos los propulsores tienen una entrega de potencia y de par específicas. La potencia puede variar en la rueda dependiendo de la marcha engranada, mientras que el par es constante y depende directamente del régimen del motor. Si cambian las condiciones de la vía por la que circulamos, puede necesitarse disminuir o aumentar el par motor en la rueda para que el motor pueda girar a unas revoluciones adecuadas, a diferente velocidad y con el empuje que queramos.*



Caja de cambios de Kawasaki Versys

## La caja mágica

### Los secretos de la caja de cambios



1.eje primario, 2.eje secundario, 3.piñones, 4.horquilla, 5.tambor de cambio, 6.selector

La caja de cambios consta de una serie de parejas de piñones de distintas relaciones entre sus números de dientes, lo que nos da opción a distintas combinaciones según la pareja de engranajes que transmita el movimiento en cada momento.

Además se necesita un sistema que permita al usuario seleccionar a voluntad la relación engranada en cada momento, normalmente gracias al pedal de cambio, aunque últimamente han aparecido sistemas de cambio semiautomático (en el que se cambia de marcha pulsando un botón) en motos fabricadas en grandes series.

#### COMPONENTES DEL PUZZLE

Las cajas de cambio tienen una cantidad de piezas móviles en su interior que nunca te imaginarias, y al contrario de lo que puedas pensar, todas son necesarias. Veamos cuál es la función de cada una:



-Eje primario [1]: Se llama así debido a que recibe el giro directo del cigüeñal. Tal y como vimos en el artículo del número anterior, el embrague se encarga de conectar-desconectar el cigüeñal con el eje primario de cambio. El embrague se sitúa en un extremo del eje primario de cambio, y este sólo "conecta" con el cigüeñal cuando el mecanismo está desembragado. El eje primario de cambio aloja los engranajes primarios de cada relación.

-Eje secundario [2]: El eje secundario o eje de salida, aloja los engranajes secundarios de cada relación. Por otro lado, en uno de sus extremos se sitúa el piñón de salida para las transmisiones por cadena o correa, y los grupos cónicos para las transmisiones por cardan.

-Piñones [3]: Existen de tres tipos, los fijos (solidarios a su eje, soldados o fabricados en la misma pieza), desplazables (ranurados en su zona central y con un movimiento axial. Este movimiento se realiza mediante las horquillas. Se fijan al eje mediante estrías) y los "locos" (sólo quedan fijos cuando lo bloquea un desplazable).

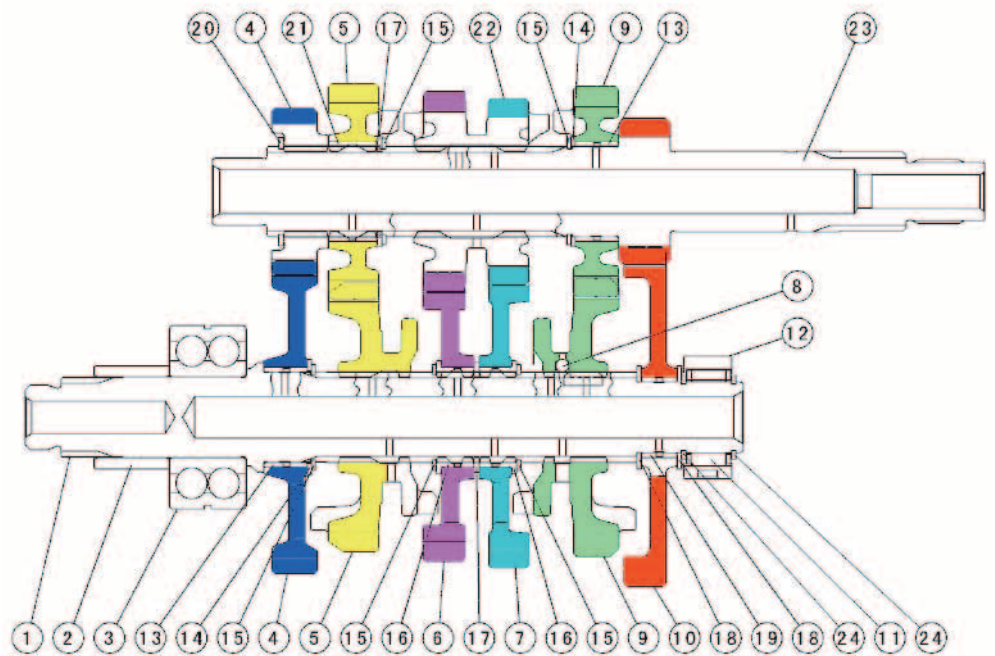
-Horquillas [4]: Son las encargadas de mover los piñones desplazables. Las horquillas se mueven gracias a la acción del tambor de cambio. Las horquillas disponen de un tetón en su parte posterior que encaja en las ranuras del tambor. Gracias al giro del tambor, se produce un movimiento lineal de la horquilla.

-Tambor [5]: Se trata de un cilindro con una serie de ranuras donde encajan los tetones de las horquillas. El giro del tambor provoca un desplazamiento lineal de las horquillas. El tambor gira gracias a la acción del selector.

-Selector [6]: Es el encargado de hacer girar el tambor en un sentido u otro. El selector lo mueve el pie del piloto. Por razones de espacio, no explicaremos por qué razón se mueve el pie del piloto...

### MUY BIEN PERO, ¿REALMENTE TODO ESTO CÓMO FUNCIONA?

Para que todo este galimatías funcione, lo primero que debemos hacer es meter una marcha. Apretamos el embrague para desconectar el giro del cigüeñal de la caja de cambio, insertamos una marcha (al meter primera por ejemplo, con el pie movemos el selector, el selector hace girar el tambor, y el tambor, gracias a sus ranuras donde van encajadas las horquillas, desplaza la horquilla del desplazable de 1ª (9), haciendo encajar



1.Eje secundario, 2.casquillo, 3.rodamiento de bolas, 4.conjunto 2ª marcha, 5.conjunto 6ª marcha, 6.conjunto 4ª marcha, 7.conjunto 3ª marcha, 8.bola de acero, 9conjunto 5ª marcha 10. conjunto 1ª marcha, 11.rodamiento de agujas, 12.pista externa rodamiento, 13.casquillo 22. piñón 3ª/4ª.

el desplazable con el piñón loco de 1ª (10)). Al soltar el embrague, se conecta el movimiento del cigüeñal con la caja de cambio, y esta transmite el movimiento a su relación final (o transmisión secundaria) haciendo girar la rueda.

Todo esto que parece tan complicado en realidad es muy sencillo. El secreto está en conocer los piñones locos (giran sobre su eje libremente) y los desplazables (van encajados en el eje mediante unas estrías, por lo que son solidarios a este pero pueden moverse lateralmente).

Los piñones "locos" (en el eje primario (23) son los (9) y (5)) tienen unas muescas donde encajan unos tetones que tienen los engranajes desplazables (en el eje secundario (1) son los (9) y (5)) en sus laterales, por lo que estos engranajes desplazables pueden "bloquear" a los piñones locos, dependiendo de la marcha engranada, y hacer que transmitan movimiento.

### AVERÍAS

Las más comunes son que salten las marchas o no entren. En el primer caso, lo más habitual es que los tetones de los desplazables se hayan desgastado por un uso intensivo o un cambio inadecuado (sin embrague), por lo que se

redondean y en el momento de transmitir mucha fuerza "se escapan" de su posición de bloqueo, haciendo saltar la marcha.

Otra de las consecuencias de cambiar sin embrague es que el cambio se presenta duro. Esto es debido a unas horquillas de cambio dobladas debido al esfuerzo, un tambor con las ranuras para las guías de las horquillas en mal estado o un selector poco preciso (con holgura).

Cabe decir que cualquier reparación de estas es muy costosa (salvo los modelos equipados con cambio extraíble tipo cassette) y emular a nuestros pilotos cambiando sin embrague, puede llevarnos a quedarnos sin moto durante un tiempo, ya que hay que abrir el cárter para acceder a las cajas de cambio (vamos, que hay que abrir el motor como un melón).

¿Y por que pueden los pilotos cambiar sin embrague? En algunos casos porque utilizan cambios semi-automáticos, en otros corte de inyección, y sea como sea, a ellos no les duele en el bolsillo cada vez que rompen uno...

¿Quieres saber más?  
Visita [www.gassattack.com](http://www.gassattack.com)

## &gt;&gt; homologación

Kepa Brumm  
socio 3.307

Acople para pinza en una Harley con suspensión Springer

# Frenos, menos mal que existen

## La transformación del sistema de frenado: lo que debes saber

*Que si mi moto se pone de 0 a 100 en ¡ya!, que si su velocidad punta es mach 2, que si tiene tantos caballos como el Séptimo de Caballería y la nación Sioux juntos, que si... Pues bien, hoy hablaremos de ese sistema, que hace que nuestra moto se ponga de 100 a 0, podamos parar si alguna vez no movemos a*

*mach 2 a dar de comer a la cuadra del Séptimo de caballería y la nación Sioux, sin necesidad de tener que utilizar métodos mas contundentes como el culo del autobús que tenemos delante o ese escaparate que ha puesto rebajas y parece que tiene imán. Señores, con todos ustedes, los FRENOS.*

Soporte de [www.maxboxer.es](http://www.maxboxer.es) para pasar de 280mm a 320mm en una BMW GS

**Menos mal que** existen, y no tememos que utilizar la gacheta zapatilla para parar la moto, como mas de uno hemos tenido que hacer con la bici cuando éramos chiquininos.

Básicamente hay dos familias de frenos: los de tambor y los de disco; los primeros ya en desuso en las máquinas modernas, pero que podemos encontrar en muchas motos que ruedan aun por nuestras carreteras. Es en éstas, cuando después de ver cómo frena una máquina equivalente, más moderna, se nos puede pasar por la imaginación el

cambiar nuestro sistema de frenos por otro que nos de más seguridad en esa moto a la que le tenemos un cariño especial y de la que no queremos desprendernos, pero que tiene ese defectillo que nos ha hecho pasarlas canutas en alguna ocasión cuando se nos acercaba a velocidad absurda ese pedazo camión que se ha saltado el stop. También puede suceder que en una transformación de nuestra moto mas profunda queramos adoptar otro disco mas delantero o por el contrario dejar un único disco delantero con mas diámetro, cambiar pinzas, bomba de freno, etc.