Una ligera limpieza del carburador nos ayudará al arranque, luego ya procederemos a su desmontaje total. Comprobar también si se mueven libremente las campanas.

GIRAR EL MOTOR

Retiramos las bujías, un chorrito de aceite nos lubricará los pistones en parte, o podemos intentar rociar el interior con un spray de desoxidante-lubricante.

Ahora vamos a hacer girar el motor, mi forma preferida es, una vez quitado el cable de masa de la batería retirar la tapa delantera y con una llave de allen girar el motor desde la punta del alternador, con el motor en punto muerto. Un advertencia no mover el motor desde el árbol de levas en los motores de antes del año 1979 en los que en la punta del árbol hay una tuerca de 10 entre caras. Hay muchas motos con esa punta del árbol rota por realizar esta operación.

Comprobamos que hay chispa y procedemos al intento de arranque. Ahora cruza los dedos y ¡suerte! Si tarda en arrancar es aconsejable desistir de nuestro intento. Si arranca pero lleva tiempo parada no aconsejamos el tenerla mucho tiempo en marcha solo lo justo para determinar el estado de sus componentes.

ENTRAÑAS

Cuando se desmontan las culatas y cilindros es fácil, económico e interesante revisar las muñequillas del cigüeñal que conectan las bielas. Si las pistas están en buen estado solo será necesario cambiar los casquillos, si las muñequillas están rayadas…mala suerte, habrá que analizarlas en profundidad. Estos cigüeñales no es recomendado rectificarlos además no son baratos y hay que desmontar todo el motor para su cambio y ajuste.

Si sacamos la caja de cambios para una revisión del embrague o perdidas de aceite, cambiamos los retenes de entrada del primario de la caja de cambios, retén trasero del cigüeñal y junta tórica de la bomba de aceite.

Ya que estamos aquí hay que mirar el estado de los componentes de la bomba de aceite, rotor interior, exterior y tapa que pueden estar rayadas o gastadas.

Los retenes traseros modernos del cigüeñal se deben poner en seco sin darles aceite ni grasa. Hay que tener en cuenta que en los motores desde el año ´81 la pieza que conecta el cigüeñal con el volante tiene una junta tórica interna, limpiar bien su alojamiento y cambiarla.

Con las culatas hay que tener especial cuidado al desmontar la tuerca que sujeta el tubo de escape. Esta tuerca de aluminio con el tiempo y los cambios de temperatura se gripa con su rosca en la culata. Para sacar la tuerca es necesario utilizar una llave especifica, si se utiliza un martillo, puntero, o cualquier otra herramienta no aconsejable, se corre el riesgo de deformar la tuerca y/o romper o deformar las aletas de la misma. Si la tuerca no sale con facilidad, intentar apretar y aflojar a intervalos con suavidad, si se nota cierta oposición, mejor usar un cortafríos afilado, cortar la tuerca entre dos aletas y sacarla, es mucho más barato y rápido poner una tuerca nueva que tener que hacer una rosca nueva a la culata. Si la rosca de la culata está en mal estado será necesario sacar la culata, recrecer la rosca con aluminio y rehacer la rosca.

Hay dos tipos de asientos de válvulas de escape en las culatas, para gasolina con o sin plomo, como sabéis por motivos de contaminación ambiental las gasolinas actuales no contienen plomo. BMW incorpora asientos para gasolina sin plomo en los motores de dos válvulas a partir de 1984, por lo que en los anteriores es necesario cambiar estos asientos para no tener que ir siempre con la botellita de aditivo.

Mi recomendación es: calma. No nos dejemos llevar por la ilusión de volver de nuevo a la vida a nuestra querida o ansiada moto.

Cuando se desmontan las culatas es conveniente verificar las válvulas, su asiento y desgaste del vástago y de guías. En motores con muchos kilómetros el cambio de muelles no es caro, da fiabilidad y mejor ajuste.
En la distribución nos encontramos con dos tipos, cadena doble o sencilla. La cadena doble montada hasta el 80 aguanta muchos más kilómetros, sin embargo para su cambio es necesario desmontar medio motor, se facilita la labor de montaje con una cadena de buena calidad abierta con eslabón de enganche, las originales vienen cerradas. La cadena sencilla dura un poco menos, es menos ruidosa y mucho más fácil de cambiar.

CAJA DE CAMBIOS / TRANSMISIÓN

Las cajas de cambio son bastante robustas. El problema congénito es el ruido del primario sobre todo en las últimas unidades de GS y Roadster con esa gran tartera de escape debajo de la caja que actúa como un infiernillo calentando la caja como si fuera una olla.

La avería más común es el cambio de rodamientos. Atención a un rodillo pequeño de teflón que actúa sobre el selector, se suele desgastar dificultando el cambio de marchas, una vez que se abre la caja es aconsejable su cambio, como con otras piezas comentadas anteriormente, es barato y vale la pena.

Cuando se cambian los rodamientos es necesario ajustar la tapa con arandelas calibradas para el buen funcionamiento.

Para el retén de salida del secundario hay dos tipos; para transmisión con o sin paralever. Recordar que las motos con paralever el brazo del cardan va sin aceite y es por esto por lo que los retenes son distintos. Si se cuela aceite al brazo de las paralever reducirá el tiempo de uso de éste, vigilar este punto para cambiar los retenes si fuera necesario. El cardan paralever no es especialmente barato. Los monolever con aceite por el contrario duran casi toda la vida.

INSTALACIÓN ELÉCTRICA / CIRCUITO DE CARGA

Desde mi punto de vista esta es la parte menos fiable de las BMW de dos válvulas. La carga que produce el sistema es a veces insuficiente para circular en ciudad con la luz encendida si el sistema no está en perfecto estado.

Los rotores se suele estropear sin avisar, dejándote tirado en cualquier sitio. Si la vas a arrancar y no se enciende la luz de carga o cuando normalmente la luz se debería empezar a encender cuando paras en un semáforo y no lo hace, el circuito está interrumpido, la primera sospecha y casi acertada es el rotor del alternador.

La placa de diodos también tiende a fallar, una solución que hemos encontrado es sustituir la placa y regulador por un sistema electrónico más fiable.

Las escobillas del alternador conviene medirlas y ver su desgaste cambiándolas si fuera necesario. El estator y regulador dan menos problemas.

La batería tampoco da problemas si, evidentemente, el circuito está en buen estado, aunque recomendamos el uso de baterías sin mantenimiento sobre todo si no se usa la moto asiduamente, teniendo menor descarga y más potencia de arranque.

Hay dos tipos básicos de motores de arranque, Bosch y Valeo. Los Bosch son más fiables, básicos y duraderos, y se reparan más fácilmente, pero también consumen más. Los Valeo pesan menos y consumen menos, pero son menos duraderos.

Una instalación eléctrica en mal estado es una verdadera pesadilla. Parece en buen estado a simple vista pero en su interior los cables están “oxidados”, sulfatados, las conexiones no son buenas,… en una moto con mucho tiempo ahorraremos tiempo, y dinero cambiando todo el mazo de cables.

En las primeras dos válvulas hasta los 80 es más complicado, dentro del faro hay más cables en menos espacio que en el Columbia, pero cada uno tiene su color y

los enchufes también, por lo que es relativamente fácil. En modelos posteriores es mucho más sencillo.

PARTE CICLO

En una moto que no conocemos y con algunos años no sabemos realmente como se encuentra el chasis y si ha sufrido algún golpe. La mejor forma de saberlo es ponerle un comparador al chasis o llevarlo a una bancada donde nos verifique su estado, esto lo hacemos por sistema en cualquier restauración integral.

Evidentemente también verificaremos el estado de los tubos de horquilla, para ver si tienen marcas, puntos de oxido o están doblados. En las más antiguas con frenos de tambor o ATE es bueno desmontar completamente las botellas, en la parte baja hay un tapón en el que se encuentra un tope de material sintético que con el tiempo se degrada produciendo ruidos y contaminando todo el aceite de la suspensión.

Los muelles pierden su estado con el tiempo, haciendo que la moto se hunda demasiado con carga o frenadas y no retornando bien.
Cambiarlos por unos de buena calidad no repercute mucho al bolsillo pero si da mucha más seguridad.

Los amortiguadores traseros con el tiempo pierden su efectividad, no siendo tampoco la parte más duradera de estas motos. Las de dos amortiguadores tienen un muelle como el de un bolígrafo, y las mono amortiguador también se pueden mejorar con la instalación de uno de mejor calidad.

FRENOS

Los frenos modernos Brembo no suelen dar problemas. Se puede mejorar su eficacia con latiguillos metálicos, buenas pastillas, y dos discos cuando solo montan uno o un disco más grande. En los frenos delanteros de tambor (/5) o trasero vigilar las pistas de frenado y el estado de las zapatas por si se “cristalizan” con el uso.

Una queja generalizada viene de los frenos ATE (bomba debajo del depósito mandada por cable desde la maneta y pinzas flotantes). Se consigue una notable mejoría ajustando debidamente las pinzas con su excéntrica para que la pastilla toque toda su superficie con el disco. El cable también se debe ajustar debidamente a la bomba. Se mejora la efectividad colocando una bomba en el manillar, pero se pierde en originalidad.

Estas son unas nociones sobre algunos de los puntos a revisar en las restauraciones de las BMW de dos válvulas, evidentemente hay mucho más, pero el espacio de una revista es limitado y no debemos extendernos más, al menos por ahora.

Dejamos aquí el tema, esperamos que sirva de buena guía para los BMWistas.

Javier L. Minchan
socio num 15151

Moteros14_maqueta 10/10/07 18:55 Página 44

Vestido para viajar

Fotos: Carlos Artaso
Prueba: JC Toribio.

Exocet, calidad a medida y buen precio

Desde hace más de 25 años que ruedo en moto bajo cualquier tiempo y condición, en cualquier lugar, siempre acompañado y cubierto por viejos cueros y algunos trapos, tradiciones que han permanecido en mi, claustro del desconocimiento de los nuevos tiempos. Un día, Andrés, nuestro director, me invitó a probar prendas de cordura excusándose en la imagen que debería dar un probador. Yo, tozudo dónde los haya sin ser maño, me aproximé y no muy convencido, con timidez, hasta EXOCET dónde Jesús y Andrés me mostraban infinidad de prendas ¡y no paraban de hablar!. Cierto es que eran bonitas, sentaban hasta bien, pero lamentablemente para mis creencias, no eran cuero y eso pesaba negativamente en su contra en mis juicios críticos de valor.

Protecciones: codos, hombros y espalda

Elegí dos chaquetas y dos pantalones y durante unos meses, siete concretamente, los sometí a una dura prueba. Como si quisiera que no la superaran buscaba vencer todo lo bueno que decían de ellas, frío, lluvia interminable, digo yo diluvios enteros y además unas cuantas caídas… que si la cordura, que si el kevlar, que si el thinsulate, que si la membrana…. hoy, después de haber pasado con ellas más de 30.000 kilómetros, puedo hablar con conocimiento de causa…

Todas ellas y como es natural, políticas de trabajo de EXOCET, hechas a medida en Zaragoza y con las leves modificaciones que en su momento solicité. Cuestión de gustos.
Características de composición básicas:

Tejido exterior de cordura 500D compuesto por hilo de nylon 100% poliamida de alta tenacidad. Punto de fusión 210º C.

Reflexivos 3M Scotchlite, tela reflexiva de alta visibilidad compuesta de microesferas de vidrio de alto rendimiento adheridas a un tejido de alta duración.

Membrana Stable TEC, laminado de poliuretano microporoso adherido a

una base de poliéster elástico. Impermeable 100% (impidiendo el paso de agua al interior) transpirable (evacuando el sudor al exterior).

Forro térmico extraíble de thinsulate 3M P-120. Fabricado con una mezcla de fibras finas de poliéster, con un excelente nivel de aislamiento térmico y de buen tacto. Transpirable, resistente a la humedad y soporta el lavado doméstico y la limpieza en seco.

Refuerzo de Kevlar en la parte trasera del pantalón. Aramida de mayor resistencia a la abrasión que la cordura y punto de fusión superior a 450º.

Protecciones rígidas compuestas por una sola pieza de foam de alta densidad, con apliques de plástico rectificado a base de elastómero (material antifractura), en su cara externa.

ERGONOMÍA

Muy bueno en su conjunto. Me he llegado a pasar más de 20 horas con el equipo puesto e incluso, cosa de las intenciones de la prueba, una noche llegué a dormir con el.

No obstante yo cambiaría el sistema de ajuste de la cintura del pantalón dándole mayor solidez y sensación de firmeza. Incluso recurriría al tradicional cinturón.

En cuanto a los canales de aire en invierno, sus ajustes hacen que sean mínimos, sobre todo la chaqueta BIESCAS se destaca por su cuello.

Con temperaturas elevadas entorno a los 45 º C y desmontado el forro térmico, se pasa mal si no abres unos broches del pecho y en las mangas.

RESISTENCIA AL DESGASTAMIENTO Y A LA ABRASIÓN

Las caídas experimentadas con los equipos, siempre a baja velocidad, fueron cuatro con la chaqueta BIESCAS y una con la AYERBE. De estas caídas, cuatro fueron voluntarias y una involuntaria. El resultado no solo no se detecto ninguna lesión sino que la estructura del equipo, costuras, etc permaneció intacta.

Las protecciones en hombro, codo, antebrazo y espalda en las chaquetas y rodillas con tibia en el pantalón, cumplen su función en impactos a baja velocidad. Por razones lógicas, dejamos sin testar la resistencia a altas velocidades.

RESISTENCIA A LA LLUVIA Y AL FRÍO

Recuerdo la inesperada faena que le hicimos a los equipos cuando los enfrentamos a cruzar España, en pleno invierno, de este a oeste con regreso incluido, entrando en tierras lusitanas, en tan solo tres días. La temperatura no subía de los 6º C, la niebla pretendía filtrarse entre las costuras mientras los momentos puntuales de lluvia solo conseguían empapar el EXOCET por fuera.

También en pleno invierno y sobre la BMW Adventure de pruebas, lloviendo a mares de noche y de día, salía de Fraga para llegar a Toledo y regresar, 1.038 km de autentico diluvio y yo sin ponerme el mono de agua para fastidiar el equipo.

Debo reconocer que su conducta en agua es impresionante. Tan solo te mojas la

zona de los guantes y los bajos de los pantalones y si tanto llueve, sentirás algo de humedad por dentro.

MANTENIMIENTO

Su mantenimiento es algo sencillo. Prueba de ello fue el logro consumado de que yo, considerado por mi mismo y por quienes me rodean como un verdadero inútil en eso de las tareas domésticas, conseguí lavar un equipo completo.

Para ello y siguiendo las instrucciones de Jesús, desmonté las protecciones, coloqué la lavadora en el programa de prendas delicadas, apliqué detergente neutro sin suavizante, agua fría y a esperar…

LAS PRENDAS PROBADAS

Chaqueta Sport AYERBE: 270 €.
Cazadora Ride BIESCAS: 290 €
Pantalón BIERGE: 225 €

Moteros14_maqueta 10/10/07 18:55 Página 46

J. A. Colonques
socio 11585

Ruta a Assen

Grandezas y miserias de un viaje "obligatorio" para todo motero

En mi vida como motero tengo varios viajes que son obligación, entre ellos Assen. Y el año pasado Jose y yo nos planteamos realizar uno de ellos. Así surgió la idea de ir hacia tierras holandesas por motivo del GP. El fin de semana anterior eran carreras en Montmeló, con lo que aprovechamos para disfrutar también de este GP. Lo vivimos con gran intensidad y pasó realmente rápido ya que estuvimos con muchos otros amigos de la zona y entretenimiento no faltó en ningún momento. Tampoco faltaron algunas "miserias" a la hora de encontrar alojamiento e incluso alimento, pero así de "dura" es la vida del motero...

Un descanso en el camino

Como es de imaginar, el primer día nos dedicamos a hacer ruta y poner tierra de por medio ya que no pretendíamos hacer mucho turismo. Se trataba de llegar pronto a destino. Tanto martes como miércoles no teníamos reservada noche porque no sabíamos dónde íbamos a dormir... así que a la aventura, la cual nos salió cara.

En Orleáns buscamos en unos 10 hoteles hasta que fuimos a parar a uno de esos que es todo automático a través de una pantallita. De los hoteles más cutres que he estado.

En una parada a media tarde para repostar estuvimos hablando con un par de ingleses que volvían a su país y al comentarles que íbamos a Holanda al GP ellos nos dijeron que cuando fueron, hacía ya unos años, lo encontraron "flat" . Y no pintaba bien el tono en que lo decían. A posteriori nos enteramos de qué querían decir exactamente...

Llegada la hora de la cena decidimos buscar hotel. Eso era en Orleáns. Buscamos en alrededor de unos 10 hoteles hasta que fuimos a parar a uno de esos que es todo automático a través de una pantallita. De los hoteles más cutres

que nunca he estado. Y eso no es nada para la que nos iba a caer...

Decidimos que el miércoles estaríamos en Ámsterdam para ver un poco la ciudad ya que ninguno de nosotros la conocía. Calculábamos que a media tarde llegaríamos a Assen, así que rumbo y para allí. Como todo viaje que se precie, a pocos kms de pasar París comenzó algo de lluvia. No fue mucha ni tampoco hubo mucha más a posteriori, pero apareció.

Se nos hizo hora de comer en Bélgica y a pie de autopista apareció una señal de restaurante. El aspecto era de ser de los buenos, pero teniendo en cuenta que comer bien fuera de España tiene su "coste" pues nos echamos a temblar... la factura fue muy razonable y la comida excelente. La alegría duró poco más. Íbamos a entrar en Holanda y no sabíamos la que nos esperaba. Ese día cruzamos Bélgica en un visto y no visto (país pequeño) y enseguida llegamos a Holanda. ¡Ya faltaba poco! El buen rollito se notaba, íbamos a conocer Ámsterdam... Al entrar en este país nos "limitamos" a sus velocidades legales, incluso un poco por encima, y absolutamente todos nos adelantaban. Y rapiditos que iban. Al final nosotros también metimos la directa y así nos fue, que durante nuestra estancia en el país de los tulipanes nos pillaron los radares un par de veces a cada uno. Aunque de momento si te he visto no me acuerdo. Llegamos a Ámsterdam: qué bonito, por fin en la capital. Y sólo eran las 18:30, o sea que tiempo para un par de cervecitas sí que habría... ¡más quisiéramos nosotros!

EN BUSCA DEL HOTEL PERDIDO

Como no fue suficiente con la anterior experiencia, no buscamos ningún hotel hasta llegar a la capital. Por supuesto empezamos a llamar por teléfono a todos los hoteles de que disponíamos, entrábamos directamente en todos aquellos que veíamos... incluso desde España nos buscaban algo, con un resultado desolador: nada. La verdad es que siendo un miércoles normal y corriente nunca pensé que esto nos ocurriría. En fin, que visto el panorama y después de intentarlo en aproximadamente 25 hoteles decidimos salir de Ámsterdam y buscar en otra parte. Nuestro gozo en un pozo, y no sabíamos hasta qué punto. Tras buscar en todos los hoteles de Haarlem y en muchos de Utrech, seguíamos sin camas donde dormir. Llevábamos unos 52 hoteles consultados en vano. Siendo ya la 1:30 de la madrugada decidimos ir a por la autopista en dirección a Emmen (donde teníamos habitación para las dos siguiente noches) y en la primera área de servicio 24 horas parar y echar una cabezadita por turnos para que no nos dijeran nada... tampoco. No me creía nuestra mala suerte. Las áreas de servicio 24 horas no son como las conocemos aquí. Solo había mesas altas sin taburetes. Bocata más un cafetito para entrar en calor (hace frío por la noche en Holanda en junio) y encima a pagar un precio exageradísimo por la gasolina: ¡1,465 euros por litro! Dios mío, yo pensaba que el día no podía salir peor. Aún desalentados y sin esperanza, no cedimos en el empeño y tan pronto la autopista indicaba señal de hotel cerca, nos desviábamos y para allá que íbamos. Nada en el primero, nada en el segundo, ¡y en el tercero se hizo la luz! En uno de los desvíos que

En Ámsterdam estuvimos llamando a todos lo hoteles que pudimos... incluso desde España nos buscaban algo, con un resultado desolador: nada

Moteros14_maqueta 10/10/07 18:56 Página 48

Aceras anchas y tranvías

Con Jorge Lorenzo

tomamos buscando hotel de camino a Emmen, a punto de desistir ya que no lo encontrábamos, vemos una señal medio caída que nos llevó a un hotel en Zwolle. Encima de haber habitación libre, el hotel era de garantías y el desayuno espectacular. Hasta el precio nos pareció razonable, 125 por la habitación doble y los dos desayunos. Moraleja: reservad con antelación siempre.

Al habernos levantado tarde pusimos rumbo directo a Emmen para dejar allí todo el equipaje y de paso cambiarnos para ir "decentes" al circuito. Que estamos ya en jueves y los primeros entrenes no nos los queríamos perder. Llegamos bastante pronto al hotel ya que no andábamos lejos. Una chica despampanante nos atiende muy bien, nos da nuestras llaves de habitación que pesaban una barbaridad, y nos cambiamos para ir al circuito. No mucho ambiente motero en Emmen a excepción de un grupo de ingleses, en el mismo hotel, que tenían alquilado un autobús para ir al circuito. Ver para creer.

EL SUSTO QUE NUNCA FALTA

Ah!, el "sustillo" del día no podía faltar. Llegamos al circuito y nos dicen que con el papel de la reserva no podemos entrar al circuito ningún día, faltan las entradas en sí, aunque admiten que la reserva está efectuada correctamente y por supuesto pagada. Menos mal, al menos nos darán alguna solución. Finalmente nos dan unos duplicados de entradas: ¡a jugar! El primer día sirve para hacer toma de contacto con los accesos, el circuito en sí, etc. Por supuesto disfrutamos como enanos, pero curioso que no había mucha gente en el circuito. El viernes fue bastante mejor en ese sentido y el sábado fue apoteósico... pero el jueves la cosa estuvo incluso floja. El aparcamiento era enorme, a pesar de lo cual estaría al 25% de ocupación o menos.

La ciudad de Assen no es muy grande y tiene todo el aspecto de tranquila, agradable y bien organizada. Nos quedamos hasta las 20:30 de la tarde pero visto que no había nada programado en el pueblo y que ni había mucha gente ni parecía demasiado animada, marchamos de vuelta al hotel. Empezábamos a entender a esos ingleses de hacía un par de días. En Emmen sí había jaleo, salimos un rato y prontito a dormir que al día siguiente había más entrenes... y sorpresas agradables.

ENTRADAS DE PADDOCK

En otro orden de cosas, nos acordamos de esas conversaciones que se tienen antes de hacer el viaje donde comentas con unos y otros que te vas allí o te vas allá. De una de ellas Jose me dijo que tenía el nº de móvil de alguien que nos conseguiría pases para paddock. La verdad es que mi amigo no puso demasiada fe, aunque el mismo jueves por la tarde recordó dicho nº y al chico que tanto empeño puso, y le llamó. Da señal pero no contesta. Y la cosa se queda así.

Yendo yo delante, íbamos por la autovía bastante rápidos, en torno a 185 km/h, y de momento veo que la moto de Jose da un par de sacudidas bestiales...

Es viernes y nos dirigimos al circuito para ver los entrenamientos oficiales finales. Dándole vueltas al circuito comprobamos que las casetas de venta de camisetas ofrecen muy poca variedad y encima todas venden lo mismo. El catálogo se reducía a 2 ó 3 tipos de camise-

Recta de meta

Ibamos por el paddock con una cara de satisfacción que ahora que lo recuerdo casi me da hasta vergüenza… ¡que nos quiten lo bailao!

tas con Rossi como principal y otra en la que lo es Pedrosa. Pero todas ellas me parecieron un tanto tristes... Y luego la parafernalia de siempre: llaveros, pins, pañuelos, etc. Pero en poca variedad de cada cosa. Una sorpresa un tanto decepcionante. Vamos haciendo tiempo hasta que empiecen los entrenes oficiales y en eso que suena el móvil de mi compañero: ¡¡¡tenemos entradas de paddock!!! En 5 minutos en la puerta de entrada de los equipos y son nuestras. Me pinchan las venas y no me sale sangre. Una vez allí estuvimos flipando más que si nos hubiera tocado la primitiva: íbamos por el paddock con una cara de satisfacción que ahora que lo recuerdo casi me da hasta vergüenza. Bueno, ni por asomo. ¡Que me quiten lo bailao! Estuvimos con Aspar, con quien nos hicimos varias fotos; también tuvimos ocasión de fotografiarnos con Hopkins, con Lorenzo, con Manuel Pecino, y con alguien a quien le tengo un cariño especial: Alex Debón. Será por ser de mi tierra...

LAS CARRERAS... Y A CASITA

El sabadete disfrutamos de las carreras desde nuestras localidades (mucho mejor que con las entradas a paddock, rebosantes de gente) y enseguida enfilamos para el hotel, nos cambiamos y marcha para casita... esta vez vía Alemania y sus autovías sin límite. Cuando nos metimos en este país le enchufamos bastante y Jose tuvo un susto que le podía haber costado un disgusto de muerte. Yendo yo delante íbamos por la autovía bastante rápidos, entorno a 185 km/h, y de momento veo que la moto de Jose da un par de sacudidas bestiales. Se echa hacia el arcén con la moto todavía culeándole. Consigue hacerse con la moto, a todo esto yo ya había bajado el ritmo descomunalmente porque por un momento pensé que estaba dando parte a una ambulancia con carácter urgentísimo, y finalmente Jose se pone a mi altura y le dejo que me pase... y veo la pata del cambio de marchas colgando!!!! Justo en el momento que él se da también cuenta. Incomprensible porque esa pata está enroscada... la volvimos a enroscar y apretar como pudimos y el resto del viaje ya no volvió a ocurrir, pero mi amigo tenía la cara blanca y yo no creo que la tuviera mucho más oscura.

Ese sábado por la tarde recorrimos desde Assen a Emmen, de ahí a Luxemburgo vía Alemania, y dormimos en Metz. Llegamos agotados.

Es domingo y desde Metz hasta mi casa hay exactamente 1426 kms... que son los que me arreé porque mi objetivo era dormir allí. Y así fue. Acabé destrozado, pero llegué. Palizón en una sola jornada que desde luego no recomiendo a nadie. Y este es nuestro súper viaje de vacaciones durante el verano de 2006. Digno de recordar.

Centrándonos en la actual Carcassonne, nos podemos encontrar con varios lugares emblemáticos como la **Cathédrale Saint Michel** (de estilo gótico de la zona y que data del S.XIII-XIV), la también **Cathédrale Saint Vincent,** la **Place Carnot** o el **Canal du Midi.** Evidentemente ahora es todo muy turístico y ha perdido algo de encanto, pero es totalmente recomendable. Se ve todo en un día, sin agobios, y siempre hay otras poblaciones para visitar museos o más castillos.

CARCASSONNE

El domingo por la tarde y el lunes Jose lo dedicó a unos asuntos personales y yo a ir a Carcassonne, en el sur de Francia. Era una ilusión desde hacía algún tiempo y como lo tenía fácil (desviarme 60 kms de la ruta inicial) pues para allí que me fui y aproveché el lunes. La ciudad esté en la zona País D'Oc, cuya historia se remonta al S.XIII. En aquel entonces convivía más de una religión en Europa, pero la dominante era la católica... aunque otras iban cobrando importancia hasta que el Papa dijo "suficiente" y empezó a organizar un ejército que, con la excusa de la religión, reconquistó todo el sur de Francia. Mataron salvajemente a cualquier oponente y de ahí también salió la famosa Inquisición. Porque contrariamente a lo que muchos creen, nació en Francia... El caso es que Carcassonne fue una de las ciudades que más ferozmente se defendió y la que más costó de conquistar. La ciudad está muy bien cuidada y da gusto pasearse por esas calles e imaginarse allí mismo centurias atrás. Es como volver al pasado. Tenemos, ligeramente apartada de la actual población, **La Ciotat o La Cité**. Es la fortaleza medieval más grande de Europa y está considerada Patrimonio Mundial por la Unesco. Se trata de un castillo y su burgo más la **Basilique Saint Nazaire**. Originariamente data del S.XII, pero a lo largo de su historia ha sufrido extensiones y remodelaciones aunque en esencia es igual.

Moteros14_maqueta 10/10/07 18:56 Página 50

Raúl Sánchez
socio 2.323

El pez chico

Catedral de Gerona

Crónica de un frustrado viaje a Eslovenia y un encuentro con Rockzilla

Nuestra amiga la carretera puede ser muy cruel, nos quita a los colegas, nos golpea con dureza y nos tortura con sus baches, sus fríos, su lluvia….planeas un viaje con un gran amigo y ella te maneja como una simple marioneta y hace de ti un simple peón en la partida de la vida. Pero siempre te sorprende y aunque te quite algo siempre te devuelve algo mejor. La aventura con mi Harley, agridulce, me dejó grandes amigos, pero también la certeza de que si los moteros no nos unimos nos darán siempre hasta en el carnet de identidad. Si nos unimos dejaremos de ser el pez chico.

El pasado verano partimos camino a Eslovenia, la idea era pasar por Italia, y a la vuelta visitar Austria, Munich en Alemania y Suiza. El primer día la ruta fue corta, y al pasar por Zaragoza nos vimos en la obligación de hacer noche en el Hostal "Agustín". Tras una opípara cena a base de animales muertos (la lechuga pa los caracoles) la conversación se alargo hasta altas horas de la madrugada. Al día siguiente cargamos nuestros bultos en la moto nos despedimos y nos fuimos con nuestra resaca camino de Nimes (Francia). Despacito y por la nacional que no tenemos prisa, nos plantamos a media tarde a cuarenta kilómetros de la Junquera, y efectivamente nos plantamos. Un ruido extraño, cojo el embrague y el motor se para. Paro en la cuneta, me dirijo hacia Kepa y sin dudarlo le digo, "aquí se han acabado las vacaciones".

Yo no creo en el destino, pero la verdad es que este mundo esta lleno de grandes casualidades y este día nos sucedió una de ellas.

Por suerte hay un concesionario Harley en Gerona, así que cargamos la moto en la grúa y nos dirigimos allí.

RODAMIENTO DE DISTRIBUCIÓN

El mecánico tras escuchar la sinfonía de mi motor me pregunta el año de la moto. Del 99, le respondo. Entra en la oficina y saca una circular interna de la marca, mira el número de serie de la moto y me pregunta. ¿Te cambiaron en garantía un rodamiento de la distribución?, lo cualo….

Le comento que no tenia conocimiento de que hubiese algunos modelos de mi moto que viniesen con un rodamiento defectuoso, y que nunca se había puesto nadie en contacto conmigo para comunicármelo. Así que decido ponerme en contacto con el concesionario donde compre la moto que esta en Tolosa (Gui-

Castillo de Aro