



> prueba

Pachi Altuna · 2903



Driving Waterman

Hidrolimpiadora multiusos.

Driving waterman es un compresor portátil de agua totalmente autónomo, no necesita ni punto de agua ni punto de luz para hacerlo trabajar y nos permite disponer de chorro de agua en cualquier sitio. Evita que ensuciemos el interior de los vehículos. Además, su reducido tamaño nos permite transportarlo fácilmente.

CÓMO FUNCIONA

Primero llenamos el depósito de agua y enchufamos al punto 12 v (mechero) del automóvil, moto o quad, ponemos el interruptor en on y ya podemos empezar a limpiar, disponemos de 4 metros de manguera y otros 4 de cable, lo que nos permite un amplio espacio de trabajo.

Girando el capuchón de la pistola podemos trabajar a dos diferentes potencias: hacia la derecha tendremos un spray fino que permite humedecer sin derrochar agua, hacia la izquierda tendremos chorro que permite limpiar y arrastrar sin dificultad el barro, polvo, etc.

También le podemos dar otros usos como son la limpieza del coche, bicicleta, botas, casco o ropa que se haya ensuciado con barro.

Además, el caudal no hace daño por lo que lo podemos utilizar para refrescarnos nosotros mismos o a los animales de compañía.

Ha de quedar bien claro que este compresor nos quita el barro de la moto pero que no nos la dejará como cuando la limpiamos en la gasolinera, porque en este caso el agua sale a mucha más presión, caliente y con jabón.

El Driving Waterman sirve para quitar el barro de la moto y poder cargarla en la furgoneta o remolque limpia, pero no impoluta. ¿Alguien le saca brillo a la moto de campo?

Características Generales

Capacidad: 19 litros.

Duración aprox:

10 minutos de chorro de agua.

Tamaño:

largo 45 cm, alto 38 cm, ancho 23 cm.

Manguera:

resistente de 4 metros de longitud.

Cable: 4 metros longitud.

Peso en vacío: 5, 40 kg.

Aplicación: spray fino o chorro.

Potencia máxima aprox: 90 psi.

Precio:

130 euros incluido IVA y transporte a la península.

Más información:

918284023 - 678449421

info@terskei.com



GRAN SEMANA DE LA MOTO

DE BARCELONA.

PREPÁRATE



Co-organizador

anesdor
ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS

Patrocinador Oficial



lineadirecta.com
902 123 621
Tu seguro de moto



Fira Barcelona

**Recinto Montjuïc
8-11 Mayo 2008**

7 de mayo sólo Profesionales

motOh!
GRAN SEMANA DE LA MOTO DE BARCELONA **BCN.**

www.motobcn.com



SPORT

el Periódico



> **viaje**

Raúl Lista · 13399



Once mil kilómetros

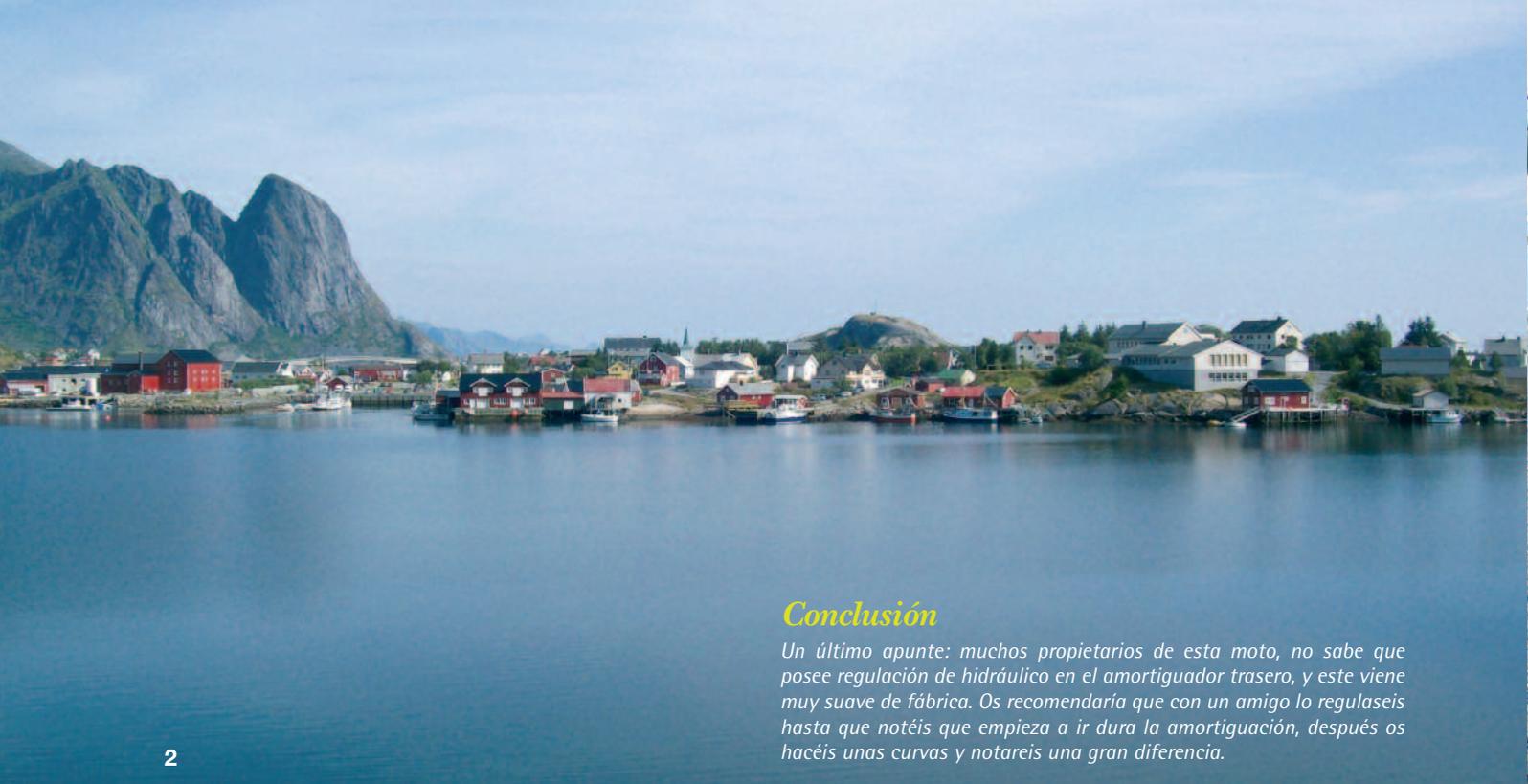
En V-strom 650cc.

Es bastante complicado centrarse en la mecánica y la dinámica de la moto cuando uno realiza una aventura de este tipo, y más cuando se tiene que ir fijando en el paisaje, las distintas monedas, la comida del día a día y además el donde dormir y la ruta. De todos modos intentaré hacer amena la lectura del artículo.

La semana anterior habíamos estado preparando las máquinas para superar los más de diez mil Km. que suponíamos que realizaríamos en nuestras motocicletas.







Conclusión

Un último apunte: muchos propietarios de esta moto, no sabe que posee regulación de hidráulico en el amortiguador trasero, y este viene muy suave de fábrica. Os recomendaría que con un amigo lo regulaseis hasta que notéis que empieza a ir dura la amortiguación, después os hacéis unas curvas y notareis una gran diferencia.

Mi V-Strom tan sólo contaba con seis mil Km., pero preferí enviarla a revisión... Un simple cambio de filtro y aceite será suficiente pues la moto funciona perfecta.

El fabricante recomienda que el aceite mineral del motor sea sustituido cada seis mil Km., así que lo hablo con el mecánico y me comenta que un buen sintético como el Castrol GPS me aguantará sin problemas todo el viaje; así que en vista que no me interesaba ni cambiar personalmente el aceite en Cabo Norte, ni que me lo hicieran en un taller noruego y perder un día del viaje pusimos el sintético que aguantó sin problemas.

A pesar que los neumáticos Trail Wing son de fábrica, decido que aguantaran el viaje, ya que voy sólo y mis 65 Kg. más 35 de equipaje incluyendo los sabrosos embutidos peninsulares, no provocaran el desgaste prematuro de los mismos.

Posponemos en ruta, nos esperan tres días de autopistas tediosas, aburridas y caras.

El tramo francés lo pasamos a una media de 140-150 Km/h parando lo justo para repostar, comer y dormir.

A estas velocidades y con la pantalla en posición superior se notan unas turbulencias que he logrado amortiguar separando la base de la pantalla unos 6mm de la araña que la sujeta, esto permite un mayor flujo de aire hacia el depósito y disminuye las mismas.

El ronroneo del motor y el sonido del escape de serie son francamente agradables, no está tan amortiguado como en otras motos. El bicilíndrico, cuando se abre gas con decisión, se hace oír sin ningún tipo de rubor.

Con estos promedios me está consumiendo unos 6,5 l escasos. Cuando llegamos a las vías germanas todo cambia, no

paramos de ver los 170-180 Km/h, con estiradas hasta los 200Km/h, siempre, eso sí, de marcador.

Son increíbles los altos cruceros que puede mantener este bicilíndrico sin rechistar.

Dormimos esa noche en Hannover, en el Hotel Moreno, altamente recomendable y con una estupenda cocina.

Desayunamos y nos ponemos en ruta hacia Dinamarca a primera hora, y es ahora cuando me doy cuenta de lo cómoda que es esta moto, el mullido y la amplitud del asiento es ejemplar y la parte anatómica del cuerpo, donde la espalda pierde su nombre, le estará muy agradecida.

Suecia, Malmoe, por fin suelo realmente escandinavo, aquí empieza el viaje.

Durante todo este tiempo la lluvia no deja de acompañarnos, así que aflojo el hidráulico del amortiguador trasero y bajo una vuelta la precarga del muelle, también paso la posición de las horquillas del punto tres al cuatro, ganando suavidad. Aprovecho y bajo un poco la presión de los neumáticos.

La uve se ha convertido en un sofá móvil; ahora si es realmente cómoda, los flaneos que pudieran darse en una conducción medianamente deportiva, quedan enmascarados por el escrupuloso respeto a los límites de velocidad que las carreteras escandinavas en general, imponen a sus conductores y el agarre sobre el asfalto se torna más noble.

Me doy cuenta de un detalle: el agua que levanta la rueda delantera impacta contra el radiador de aceite, este escurre el agua por los costados y la envía directamente a la posición de las botas. Prolongando seis o siete centímetros el guardabarros con un trozo de goma o afín se evita el problema.

Cruzando el norte de Finlandia, nos encontramos con la fauna local, bajo un cielo plomizo y gris, y una lluvia intermitente, un reno (de los muchos que habíamos visto) decidí poner a prueba los frenos del compañero que llevaba delante, cruzándose inesperadamente en su camino; como suele ocurrir en estas ocasiones yo no vi al animal. si no que vi al amigo Casaca hacerse cada vez más y más grande, mientras me echaba encima suyo. Menos mal que siempre llevo dos dedos sobre la maneta del freno. Apreté con decisión, golpe de gas y reducida a quinta, a cuarta, a tercera... La rueda trasera deslizaba noblemente cada vez que soltaba el embrague y ni aún así noté tope en la horquilla delantera, los frenos cumplieron a la perfección sobre un asfalto mojado y muy trillado.

Entiéndase una cosa: la V-Strom, no es una gran frenadota, si se quiere hacer chillar el neumático delantero, se necesitará toda la mano para obligar a la bomba de freno a hacer su trabajo. Cumple con su cometido y punto, pero esto mismo la convierte en una moto buena en mojado y sobretodo en ciudad, donde no bloquearemos al primer susto y donde nos ahorraremos con ello la caída y los euros.

Llegamos a Cabo Norte y cumplimos nuestro deseo, fotos de rigor y vuelta a casa; esta vez por Noruega, tierra de encantamientos, de trolls, de misterios y de hadas, sobretodo para el viajero motociclista. Una tierra donde la parte central del neumático es un estado ilusorio en el que transitamos un instante de tiempo. Un lugar donde cruzar un tramo de agua significa rodar por cincuenta kilómetros de curvas de subida, de bajada, paellas de cien, doscientos, trescientos metros; curvas ciegas ganadas a la roca vertical a base de trabajo y sudor, curvas a ras de agua que



1. En el camping
2. Lofoten
3. Parada en el camino
4. Soto

suben a trescientos metro de altura en un santiamén, tremendamente cerradas y abiertas, con prados y bosques, de buen y mal asfalto, secas y mojadas. Creanme, si hay un paraíso para ir en moto es este.

Llegó un momento que estaba tan integrado a la máquina, que era una parte de mí y sentí que volaba a un metro del asfalto. Quizás tuviese que ver la suave amortiguación, la nobleza del chasis o ese estupendo motor con un par y una tracción envidiables, pero lograron que sintiese una sensación increíble, la estaba disfrutando de verdad; y no se pueden imaginar lo grande que era mi sonrisa y que perdurará en el tiempo cada vez que aflore el recuerdo de mi estancia por estas tierras.

Volvemos a atravesar Dinamarca y Alemania, donde repetimos hotel y cenamos opíparamente (como bien saben los que me conocen) y nos regalamos con unas cervezas ¡como no!, proseguimos camino atravesando Francia.

Notamos rápidamente que nos acercamos a España, el comportamiento de algunos conductores empieza a ser cuando menos reprobable, y hay que pensar que veníamos relajados, de países donde dejarte la cámara de fotos encima del depósito de la moto y volver a cabo de dos horas encontrándola en el mismo sitio, es lo normal. Donde el uso del claxon es para evitar un incidente, y donde los intermitentes los usan para avisar que tienen intención de cambiar de dirección, donde respetan al motorista....vamos como aquí.

También notamos la cercanía peninsular al subir por los pirineos tanto nosotros como la temperatura, y es que había diez grados de diferencia de la vertiente Norte a la Sur y este es otro dato a tener en cuenta, puesto que el calor no es problema ni para la mecánica con dos radiadores (uno de ellos de aceite) ni para el piloto, al cual no se le achicharran las piernas.

Un último apunte

La V-Strom 650 es una moto que, al que suba de cilindradas inferiores o sea novato, si mide más de 1,75 o tiene las piernas largas, le vendrá muy bien, sobretudo si se comienza con la limitación como es debido, y al piloto más experimentado que esté de vuelta de las RRs le aportará muchas satisfacciones y le arrancará más de una sonrisa. Si digo que además ha sido ganadora dos años consecutivos del Alpen Masters, os podréis hacer una idea de lo equilibrada que es esta moto. Además se pueden acoplar fácilmente multitud de elementos en su araña, (sujeción de la cúpula, por cierto regulable en tres alturas) o en el manillar, desde GPS, Teléfono móvil, altavoces, etc.



MOTORUTAS BALMASEDA

Rutas guiadas con monitor, disfrutando todo el fin de semana de las mejores curvas de las Encartaciones y los más espectaculares parajes costeros de Bizkaia.

Visitaremos el Karpin donde viajaremos al Jurásico para disfrutar de réplicas a tamaño real de los más terribles dinosaurios.

Seguiremos ruta al castillo Torre de Loizaga y contemplaremos una colección de más de 75 vehículos clásicos de marcas míticas como Ferrari, Lamborghini, Cadillac... y esto es sólo el principio... échale gasolina a la moto y dedícate a disfrutar.

Incluye:

2 noches de hotel en pensión completa (viernes y sábado)

Visita al Puente Bizkaia

Avituallamiento en ruta

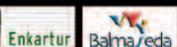
*para grupos, puentes o motorutas de más días, consultar

280€

por persona



boxesbizkaia.com - pol. ind. El Páramo 2, Balmaseda - 946 103 000





> **más allá**

Jordi Soler · 5683



¡Chicos, a revisión!

ITV para motos en Francia

Siempre he pensado que tenemos una gran ventaja respecto a los “guiris”; ellos (como van un paso por delante) se comen todos los marrones; nosotros (si fuésemos un poco listos) podríamos aprovecharnos de los logros de esa primera línea e intentar huir de sus desaciertos.

Lo que a ellos –y me refiero a los norte y centroeuropeos, no a los de Belice, ni a los de Namibia- les acontece ahora, tarda siete u ocho años en presentarse en nuestra piel de toro: comprobado. Modestamente, creo que es tiempo suficiente para reaccionar.

Pero ahora... ¡Oh, amigos, son ellos los que deben aprender de nosotros! ¡Les llevamos años de ventaja! ¡Somos la avanzada y, por tanto, la voz de la experiencia!

¿Sabéis cuál es nuestra virtud? Pues nuestra virtud es estar “disfrutando” desde hace años de las malditas revisiones ITV.

Sí, compañeros, hasta ahora Francia –como la mayoría de países europeos- no realizaba ningún tipo de control sobre las motos que circulaban por sus calles y carreteras, por increíble que parezca. Pues bien, el pasado día 13 de febrero el primer ministro (de cuyo nombre no quiero

ni acordarme) anunció la materialización, para el próximo año 2009, de la “gran idea” de Cécile Petit (delegada interministerial de seguridad rutera). La idea –si es que se le puede llamar así, puesto que para tener una idea hay que haber pensado antes- es simple y llanamente la creación del CTM (control técnico de motos).

Semejante exposición de inteligencia no podía provenir de una sola mente, por lo que la señora fue asistida y enaltecida por el senador Thierry Mariani, célebre por intentar identificar a los emigrantes mediante el análisis de su ADN. Vamos, que la unión de estos dos personajes, viene a ser como el que lleva el zapato agujereado y va y pisa una mierda.

El caso es que ahora hay un apetitoso pastelito que llevarse a la boca y empiezan las puñaladas traperas para adjudicárselo. Dos millones y medio de motos, y el mínimo para facturar por visita serían

–dicen- de 50 euros. En este tipo de mamoneos y chanchullos sí que pueden licenciarse en nuestra “escuela”: podemos ofrecerles larga experiencia y amplios conocimientos.

El 1 de marzo ya se realizó la primera movilización de protesta en la sede laboral del Mariani ese, y el 8 del mismo mes la manifestación fue nacional. Sí señor.

Los motivos que se alegan para la creación del futuro Control Técnico de Motos son los siguientes: el control de posibles robos, el exceso de contaminación, los trucajes, por cuestiones de equiparación legislativa con el resto de miembros de la CEE, la accidentalidad por fallos mecánicos, etc... Como diría “Jack el Destripador”; vayamos por partes:

-Contaminación: Sólo un 0,5% es lo que “contribuye” la moto a la contaminación atmosférica, contando todos los medios de transporte de Europa.



Scooters, sides, custom, deportiva, trail, todas pasarán la ITV desde 2009

Van directos a por los trucajes de los ciclomotores pero, ¡jojo, que esta gente está colgada! Se habla de que se quieren controlar las homologaciones de los cascos ¡y de las hermillas reflectantes!

Eso sí, nadie ha hablado de que se te ofrezca una –lógica, por otra parte- garantía por escrito de la revisión efectuada con la cual puedas reclamar en caso de fallo mecánico o accidente. Cualquier mierda de taller está obligado a ello.



-Accidentalidad: Únicamente el 0,7% de los accidentes son causados directamente por deficiencias técnicas de la moto.

-Equiparación: Europa no lo impone, es mentira. Este tipo de control es obligatorio en Alemania, Austria, Dinamarca, España, Gran Bretaña, Irlanda, Luxemburgo, Chequia y Suecia. Tan sólo 10 de los 27 países de la Comunidad Económica Europea.

-Robos: En muchos departamentos aún no es obligatoria la matriculación de sus ciclomotores, ¿cómo controlamos eso, espabilados?

-Trucajes: Sólo podrán requisar los tubarros de los niños, por que... ¿verificarán la castración de potencia de las motos de los noveles? ¿Y el límite de los 100

caballos? Se sabe que un banco de potencia medio cuesta unos 50.000 euros, a 30 euros la puesta por moto se necesitan 1666 motos al año para amortizar el aparato, contando que un taller de coches pasan unos 3000 al año, haced cuentas a ver si os salen los números...

Lo dicho: están colgados.

En el país del tuning, del supermotard del bueno, de los manillares de cross en las motos deportivas, de los sidecares, de los remolques artesanales, de las motos de los 70's y 80's en concentraciones actuales (en estado de uso, no restauradas)... allí es donde se van a atrever a hacerlo.

Hace algo más de un año bajamos, con mi chica, una Virago desde Alemania. La moto en cuestión estaba capada,

mecánica y "burocráticamente" hablando. Pasando la ITV en España, eso fue algo que nadie verificó. Les sorprendió el tamaño del neumático trasero (de absoluta serie) y después de muchas dudas se lo tuvieron que comer con patatas, lo que no descubrieron es que el delantero estaba caducado, y eso sí influye en la seguridad. Por problemas con la anchura del manillar (también de serie), estuvieron a punto de echarnos para atrás la moto, algo que aún no comprendo.

Pues eso es lo que les espera a nuestros vecinos, porque... –quieran o no- les va a llegar. Creo que de esta no se librarán. Ese paraíso hippie motero, esa anarquía, ese libre albedrío, todo eso... ¡a tomar pol culo!

Salud y Kilómetros.

www.bikerland.es

bimota TRIUMPH

Concesionario oficial en exclusiva para Aragón

Especialistas en transformaciones y homologaciones de HARLEY y Custom

C/ Tarragona, 22. 50005 Zaragoza • 976 259 227 • info@bikerland.es



> **retrovisor**

Jordi Fernández · 1055



Pasión Bultaco

De la invasión del merchandising a las playas de Dakar

Andaba el otro día paseando por mi ciudad, cuando al fondo de una tienda descubrí un gran cartel de BULTACO al lado de un expositor de considerable tamaño que lucía la misma marca. Lo lógico sería pensar que estaba delante de una tienda de motos o, como mínimo, de recambios y accesorios. Pero no estaba delante de una óptica!





2

1. Chivite, la bultaco y el desierto
2. Artículos Bultaco
3. Mantenimiento a mitad de carrera



3

Gafas, sudaderas, estuches, mochilas, bolsas, camisetas, tarjetas de crédito... todo objeto susceptible de ser estampado lo encontraréis con el característico logo del pulgar en alto. Como aficionado al motor, me gustaría pensar que todo este fervor comercial no es más que una estrategia para esperar la madurez del mercado y presentar – así, para empezar – la gama de cross, enduro y supermotard que devuelva el nombre Bultaco allí donde debe estar: en el depósito de una moto de verdad, no en un ciclomotor Derbi con buenas suspensiones y malgastando nombres emblemáticos como Lobito o Astro. Después ya vendrán los modelos de carretera y los de carreras para luchar en el Mundial de Velocidad!

Pero mejor que no, que no sueñe, y vuelva a la realidad del país con “la mejor afición del mundo”, viendo a los adolescentes luciendo orgullosos camisetas Bultaco sin saber nada de su pasado esplendoroso en todo tipo de competiciones... aunque, confieso, yo mismo tengo una bolsa chulísima que me trajeron los Reyes Magos esta Navidad.

UNA BULTACO EN EL PARÍS-DAKAR

Y mientras sigue la venta de todo tipo de objetos para el público en general, un verdadero aficionado pasea orgulloso una Bultaco en competiciones internacionales. Y no estoy hablando de carreras en circuito reservadas a clásicas.

Ignacio Chivite no ha necesitado esperar el nacimiento de una nueva Bultaco para cumplir su sueño de correr un Dakar. Así que, por amor al deporte y pagando de su bolsillo, ha recuperado y preparado una vieja Pursang de 1977 para la ocasión. Obligado a salir sin coche de asistencia por falta de presupuesto –solo el espacio ofrecido por la organización y poco más que un

pistón en el bolsillo-, se lanzó a la aventura. En el momento de escribir estas líneas apenas ha finalizado la prueba y os puedo asegurar que el sueño se ha cumplido: en el cincuentenario de la fundación de la marca, una Bultaco ha llegado a Dakar después de más de 6500 Km de carrera por suelo africano (y europeo, claro). Seguro que Francisco Bultó, Don Paco, estará orgulloso allí dónde esté.

Solo el hecho de terminar una carrera de este tipo ya es motivo de alegría, pero si se obtiene una buena clasificación, esa alegría es aún mayor: Vigésimo quinto clasificado de un total de 68 motos participantes, y cuarta posición de 18 en la categoría de clásicas (hasta 1995!!!). No está nada mal para la moto más veterana del evento.

Otra circunstancia que añade dificultad al tema es la mecánica 2T refrigerada por aire que –a priori- no parece la más adecuada para afrontar ese reto. Parece que el tipo de refrigeración no ha sido problema para superar las etapas de dunas en el desierto. Para aumentar la autonomía se colocaron depósitos supletorios, pero tenía un problema añadido: ¿dónde llevar todo el aceite para la mezcla? La solución: repartirlo entre todos los participantes. Supongo que éstos, ante el coraje y la simpatía de Ignacio, no pudieron negarse a echarle una mano en el afán de conseguir su objetivo.

Este espacio no da para contar las mil y una anécdotas que habrá vivido Ignacio, pero creo que podemos hacernos una idea de lo que ha significado semejante aventura, y más si lees la entrevista de la sección “moto de campo” que viene a continuación. Si quieres felicitarle, animarle y –por qué no- financiarle para que siga adelante con otros proyectos, puedes contactar con él en jichivite@yahoo.es.

Algunos datos

LA MOTO

La moto se preparó partiendo de un chasis Pursang y un motor nuevo de Frontera 360 convenientemente rejuvenecido. Las modificaciones más destacables son las siguientes: doble encendido, admisión de MK12 y carburador Keihin, escape de Gold Metal, basculante alargado 3 cts. para mejorar la tracción junto a suspensión WRS, horquilla Marzochi de 35 mm, nuevo subchasis trasero para soportar tres bidones de combustible traseros y depósito Acerbis de mayor capacidad: en total, 49 litros!! Todo ello acompañado de infinidad de detalles propios de una preparación de este tipo.

El combustible usado ha sido gasolina de 90 octanos con mezcla de aceite motul 800 Off-Road al 3 %.

Es la segunda moto con motor dos tiempos que consigue llegar a la meta en toda la historia del Dakar.

EL RALLY

La prueba en la que ha participado Ignacio es el Heroes Legend –una prueba más de regularidad que de velocidad- organizada por Hubert Auriol que pretende recuperar el espíritu original del mítico París-Dakar. La salida fue desde la Torre Eiffel el día 8 de marzo y llegaron al Lago Rosa el 22 después de pisar Francia, España, Marruecos, Mauritania y Senegal. La de 2008 ha sido la tercera edición y, vistos los problemas del Dakar “de verdad” que puede emigrar a América, puede acabar siendo la única opción para el que quiera revivir esta mítica carrera.