



> **moto de campo**

Ana Pérez · 3957

# Ignacio Chivite

## El puesto 25 para una Bultaco Pursang de 1977

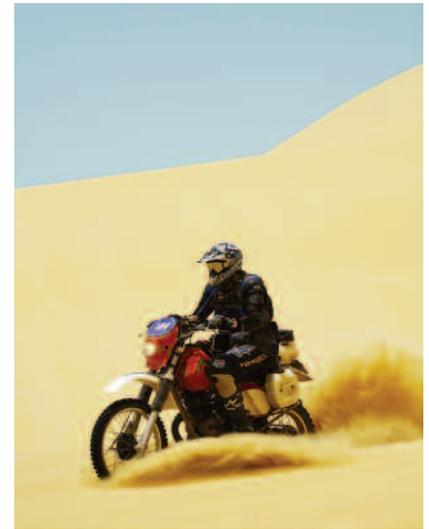
Clasificado en el puesto 25 de la general del raid Heroes Legend 2008 en una Bultaco Pursang de 1977. Ignacio Chivite es un barcelonés y piloto aficionado, que ha cumplido su sueño de llegar al lago Rosa de Dakar en una Bultaco Pursang, acabando todas las etapas del rally Heroes Legend, que este año ha constado de 6500 km.

### HEROES LEGEND

El raid Heroes Legend es un rallye de regularidad que mantiene viva la esencia de los primeros París-Dakar gracias a la visión de su organizador Hubert Auriol. No se prima la velocidad sino el ajustarse al recorrido y al tiempo estimado para realizarlo. Desde la Renault Kangoo del

argelino Mohamed Asloun a la BMW R80GS de Antonie Krezee, toda clase de vehículos y pilotos se enfrentan a las dunas del desierto del Sahara.

El ganador de este año ha sido Pau Soler, hijo de Estanis Soler, fundador del Museu de la Moto de Basella, y ha tenido tiempo de realizar casi todas las fotos



que acompañan este artículo ya que en la mayoría de las etapas ha sido compañero circunstancial de Ignacio.

### Ignacio ¿por qué el Heroes Legend?

Es un escalón intermedio entre el Pirámides y el Dakar. El Pirámides consta de 5000 km y el Dakar de 9000. Además es otra filosofía. El Dakar no perdona. Si



“Es como si atravesáramos la Península por caminos, durmiendo en el suelo, y así durante 2 semanas”

“En medio de África hay momentos en que todo el dinero que lleves no te va a servir para nada”

“Muchos espectadores reconocían la Bultaco Pursang”



2

1. Vivac.
2. En carrera
3. Pau Soler e Ignacio Chivite, a punto de partir.
4. Parada en un bar.
5. Llegada a la meta.

tienes un problema, al día siguiente es problema y medio y se va acumulando hasta que abandonas.

He tenido mucha suerte al caerme en la última etapa, con esta pierna si me caigo al principio no hubiera acabado. Hice 300 km casi a rastras.

Los que vamos sin asistencia llevamos un baúl que contiene toda tu vida en el raid. Cuentas con el baúl y tus manos.

**Explicanos el porqué de tu decisión de participar con una Bultaco Pursang?**

La Bultaco Frontera fue la primera moto que tuve; después he corrido con motos más modernas, pero soy tan aficionado a la mecánica y a hacer inventos como a ir en moto. Con ella he ganado el campeonato de Cataluña de motocross y enduro clásico hace un par de años. Con 40 años me resultó muy sacrificado llevar a cabo la temporada completa, por dedicación y por preparación física, así que decidí que mejor sería correr para divertirme, y en todo caso, en algún proyecto que me apetezca.

2008 es el 50 aniversario de la marca Bultaco, así que como bultaquista convencido podía hacer algo como correr en el desierto con una de sus motos.

**¿Has pensado en correr el París-Dakar en la Bultaco?**

El gran objetivo sería –una barbaridad– correr el París-Dakar con una Bultaco, pero sin una infraestructura mínima se complica mucho, tampoco pido la que lleva Marc Coma, pero sí por lo menos alguien de apoyo. Imagina meterte 600 km por el desierto y tal como llegas de cansado y estresado tener que pensar en repostajes, sacar herramientas, abrir la moto...

**¿Cómo has preparado la moto para el raid? ¿Todo lo has hecho tú mismo?**

El reto consiste en hacer que una moto mantenga el aspecto de Pursang de 1977 y que funcione. Pude probar la moto en el

raid Altiplano de Requena, y quedé incluso bien clasificado en la general.

La dificultad principal mecánica consistía en que es un motor de dos tiempos, que requiere un mantenimiento más preciso tras una carrera; y en cuanto al pilotaje, que se conduce diferente a uno de cuatro tiempos, sin los bajos que tanto se agradecen para salir de un apuro.

La moto llamaba la atención allá por donde pasaba, la corriente de simpatía que notaba era muy importante.

**¿Qué significa para ti haber quedado tan bien clasificado con una moto cómo la Bultaco?**

Haber quedado en el puesto 25 de la general es muy relativo, porque al no llevar batería mi Bultaco y ser obligatorio el sistema Iritrack para contabilizar los tiempos, tuve que usar pilas como fuente de alimentación y en muchos momentos, el aparato fallaba, no me contabilizaba el paso por los puntos de control y fui penalizado con lo máximo. Según la web, debo estar perdido por el desierto de Mauritania en estos momentos...

**Háblanos del recorrido de la prueba. ¿Cómo os orientabais?**

Hemos sido muy respetuosos con los lugares de paso. El road-book era clarísimo, advertía de dónde podíamos encontrar gente o dificultades, y si podíamos esquivar el pueblo. En África “pista” se le llama a cualquier cosa, basta con que haya pasado un camello tres veces para que se considere un camino. Aquí rara vez te vas a encontrar un agujero en medio en el que te cabe la moto. Así fue como me caí a 300 km de la meta, se me partió el eje delantero de la moto y salí volando. Algo que me ha cambiado la vida ha sido comprobar la absoluta miseria y la dignidad con que viven las gentes en Mauritania. En esos momentos me he dado cuenta de la verdadera importancia que tiene el dinero: no puedes pagar lo que no existe.



3



4



5



> con faldas y en moto

Alijú · 7334

# Juntas un año más

## Asociación de Mujeres en Moto

Llega el fin de semana, miramos el calendario de concentraciones, elegimos una de ellas, pues a menudo coinciden algunas. Nuestra decisión de acudir a una u otra está basada, bien en la cercanía, bien en que es nueva y tienes ganas de probar, o bien en que te lo pasaste tan bien en años anteriores que decides repetir la experiencia, pero, ¿alguna vez nos hemos planteado lo complicado que es preparar una de ellas?

Pues bien, hoy vamos a contaros los quebraderos de cabeza y satisfacciones que se llevan los organizador@s de estos eventos, y para rizar más la cosa, hemos elegido como no podía ser otra en esta sección, una concentración de chicas, la ya famosa reunión de mujeres en moto, organizada por la asociación de mujeres en moto Rosas de Zaragoza.

Ellas son veteranas ya en este tipo de eventos, pues este año preparan la decimosexta edición, ahí es nada, y a eso le

añaden el reto de cambiar de sitio, y de superarse cada año un poquito más.

Lo primero siempre que se busca un sitio nuevo hay que ir a hablar con el concejal del ayuntamiento que corresponda, una vez dada la autorización comenzamos a plantear, sitio para dormir, dónde organizar el baile, los juegos, comidas, y para los mas comodones, alguna alternativa para dormir en cama, pues normalmente -en lo que es el precio- suele entrar la zona de acampada. Tampoco podemos olvidarnos





2

1. La indispensable rosa de cada reunión
2. Segundas generaciones ya asisten a la reunión
3. En Rosas se hacen buenas amistades
4. Entrega de trofeos exclusivo para las féminas

de nombrar a todos los colaboradores, ya que sin ellos no se podría realizar, pues con su ayuda podemos ofrecer un montón de actividades a un precio asequible.

También hay que preparar toda la publicidad, tanto en tema de carteles, octavillas, como en medios de comunicación como prensa escrita, radio, televisión. Sin olvidarnos el pins conmemorativo o la camiseta que te salva de tenerte que llevar otra para cambiarte al día siguiente. Música para el baile, equipos de megafonía, mesas, sillas, manteles, cubiertos, bebidas para la barra, intentando siempre complacer a todos los gustos, y sobre todo el intentar que la gente disfrute a tope. Tampoco nos olvidamos de los juegos, de las rutas y buscar alguna cosa nueva con lo que sorprender a los asistentes.

Bueno, como veis, no es tarea fácil y menos cuando en los tiempos que estamos, en los que andamos siempre tan justos de minutos, sabiendo encima que no hay ninguna compensación económica, pero eso sí, una gran satisfacción al ver a los amigos de siempre que acuden fieles cada año a la cita, y a ver caras nuevas que acuden tímidos, pero que enseguida participan en la fiesta.

Este año la reunión se celebra en San Mateo de Gallego, un pueblecito a 20km de Zaragoza en dirección Huesca. El fin de semana elegido es el 16,17 y 18 de Mayo, siendo este año la primera vez que hay un día más. Este año las chicas de Rosas han decidido cambiar de sitio para ofrecer a las personas que acuden a la cita más actividades, estar mejor situados, y por la gran colaboración que han tenido con el ayuntamiento de dicho pueblo, y los paisanos en general, ya que todos han querido participar en la colaboración para que los asistentes conocieran la hospitalidad maña.

El viernes comenzaremos con el recibimiento de los más madrugadores, acompañándoles a que se instalen. Este año la

zona de acampada es a cubierto en las instalaciones del pabellón polideportivo, con lo que también se dispondrá de duchas con agua caliente. Después repondremos fuerzas, con unas suculentas migas aragonesas, regadas con vino de la tierra. Para desentumecer los huesos nos echaremos unos bailes hasta que nos entre el sueño. A la mañana siguiente un buen desayuno para después darnos una vuelta en moto por las cercanías, después tenemos hasta la tarde tiempo libre para visitar Zaragoza, descansar o simplemente conocer personalmente a las componentes del grupo. Por la tarde empieza la juerga, inscripciones, entrega de la camiseta y el pin conmemorativo, juegos, ruta barítima para dar paso a una suculenta cena de ternasco de la tierra, asadico con patatas. Sorteo de regalos y reparto de la tradicional rosa a las féminas asistentes y baile jete año con orquesta! mientras que el cuerpo aguante. Por la mañana para reponer fuerzas, el famoso desayuno maño, huevos fritos con chorizo o longaniza, para salir de ruta a un lugar cercano, aperitivo y entrega de trofeos, con el doloroso, ADIOS.

Todo esto por 40€, los interesados deberán ponerse en contacto bien por e-mail, o bien por teléfono para reservar, pues es imprescindible, ya que hay que contar con los asistentes para las camisetas, pins y comida. La dirección de correo electrónico es

[info@ammrosaszaragoza.com](mailto:info@ammrosaszaragoza.com) y el teléfono de contacto 666.660.345 (Alicia).

Ya solo animaros para que acudáis a la reunión de mujeres en moto ya que es de los pocos encuentros que existen donde la protagonista es la mujer y quien lo organiza es una asociación de mujeres. Por supuesto todos los hombres serán bien recibidos siempre que vayan acompañados por una fémina, ya que el objetivo es el reunir al mayor grupo de mujeres en moto. Nos vemos en Rosas.

**Por supuesto todos los hombres serán bien recibidos siempre que vayan acompañados por una fémina.**

**En San Mateo de Gallego, a 20km de Zaragoza en dirección Huesca, el 16,17 y 18 de Mayo.**



3



4



> técnica

Gustavo A. Brioa · 11229

# Amortiguadores de dirección

## Como esconder el “wobble”

Desde que las motos tienen dos ruedas y las ruedas son redondas, existen diferentes fenómenos dinámicos peligrosos para la conducción. Uno de ellos es el comúnmente conocido como “shimmie”, aunque técnicamente la definición exacta es “wobble”. En concreto, se trata de esa oscilación de lado a lado que alguna vez has notado en el manillar mientras aceleras (si eres muy salvaje, fue aquel día en el que la dirección te hizo tope a lado y lado mientras la moto seguía recta y a ti te aparecía una corbata con un gran doble Waldorf por arte de magia).

En los últimos años están proliferando entre las motos de serie los amortiguadores de dirección. Estos son la respuesta en parte a fines comerciales y en parte a camuflar el efecto “wobble”, porque no lo elimina, sólo lo esconde. Veamos con un poco más de detalle qué factores provocan

el wobble y cómo minimizar sus efectos.

El wobble visualmente es una oscilación alrededor del eje de giro de la dirección que aparece a bajas velocidades (entre 40 y 80km/h). Como toda oscilación, su frecuencia puede calcularse de la siguiente manera:

Donde:

$a_n$ : Avance de la horquilla

$I_f$ : Es el momento de inercia del chasis alrededor del eje de giro de la dirección

$k_{\lambda_f}$ : Es la rigidez del neumático delantero

$\varepsilon$ : Es el lanzamiento (en grados) de la horquilla. Y puede variar desde 4Hz en



fig. 1



fig. 3



fig. 2

motos grandes hasta 10Hz en motos pequeñas. Como ya hemos dicho antes se trata de una oscilación de la horquilla alrededor del eje de giro de la dirección, por lo que en ningún caso afecta a la parte trasera de la moto (ese es el caso del fenómeno conocido como weave, pero de eso hablaremos en otra ocasión).

La frecuencia aumenta a medida que el avance se incrementa (la horquilla se extiende), la inercia de la horquilla disminuye (al pisar un bache acelerando por ejemplo) y aumenta la velocidad del vehículo y es determinada principalmente por la rigidez de la carcasa del neumático, aunque la flexión lateral de la horquilla delantera también tiene algo que ver.

Circulando en línea recta a baja velocidad, la rigidez del neumático apenas absorbe la oscilación, por lo que la dirección se vuelve inestable. Utilizando un amortiguador de dirección "ayudamos" al neumático a absorber la oscilación, por lo que obtenemos una dirección precisa y estable.

Existe otro fenómeno que yo traduzco como "coz" (sí sí, como la coz de un caballo), y es el que aparece a altas velocidades (entre 150 y 200km/h) al pisar un bache y la rueda delantera pierde el contacto con el suelo. Instintivamente el conductor tiende a girar el manillar hacia un lado, por lo que al caer la rueda al suelo no está alineada con la trasera, y se produce la catastrófica coz: el manillar no es capaz de auto alinearse y la frecuencia de la oscilación incrementa con cada giro. El resul-

tado es que el conductor sale disparado como si la moto le hubiese pegado una coz de caballo percherón...

Hay que aclarar que estos fenómenos son muchísimo más dramáticos en los modelos deportivos y semideportivos, ya que utilizan chasis, horquillas y carcasas de neumáticos muy rígidas. En modelos custom por ejemplo, pueden aparecer, pero no son peligrosos para la conducción.

Si el wobble es un habitual en tu moto, y ésta no equipa de serie un amortiguador de dirección, te recomiendo que te hagas con uno. Reducirás el consumo de Tranquimazin.

Existen varios tipos de amortiguadores de dirección y colocación del mismo.

Tipos de amortiguadores de dirección y zonas de montaje

El "clásico" no deja de ser la parte hidráulica de un amortiguador trasero (aunque de menor tamaño y lógicamente sin muelle) y son los de mayor proliferación en el mercado. Hoy en día esta muy de moda montarlos sobre el eje de la dirección (fig. 1), con un extremo solidario al chasis y otro a una de las barras de la horquilla, aunque personalmente prefiero los que se montan en un lateral del chasis y cogen directamente una de las barras (fig. 2). Si preguntas por qué, te responderé lo mismo que me respondieron a mí cuando hice la misma pregunta: Si las motos de GGPP lo llevan ahí y no en otro sitio, será por algo, ¿no?

La amortiguación es más lineal, su acción es más directa y se evitan juegos

muerdos innecesarios entre las piezas auxiliares que utilizan los montados sobre el eje de la dirección.

El rotativo, instalado en el mismísimo eje de giro de la dirección (fig. 3), no deja de ser un "abanico" que gira dentro de una cámara de aceite. Al girar la dirección el aceite contenido dentro de la cámara entorpece el giro del abanico (y así conseguimos absorber la oscilación).

La gran mayoría de amortiguadores son regulables en dureza, aunque ésta es constante. Como ya he explicado antes, la frecuencia de la oscilación no es siempre la misma; depende de la velocidad del vehículo en gran medida, por lo que una regulación que absorba dichas oscilaciones a baja velocidad no lo hará a alta velocidad, y la regulación que absorba oscilaciones a alta velocidad hará de la dirección una piedra y resultará en una moto con peor maniobrabilidad.

La solución a lo anterior la ha dado Honda con su HESD y Suzuki en su GSXR 1000: amortiguadores de dirección que en función de la velocidad del vehículo se auto regulan: se endurecen a alta velocidad y se ablandan a baja velocidad eléctricamente.

Por último, cabe mencionar el sistema utilizado por BMW en sus motos clásicas, en las cuales se instalaba un pomo con una varilla en el eje de giro de la dirección y al girarlo en un sentido o en otro se endurecía o ablandaba directamente el giro de la dirección. Arcaico pero eficaz...

Para saber más: [GASSATTACK.com](http://GASSATTACK.com)

**ABUS**  
Security Tech Germany

¡Nuevo! **PROVOGUE**

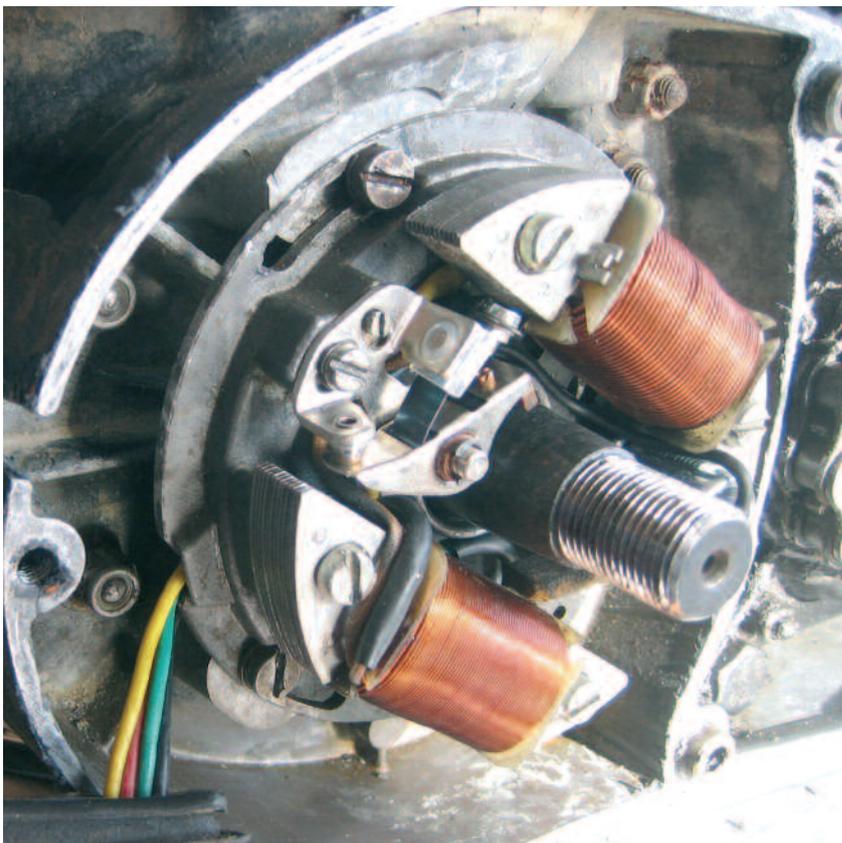
Toda la seguridad y accesorios que necesitas para tu moto ABUS Ibérica, S.L. - [info@abus.es](mailto:info@abus.es) - [www.abus.es](http://www.abus.es) - Tel. 946 765 554, 932 842 923 (Barcelona)



Iremos ajustándola hasta dejarle en esos 0,4 mm

Verificar en el montaje de los platinos que las dos caras de ambos platinos asientan paralelamente

Las bujías actuales duran miles de kilómetros.



# El encendido por platinos y las bujías

## Ajuste y mantenimiento

En el número anterior hablábamos del encendido y de sus ajustes estático y dinámico. Estos ajustes nos servían tanto para los encendidos mecánicos, por platinos, como para los electrónicos. Dejamos para este capítulo un ajuste específico de los encendidos por platinos, la separación y estado de las dos partes del platino.

### LOS PLATINOS

Los platinos constan de dos partes que se unen y se separan dejando pasar la corriente.

Una de estas partes es fija y la otra se abre accionada por una leva que va situada normalmente en la punta del cigüeñal o del árbol de levas.

La separación normal de los platinos es aproximadamente del orden de 0,4 mm. dependiendo de las especificaciones del fabricante.

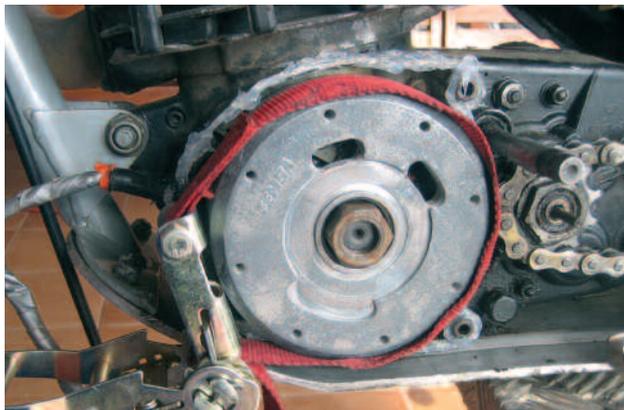
Para realizar ese ajuste se debe buscar el punto donde la leva actúa sobre la parte móvil separando al máximo las dos partes de los platinos. Se introduce una galga calibrada y se comprueba la separación entre ambas caras. La parte móvil tiene un tornillo de ajuste, un carril o unas muescas, actuando sobre ellos se puede separar o juntar a la parte fija, iremos ajustándola hasta dejarle en esos 0,4 mm. que comentábamos antes.

Periódicamente se debe comprobar esta distancia, que puede variar por el desgaste propio de los platinos, la acción del muelle

que los abre o por la electricidad residual que sigue pasando.

Por acción de esta electricidad residual los platinos se pueden "picar". En algunas ocasiones al intentar realizar el ajuste introduciendo la galga calibrada observaremos que en el centro de uno de los platinos se ha formado un punto como de soldadura, si nos fijamos en la otra parte veremos que ese punto se ha formado a costa de crear un cráter en esta parte, esto provoca una distorsión en la distancia entre ellos no ajustándose a los 0,4 mm. Provisionalmente podemos lijar la superficie de las dos caras hasta dejarlas limpias y planas para posteriormente realizar el ajuste. La próxima vez será necesario cambiar platinos y condensador, bueno la próxima vez y siempre que se cambien los platinos, estas piezas, platinos y condensador, son económicas y no vale la pena quedarse tirado por tan poco dinero, o ¿sí?

Hablando del condensador, ¿este qué es lo que hace? Lo peor, dejarte tirado cuando no funciona correctamente, bromas aparte, si el condensador falla provoca un desgaste prematuro de los platinos debido a la electricidad residual que sigue pasando.



do por estos. El condensador evita que salten chispas entre los platinos reduciendo la duración de estos, aparte de otras cosas más complejas de explicar aquí. Como norma cambiar platinos y condensador.

Otro punto importante es verificar en el montaje de los platinos que las dos caras de ambos platinos asientan paralelamente, porque a veces se producen deformaciones entre la dos partes debido al mal asiento de una de las dos partes o de ambas. En algunos casos es suficiente con doblar alguno de los anclajes para que el asiento sea correcto y paralelo entre las dos caras de los platinos.

Como decía al principio una parte de los platinos es fija, la otra se abre y cierra por la acción de una leva situada en la punta el cigüeñal o árbol de levas. Al estar en contacto continuo con una pieza que gira a las mismas revoluciones del motor es conveniente dar un poco de grasa a esta leva para que no gire sobre una superficie seca. Algunos conjuntos de platinos incluyen un fieltro que se debe engrasar o mojar en aceite; además este fieltro va en contacto con la leva con lo que al ir ésta girando la va engrasando.

Ya hemos dado un repaso a las partes del encendido que llevan un mantenimiento o ajuste. Sin embargo otros componentes como bobinas, pastillas de encendido, encendidos electrónicos, CDI, etc. no tienen mantenimiento alguno: o funcionan o no funcionan, sólo tenemos en algunos casos que preocuparnos de la revisión del punto de encendido como veíamos en el capítulo anterior.

#### LAS BUJÍAS

Vamos a dar un pequeño repaso a las bujías. Su mantenimiento actualmente es nulo, solo en las máquinas de dos tiempos nos podemos encontrar con las temidas "perlas" pero con los modernos combustibles y aceites es difícil que se produzcan.

Las bujías actuales duran miles de kilómetros, lo único que podemos hacer de tarde en tarde es comprobar su estado por si fuera necesario cambiarlas y ver el color para poder determinar otros fallos de motor, como mal ajuste de encendido, mala carburación o si nos encontramos residuos aceitosos un consumo de aceite.

Tenemos que tener precaución al introducir la bujía en su alojamiento para no traspasar éste, deteriorando la rosca. Si en algún momento al roscar la bujía notamos cierta resistencia es mejor no seguir, sacar la bujía y repasar la rosca de la culata con un macho adecuado, es posible que con esta operación podamos salvar la rosca.

Si la rosca está en mal estado lo mejor sería meterle un heli-coil. El heli-coil es como un muelle con dos roscas. Se aumenta el paso de la rosca de la culata para poder roscar la parte exterior del heli-coil, la parte interior tiene la misma rosca que la bujía, una vez insertado el heli-coil, este hará las funciones de rosca. Si la rosca de la culata está muy deteriorada y/o agrandada y no es posible introducir un heli-coil se puede realizar un postizo que se insertará en la culata. Pero estos son trabajos a realizar por torneros especialistas que nos podrán mecanizar e insertar la pieza adecuada.

Para que esto no ocurra es conveniente roscar la bujía con un poco de grasa de cobre o de otro tipo grasa que aguante altas temperaturas.

Con esto hemos dado un repaso a toda la chispa de nuestro motor.

Para saber más: 

# ¿Sabías que las puedes alquilar ya?

## 97€ / día en Fin de Semana



Reservas:  
902 30 42 30 • [alquilatumoto@hertz.com](mailto:alquilatumoto@hertz.com)

Tarifa válida por día para BMW R1200 GS en fin de semana de 2 días. Incluye IVA, 300 kms/día, coberturas parciales por robo y colisión. No incluye cargos de aeropuerto ni estación de tren. Alquiler de casco disponible. Todas las motos vienen con maleta fija. Oferta válida en algunas ciudades y sujeta a disponibilidad de flota. Son de aplicación los términos y condiciones de Hertz.





> **gassattack**

Gustavo A. Brioa · 11229

# GASSATTACK.com responde

## pregunta

Tengo 58 años. Quiero comprar una moto para comenzar a disfrutar la vida. Me inclino por una custom. ¿Qué me recomiendan?, monocilíndrica (ej 200cc) o bicilíndrica (ej 250 cc). ¿Qué ventaja tendría la segunda? Muchas gracias.

Diego Arango

## respuesta

Ambas configuraciones de motor tienen sus ventajas y sus inconvenientes, y como se suele decir, va a gusto del consumidor. Un monocilíndrico es más sencillo y tiene un mantenimiento más barato. En contra, produce más vibraciones que un bicilíndrico y una entrega de potencia más brusca. Un bicilíndrico es más caro de mantener (aunque en pequeñas cilindradas no notarás la diferencia a no ser que te tengan que abrir el motor) pero disfrutarás de una entrega de par más suave y cómoda. Nuestra elección, para el uso que le vas a dar a la moto, sería la segunda, aunque eso es algo que debes valorar tú según tus preferencias y posibilidades.



## pregunta

Hola tengo un problema con la moto. Tiene el arranque automático y no me arranca. Supongo que será de la batería, pero no soy precisamente un manitas... y lo malo es que la tengo en un garaje subterráneo... a ver si me puedes ayudar..

Gracias  
Kayser

## respuesta

Con las pocas explicaciones que me das, es difícil hacer un pronóstico de lo que le pasa. Si al darle al botón el motor de arranque gira lento y se oye un "clac clac" está claro: tienes la batería fundida. Mira la tensión de la batería con un tester (debería estar alrededor de los 12,5V) o desmontala y llevala a un taller para que te digan como está, será lo más fácil (mas que sacar la moto entera del garaje). A ver si hay suerte.

1/2 publi  
BikerZone



**BARCELONA HARLEY DAYS '08**

**10 - 13 JULIO DE 2008**

**RECINTO FERIAL DE MONTJUÏC**

**CONCIERTOS**

**EXPOSICIONES**

**DEMOSTRACIONES**

**DESFILADA MULTITUDINARIA**

**CONCURSOS**

**PRUEBA GRATUITA DE MOTOS**



**COMPRA TU  
RALLY PACK EN  
[WWW.BARCELONAHARLEYPACK.COM](http://WWW.BARCELONAHARLEYPACK.COM)**



**105 ANIVERSARIO DE HARLEY-DAVIDSON®**

**[WWW.BARCELONAHARLEYPACK.COM](http://WWW.BARCELONAHARLEYPACK.COM)**

© H-D 2008. Harley-Davidson y Harley Days son marcas registradas de H-D Michigan, Inc.



> **homologación**  
Kepa Brumm · 3307

# ¿Estamos en Europa?

## Importación de vehículos comunitarios

**Siempre he intentado que mi artículo sea riguroso, legalmente estricto y ante todo útil. Pues bien, en esta ocasión sólo voy a poder cumplir con la tercera de las premisas. Por todos es sabido que estamos dentro de la CEE, y que en teoría hay libre circulación de personas y mercancías entre los países miembros.**

Todos conocemos algún amigo que se ha “bajado” de Alemania, Francia u otro país comunitario algún vehículo de segunda mano. Hasta aquí todo correcto, pero en este artículo os voy a comentar e intentar asesorar sobre las “barreras”, “trabas”

y “pu...” que os podéis encontrar a la hora de intentar obtener los papeles nacionales de esa moto que con tanto cariño e ilusión os habéis traído de las “Europas”.

No todos los países tienen la misma documentación de los vehículos. Por

ejemplo, Alemania es uno de los que tienen una documentación más extensa y completa de Europa, mientras que los franceses en este campo, son unos auténticos vagos y chapuceros, ya que su documentación, - a parte de poco extensa





**Importar motos es cada vez más difícil, la contraseña de homologación y documentaciones han de cumplir más requisitos.**

y rigurosa-, suele estar incompleta. En este campo nuestro país, aunque no os lo creáis, tiene una documentación (ficha técnica) bastante completa y correcta.

Pues bien, como ya os he comentado alguna vez, todas las motos han de estar homologadas, lo que les otorga una contraseña de homologación: si el número de bastidor es como su ADN, la contraseña de homologación es como su DNI. Esta contraseña de homologación dependiendo de cómo la haya tramitado el fabricante, puede ser de cada país o europea. La europea la distinguiréis porque su primera letra: es una "e" seguida de varios números, mientras que la contraseña de cada país suele constar de una letra y 3 o 4 números. Hasta aquí todo correcto ¿verdad?, el problema empieza cuando una moto de otro país de la CEE viene de inmigrante y hay que sacarle los papeles...

Hasta hace poco, si la moto pertenecía a un país de la CEE, estaba de origen, y en su documentación original constaba su contraseña de homologación, bien nacional o bien europea. Con una ficha técnica reducida o un certificado de conformidad extendido por el fabricante, la factura de la compra y poco más, se podía tramitar el cambio de documentación del vehículo. Pero amigos, las leyes, órdenes, directivas y pu... cambian a más velocidad que a la que se sopla las cervezas Homer. Como ya habéis oído por ahí, están la Euro 1, Euro2, Euro 3..., y diréis, ¿qué es eso?, y ¿qué tiene que ver con el tema de traer motos de segunda mano de Europa? Las Euros famosas son directivas europeas sobre emisiones de los vehículos. Como os imaginaréis, según el número asciende, la citada directiva es más restricta. Vamos, como el numerillo de los terremotos.

En nuestro país, a partir del 1 de Abril del 2003 las motos de nuevo tipo (motos nuevas) deben cumplir la Euro 2 y a partir del 1 de Julio del 2004 la han de cumplir también las nuevas matriculaciones, aquí

es donde empieza todo el "embolao..."

Mientras que la moto tenga contraseña de homologación europea y este de "serie" no tendremos ningún problema ya que con la documentación que os he comentado, la moto puede ser re matriculada en cualquier país de la CEE. En el caso de que la moto esté modificada deberemos legalizar las reformas en nuestro país, pero eso es tema para otro artículo.

Si la moto tiene contraseña de homologación del país de procedencia tendremos que realizar una homologación individual "Light" de la misma (no se miran emisiones).

Pero en el caso de que la moto no tenga ninguna contraseña de homologación, deberemos realizar una homologación individual "completa", en la que entre otras cosas nos mirarán las emisiones.... ¿Os suena lo de Euro 2? Este, es el punto en el que si el vehículo es moderno, no tendremos ningún problema para tramitar la documentación (salvo el tema económico para pagar la homologación), pero si el vehículo es antiguo sin llegar a clásico, lo tendremos realmente crudo, ya que no le podremos hacer cumplir con la Euro 2, o sería más cara la salsa que la perdiz...

Una vez leído esto, entenderéis que se pueden dar situaciones extrañas, por ejemplo: "Un alemán viene con su moto del 90 modificada a España, la moto es legal. Ves la moto y te gusta, la moto sigue siendo legal. Hablas con el alemán para comprársela, la moto sigue siendo legal. Le compras al alemán la moto y vas a cambiar la documentación: ahora es cuando la moto va a dejar de ser legal, ya sabéis homologación individual y la Euro 2...

En resumidas cuentas, porque no me quiero extender, ya que cada caso es un mundo. Si vais a importar motos de segunda mano de cualquier país de la CEE, aseguraos antes de que tengan con-



traseña de homologación europea y evitais sorpresas desagradables. Si la moto o el vehículo son de otro país no integrado en la CEE, antes de comprarla consultar con algún profesional, porque quizás luego no la podáis legalizar.

¿Estáis seguros de que hay libre tránsito de personas y mercancías en la CEE?

Todo esto que os comento esta sujeto a modificaciones constantes por parte de cada país.

Nos vemos en la carretera. V's.

Más información:

homologación@mutuamotera.es