Raúl Sánchez · 2323

Un paseo por los Pirineos

Una deliciosa ruta por los valles de Navarra y Aragón

Qué tal hermanos mutueros, aquí estoy otra vez, con los nervios de punta, deseando dar gas y dejar atrás la rutina diaria. Esta vez me acompaña mi mujer en el viaje, aunque lo hará en coche con mi colega Alberto. Con todos los bártulos preparados pongo la tele para ver qué tiempo voy a tener, estupendo, frente de frío y nieve y yo para los Pirineos.

Ya estoy en camino y esto pinta bien, aunque está nublado, no llueve y así será todo el viaje a excepción de unas pocas gotas en Pamplona. La ruta, Bilbao-Vitoria-Pamplona-Puente la Reina-Anzánigo (Huesca), donde está situado el camping en el que vamos a pasar la Semana Santa.

El camping de Anzánigo hace precios especiales a los moteros (aquí hacen su concentra las Rosas de Acero y el Moto Club Anzánigo, también celebran la Nochevieja motera) y por ello a mi llegada ya me encontré con unos cuantos moteros. Allí me esperaba Félix, Susana y Alejandro que venían desde Barcelona.

Después de una cervecita de bienvenida vamos a lo que será nuestra morada los próximos días, en nuestro caso, se trata de una habitación de cuatro literas con baño completo, sin lujos, pero limpia. Después de cenar tomamos unas cervecitas y a dormir.

El día siguiente amanece soleado, fíate del hombre del tiempo, así que dispondré de un estupendo día para rular por la zona. Primera parada, el Monasterio de San Juan de la Peña. Cómo no y tratándose de la Iglesia, hay que pagar para entrar, así que no entramos, pero la carretera y los paisajes merecen la "peña"; por cierto, aquí perdí una pieza de la pata de cabra, bueno no es la primera pieza que pierdo y supongo que tampoco será la última. De aquí nos dirigimos a Panticosa, llegamos a la hora de comer y por recomendación de mi amigo Agustín (que de esto sabe un rato) nos dirigimos al Mesón San Pietro.

Comimos como señores, y a un precio más que razonable. Tras dar un paseo por el pueblo y con ganas de disfrutar de las reviradas carreteras del lugar decidimos bajar hasta Jaca. Después de un paseíto por la ciudad, regresamos al camping.

La arquitectura de los pueblecitos del Pirineo es de madera y piedra, una combinación que hace de las casas verdaderas maravillas

Del Roncal es famoso el queso, así que no nos pudimos resistir a llevarnos un buen pedazo.

En resumen. El camping, barato; la compañía, moteros de verdad (motos con muchos kilómetros y cueros llenos de mosquitos); los paisajes y las carreteras, perfectos.

Tras la cena, (incluida en el precio de la habitación), pudimos disfrutar de la compañía de un montón de conocidos, gente de la cual no sabes ni el nombre, pero que ya son viejos amigos, porque has coincidido con ellos en innumerables ocasiones en torno a unas cervezas. Así que irremediablemente fuimos calentitos para la cama. Por cierto, no dejéis de visitar el bar del pueblo, como poco lo podríamos calificar de peculiar, y no os doy más pistas.

Otro día más el sol nos acompaña y las únicas nubes que hay son las generadas anoche en mi cabeza; plan del día, disfrutar de la moto. Primer destino el pueblo de Hecho o Echo porque ni en los carteles se ponen de acuerdo. Una bonita carretera para un bonito pueblo. De aquí nos dirigimos a Ansó por una carretera que estaba sin acabar (pequeño detalle del que las señales te avisan cuando ya has recorrido unos cuantos kilómetros). La arquitectura de los pueblecitos de los Pirineos es muy similar, madera y piedra, una combinación que hace de las casas verdaderas maravillas. De vuelta a Hecho, nos cayó una pequeña nevada, así que paramos a comer mientras pasaba la tormenta. Tras un menú del día en el frontón del pueblo, decidimos recorrer los tortuosos cañones de la carretera que va al Roncal. Definitivamente la mejor carretera de todas las recorridas hasta ahora. De aquí, es famoso el queso, así que no nos pudimos resistir a llevarnos un buen pedazo.

De vuelta en el camping, y tras la cena, empezó a nevar copiosamente, por lo que decidimos caldear el ambiente a base de orujos.

Como todo lo bueno se acaba, el día siguiente era el de la despedida. Tras desearnos un buen viaje y rodeados de nieve partí para Bilbao. El viaje transcurrió sin incidentes a pesar de la nieve, y de la incesante lluvia, o eso pensaba yo, pero a cincuenta metros del garaje y en la última rotonda, un respetable anciano, en su flamante berlina se salta un ceda y me lleva por delante. El pobre no vio una moto de trescientos cincuenta kilos, ni escucho mis "silenciosos" escapes. Así que este viaje acaba con la moto en el taller y yo de baja.

En resumen. El camping, barato; la compañía, moteros de verdad (motos con muchos kilómetros y cueros llenos de mosquitos); los paisajes y las carreteras, perfectos.

Por cierto, en gran cantidad de lugares pude ver la doble bionda, pero señores gobernantes, ¿por qué demonios los colocan a un palmo del suelo? Supongo que les parecerá que perder un brazo o una pierna no es muy importante. Caballeros cuesta lo mismo hacer las cosas bien, que mal, y así mis extremidades se lo agradecerán en caso de caída.

Que no os asuste el hombre del tiempo, ni el MOPU, ni los respetables ancianos y sus berlinas y Rodad, Rodad Pendejos.

Pedro Vera Hormazabal · 6452

Norte de Marruecos

Desde Tánger a Saidia

Hace algunos días... aprovechando el puente del 28 F decidimos (mi paquete y yo) acercarnos una vez mas a ese Marruecos siempre exótico, misterioso y tan lleno de contradicciones. Esta vez decidimos hacer el norte de Marruecos ... la zona Mediterránea que aún no habíamos visto.

La ruta nos llevaría desde Tánger a Saidia... último pueblo más o menos importante antes de la frontera con Argel.

Ketama es bien conocida por su producción de hashish , una de las más importantes del mundo.

Durante el día... asegurarme que todo estaba correcto con mi Varadero, aceite... líquido refrigerante... nivel de líquido de frenos... presión en las ruedas, ajustar las maletas y el baúl... algunas herramientas muy básicas... linternas y ese largo etc. que todos los moteros hacemos antes de iniciar un viaje lejos de casa y que nos llevaría unos 1800 Km. Mas aún si viajábamos solos.

La noche anterior me acosté con ese estado un poco de nervios, otro poco de inseguridades o incertidumbres por ir a un lugar que siempre me sorprende (hasta ahora de manera muy agradable) pero al mismo tiempo deseando que amaneciera para coger la moto y una vez más ¡a la carretera!

La ruta nos llevaría desde Tánger a Saidia... último pueblo más o menos importante antes de la frontera con Argel. Sabíamos que la frontera está cerrada ¡y minada! desde hace varios años por la ocupación Marroquí del Sahara.

Llegamos hacia el medio día a Tánger y esta ciudad bien merece un paseo antes de seguir.

Pese a haber estado allí varias veces, me sigue pareciendo tan interesante como la primera vez. ¡Qué lejos quedan aquellos años en que Tánger acogió a Griegos y Fenicios! Aquellos tiempos en que Tánger fue capital de la Provincia Romana de Mauritania. ¡Cuánto ha visto esta ciudad! Mas recientemente ha sido testigo de la interesante vida de Paul Bowles fallecido en 1999. Su pequeño Soco… una caminata por el recientemente construido paseo marítimo, donde por las tardes pasean las familias y literalmente cientos de niños corren… ¡Cuántos niños hay en Marruecos! Ahí está la prueba que es un país de gente joven. Una parada en la Pâtisserie La Española en la Rue de la Liberté luego una visita a la Librería Des Colonnes en el Blvd.. Pasteur y ya… coger la moto dirección Tetuán por la nueva "autopista".

Los 57 kilómetros escasos que separan estas dos ciudades serían sólo el comienzo de la aventura que es conducir en Marruecos. Las carreteras mal señalizadas, sucias de tierra y piedrecillas que hacen la conducción en moto especialmente peligrosa… pero todo se soluciona con una dosis de humor y una conducción especialmente defensiva.

Siguiendo los consejos de algún amigo Marroquí y por la hora… decidimos seguir a Chefchaouen ya en las estribaciones del Rif, siempre dirección Este seguimos a Ketama.

Empezamos a adentrarnos en el corazón del Rif. Carretera estrecha y cientos y cientos de curvas que serían el sueño de todo motero salvo que te puedes encontrar de frente con dos coches, permanentemente cambiando de marchas 2ª y 3ª ocasionalmente 4ª y olvidarse de otras marchas. Para este tramo del camino podríamos dejar las marchas más largas en casa y ahorraríamos peso. Según se sube hacia las montañas del Rif, no sólo la temperatura cambia después de cada curva, sino también el paisaje.

Bosques de encinas… mas adelante imponentes pinares y finalmente se comienza a descender y la vegetación a escasear… espacios más áridos al tiempo que la temperatura sube.

Toda esta zona de Ketama es bien conocida por su producción de hashish , una de las más importantes del mundo. Mientras conduces por la zona, es fre-

Tanger

Es la capital marroquí del estrecho, gran metrópoli del norte de Africa, puerta de entrada al continente.
Ciudad con gran dinamismo comercial, centro regional, industrial y portuario
Desde Ceuta se llega, por la costa ,70 Km.. o a través de Tetuán 96kms.
La zona de Tánger se extiende desde Alcázar Seguer, hasta las playas atlánticas, con salientes y puntas como las de Alcázar, Ferdiua, Alboasa, Altares y Malabata con su faro.
Las playas del estrecho son pequeñas y rodeada de montañas, destacando las de Alcázar, Meliech, Cala grande, cala de los Judíos , siendo la playa de Tánger la más extensa. En el atlántico son playas de mayor extensión, Espartel, Jeremías y Sidi kacen.
La zona que rodea la ciudad, llamada Fahs, en la que se encuentran Auama y Regaia, es más llana, solo jalonada por algunas pequeñas sierras, como el Yebel Zairo, famosos por sus fuentes al sur y los montes de Tánger al oeste.

Saïdia

Apodada la "Perla Azul" está ubicada en la zona costera mediterránea marroquí a 58 km al norte de Oujda y limitando a escasos 100 metros con la frontera Argelina.
La historia de Saïdia es relativamente corta comparada con la historia de Marruecos.
Los árabes de la zona fundaron la ciudad alrededor de 1548.
En 1881, el sultán Hassan I creó una ciudadela. En 1931, formó parte del protectorado Francés y hoy por hoy, tras la independencia marroquí, se ha convertido en el principal centro turístico del Norte de Marruecos.
La ciudad tiene alrededor de 18.000 habitantes.
Saïdia tiene 10 km de playas de arena fina y su clima ideal durante la segunda mitad del año, la hace uno de los más bellos parajes del norte de Marruecos.

Tiendas de alfarería
y especias típicas del norte de Marruecos.

cuente que los coches te saluden con juegos de luces... saludos a los que se corresponde con flashes y las v´ssssss de rigor. Luego me he enterado, que el objeto del juego de luces no es simple cortesía, sino una invitación a detenerte para hacer negocios de hashish. Es curioso también ver hombres jóvenes en las zonas donde el arcén es más ancho… hombres en actitud expectante… como si estuvieran esperando a alguien o que ocurriera algo… también nos enteramos que están ahí esperando algún coche que se detenga para hacer negocio… puede ser un nuevo cliente o un encuentro ya concertado. Todo esto lo he conocido en una de las varias paradas en los chiringuitos mas extraños a tomar un té a la menta con agua muy hervida (eso es importante) donde es frecuente que alguien se acerque a ofrecer negocios e invitarte a la finca de su amigo, hermano o vecino… nunca es su propia finca, momento propicio para indagar en lo que no has entendido durante el trayecto. Este lucrativo negocio se hace evidente al observar el parque móvil de la zona. Abundan los 4X4 y Mercedes de última generación… evidentemente el negocio es próspero.

Así se va dejando Ketama y su hermoso paisaje atrás… te levantas sobre los estribos de la moto para estirar las piernas y una vez más se siente esa extraña sensación, como si tuvieras el motor en ambos pies al notar la vibración sólo ahí… en los pies… el viento en la cara… seguramente Mercurio tenía una sensación muy parecida, tumbas suavemente en la próxima curva y una sensación de felicidad te embarga… no puede durar mucho... hay que recuperar la concentración en la carretera.

Después de unos 150 Km donde no se puede ir de prisa y la agotadora tensión que hay que tener durante todo este trayecto debido a las curvas y el estado de la carretera se deja en el horizonte la fotografía del Rif y le haces un guiño al retrovisor con la promesa de volver.

Y nos vamos acercando a Alhoceima por una carretera nueva y en buen estado. Por fin el mar mediterráneo donde mueren las últimas estribaciones del Rif. Incrustada en las paredes de una hermosa bahía, Alhoceima. Pequeña ciudad de 113.000 habitantes pero encantadora. Playas limpias y tranquilas en sus alrededores y nuevas construcciones en gran parte financiadas por emigrantes Marroquíes en Europa. Los hoteles han sido renovados y nuevas Villas resplandecen por la costa, ¡en alguna parte hay que lavar el dinero!

Durante el verano hay un ferry que une Málaga con Alhoceima. En esta época del año el ferry está amarrado en el puerto.

Indudablemente esta pequeña ciudad es un buen punto de descanso cuando se viaja al este u oeste del Rif. Se pueden hacer pequeños viajes por la zona con buenas comunicaciones.

Próximo destino Nador. De Alhuceima a Nador hay una carretera de reciente construcción en muy buen estado que bordea el mediterráneo (unos 175 Km) con un paisaje como el que seguramente tuvimos alguna vez entre Málaga y Almería. Playas vírgenes, hermosos paisajes, ninguna urbanización y muy baja densidad de población… se ve muy poca gente… ¡Perfecto! Nador es una emergente ciudad moderna de unos 110.000 habitantes, fuertemente orientada hacia los negocios internacionales con la nada despreciable ayuda de la Comunidad Europea en infraestructuras.

Desde ahí seguimos viaje a Saïdia casi en la frontera con Argel. Bastante más pequeña que las anteriores… unos 3000 habitantes. En la actualidad vive del turismo Marroquí, pero en las afueras se está construyendo una ENORME Urbanización… con capital español ¡Cómo no! La población se multiplicará por 5 ó 7 cuando ese proyecto haya terminado… si lo quieren conocer… mejor ahora… más adelante no habrá diferencia con cualquier municipio de la Costa del Sol.

De Saïdia regreso a Tánger y luego España para volver a la cruda realidad… la rutina pero con esa sensación de ¡Qué bien que lo hice! ¡Y lo haría otra vez! Te despides de Marruecos con la promesa de volver sabiendo que quedan todavía muchos hermosos paisajes y gente por descubrir.

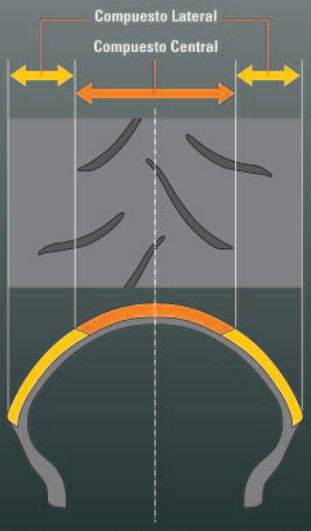
NUEVO BATTLAX BT-016 HYPERSPORT

BRIDGESTONE
PASSION for EXCELLENCE

Con el nuevo BT-016 adaptamos la última tecnología desarrollada en los circuitos a la calle, consiguiendo desarrollar unos niveles increíbles de agarre y durabilidad.

Características Técnicas - Neumático Delantero

3LC (3 Capas de Compuesto) ofrece el comportamiento de agarre necesario para poder afrontar todas las situaciones y tipos de conducción. El compuesto central ofrece las máximas prestaciones en línea recta, los compuestos de los hombros (laterales de la banda de rodadura) aseguran un alto grado de agarre y una sólida sensación de contacto.



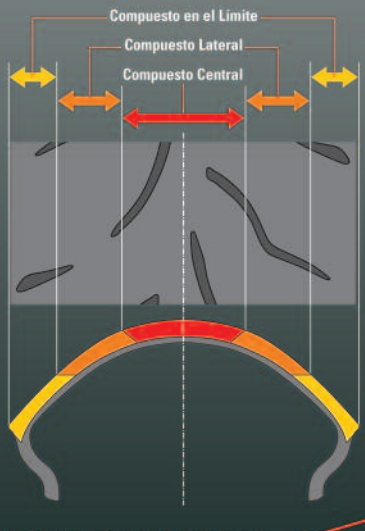
El dibujo del neumático está diseñado con surcos paralelos en forma de "S", los cuales se traducen en una mejora de la estabilidad, conducción lineal y gran capacidad de absorción.

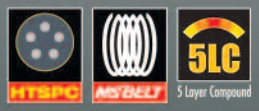
La zona central del dibujo asegura una fuerte sensación de contacto y estabilidad en superficies mojadas.

El 6% ratio negativo (< ratio = más superficie lisa; Slick = 0%) maximiza el agarre en seco y mejora la vida del neumático.

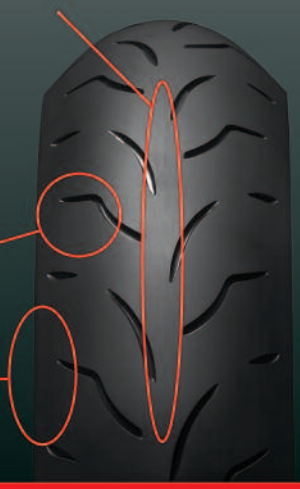
Características Técnicas - Neumático Trasero

5LC (5 Capas de Compuesto) ofrece el máximo agarre en cualquier tipo de conducción y situación. El compuesto central ofrece la máxima estabilidad. El compuesto de los hombros (laterales de la banda de rodadura) transfiere toda la potencia del motor a la carretera asegurando la máxima tracción.





El diseño de los surcos sin atravesar el área central proporciona buenas prestaciones en mojado y la máxima tracción y mejora la durabilidad en altas velocidades.



Los surcos del dibujo en forma de L mejoran la absorción y el comportamiento en curva.

El 6% ratio negativo (< ratio = más superficie lisa; Slick = 0%) maximiza el agarre en seco y mejora la vida del neumático.

Jordi Soler · 5683

Mai più senza

Subtítulo

"Nunca más sin" es el nombre de esta campaña que se está lanzando en Italia para la promoción del uso de la espaldera como elemento de protección. Otro peso más que cargar a nuestras espaldas.

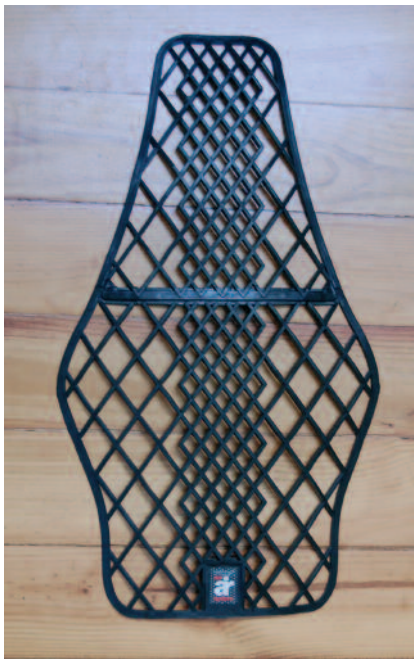
Prohibición de llevar equipaje, obligación de llevar casco de color únicamente blanco, obligación de llevar el chaleco reflectante puesto, circular siempre solo (nunca con paquete) y en grupos reducidos. Muchos han sido los proyectos, maquiavélicamente orquestados, para aniquilar ese placer -que tanto practicamos algunos- que es el de ir en moto.

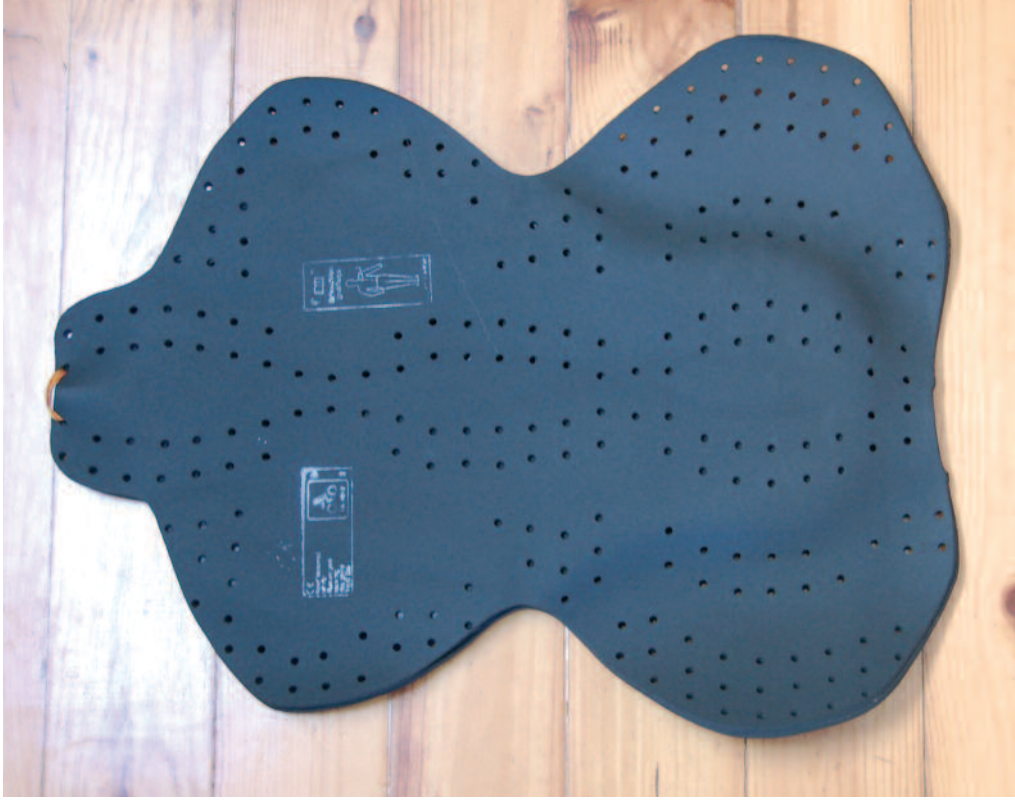
Los citados anteriormente son intentos (algunos fallidos y otros esperan mejor ocasión olvidados en algún cajón) de hacernos la vida imposible e intentar que cedamos ante sus sugerencias y acabemos yendo a un concesionario de automóviles para dar el SÍ a un cómodo y caro monovolumen.

En Italia, causó revuelo una recomendación de la revista Motociclismo (¡cómo no!) que se edita en el país transalpino. El caso es que en uno de sus editoriales, en concreto del pasado mes de octubre de 2007, se hacía hincapié en las grandes ventajas del uso del paraschiena, que es nada más y nada menos que la espaldera. No voy a relatar aquí sus beneficios, por otra parte obvios, pero en aquel momento nadie entendió a que venía tal editorial.

Hasta aquí todo correcto; es más: me parece tierno y digno de gente de muy buen corazón que alguien que vende revistas de motos -cuantas más mejor, recordémoslo- dedique unas páginas y unos minutos de su preciado tiempo a velar por mi columna vertebral.

La intriga que despertó aquel edito-





Ni mi abuelita (que se limita a un "no corras") me parece tan preocupada por mi salud.

Fijaos en que no optan por intentar evitar accidentes si no que aspiran a vender "paraschiena", así de simple. Buena gente, se ve de lejos.

No estoy en contra, ni mucho menos, del uso de la espaldera pero digamos que -como mínimo- me mosquea que alguien me obligue a algo

rial fue en aumento cuando, semanas más tarde, insistieron en el tema, no sin antes haber hablado (los del Motociclismo italiano) del tema con la Federación Italiana de Motociclismo, la Asociación Nacional de Fabricantes de Motos y Accesorios y con la Policía Municipal de Milán.

Entiendo que para ir en moto uno no tiene por qué estar federado; por lo tanto, la federación podría dedicarse a los pilotos y dejar en paz al motorista de a pie. Los fabricantes -la gran mayoría italianos, naturalmente- son los más interesados en vender el paraschiena y les importan un mojón los daños a nuestra espalda derivados de un posible accidente. Supongo que la policía ya debe de tener controlada a la mafia, la camorra y el descontrol circulatorio de su ciudad, para dedicarse ahora a mimar nuestro frágil dorso.

El caso es que se está liando un buen pollo y las empresas italianas fabricantes de espalderas (Ufo, Spyke, Axo, Dainesse, Alpine Stars, Clover, Spidi) no paran de hacer la bola más y más grande, creando debate y aportando estadísticas de accidentes de motos de fiabilidad más que dudosa.

Lo que más preocupa al motorista italiano (el supuesto protegido) es que esto está llegando a un punto en el que todos dan por hecho que una propuesta -en cuanto al uso de la susodicha paraschiena- va a llegar al parlamento, y ahí ya la habremos jodido. Y será así porque, cuando una proposición de este tipo llega a los mandatarios, es muy fácil que, finalmente, se acabe llevando a término. Argumentos como el aumento de la seguridad, el aumento de trabajo para los fabricantes de las espalderas y la disminución de hospitalizados, serán letales en contra de la libertad individual de uso y disfrute de la moto.

De entrada, la marca Kawasaki te facilitaba -en noviembre, sólo un mes más tarde de la primera editorial, y únicamente en Italia- el look jorobado de Notredam al regalarte un paraschiena, si adquirías una de sus motos.

A algunos les ha dado incluso por el patriotismo cutre alegando que, la espaldera para la protección de los motoristas fue creada por Lino Dainesse (el italiano de la familia que os estáis imaginando) ayudado por un ingeniero austriaco en 1987, y que la fuente de inspiración fue la anatomía de un armadillo. Hay que ser imbécil para creerse tal memez. Debido a su revolucionaria aparición, ese mismo año, el objeto en cuestión ya estaba expuesto en el MOMA de Nueva York. Apostaría una biela a que -a día de hoy- el trasto ya forma parte del vestuario sado-maso del enfermo que preside el país transalpino. Me pone imaginármelo desnudo con el caparazón a la espalda, "Los deseos morbosos de una tortuga ninja",

podría ser un buen título.

Tengo motivos más que suficientes para estar agradecido a la existencia de este elemento protector: hace años sufrí una lesión cervical en un accidente, por culpa del cual debía defecar tumbado en la cama sobre una bandeja, y eso es muy grave Y MUY DIFÍCIL!.

Como anécdotas, la negativa de un comercial de Louis a vendernos una chaqueta que no llevase instalada la protección dorsal o cervical, este invierno pasado. También -como no- me veo obligado a acordarme de Mario, el amigo alemán que viene a verme cada verano cuya indumentaria es de lo más peculiar: casco integral, chupa de cuero, sin guantes, pantalones cortos, sandalias, pero… paraschiena. A pesar de ello, es amigo mío.

Salud y kilómetros.

Un motero peculiar

Se llama Thor y es un Schnauzer miniatura

L@s que nos movemos por el mundo de la moto sabemos que hay moteros de todo tipo; independientemente de la religión, el sexo, y la política tenemos también grupos de gente según el tipo de moto, que puede ser -entre otros-, deportiva, custom, trail, enduro etc... y dependiendo del modelo; también influye la vestimenta, pero estoy seguro de que no sois capaces de colocar en ningún grupo antes mencionado al motero que os presento.

No me lo podía creer, un Schnauzer miniatura, con sus gafas de motero y braga al cuello, bueno todo un pedazo de motero

En la Concentración de la Asociación de Mujeres en Moto Rosas de Zaragoza me encontré con una pareja de moteros muy peculiar, eran María José y Pedro, quienes acudieron a la cita cada uno en su moto. Pedro iba en una impresionante Honda Shadow 1100 y María José en una estupenda Shadow 750. Hasta ahora todo es normal pero, de repente, me fijo en un detalle que no había apreciado a simple vista pues iba camuflado en una alforja de la moto de Pedro.

Era THOR. En el momento en que pararon las motos y le dieron permiso para bajar de ella, pegó un salto y ahí estaba él, todo chulo al lado de sus amos y su moto. Pronto se organizó un tumulto de gente a su alrededor pues, encima, tiene muy buen carácter, y lo de posar no veas, debe estar super acostumbrado pues no parábamos de hacerle fotos, y el chulo de Thor ponía hasta poses y era el centro de atención. Una vez que la gente se fue dispersando me acerque a María José y le pedí que me contara un poco la historia de este personajillo, que se había colado, sin ningún tipo de reparo, en la concentra.

Todo esto empezó cuando sus dos hijos, chica y chico, de pequeños, iban siempre a todas partes con ellos, siempre los han hecho partícipes de su gran hobby, las motos, y viajaban los cuatro juntos, hasta que llegó el protagonista de nuestra historia, Thor. Llegó a casa con 3 meses y, claro, todos se encariñaron con él. Pero llegaba el fin de semana y les daba mucha pena que el nuevo miembro de la familia no pudiera participar con ellos de sus aventuras en moto. Bueno, pues un día, decidieron intentar que Thor se aficionara también a la moto ¡ y vaya que sí se aficionó! Al principio lo subieron en la parte trasera del asiento y empezaron a dar unas vueltas muy despacio para que se familiarizara con el nuevo medio de transporte. Les costó unos cuantos saltos y unos cuantos sustos pero después empezó a cogerle gustillo. Entonces le habilitaron una alforja para que fuera más cómodo y evitar que pudiese saltar. También, para evitarle el aire en los ojos adaptaron unas gafas de bucear, con unos pequeños cambios y, por supuesto, una braga para el cuello para evitar esos catarros no deseados. Lo del casco lo están intentando pero, de momento, no encuentran nada que le puedan adaptar y eso que hay en revistas especiales para perros, con un montón de complementos. Bueno, pues ahora nuestro amigo Thor, cada vez que se huele salida en moto es el primero que se prepara, tanto que cuando pasean y ve una moto, se acerca a ella esperando que lo suban para darle una vuelta. En cuanto al tema legal de llevar animales en las motos, hay un gran vacío, pues en coche sí que está reglamentado el que vayan en los asientos traseros, con arneses especiales sujetos al cinturón de seguridad, o en el maletero separados por una rejilla de los asientos, o en un trasportín, pero en motos, de animales nada: de hecho María José y Pedro nos cuentan que nunca han tenido ningún problema con la Guardia Civil ni con otra autoridad. Eso sí, se les han quedado mirando, no sé si por lo gracioso que va Thor en su moto, o por lo extraño del caso. Tampoco en las concentraciones a las que han acudido han tenido problemas, ya que es un perrito muy sociable y se deja querer, con lo cual, se mete a la gente en el bolsillo rápidamente.

Ellos animan a todos los moteros que tienen animales de compañía a que lo intenten, que como dice el refrán "todos los animales se parecen al amo".