



## > prueba

Javier A. Berna · 14998

# A-Sider

**Siempre pensamos que todo está inventado y que es muy difícil conseguir sacar al mercado algo nuevo que revolucione este mundo tan avanzado y que cuenta con numerosas empresas que se dedican a la innovación, sin embargo en el año 2004 José Antonio Ruiz diseñó y construyó el A.sider, tras el diseño y homologación pertinente en IDIADA creó la empresa IS2R (Innovación sobre dos ruedas) para su distribución, en la actualidad está disponible para más de 50 modelos de moto y cuenta con presencia en varios países.**

El A-sider es un asa o asidero fabricado mediante inyección de aleación de aluminio de alta resistencia a la rotura, cumple con la normativa europea de asideros que exige que resista 200 Kg en tracción vertical sin romperse.

El A-sider pesa como máximo 450 gramos y se suministra con un juego de tornillos más largos y adecuados para cada modelo de moto junto a las llaves allen correspondientes para su montaje.

La mayor demanda viene del sector femenino que ven en el A-sider una forma segura de viajar en la moto, de hecho una vez probado les cuesta montar en una moto que no lleve instalado el A-sider.

Con un precio único para todos los modelos con acabado en plata de 99 € y de 120 € para los acabados en simil carbono, (este acabado es un film sobrepuesto y luego terminado con un barniz adecuado para resistir al rozamiento y la gasolina).

A estos precios tenéis que sumarle 10 euros de gastos de envío.

## MONTAJE

El montaje es muy sencillo ya que las herramientas necesarias vienen en la caja con el A-sider, simplemente con una llave de allen y con cuidado de que no se caigan los tornillos y se queden por el interior de los carenados de la moto en apenas 5 minutos esta terminada toda la operación.

Hay que fijarse al sacar los tornillos ya que no todos son igual de largos puesto

que unos sujetan la boca de llenado, pero otros solo son de adorno, esto depende de cada marca y modelo de moto. De esta forma al sustituirlos sabremos donde colocar los que nos manda el fabricante.

Tel. 93 630 96 86  
[www.a-sider.com](http://www.a-sider.com)  
[www.a-sider.fr](http://www.a-sider.fr)

La verdad es que cuando lo vi colocado en la preciosa Suzuki no me gustó nada y eso que el acabado de carbono queda mucho mejor ya que la moto es negra, pero una vez que me monté y me agarré a él sólo puedo decir que las salidas en moto han cambiado, adiós al resbalarme en cada curva o frenada, los golpes entre cascos han desaparecido y la tensión en los brazos y las muñecas.

Es genial, ahora tengo mucha más seguridad en esas plegadas en las que hay que agarrarse fuerte, creo que no podría volver a ir en la moto sin él.

Ahora no solo me parece bonito sino que si un día se cambia la moto lo primero que pondremos será el A-sider.

Silvia Bazán · 4166



Durante la prueba en IDIADA



> especial regalos de Navidad

**2T moto**

www.2tmoto.com



Mochila Picnic Wunderlich  
41 euros



Guantes Safety Grip  
161 euros



Reloj Boxer Watch II  
133 euros



Cinturón Motorista  
16 euros

**Abus**

www.abus.es



Cadena City Chain  
85 euros



Bloqueo de disco Granit  
Quick  
94,65 euros



Bloqueo de disco Provogue  
26,5 euros



Bloqueo de disco Strada  
70,6 euros

**AMM**

www.mtuamotera.es



Gorro AMM  
(azul, negro, rojo)  
6 euros



Muvi AMM  
6 euros



Camiseta AMM  
10 euros



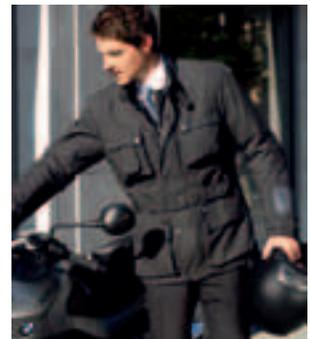
Camisa AMM  
36 euros

**BMW**

www.bmw-motorrad.es



Casco Sport  
453 euros



Chaqueta New City Men  
505 euros



Commuter Bag  
108 euros

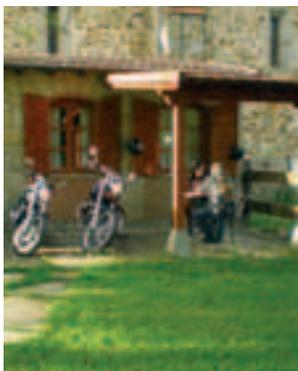


Pantalón City Denim  
194 euros

### Boxes

www.boxesbizkaia.com

**Estas navidades regálate un fin de semana en moto por 198 € por persona con Boxes.**



### Dynamic Line

www.dynamicline.es



Neckwarmer  
40 euros



Casco C3  
529 euros



Casco Osbe Freesoul  
114 euros



Casco Osbe Summer  
165 euros

### Emmex

www.emmextracingwear.com



Guantes con Protecciones  
30 euros



Cuello Paraviento Interior  
13 euros



Cazadora Dupont  
130 euros



Pack de Coderas y Rodilleras Emmex  
39 euros

### Kawasaki

www.kawasaki.es



Camiseta Moto GP  
32 euros



Reloj Cronografo  
93 euros



Dragón Kawasaki  
15 euros



Mochila Kawasaki  
147 euros

> especial regalos de Navidad

**KTM**  
www.ktm.es



Moto de niño  
77 euros



Billetera  
29 euros



Juego Memory  
24 euros



Mochila Atrix  
43 euros

**Lem**  
www.lem-italy.es



Junior Cow  
97 euros



Knetic Original  
157 euros



Roger Retro  
85 euros



Touring Evo Pop  
121 euros

**Luma**  
www.luma.es



ENDURO 912 Alarma  
66 euros



Solido Advance  
87 euros



Solido Kit Duo Disk  
188 euros



X-mart Disc Lock  
77 euros

**Michelin**  
Tlfn. 902 021 228



Bolsa de Viaje  
25,50 euros



Camiseta Hombre  
11,60 euros



Gorra Podium  
5,80 euros



Mochila  
17,40 euros

### Moterillos

www.moterillos.com



Camiseta Emporio Malote  
22 euros

### Motocard

www.motocard.es



Bota Alpiestars S-MX R  
215 euros

### Motocard

www.motocard.es



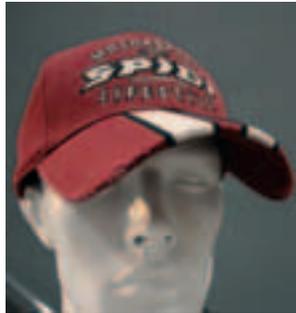
Casco Shark  
300 euros

### Motocard

www.motocard.es



Chaqueta Dainese  
330 euros



Gorra Spidi  
20 euros



Casco AGV  
660 euros



Guantes Alpinestars  
87 euros



Pijama Fox Stew art Junior  
33,95 (-20%) 27,16 euros



Bolsa Sobredepósito  
35 euros



Casco Dainese  
330 euros



Chaqueta Alpinestars  
172 euros



Antirrobo Abus Provogue  
30 euros



Casco Vemar Supernenas  
115 euros



Casco Shoei  
410 euros



Chaqueta Richa  
190 euros



Intercomunicador Cardo  
170 euros

**Moto Guzzi**  
www.motoguzzi.it



Casco Bicolor Sport  
274 euros



Giubbino Bellagio Mujer  
390 euros



Giubbino Bellagio Hombre  
390 euros



Botas Touring  
210 euros

**Repsol**  
www.repsol.com



Chaqueta Polar Negra  
25 euros



Sudadera 2008 Hombre  
20 euros



Camiseta 2008 niño  
10 euros



Gorra Repsol  
6 euros

**Scottoiler**  
www.scottoiler.es



Shifter Skinz Negro  
20 euros  
www.motorvista.es



Acumen DG8  
Indicador de marchas  
85 euros  
www.acumen-electronics.es/



Crampbuster Estrecho  
12 euros  
www.scottoiler.es



Healtech SpeedoHealer  
79 euros  
www.healtech.es

**Suzuki**  
www.suzuki.es



Teddy-Ral  
18 euros



Cazadora Chico 294 euros  
Cazadora Chica 110 euros



Mi primera Suzuki  
97,67 euros



Almohada  
20 euros

**Touratech**  
www.moterosfactory.com



BT2: 140 euros  
CT2 Twin: 255 euros



Bolsa 30l: 99 euros  
Bolsa 50l: 119 euros



Puños Calefactables  
55 euros



Zumo 550 + Soporte  
650 euros



**Triumph**  
www.bikerland.es



Camiseta clásica  
33 euros



Camiseta Chica  
25 euros



Chupa Cuero color Crema  
408 euros



Cazadora Negra  
105 euros

**Tucano Urbano**  
www.tucanourbano.com



Set Diluvio  
72 euros



Chaqueta Urbis  
190 euros



Guantes Ginko  
49 euros



Termoscud  
105 euros

**Yamaha**  
www.yamaha-motor.es



Chaqueta Corta Scooter  
Mujer  
150 euros



Chaqueta Strada Hombre  
199 euros



Chaqueta Larga Scooter  
Mujer  
163 euros



Chaqueta Ventury Hombre  
224 euros

**>Novedad**

Resumen de la presentación dinámica publicada en el nº48 (diciembre) de la revista Fórmula MOTO.

**Seguro con AMM**

Kawasaki ER 6n  
25 años 207 €  
40 años 175 €



# Instinto básico

## Kawasaki ER-6n

Los ojos se te desorbitan con las motos más espectaculares de cada marca. La fiebre por los km/h o las tecnologías más radicales te llegan al alma, pero luego, con los pies en el suelo, concluyes que vives en el "mundo real". Necesitas una moto que esté a tu servicio y no al revés, una moto con instinto básico, y no sólo por su desnudez. ¿Estamos hablando de la ER-6n? Puede.

A continuación os mostramos las diferencias entre la ER-6n 2006/2008-2009, el artículo completo lo tenéis en la revista Fórmula MOTO nº 48 de Diciembre que podréis encontrar en el quiosco a finales de Noviembre.

**DIFERENCIAS****Ópticas**

El faro doble es más anguloso, tanto en la parte delantera como en los laterales, e incluye dos faros de posición. Su cubierta es de nueva factura. Esta careta y el colín son más cortos gracias al diseño más compacto de los faros y al nuevo piloto trasero con leds, respectivamente.

**Manillar**

Se ancla mediante silentblocks para reducir vibraciones. El soporte es novedad.

**Paneles laterales y radiador**

Las aletas son un poco más anchas para alojar el nuevo radiador más grande.

**Estriberas**

Recubrimiento de goma para piloto y pasajero.

**Asiento**

20 mm más bajo y 10 mm más estre-

cho para el piloto. El pasajero cuenta con nuevas asas de aluminio (de plástico en la anterior).

**Depósito**

Más alto y de nueva línea.

**Chasis**

Los puntos de unión de sus piezas reciben un acabado de más calidad. Los puntos de anclaje traseros del motor se hacen mediante silentblocks. En el punto de intersección del depósito y el asiento se hace más estrecho. Los tubos del basculante tienen nueva forma en D y el punto de anclaje es más rígido.

**Instrumentación**

Nuevo cuentavuelts digital e indicador de nivel de combustible. Velocímetro con fondo blanco.

**Suspensiones**

Los reglajes se endurecen en ambos ejes. Los extremos inferiores de la horquilla tienen una nueva forma alrededor del cuerpo del eje. La versión ABS presenta muelles más duros en la horquilla.

**Palanca de freno y embrague**

Los modelos estándar y ABS (éste, de nuevo reglaje respecto a la anterior versión) utilizan una nueva bomba de freno.. Su palanca correspondiente utiliza una junta esférica (en lugar de una pieza unificada) y tiene una nueva ubicación para que el pistón. La palanca del embrague recibe un nuevo diseño redondeado.

**Guardabarros**

El delantero es más largo y se decora en dos colores. Se añade un trasero interior.

**Motor**

El bicilíndrico en línea refrigerado por agua con culata DOHC de 8 válvulas recibe nuevos reglajes de inyección. Se decora en color negro. Mantiene la configuración interna con los ejes principales en disposición triangular y con la caja de cambios extraíble. El escape mantiene estructura, pero incluye catalizador de 300 celdas en lugar de las 200 anteriores, y el tensor de la cadena recibe nuevo diseño.

**Retrovisores**

Derivados de las Z750 y Z1000, se montan 20 mm más adelantados respecto a la línea central que los anteriores.

**Colores**

Blanco, negro y rojo.

Texto: Ramón López

Fotos: L.M.N.



Revista **moto**

# fórmula **moto**

36 AÑO IV Nº 47 NOVIEMBRE 2008



## **OXÍGENO PARA LA MOTO**

Proponemos una **solución**  
**contra el impuesto**  
salvaje de **Pere Navarro**



BMW  
K1300R NURST  
SUZUKI  
GLADIUS 600  
GSX-S 1000  
INTRUDER N1000  
KAWASAKI  
ZZR1400-4R + 23-08  
VENUS - KL250R  
APRILIA  
RSV4

### EN ACCIÓN

DUCATI  
MONSTER 1100 ▶  
TRIUMPH  
STREET TRIPLE R  
BUELL  
1125 CR

# MÁS NOVEDADES 2009



**COMPARATIVA**  
Hyosung Comet GT250 Ri  
Kawasaki Ninja 250 R

**COMPARATIVA EN RUTA**  
BMW F800 GS  
Yamaha XT660 Z Teneré

**PILOTOS  
DE LEYENDA**  
Bill Ivy

**ACE CAFE LONDON**  
Las "pintas"  
más racing

**SALEN 500: LLEGAN 19**  
El tributo del enduro  
de Erzberg



## > motoprueba

Miguel Ángel Serna · 12747



# Día D, hora B

***Sonó el teléfono una más de tantas veces, sin embargo en ésta el encargo era muy diferente. ¿Tienes algo que hacer la mañana del 19 de Junio?, necesito que estés en el circuito de Albacete y pruebes unas motos...***

No pude negarme, tampoco fue mi intención oponerme tratándose de tal encargo, aunque no es lo mismo rodar con tu moto -cuando y como te apetece- que hacerlo con motos ajenas. ¡Y qué MOTOS!...no se trata de "simples" motos, rodaré con algunas bimota!

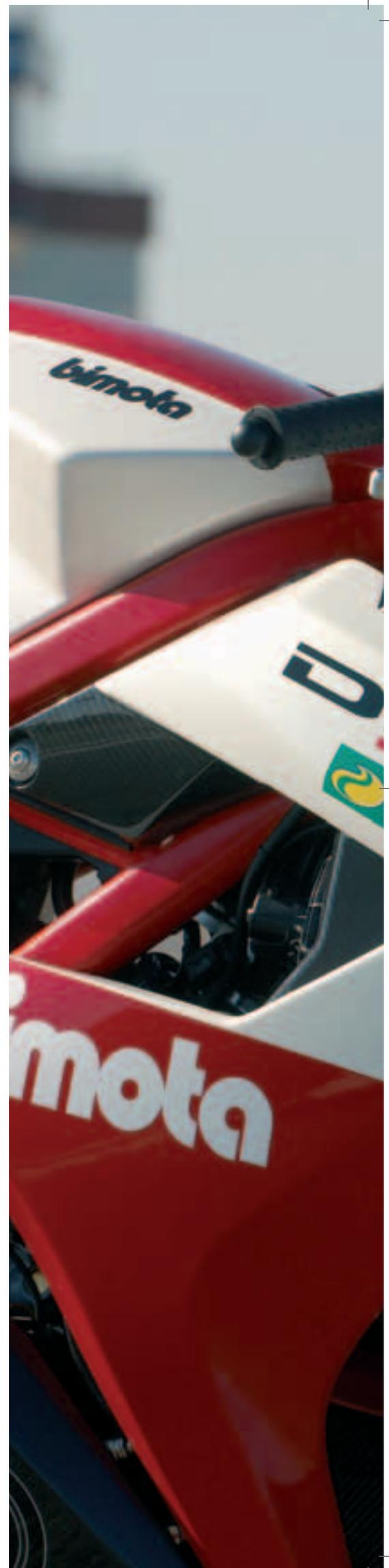
Fonéticamente la marca insinúa como el doble -bi- de una moto. Nada que ver con la realidad. El nombre resulta del acrónimo formado por las sílabas iniciales de bianchi, morri, tamburini, los tres ingenieros fundadores de la fábrica allá por el año 1975, cuando tomaron el por entonces fiable motor de la Honda CB750, y le anclaron a un chasis de tubos de acero que, gracias al buen hacer del mago Tamburini, sujetaba el conjunto de aquella mítica HB1, de la que solo hubo diez afortunados poseedores. Desde aquel comienzo artesanal como pocos hasta hoy, bimota ha realizado siempre un preciso y precioso trabajo diseñando y adaptando motores

ajenos a chasis impecables, haciendo un poquito de historia con cada modelo. Siendo la marca menos grande -en tamaño- ha conseguido hacerse un merecido lugar entre las "grandes fábricas", creando exclusivos modelos para exigentes usuarios que buscan algo más que una buena moto: buscan una bimota.

La plana mayor de la fábrica, así como sus representantes en España, nos reunieron en el pit-lane del circuito no solo para presentarse a sí mismos, también para mostrarnos su variada y magnífica gama 2008-2009.

El día soleado y espléndido para la ocasión. El lugar, el más adecuado: un circuito. Sesión de fotos a las protagonistas: de una pose, del otro lado, desde arriba, desde atrás, detalle de suspensión, primer plano de los frenos...deceñas de fotos.

Los responsables de la marca se nos presentan y no ocultan su satisfacción al







**Cada pieza es obra de un expreso y cuidado diseño. Todo a medida, único, ajustado, preciso, exclusivo, bimota.**

**Firmado por Ducati, el MILLENOVANTOTTO TESTASTRETTA EVOLUZIONE, es el bicilíndrico más potente de la historia que mueve con más de 160 Cv.**

mostrarnos los frutos del trabajo de los últimos meses. La especial TESI 3D, la atractiva DB 5S, la musculosa DB 6R, la "delirante" DB 6 DELIRIO y la no menos espectacular protagonista, la admirada DB 7.

Con este muestrario de exclusivas bellezas mecánicas, es muy difícil resistirse a rodar con cada una de ellas todas las veces posibles. Pero hay que elegir previamente y no hay tiempo ni turnos suficientes para salir a pista con cada modelo. Haremos los honores a la recién nacida DB 7 y a la no menos atractiva DELIRIO, que a priori se nos antoja más humana y asequible, no sólo económicamente.

No ocultaré que llegado a los minutos previos me encontraba especialmente inquieto e intranquilo. La responsabilidad de rodar en representación de nuestra AMM sobre unas máquinas cuya fama y exclusividad las preceden desde la década de los setenta, y haber sido convocados directamente por el departamento de prensa de la propia fábrica me impedía disfrutar relajadamente de la ocasión abrumado por el peso del propio evento: "moteros" comparte motos, pista y experiencia con afamados medios del sector.

Hace tiempo que no rodaba en circuito. Siempre me digo lo mismo: suave y tranquilo. Es como mejor se rueda. También sé de sobra que dicha consigna me dura lo justito, hasta que recorro varias veces el trazado y noto que las gomas han adquirido temperatura suficiente. A partir de aquí cada vuelta es igual, pero diferente. Es igual por que es más o menos por el mismo sitio, es diferente por que disfruto de manera exponencial. A más vueltas mucho mayor disfrute, lo que no significa que cada vuelta gire más rápido, no es mi principal objetivo, es que lo hago más a gusto y me siento más tranquilo y mejor.

Superar el impacto que me causó la DB 7 fue cuestión de cierto tiempo. No debo enumerar lo que me gusta de la DB 7 por extenso, pues sería tanto como describirla pieza a pieza. Me voy a permitir la licencia de citar lo que menos me gusta, los faros. Sin duda una de sus señas de identidad, sin embargo en un diseño tan afilado y anguloso, unos faros pequeños, circulares y superpuestos parece que desentonan con lo que sigue por detrás. Bueno, es cuestión de gustos y es lo único

que estéticamente "me gusta menos". El resto, excepcional se mire por donde se mire, da igual.

Siguiendo el ritual de mis pruebas, continué observándola con todo el detalle que mi citada inquietud me permitía. Todo eran mudas exclamaciones. Qué frenos!, menuda horquilla!, vaya semimanillares!, y qué manetas!, imponente el chasis!, el conjunto de basculante y suspensión trasera es de un aspecto impresionante...qué más da si me gustan o no los faros, todo es tan fulgurante que por mucha y buena luz que dieran pasarían desapercibidos.

Cada pieza es obra de un expreso y cuidado diseño. Todo a medida, único, ajustado, preciso, exclusivo, bimota.

Absorto en mis silenciosas observaciones, descubriendo en cada parte ese toque especial con que se resuelve técnica y estéticamente los diferentes y múltiples ajustes que tiene la DB 7, un ronco y envolvente estruendo llenó el box. Había sido presionado el botón de la sonrisa, el que pone en movimiento el bicilíndrico firmado por Ducati, el MILLENOVANTOTTO TESTASTRETTA EVOLUZIONE, el bicilíndrico más potente de la historia que mueve con más de 160 Cv. los poco más de 170 Kg. declarados de esta montura.

El inconfundible sonido bicilíndrico del Ducati viene "envuelto para regalo", cuidadosamente empaquetado en envoltura de titanio, para que no sólo no se rompa, sino que adquiera aún mayor realce de rítmica percusión. Sonido lleno, vigoroso, de los que te llegan dentro y retumban, que gozada.

Si antes estaba inquieto e intranquilo, después de estos prolegómenos, los nervios de salir a pista con semejante montura hacían que me moviese más que el precio del barril de crudo, al alza claro.

Se acercaba el turno de "moteros", me tocó en suerte la #6. Quien se bajó de ella al terminar su tanda aclaró al personal técnico de bimota que estaba perfecta de suspensiones y de todo. Teniendo en cuenta que mi ilustre predecesor debía pesar como treinta kilos menos que yo, la cosa se ponía interesante para empezar. Si para él iba bien, para mí fijo que no.

Para que os hagáis una idea de la envergadura de la DB 7, cuando me subí a ella por primera vez en el box, momentos



**El nombre resulta del acrónimo formado por las sílabas iniciales de bianchi, morri, tamburini.**

**Los responsables de la marca se nos presentan y no ocultan su satisfacción al mostrarnos los frutos del trabajo de los últimos meses.**

antes de salir a pista, no me percaté de que la moto aún estaba anclada al caballete del basculante. Mis botas alcanzaban el suelo perfectamente, tiré de freno delantero para tantear la -rígida- suspensión y no reparé en que aún no era yo quien la mantenía en equilibrio. Cuando busqué la estribera del cambio coincidió que la bajaron del caballete y tuve un momento de horror "que se me caeeee", y es que ni había encontrado la estribera, ni me había hecho al peso ni al tamaño -escaso- del conjunto.

Con el motor en marcha, y ya bajo mi ¿control?, me indicaron ¡Hale!, a pista, a rodar..., pero si aún no he encontrado donde apoyar el pie izquierdo...¿cómo voy a salir así?...

Para rebajar la tensión del momento y ganar algo de tiempo mientras terminaba de colocarme, recurrí a la pregunta tópica de ¿La primera parabajo y las demás pararriba, no? A lo que alguien me contestó que sí y que procurase no olvidarlo en el resto de las tandas. Bromas aparte, ¿qué se puede esperar de una moto deportiva? Pues mucho y bueno, pero comodidad la justa para ir encajado entre el depósito y la tabla, en ocasiones mal llamada asiento, aunque en este caso es asiento más que tabla.

Si la moto estaba perfecta para mi antecesor, estaba claro que a mi me faltaba algo, o mejor me sobraban al menos los treinta kilos, y algunos centímetros de estatura, cintura, piernas y brazos. Sin duda constato que la moto está bien hecha y soy yo el defectuoso. La costumbre que tengo de recoger los pies hacia arriba, apoyando las punteras sobre las estribas provocaba que el basculante -al comprimirse la suspensión- me tocara bajo el tacón de las botas, moviéndome los pies y empujándome las piernas hacia arriba. Me costó varios giros adaptarme a la postura que la DB7 necesita para que a su vez ella me tratase adecuadamente.

De nuevo se hace realidad el dicho que asevera que no hay moto mala, sino mal piloto. Primero debes hacerte a la moto, después ella hará lo que tu le digas si se lo sabes transmitir. Esto es válido para cualquier moto y piloto.

En función de mi peso y tamaño, no especialmente ligero ni pequeño, la DB7 "me queda pequeña", pero sólo de tamaño

get the **GRIP**

TECNOLOGÍA  
**100%**  
alemana

**Continental**  
Neumáticos - Ingeniería Alemana



## datos técnicos

### Equipamiento de serie:

Motor Ducati 1098 TESTASTRETTA Evoluzione, corte a 11.000 rpm  
 Inyectores Magneti Marelli de 12 orificios.  
 Unidad de control de motor Walbro conectable a PC.  
 Bastidor enrejado híbrido con tubos ovalados de Cromo molibdeno y aluminio 6082 AC 100  
 Basculante oscilante, pivota sobre cárteres de motor.  
 Sistema excéntrico que permite regular la altura de conducción.  
 Suspensión trasera Extreme Tech 2v4 de aluminio mecanizado.  
 Horquilla Marzocchi Corse RAC 43 con revestimiento de nitrato, 120 mm de recorrido  
 Discos de freno BREMBO de 320 mm flotantes.  
 Pinzas freno monobloque.  
 Bombas de freno y de embrague radiales BREMBO  
 Embrague multidisco en seco Silencioso en titanio.  
 Fibra de carbono estructural en guardabarros, cubre cadena y sección trasera, Llantas de diez radios súper ligeras.  
 Tornillería de ergal.

obviamente. Acostumbrado a bailar con motos más pesadas, largas y voluminosas, bailar con la DB7 es como intentar un rock n' roll con una campeona de gimnasia rítmica: ella, siempre menudita, se mueve bien y yo no.

La DB7 podría bailar con cualquiera que se atreviese, es cierto, pero no a cualquier ritmo. Quien quiera bailar con ella no debería ser un principiante, no es moto para iniciarse con dulces y melódicos valses. Sin embargo sí lo es y mucho para iniciados, especialistas y virtuosos. Llegados a este punto es indiferente la música que suene. Desde un apretado y movido tango arrabalero hasta un impetuoso rock metálico, si sabes llevar a tu pareja ella no solo te acompañará, sino que facilitará tu labor completamente y será ella, la DB7, quien ejecutará a la perfección cada paso y movimiento en buena armonía.

El tacto del motor resulta exuberante, siempre lleno de par, de empuje a cualquier régimen. El revirado trazado de La Torreca se puede hacer en tercera sin

que rechiste y a buen ritmo, así de elástico resulta.

La entrada en cada viraje es tan ligera e intuitiva que en los primeros compases "asusta", va un poco por delante de ti, intuye lo que vas a hacer y se adelanta. Una vez te acostumbras confías en que te sacará de cualquier sitio, es cosa de manejar el gas a modo.

Si decides explorar otro ritmo, apurar un poco más la llegada a los virajes y abrir un poco antes, entonces vas a descubrir otra dimensión de la DB7, sus frenos. El equipo firmado excelentemente con la misma inicial de bimota, con la "b" en este caso de freno, resulta demoledor las primeras veces. Te quedas parado mucho antes del momento de tirarte al viraje, hay que frenar más tarde para hacerlo más fuerte y mejor, hasta que te acostumbras al tacto y cambias tus referencias. Algunos compañeros de la prueba se quejaron de falta de mordiente. Es posible, pero si a esos frenos le ponen "más mordiente" peligraría la cúpula: alguna vez que pro-

bé a tirar del freno a modo te aseguro que no podía sujetarme bien a la moto. Seguramente a causa del desajuste de tamaños antes citado y también por mi costumbre de no frenar más tarde lo que pueda frenar antes. Claro que esto último no va con los circuitos, pero no es menos cierto que en todos estos años me ha librado de alguna parcelita indeseable.

Quizá por eso mismo de llevar todo hecho, al salir del viraje y abrir gas a fondo -aún inclinado- la DB7 oscilaba algo, cabeceaba como si el tren delantero se aligerase por el empuje de atrás. Nada preocupante, pero se repetía. No llegué a probar otro tipo de reglajes diferente, en realidad iba todo muy bien en general. Otra cosa hubiera sido de haber dispuesto de más tiempo durante la jornada, y poder ajustarme los semimanillares, manetas, etc.; seguro que habría encontrado una postura más idónea para mí. Claro que en ese caso tendrían que haber llamado a las FF y CC de seguridad del estado, no me hubiese ido del circuito sin ella.

En definitiva es un producto excelente y no solo por su atractivo y acertado diseño, contiene todo aquello que puedes desear y de la mejor calidad, al menos en un principio. Si los componentes originales no te satisfacen, deberías comprar una motogp directamente, si es que puedes.

Queda claro, la DB7 es moto de y para disfrutar en circuito. No obstante podrás

**Seguro con AMM**

Bimota DB 7  
 25 años 355 €  
 40 años 303 €

pasar agradables momentos fuera, en carretera haciendo tus rutas de montaña preferidas y deslumbrando a quienes coincidan en estaciones de servicio o en los bares. Lo de viajar haciendo largas rutas con ella o lo de "moto para todo" desde luego que no va con esta estrella del asfalto. A pesar de venir equipada con dos faros polieléctricos, cuya eficacia no pude comprobar, y de poseer una instrumentación digna de la marca, no creo que resulte confortable para largas rutas, sobre asfaltos normales y muchas horas sobre la moto.

No conseguí observar nada de lo que pasaba detrás de mí en los retrovisores. Tampoco tuve mucho tiempo para regularlos, pero siempre que instintivamente miraba me veía el mono de cuero a la altura del pecho y antebrazos, difícilmente podría observarse nada más. ¿Quién necesita retrovisores en circuito?. En realidad creo que vienen de serie por si se matricula la moto y por que sirven estupendamente para alojar los intermitentes delanteros, que al igual que los traseros son de diodos transparentes de alta luminosidad.

El pasajero acompañante ni viene de serie, como es obvio, ni está contemplada su existencia, sólo tienes que fijarte en la fotos. En cuestión de equipaje podrás llevarte tanta ropa como la que seas capaz de ponerte una sobre otra, a la que podrás añadir la que quepa en la mochila que puedas portear sobre tu espalda. Lo más recomendable es enviar por paquetería todo aquello que puedas necesitar, no sé si te resultará práctico pero si será lo más cómodo.

La instrumentación es magnífica. Además está preparada para el uso que se le supone a esta moto, el circuito - cosa ésta que no sé si he comentado anteriormente...-. Mezclando la informa-

**equipamiento****Equipamiento para la prueba:**

Casco LEM, cedido por LEM España  
 Mono de cuero EMMEX, cedido por EMMEX  
 Guantes LEVIOR cedido por motos Flandro  
 Botas RAINERS, cedidas por Motos Flandro

ción analógica con la digital, sobre un fondo azulado, resulta legible bajo la luz diurna. Está pensado para manejar los botones con guantes, incluso mientras se rueda. El tacómetro es de indicación analógica, mediante aguja de toda la vida y además se iluminan los diodos que acompañan a cada dígito que indica el régimen de giro, quedándose iluminado unos instantes el punto de máximo giro anterior. La temperatura de motor queda indicada junto al tacómetro, en su propia esfera. Una serie de leds caracterizados indican lo obligado de iluminación, intermitentes, punto muerto, incluso aviso de revisión. Como no podía ser de otra manera está dotada de un indicador de cambio o sobrerrevoluciones.

También está equipada para almacenar datos, puede registrar hasta 20 vueltas memorizando tiempo transcurrido, rpm y velocidades máximas alcanzadas en cada vuelta.

Una vez que finalizaron las tandas de rodaje correspondientes la conclusión para mí era clara: esto no había sido más que la primera toma de contacto, es necesario poder rodar con esta máquina de manera "normal", si es que se puede fuera de un circuito, por aquellas rutas que -más o menos conocidas- permiten hacerse una idea más concreta de las posibilidades "on road" de una máquina tan estupenda como exclusiva. Dejaré en este punto la toma de contacto para continuar con la prueba en ruta, en condiciones cotidianas, digamos que las normales de cada día en las rutas y carreteras que todos compartimos.

De nuevo como al principio, inquieto e intranquilo hasta que llegue ese día...

*Buena ruta a todos.*



**www.bikerland.es**

**BikerLand**

Especialistas en transformaciones y homologaciones de HARLEY y Custom

**TRIUMPH**

bimota **b**

€/ Iarragona 22. 50005 Zaragoza - 976 253 227 - info@bikerland.es



> **motoprueba**  
Andrés García · 1831



# Moto Guzzi Stelvio

## La marca del águila vuelve al trail

*El Paso del Stelvio situado en Italia a 2.757 m. de altitud es el segundo más elevado de los Alpes. 48 curvas a lo largo de 24 Km con un desnivel medio del 7,5%.*

Guzzi tenía muy claro cual era su orientación cuando le puso el nombre a su nuevo modelo. La Stelvio, heredera de modelos míticos en la marca del águila como las V 35 y 65 TT, la NTX y la Quota, viene para competir con las maxi trail más asfálticas y lo hace con fuerza y belleza.

### EN PARADO

Al observar la Stelvio destaca su color rojo, inédito en los modelos trail de otras marcas. Los intermitentes blancos integrados en el carenado y su doble óptica le dan un diseño particular y elegante. La altura de la pantalla es variable en 50 mm mediante sistema manual.

En el salpicadero encontramos un cuadro combinado con un cuentarrevoluciones analógico de fondo blanco y los instrumentos digitales, que, además de lo indispensable, incluyen un reloj horario, termómetro de temperatura exterior, testigo del soporte lateral, varios parciales e indicadores de velocidad y consumo máximos y medios. Sólo echamos en falta un indicador de la marcha engranada.

El asiento del piloto es regulable en altura y bajo el del pasajero encontramos una toma de corriente y espacio para las herramientas y la documentación. En los laterales están situados los

anclajes de las maletas, del mismo color gris que el asa del pasajero que los hace pasar desapercibidos cuando van a la vista. La parrilla trasera se puede desmontar con cuatro tornillos quedando un colín mucho más elegante. Las luces traseras son de forma circular y con modernos leds; no ocurre así con los intermitentes, que tanto delante como detrás montan bombillas convencionales.

El depósito de 18 litros de capacidad, incluidos 3 de reserva, dispone en el lateral derecho de una práctica guantera que se abre desde los mandos del puño izquierdo. En ella tenemos sitio para pequeños objetos como la cartera, llaves, funda de gafas, etc.

El motor es un bicilíndrico a 90° con 4 válvulas por cilindro, inyección electrónica y refrigerado por un radiador de aceite, cuyos 1.151 cc rinden 110 CV de potencia a 7.500 rpm.

La suspensión delantera es una horquilla invertida de 50 mm a la que van ancladas dos pinzas Brembo radiales de 4 pistones, necesarias para morder con fuerza los dos discos flotantes de 320 mm fijados a la llanta de radios por el buje.

La transmisión secundaria se realiza por el sistema CARC, el cardan que montan todos los nuevos modelos de Guzzi, con doble junta y par cónico flotante. El

basculante es monobrazo, y anclado al buje de la llanta por el lado del cardan está el disco de freno de 282 mm con pinza Brembo de 2 pistones paralelos. El monoamortiguador trasero es regulable en hidráulica y precarga de muelle, esta última mediante un cómodo pomo que asoma por el lado izquierdo.

### EN MARCHA

Arrancamos... bueno, arranca la moto, ya que solo hace falta pulsar el botón un segundo pues la Stelvio, además del estándar, monta un arrancador automático que sigue mandando corriente el tiempo necesario para que el motor empiece a rugir.

Una vez sobre a moto la posición resulta muy cómoda. El manillar de sección variable queda muy cercano al piloto y todos los mandos se accionan con facilidad, incluso el de las luces largas, que en vez de pulsarlo hay que empujarlo hacia afuera con el dedo índice izquierdo. Las piernas caen en posición recta y accionan correctamente tanto el cambio como el freno trasero. El embrague es un monodisco en seco de accionamiento hidráulico con maneta regulable.

Metemos la primera y gas... La moto sale con contundencia. Segunda, tercera... hasta la sexta no deja de acelerar con





Año 1959 Lodola Regularità 235 cc



Dingo Cross 50 cc



V35 / 65 TT



NTX



Cuota 1000 cc



Stelvio 1200 TT

### Seguro con AMM

Moto Guzzi Stelvio 1200

25 años 219 €

40 años 184 €



fuerza y apenas se notan sus 232 Kg en orden de marcha.

Ya desde abajo empuja con decisión y en todo el régimen de vueltas se siente que vamos encima de una Guzzi. El silencioso en acero inoxidable, que cumple con la Euro 3, discurre por la parte izquierda con dos salidas finales y también está presente en todo momento con un sonido digno de cualquiera de las marcas más afamadas.

Circulando a velocidades legales la pantalla protege perfectamente. Con mi altura de 1,85 la bajo un poco de su altura máxima pues de otro modo recibo turbulencias. Los espejos retrovisores, sencillos y de forma apaisada, reflejan claramente lo que dejamos detrás.

Ya sea con las maletas de aluminio de 74 litros de capacidad o las de plástico de 60, más la bolsa sobre depósito y éste lleno de gasolina, la Stelvio se convierte en una infatigable rutera con un consumo medio de 5,5 litros a 120 Km/h.

Al llegar a los tramos de curvas rápidas el cambio de trazada se hace con rapidez y con una estabilidad y aplomo perfectos.

La frenada es en todo momento dosificable y precisa. La bomba hidráulica y los latiguillos metálicos tanto delante como detrás, son los responsables de transmitir toda la fuerza sin fatiga a las pinzas radiales que muerden con fuerza los discos.

Cuando tenemos que trabajar más con el cambio al circular por curvas reviradas, descubrimos que su accionamiento es rápido y preciso, perfecto para puertos como el Paso del Stelvio. Los 180 mm de anchura del neumático trasero nos dan un apoyo seguro para dar gas sin contemplaciones y salir con fuerza y rapidez a por la siguiente curva. Si además de esa aceleración sentimos con intensidad el motor y el sonido del escape subiendo de decibelios, circular por tramos revirados se convierte en un placer excitante.

Al llegar al campo nos damos cuenta de que este no es su terreno debido a la imposibilidad de montar neumáticos mixtos de momento y a la anchura de los mismos (110/80 R 19 y 180/55-17), y nos



conformaremos con circular por caminos y pistas sencillas.

Por ciudad la Stelvio es muy manejable; no resulta torpe ni pesada y permite un buen ángulo de giro. Si nos acostumbramos a su manejabilidad tendremos que tener cuidado el día que coloquemos las maletas.

Polivalente al máximo, con un precio de 13.200 € y garantía de 2 años, incluida la asistencia de viaje en toda Europa, la Stelvio nos sorprenderá en el uso diario, la escapada de domingo o en unas vacaciones... a Italia, por ejemplo, en busca, como no, del Paso del Stelvio.

<http://motoguzzi.it>

<http://es.motoguzzi.it/home.asp?linspa>

**ÚLTIMA HORA:** Adjuntamos foto del nuevo modelo Stelvio 1200 TT del cual no tenemos datos técnicos y saldrá al mercado a primeros de 2009.

# RICHA

## ¿CANSADO DE NO ENCONTRAR TU TALLA?

Richa es de las pocas marcas del segmento de la moto que ofrece de una misma talla varias subtallas. No dudes en contactar con Motocard al 902 102 802 para conocer más detalles sobre la variedad de tallas. Además Richa ofrece la mejor relación calidad-precio utilizando materiales de última generación y un patronaje excelente que se ajusta a todas las siluetas, especialmente a la de las mujeres, con una gama amplísima para ellas.

Richa está solo disponible en las exclusivas tiendas Motocard o a través de la web [www.motocard.com](http://www.motocard.com).



RICHA  
Lema Lady BL  
269,95€



RICHA  
Thunder NBL  
240,95€



RICHA  
Air Lady N  
149,95€



Richa  
Dive Lady N  
169,95€



Richa  
Fix2  
189,95€



-  Ofrece de una misma talla varias subtallas.
-  La mejor relación calidad-precio.
-  Materiales de última generación.
-  Patronaje que se ajusta a todas las siluetas.

# PORQUE TU SILUETA ES ÚNICA EN EL MUNDO



**Motocard**  
the authentic spirit .com

902 102 802

## > prueba clásicas

Texto y fotos: Ángel de la Maza  
Adaptado por Jordi Fernández  
Texto completo Motociclismo Clásico

**Primera Morini que se fabricada en una cilindrada superior a 250 cc. y motor bicilíndrico en "V"**

**Dejó bien claro que su comportamiento iba a ser similar, y en ocasiones superior, a las motocicletas de mayor cilindrada.**



# Morini 350

## Adelantada a su tiempo

Más de treinta y cinco años han pasado desde la presentación de la Morini 350 en el Salón de Milán de 1971. Quizá en España este modelo no marcara ningún hito histórico o acaso pocos la considerasen como una motocicleta innovadora; claro que, eso siempre ha dependido del ímpetu y el conocimiento motociclístico del importador. Pocas veces han tenido un visible amor a la marca más allá del color, la cilindrada y el precio; aunque como es natural, para vender motocicletas italianas hay que ser "muy creyente".

Primera Morini que se fabricada en una cilindrada superior a 250 cc. y motor bicilíndrico en "V"

Dejó bien claro que su comportamiento iba a ser similar, y en ocasiones superior, a las motocicletas de mayor cilindrada.

Morini en Italia era otra cosa. Era la marca con la que había competido uno de sus pilotos míticos, Tarquinio Provini,

sobre una moto de 250 cc. de doble árbol de levas en la culata, 35 CV. a 11.000 rpm. y 138 mph. Cosa de italianos.

Con este currículum, la motocicleta de la marca de Bolonia atrajo la curiosidad de los aficionados. En primer lugar por ser la primera Morini que se fabricaba en una cilindrada superior a 250 cc., y en segundo, por poseer un motor bicilíndrico en "V" realizado tras la muerte, en 1969, del diseñador de todos los modelos anteriores, Alfonso Morini.

La innovadora "350" fue el resultado, a principio de los años setenta, de los conocimientos del técnico Franco Lambertini, con larga experiencia en el sector del automóvil, por lo que las soluciones técnicas aplicadas eran inusuales en la industria de la motocicleta. En este sentido, también hay que destacar la unificación del recambio, al ser en gran medida intercambiable con los demás modelos de la marca: 125, 250 y 500 cc.

En esta cilindrada, a mitad de camino entre las pequeñas motocicletas y las potentes máquinas de más de 500 cc., la Morini 350 cc. dejó bien claro que su comportamiento iba a ser similar, y en ocasiones superior, a las motocicletas de mayor cilindrada.

Este primer modelo contaba con una horquilla delantera con barras de 35 mm., un freno de doble tambor monoleva de 200 mm. de diámetro, un freno trasero de 160 mm. y llantas de 18". El motor daba una potencia de 35 CV. para un peso total de la motocicleta de 144 kg., y una velocidad máxima de 166 km/h.

La sorprendente moto de turismo pronto sería sustituida -a finales de 1973- por la versión denominada "350 Sport", con colores rojo y negro más agresivos, semi-manillares y unos frenos que ofrecían un aspecto más serio para las nuevas prestaciones: un doble tambor de doble leva



**Seguro con AMM**

Morini 350

25 años 147 €

40 años 141 €

Grimeca con un gran diámetro de 230 mm. delante y uno de 180 mm. detrás.

Al motor se le había aumentado la compresión hasta 11:1, exprimiéndolo hasta conseguir una potencia de 39 CV. a 8.500 rpm., y una velocidad de 175 km/h. La versión posterior, de 1975, se caracterizaba por llevar un freno de disco delantero más moderno, conservando aún el tambor trasero y un asiento más deportivo con colín.

El óptimo rendimiento de este revolucionario se debía a aplicaciones ya conocidas en el más avanzado sector del automóvil.

Una de esas características era la ausencia de cámara de combustión; lógicamente entendido como el espacio semiesférico de la culata en el que están ubicadas las válvulas en un determinado ángulo, y donde se produce la combustión. En este modelo, la culata es totalmente plana y con las válvulas colocadas verticalmente, haciendo las veces de cámara de combustión una cavidad realizada sobre la cabeza plana del pistón. En realidad era un avance tecnológico del gran diseñador automovilístico Sam Heron. De igual manera, era la primera vez que el árbol de levas de una motocicleta era movido por correa dentada, o que se utilizaban pistones de reducidísimo coeficiente de dilatación dotados de tratamiento térmico.

El motor en "V" de la Morini 350 forma un ángulo de 72° entre los dos cilindros, por lo que, como todo buen motor en "V"

que se precie, galopa a bajas revoluciones. Esta proximidad entre ambos y su colocación longitudinal no le impiden una correcta refrigeración, ya que sus dos cilindros están desfasados lateralmente cinco centímetros, recibiendo constantemente el cilindro trasero una buena porción de aire fresco. Esto se consigue al estar las bielas montadas paralelamente sobre una misma y única muñequilla del cigüeñal.

El cigüeñal se apoya sobre dos rodamientos situados en ambos semicárteres de aluminio fundido a presión y de cierre vertical. En la parte izquierda del motor la salida del cigüeñal mueve el tornillo sin fin de la bomba de engrase y por medio de piñones helicoidales comunica con el embrague multidisco, también de manera inusual, en seco. La caja de cambios era igualmente innovadora al contar con seis velocidades que instaban a una conducción más briosa. En la parte derecha del motor se encuentra el generador de corriente, y tras él, la correa dentada que une el cigüeñal al árbol de levas; éste está situado en la parte superior del cárter, en el vértice de los dos cilindros y acciona en su extremo izquierdo el encendido electrónico de avance variable.

En la parte ciclo hay que destacar su deportivo chasis de doble cuna que la hace ligera y manejable. Esto, unido a su sorprendente motor, potentísimo para su cilindrada, la convirtió en una de las más rápidas y emblemáticas motocicletas de los años setenta.

**Datos Técnicos**

*Motor: 4T bicilíndrico en "V" a 72°*

*Cilindrada: 350 cc.*

*Culatas: Heror*

*Distribución: Por correa dentada, varillas y balancines*

*Compresión: 11:1*

*Potencia: 39 CV. a 8.500 rpm.*

*Peso: 144 kg.*

*Diámetro por carrera: 65 x 57 mm.*

*Cambio: Seis velocidades*

*Arranque: Pedal*

*Carburador: Dos Dell'Orto VHB 25 mm.*

*Embrague: Multidisco en seco.*

*Chasis: Doble cuna*

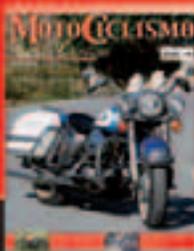
*Frenos: Del. tambor 230 mm. doble tambor*

*doble leva o disco 260 mm. Tras. tambor*

*Neumáticos: 18"*





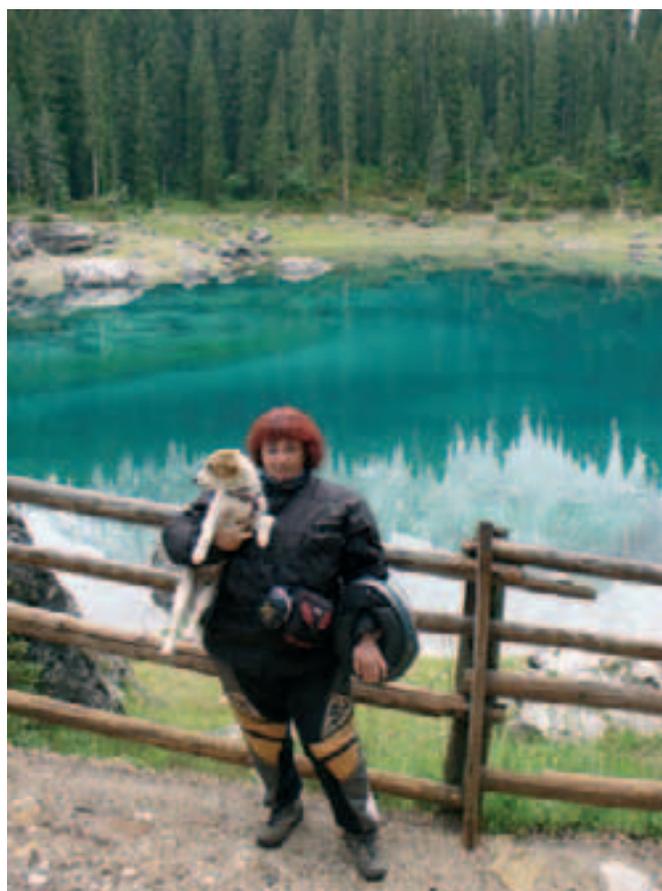


## MOTO CLÁSICA MOTOCICLISMO CLÁSICO TUS REVISTAS DE CLÁSICAS




**> viaje**

Manuel Manzanares · 2904  
M<sup>a</sup> Ángeles Marco · 11000



# Alpes

## De la Stella Alpina a los Dolomitas y el Tirol

*Bueno, esto es el relato de un pequeño viaje en moto como el que cualquiera de vosotros puede o suele hacer, lo que lo hace un poco especial es que lo hicimos con nuestro perro Pistón (no*

*podía llamarse de otra forma). Aprovechando que íbamos a la mítica reunión de la Stella Alpina decidimos coger un par de semanas de vacaciones y conocer un poco mejor los Alpes.*

### LA STELLA ALPINA

Salimos a las 19:30 de casa, el viernes 6 de julio, con intención de dormir en Montpellier, (700km) donde teníamos una reserva en un F1. En plena autopista francesa pinchazo y susto de los gordos, realizamos la reparación y un rato después otra vez en marcha. Nos acostábamos a las 4 de la madrugada.

Al día siguiente para llegar a Bardonecchia decidimos ir por carreteras secundarias. Para llegar a la zona de acampada hay que hacer unos 8 km por una pista de tierra bastante empinada, todo un reto para mi GSX750F. Unos 2km después de comenzar el ascenso por la pista empecé a notar un fuerte olor a embrague quemado...y medio km más adelante me encontré con el origen del olor: una Guzzi con el embrague humeante y totalmente fundido....era de un italiano que no sabía ni lo que le había pasado. Nosotros seguimos la ascensión y, tras algunos problemas por la falta de fuerza (la moto iba muy cargada y ya estábamos a casi 2000 mts), llegamos a la zona de acampada.

Tras plantar la tienda, un breve paseo y una frugal cena pronto nos acostamos

y caímos en un profundo sueño. Por la mañana recogimos todo y nos dedicamos a pasear por la zona observando como todo tipo de motos y motoristas (predominando las trail, por supuesto) se reúnen en un entorno incomparable. Al poco comenzamos el descenso mientras todo tipo de motos nos iban adelantando, de hecho la única moto que adelanté en la bajada era la Varadero de un español que bajaba en punto muerto porque llevaba el cárter roto por el choque con una roca. Una pena y una faena tan lejos de casa, un saludo compañero.

A partir de aquí nos esperaban unos 550 km hasta el apartamento que habíamos alquilado para la siguiente semana en pleno corazón de Los Dolomitas. Hay muchas formas de viajar en moto (camping, hotel, casas de paso, etc.) y hemos practicado casi todas, por eso en estos viajes por Europa preferimos, coger una "base de operaciones" y recorrer esa zona intensamente durante varios días. En este caso el apartamento fue un acierto, por económico (35 euros/día) y regentado por una pareja la mar de simpática.

Así pues el domingo atravesamos Italia casi todo por aburrida autovía pasan-

do por Torino, Milano, Brescia y en Verona nos desviamos dirección norte hacia Trento y finalmente llegamos a la localidad de Laives, unos 8 km al sur de Bolzano, donde teníamos apalabrado el apartamento. Bendito GPS, gracias a él encuentras todo, rápido y tienes un montón de información disponible.

### SEMANA 1: LOS DOLOMITAS ITALIANOS

El lunes lo dedicamos a descansar, dar paseos por el pueblo y preparar las rutas de los días siguientes. Ahora empezaba lo bueno, cada día íbamos a hacer rutas de unos 300-350km, que hablando de las reviradas carreteras de los Alpes, es mucho.

En aquella zona viven del turismo, y las motos somos una fuente de ingresos importante por lo que hay folletos con rutas recomendadas para la moto, yo hice mezcla de estas para ir sacando nuestras propias rutas...

El martes día 10 amaneció nublado y frío, a pesar de lo cual iniciamos la ruta prevista hacia la Marmolada. Los paisajes eran preciosos, bosques interminables, lagos cristalinos, cumbres nevadas. Por otro lado estaban los hoteles típicos





*Varios moteros alemanes en Harleys, nos preguntaron por el perro, y lo apodaron "The biker dog"*

*Los paisajes son preciosos, bosques interminables, lagos cristalinos, cumbres nevadas.*



y los pueblos pintorescos que se suceden por todas partes. Y sobre todo curvas, muchas curvas, el paraíso de cualquier motero, con los que nos cruzábamos a cientos.

Tras el lago de Canazel al poco llegamos a los pies de la Marmolada pero aunque en el valle se estaba más o menos bien, nos informaron que en la cumbre había tormenta y mucho aire por lo que sólo podríamos subir hasta la penúltima parada del telecabina, a unos 2900 metros. Desde arriba las vistas eran indescriptibles.

De nuevo en ruta pasamos por zonas como la famosa Cortina d'Ampezzo y tras visitar un cementerio de guerra de la 1ª Guerra Mundial, al poco sin darnos cuenta estábamos casi en Austria, pero

ahora era momento de volver a nuestra "base de operaciones" en Laives a través de una nacional con muchísimo tráfico pero con paisajes igualmente bonitos.

El miércoles 11 de junio, empezamos otra rutilla, pasamos por Bolzano y Merano siguiendo la S-38, visitamos el "Val di Senales" y de nuevo en la carretera principal empezamos la ascensión al Stelvio cada vez mas impresionados por la magnitud del puerto y por las montañas que nos rodeaban. Llegamos al último tramo de la subida y el más vistoso, por esta zona hacía mucho frío e incluso nos llegó a granizar-nevar un poco. Por fin hicimos cumbre ¡Bien!, arriba estaban los típicos puestos de salchichas y unos cuantos moteros. Aquí fue el único momento que nos encontramos con unos españoles en todo el viaje, iban en una bandit roja...saludos chicos.

Aprovechamos para dar un paseo al perro, que se lo pasó de cine revolcándose por la nieve y jugando, y tras comprar algún recuerdo empezamos el descenso por la cara sur. Esta bajaaaaaada también prometía y poco después se hizo muy interesante, no apta para los que tengan problemas en las "tornantes".

En Bormio nos desviamos hacia el puerto de Santa Caterina que tampoco estuvo mal con unos 2600mts creo recordar. Estábamos parados en una curva cuando se detuvieron varios moteros alemanes en Harleys y nos preguntaron por el perro, si lo llevábamos en la moto y demás, ellos lo llamaron "The biker dog". Seguimos, y en Ponte di Legno





*Pudimos caminar sobre el glaciar, ver como le afectaba el deshielo e incluso meternos en sus mismas entrañas por túneles labrados en hielo.*

*En estos países hay una buena "cultura de las mascotas" y no hubo problemas para subir al perro en ningún medio de transporte.*

paramos a tomar un refrigerio y a descansar. Poco a poco nos fuimos acercando de nuevo a la zona de Bolzano, donde predominaban los manzanos como cultivo de la zona, según me dijeron era la región de mayor producción de manzanas de toda Europa. Y por fin cansados pero felices llegamos al apartamento, mañana sería otro día.....

El Jueves fue otro día de relax levantándonos tarde, y es que hay veces que en vacaciones te acabas cansando mucho, entre madrugones y demás. Paseos y un rato para el mantenimiento de la moto.

Viernes día 13: otra ruta por el corazón de Los Dolomitas, recorriendo sus reviradas carreteras, sus valles y sus puertos, entre ellos: Falzarego, Valparola, Sella y Pordoi sólo por nombrar algunos, una bonita ruta que nos dejó muy buen sabor de boca y nos sirvió para despedirnos de la zona, porque al día siguiente nos tocaba "mudarnos" a Austria.

## **SEMANA 2: EL TIROL AUSTRIACO**

El sábado salimos rumbo a Austria donde teníamos reservado otro apartamento en la localidad de Wenns, no sin antes hacer una visita a la concentración más importante de la zona, los Biker Days. Volvimos sobre nuestros pasos hacia el Passo Rombo para así cruzar la frontera y por fin rodar sobre suelo Austriaco. Como curiosidad decir que en esta zona es muy habitual cobrar peaje al pasar por los puertos. Al final llegamos al apartamento, situado en el segundo piso de una casa de la zona con auténti-

cos tirolese: el padre de familia era de los que tocan el acordeón vestidos con los trajes típicos.

El domingo día 15 empezamos una serie de recorridos por la zona que nos llevaron a visitar glaciares y paisajes muy singulares, no hacíamos muchos kms pero disfrutábamos de cada recodo del camino. Pudimos caminar sobre el glaciar, ver como le afectaba el deshielo e incluso meternos en sus mismas entrañas por túneles labrados en hielo. Este día fue el único que hicimos una comida de restaurante, en el Gletscherrestaurant, a 2750 metros de altura y con unas vistas de quitar el hipo.

Para el lunes, el elegido fue el valle de Pitztal, esta vez el plan era coger tren cremallera y luego telecabina para alcanzar los 3440 metros de altura y unas vistas privilegiadas sobre una amplia zona de los Alpes. Por suerte en estos países hay una buena "cultura de las mascotas" y no hubo problemas para subir al perro en ningún medio de transporte y que también nos acompañase hasta la cima más alta. Me temo que en España esto no habría sido posible, con el perro no te dejan pasar a ningún lado.

El martes 17 fue un día de visitas a castillos de la zona y el miércoles 18, de nuevo en ruta, y la Suzuki infatigable, por el valle Paznaun llegamos a un precioso lago, kms y kms de curvas y preciosos paisajes.

Ya teníamos la sensación de que las vacaciones se acababan, y el cansancio de tanto km en la moto ya era patente, por eso nos tomamos otro día tranquilo

de paseos, buscamos también un ciber café por la zona para poder mandar varios correos y consultar varias cosas en la red. Al día siguiente iniciábamos el regreso y había que estar descansados.

El viernes nos levantamos a las 5:30 pero hasta las 6:30 no salimos. Dejamos atrás Austria y atravesamos toda Suiza pasando por Saint Moritz, curvas y curvas miles de ellas, miles de frenadas, reducciones y subidas de marchas la moto y nosotros tres como si fuéramos un solo ser. Entramos en la caótica Italia y ya cerca de Milán pudimos coger autopista, Turín, y entramos en Francia: Grenoble, Valence, Orange, Nimes, Montpellier, aquí fue donde llegamos sobre las 6 de la tarde y donde teníamos previsto dormir, pero nos encontrábamos con fuerzas y decidimos continuar. Aproximadamente cada dos horas parábamos a repostar y a estirar las piernas (y patas) una media hora. Por fin entramos en España, y claro ahora ya no era cuestión de parar, así que seguimos camino de Zaragoza. Por fin, tras poco más de 20 horas de viaje y 1724 km "non-stop" llegamos a casa.

La moto se portó todo el viaje como una campeona con unos consumos mínimos y aparte del pinchazo del primer día y unas pastillas de freno que tuve que cambiar a mitad de viaje (ya lo había previsto y las llevaba en el equipaje), no dio ni un problema en más de 6000 km que le metimos, además con la reciente adquisición de un engrasador automático de cadena, puedo decir que me he olvidado de su existencia...