



cionante. Tuvimos problemas con ellos, y los seguimos teniendo porque no quieren pagar la mitad de las facturas. Solo se salvaban un par de chicas muy majas, pero si alguna vez os atiende un tal Didier (un francés) ¡ a temblar!.

Tanta avería había trastocado todos los planes, así que ahora nos esperaba una bajada hasta casa a toda leche. Aún visitamos Oslo, y marchamos a través de Suecia hasta el puente mas largo de Europa, que une Suecia con Dinamarca. En Dinamarca el alojamiento está difícil, pero encontramos un hostel junto a un lago en un pueblo, en las islas del canal. Al día siguiente cogimos un ferry en Rodby Havn que nos llevaría hasta Puttgården, Alemania.

Los dos teníamos ganas de pillar las autopistas alemanas para avanzar un poco mas deprisa, pero en Alemania la lluvia que nos acompañaba desde Cabo Norte se convirtió en diluvio y sólo pudimos hacer 50km en Dinamarca, 45min de ferry y 400km en Alemania antes de caer agotados en Osnabruck. Pasamos Bélgica, una hora de atasco en Paris y hasta Tours,

donde tuvimos que dormir los dos en una cama, pues fue lo único libre que encontramos. Sin lluvia empezamos la última etapa de nuestro viaje, con sentimientos encontrados, por una parte la pena de acabar esta pequeña aventura y por otra parte la alegría de llegar a casa. Nos separamos en Irún: abrazos promesas de amistad eterna y zumbando para Bilbao que nos espera la mujer en casa, y uno ya empieza a sentir la llamada de la naturaleza.

Resumiendo: El viaje fue impresionante, pero os aviso de que nos salió un pico aún recortando gastos (nosotros dormimos en albergues, camping..y nos llevamos la comida fuerte del día que era la cena en las alforjas). Son 10000 km de gasolina europea y unos cuantos ferrys, tenedlo en cuenta. En cuanto al idioma, a poco que manejeís el ingles no tendréis ningún problema, ya que en el resto de Europa todo

el mundo lo chapurrea, salvo los franceses que son muy suyos. Id preparados para el agua más que para el frío (no hace un frío extremo), y no tengáis miedo de perderos, pues excepto en Alemania ,que si que es un poco de lío tanta autopista, en el resto de países no tendréis problemas.

No sé si me dejo algo en el tintero. Ah, sí, las tías. Para ser sincero, las nacionales no tienen nada que envidiarles, sólo son más altas y más rubias. Y hablando de rubias, en cuestión de cervezas hay de todo, pero aquí igual sí que nos llevan ventaja.

Aprovechando la ocasión me gustaría dedicar este reportaje a mi gran amigo Agustín por aguantarme en los momentos de bajón, porque sin él no hubiese sido posible esta pequeña aventura y porque es un tío cojonudo. Y a ti, Amaya, por apretarte el cinto para que yo cumpliese uno de mis sueños.

Nos vemos en la carretera. 🍷



24 horas Circuit de Catalunya



Crónica de una ilusión hecha realidad

Pasada la bandera a cuadros

Tres amigos, Marc, Jordi y David (que soy yo), una moto para correr y otra de otro amigo que nos deja como recambio por si hay alguna desgracia. Eso y un montón de ilusión es todo lo que tenemos para correr las 24 Horas del Circuit de Catalunya. Pedimos ayuda a amigos, conocidos y familiares y hay que reconocer que todos nos la prestaron encantados.

Para recaudar fondos hicimos lotería de Navidad, camisetas y una rifa que fue una bendición.

Empezamos los entrenos privados, hay que hacerse a la moto. No es una moto dócil, es complicada de llevar, te exige que

la domines o si no es ella la que marca la pauta. Me cuesta hacer ir bien la moto, no me salen los tiempos. Los 2 compañeros no tienen problemas para estar en tiempos buenos, yo estoy 8 segundos por encima, no veas como me cabreo conmigo mismo. Me planteo dejar mi lugar al piloto reserva, pero que narices, ¡la moto es mía y el tute de moverlo todo me lo he dado yo!

Con todo esto y 4 sponsors nos plantamos en el Circuit de Catalunya, después de haber pagado la inscripción (1.120,000) y haber sacado la licencia (150,000 por piloto) nos plantamos en las verificaciones.

¡La moto no pasa! Porque no tiene doble circuito de luz trasero, se lo instalamos y pasa en la categoría Sportstock, motos de serie (no hay presupuesto para poner nada especial).

¡Nosotros no pasamos! Tanto a Marc como a mi no nos pasan los cascos por estar con homologación antigua. Si no lo solucionamos no podremos hacer los entrenos cronometrados de la tarde y ¡no nos podremos clasificar para la carrera!

Sacrificamos la hora de mediodía de comer para ir a la tienda donde trabajamos a por 2 cascos con homologación



David junto a la moto



Hablando con el Sr. Kawasaki



Una rotura de la cadena casi nos hace abandonar

moderna. Volvemos al Circuit y pasamos la verificación, 2 horas perdidas.

Empiezan los entrenos cronometrados, Marc hace un 1:58, Jordi un 2:01 y un servidor 2:08. Estoy con una mala leche que para que... Al final nos clasificamos los 45 "gracias a mi"

Entrenos nocturnos, rodar a toda leche por la noche es diferente, tiene un punto especial que te hipnotiza y te gusta.

Pasamos la mañana del sábado preparando cosas en el Box y en el Pit Lane. Comemos y a las 15:00 lo que todos estamos esperando: LA SALIDA.

En el primer relevo Marc hace la vuelta rápida del equipo 2:00, detrás Jordi y por último yo. Hacemos tandas de 50-55 minutos, que es lo que tarda en gastarse los 17 litros del depósito de serie. Cambiamos de neumáticos cada 4 relevos, Pirelli Slick SC3 compuesto de resistencia. Pastillas de freno cada 2 juegos de neumáticos. Es un espectáculo el ver como trabajan en el Box, rápidos muy rápidos para con los anclajes de serie.

Llega la noche, los tiempos suben. Aunque sabes que el circuito es el mismo, inconscientemente frenas un poco antes y abres gas un poco más tarde, con lo cual los tiempos se resienten levemente, del orden de 3-4 segundos por vuelta.

Llega la mañana, estamos entre los 28-32 scratch, 3-4 de categoría debutantes. Es el momento más duro, ver amanecer después de 15 horas de dar vueltas, sin dormir, ya que es imposible por todo lo que hay que hacer antes y después de subir a la moto.

Tengo la pierna dormida, el mono hecho a medida hace 4 años no es el mismo, o igual es que yo me he modificado, tengo el brazo de dar gas y frenar que no lo siento, me duele en cada frenada. Lo comento con el fisio y me hace unos pases mágicos (gracias Salva) salgo en el siguiente relevo



El mejor equipo

y consigo mi mejor tiempo ¡2:03:9! Después de 6 relevos... Estoy que ya no duele nada, ya no hay cansancio, ya pueden durar 24 horas más, es tal mi estado de euforia por el tiempo conseguido y por el recibimiento en el Box, después de haberles comido la cabeza con mis malos tiempos, creo que se alegraron tanto pensando en que ya no les iba a taladrar más con el tema.

Último cambio de neumáticos, estamos 2^{os} en debutantes, 28 scratch. Salgo a estrenar juego de neumáticos, detrás de mí Marc y nos pasa el único incidente de toda la carrera, cadena demasiado tensada y se parte al abrir gas a la salida de la curva Seat. Marc llegó blanco al Box, del susto y del rato que pasó empujando la moto. La cadena partió el refuerzo del basculante y el guardabarros trasero, aparte de marcar el colín, el amortiguador, la llanta, etc. Tuvimos suerte, ya que si Marc no coge el embrague a tiempo el destrozo casi nos habría hecho abandonar.

Cambiamos cadena y salimos, hemos perdido 22 minutos en Box y 2 posiciones

en debutantes, ahora somos 4^{os}, y 7^{os} en scratch, ahora estamos 35^{os}. Quedan 4 horas y lo intentamos cuando más cansados estamos.

Al final en el último relevo, sin posibilidad de coger al que va delante nuestro y sin peligro de que nos cojan por detrás, ruedo a un ritmo penoso pero contento por el trabajo hecho durante la carrera.

La llegada es espectacular, todo el público en el circuito aplaudiendo, los oyes por encima del sonido del motor, no me imagino lo que tiene que ser en un Gran Premio.

La clasificación final 3^{os} categoría debutantes, 33 scratch.

Después los abrazos y las felicitaciones a todos los miembros del equipo (gracias a todas y todos) que aguantaron como unos campeones, casi más mérito suyo que nuestro.

Al acabar las 24 Horas ya quieres que pase el año rápido para correr las siguientes que es lo que vamos a hacer, con 2 pilotos nuevos, Pere y Miquel, otra vez en categoría debutantes, ¡a ver si este año conseguimos ganar! 🏆



Momentos previos a la carrera



Celebrando el final



Paloma Lence
socio 6.257



Licencia para **RODAR**

Analizamos qué coberturas tenemos para entrar a circuito con seguridad.

El circuito se está convirtiendo en una alternativa cada vez más atractiva para muchos aficionados a las motos que deciden participar en cursillos de conducción, tandas libres o rodadas, lejos de la carretera y sus peligros. Hasta aquí todo perfecto. El problema llega cuando el vacío jurídico que existe respecto a los seguros amenaza una tendencia a todas luces positiva.

La clave para entender la paradoja a la que se enfrenta un "motero del montón"

que quiere entrar de vez en cuando al circuito radica en que el seguro de responsabilidad civil obligatorio de su moto no le cubre ante un posible accidente fuera de la vía pública y debe cubrirse las espaldas de otro modo. Las opciones se limitan a tres: contratar el seguro por un día que ofrecen ciertos circuitos, acudir a una compañía aseguradora, o sacarse la licencia federativa, ya sea para un día concreto o para un año natural.

Las dos primeras opciones resultan muy



poco atractivas para la mayoría. Por un lado, la cobertura de los seguros de los circuitos es muy limitada en cuanto a gastos médicos, y puede suponer para el piloto un importante desembolso de dinero en caso de accidentes que requieran desplazamientos, pruebas médicas u hospitalización. Por otro lado, plantearse la opción de ir puerta por puerta de las aseguradoras explicando que eres aficionado a las motos, quieres entrar a compartir pista con otros pilotos en las mismas condiciones que tú, y lograr que te aseguren con unas coberturas interesantes a un precio razonable parece misión imposible, aunque bien es cierto que hay alguno que lo ha conseguido.

Ante tal situación, la mayoría recurrimos a las federaciones territoriales de motociclismo, que llevan años tramitando licencias de piloto que permiten rodar en circuito con las mismas coberturas que dispone cualquier piloto profesional. Pero no todo es tan fácil como parece.

En teoría, la licencia federativa se tramita exclusivamente para competición y entrenos oficiales, pero en la práctica, un porcentaje muy elevado de las licencias federativas se expiden a personas que no compiten ni tienen ningún interés por competir. Durante varios años, la Real Federación Motociclista Española y las federaciones territoriales han hecho la vista gorda y han seguido cubriendo sin problemas los daños que cualquier piloto federado (profesional o amateur) pudiese sufrir durante la celebración de un evento en circuito, siempre que éste hubiese sido notificado a la correspondiente federación. Y aquí es donde radica el "Quid" de la cuestión: para que la licencia federativa cubra a los participantes de cualquier evento en circuito, el organizador de dicho evento debe notificarlo a la federación y cubrir el pago de unas tasas en concepto de "Reglamento de Cursillo" o "Reglamento de Tandas Libres", que obliga, entre otras cosas, a contar con la presencia en el circuito de un Cargo Federativo Oficial, o lo que es lo mismo, una persona que representa a la federación y supervisa que el evento se desarrolla cumpliendo todas las normas de seguridad fijadas en los reglamentos.

El problema es que, en los últimos años, algunos organizadores de cursillos y tandas libres han optado por ofrecer a sus clientes alternativas más económicas que la licencia federativa de un día. De este modo, ya no es necesario notificar el evento a la correspondiente federación y, en consecuencia, la federación no se hace responsable de los daños que pudiese

sufrir ningún piloto, aunque cuente con la licencia federativa en vigor.

Ante esta situación, el piloto de a pie que se federa -con el simple objetivo de ahorrar en el seguro de las tandas o los cursillos en los que participa- se verá obligado a confiar en la palabra del organizador que le dice que el evento sí está cubierto por la licencia de piloto.

Hay que tener en cuenta que los organizadores notifican a la federación la celebración del evento y la lista definitiva de pilotos participantes un par de días antes de que se celebre; por lo que no nos servirá de nada llamar a la federación unos meses o una semana antes, ya que no nos podrán confirmar nada.

La solución: simplemente informarse bien, exponerle claramente al organizador que se quiere rodar con la cobertura de la licencia federativa y, en caso de no ver las cosas demasiado claras, no participar o pedir una notificación por escrito en la que se refleje que el evento será declarado a la correspondiente federación.

Es inevitable que algunos pilotos amateur sientan desconfianza ante esta situación, pero para su tranquilidad, hay que tener en cuenta que la inmensa mayoría de los organizadores conoce las consecuencias que los malentendidos o los problemas de cobertura pueden traer y prefieren curarse en salud, exponiendo claramente qué tipo de seguros se acepta en sus eventos.

Hasta el día en que alguna aseguradora ofrezca un seguro para circuito con buenas coberturas y a un precio competitivo, o la Real Federación Motociclista Española



la apuesta por la promoción del deporte mediante la creación de una nueva modalidad de licencia para pilotos no-profesionales, la mejor recomendación que se puede hacer a cualquier aficionado a los circuitos es que no intente escatimar en seguros, que se informe bien, pida todas las explicaciones que considere necesarias y se niegue a participar en eventos que carezcan de algún tipo de seguro, que los hay; pero nunca debemos preocuparnos más de la cuenta. Al fin y al cabo entramos a circuito para divertirnos, mejorar en nuestra conducción y, por qué no, para comprobar en un lugar seguro si realmente somos capaces de rodar más rápido que nuestros compañeros. 🍷



Fernando Sanz "Ninjo"
socio 3.561

Rodando entre amigos

Récord de participación en la 3ª Ronda a Navarra de la AMM

Más de ciento cincuenta motos - ¡150!- tomaron la salida el pasado 28 de mayo en la 3ª Ronda a Navarra de la AMM, que nos llevó en un impresionante día de verano por una sucesión interminable de curvas de montaña y verdes paisajes, bajo un cielo absolutamente limpio y azul.

El buen tiempo probablemente ayudó, y mucho, en la alta participación. En las dos ediciones anteriores no habíamos llegado a las cien motos, y os puedo asegurar que aumentar en un cincuenta por ciento esta

cifra trae algunos problemillas: es difícil mantener unido el grupo, que no se produzcan cortes, que no se pierda gente...

A pesar de todo, la jornada fue un éxito. Sólo tuvimos que lamentar dos pequeños percances en forma de sendas caídas, afortunadamente sin consecuencias para los motoristas: la primera por culpa de una avispa casquera y la segunda en un stop (el de delante frenó y el de detrás miraba si venía alguien sin pensar en quien le precedía...).

Lo que sí disfrutamos fue de momentos realmente bellos. La ruta que prepararon Xavi Istúriz (Xemein) y Luis Fernández Lecuona (que además colabora como fotógrafo de "Moterros") fue de sobresaliente, y eso que tuvieron que improvisar dos días antes algunos cambios en el recorrido por culpa de la Vuelta Ciclista a Navarra, cuya etapa ese día coincidía en tiempo y recorrido con nuestra Ronda. Hubo tramos (Guirguillano, Goñi) en los que el cordón de motos parecía infinito,





Algunas sugerencias para organizar una ronda AMM

culebreando todos nosotros puerto arriba, puerto abajo, sin principio ni fin ...

En Lecumberri paramos a repostar los cuerpos y el espíritu. Finalmente, comimos en Zubiri, tras 190 kilómetros de ruta, en el Restaurante "Gautxori", que se vio un tanto desbordado por nuestra presencia, pues en principio íbamos a estar unos 50-60 y al final comimos ¡ochenta y siete!

En los cafés, tanto Juan Soroa (secretario de la AMM) como Andrés García (director de "Motos") dirigieron unas palabras a los presentes, en las que no olvidaron la Oficina de Seguros, esta revista, la campaña de donaciones, la concentración de Fraga sobre seguridad vial y la necesidad de participar en este nuestro gran proyecto.

La sensación general fue de satisfacción: disfrutamos de un buen día de motos, y gozamos del placer de rodar en gran grupo. Ya estamos pensando en la próxima edición. 📍



Organizar una Ronda anual en vuestra provincia es una buena manera de fomentar la AMM. Estas jornadas sirven para que los socios podamos vernos, rodar juntos y echar una cerveza. También se apunta gente que no pertenece a la Asociación y a la que podemos abrir la puerta, invitarle a que se asocie.

Después de tres ediciones en Navarra, queremos compartir nuestra experiencia con cualquiera que desee hacer algo parecido en su zona. Estas son algunas cosas que creemos que hay que hacer. Seguro que faltan muchas, pero se trata de ir aprendiendo poco a poco:

1.-El recorrido.

Vais a guiar a un grupo de muchas motos. El recorrido debe ser bello y divertido para la conducción, pero debéis tener en cuenta que vamos muchos y el ritmo será el de los más lentos. Las carreteras, mejor reviradas y con poco tráfico. Es preciso evitar en lo posible los cruces con carreteras generales o los stops. En ellos, será aconsejable que uno de la organización indique al resto el cambio de dirección.

Se aconseja hacer el recorrido unos días antes para que los guías se lo aprendan de memoria. Imagínate que te equivocas y llevas detrás cincuenta motos...

2.-La organización.

No llevamos carteles en las motos, ni petos con la leyenda "organización" ni nada de eso. Tampoco avisamos a ninguna autoridad: somos un grupo de amigos que salimos a rodar, y punto. Nos parece la opción más sensata, factible y sencilla.

3.-Cómo rodar.

El guía debe rodar lento, sobre todo a la salida de cruces o poblaciones, y debe procurar los reagrupamientos cuando se produzcan cortes.

Huiremos de acelerones fuera de lugar

y haremos ver a "quemarruedas" y demás fauna que sobran. Mantendremos en todo momento la distancia de seguridad y evitaremos en lo posible los adelantamientos entre nosotros. Por una vez -y tiene su encanto- rodaremos juntos motoristas de la más variada condición, experiencia y estilo.

4.-Negociar con el restaurante y la inscripción.

La ruta es gratis (obvio), pero la comida no. La única manera de asegurar un número de plazas para reservar un salón en un restaurante es insistir -y mucho- a la gente para que se apunte mediante transferencia bancaria a una cuenta y que esté hecha al menos una semana antes de la ruta. Será mejor que la cuenta pertenezca a la AMM.

En cuanto al restaurante, lo más aconsejable es negociar un menú a precio cerrado, con café y sin copas (vamos en moto), e indicar que "iremos un mínimo de cuarenta (los inscritos) pero podríamos ser hasta sesenta" (los inscritos el mismo día, si ha salido con un sol espléndido).

4.-La publicidad.

Tenemos cuatro canales: la web de la AMM, esta revista, el correo electrónico y los carteles en establecimientos moteles de la ciudad. Enviaremos los e-mail a los socios de la AMM de la provincia o comunidad y limítrofes (contactar con Diego en: druiz@mutuamotorista.com)

5.-La "papelería" de la AMM.

Es imprescindible tener a mano folletos de la AMM y de cuantas campañas que se estén haciendo en ese momento. Los trípticos hay que entregarlos a los participantes de la Ronda en el momento de la salida, pues seguro que habrá mucha gente que rodará con nosotros pero que no se quedará en la comida, cuando se habla de nuestros temas. 📍

Eduardo García Gascón
socio 10.454

Ordessa



Pista hacia Bujaruelo

Son la 9 de la mañana de un sábado caluroso que se presenta imposible de aguantar en Zaragoza, y surge la idea de buscar algún sitio fresco y diferente en el cual podamos desconectar de la monotonía de cada día en la ciudad. ¡Qué mejor sitio que el Pirineo, que lo tenemos a 2 horas! Dicho y hecho. Tengo a mis 2 chicas preparadas ya: una con depósito lleno y la

otra con el casco puesto, así que no me queda otra que darle al puño dirección norte. Cuando llevamos mitad de camino siento un ronroneo, y no es la GS, sino mis tripas, así que preparamos un improvisado almuerzo motero (las maletas como sillas y el topcase como mesa) y buen ambiente que se cuece en la mesa...

Una vez arreglado el ronroneo continua-

mos viaje, sin perder el norte. Disfrutamos de cada kilómetro recorrido hasta llegar a nuestro destino: el parque Nacional de Ordessa.

Aquí encontramos nuestro alojamiento, y digo nuestro porque desde el primer momento nos sentimos como en nuestra casa, el trato recibido por el personal del Hotel Ordessa (establecimiento colabora-





Hotel Ordesa, en Torla

dodor de Mutua Motera) fue inmejorable, conocimos a Juan, dueño del hotel que fundaron sus abuelos, nos enseñó las instalaciones de todo el complejo: camping, bungalows, restaurante, cafetería, piscinas, etc...y como motero que es, el parking para motos es gratuito.

Desde el hotel se pueden hacer numerosas excursiones tanto en moto, coche bici, incluso andando, y a eso nos dedicamos.

Visitamos el parque de Bujaruelo tras una pista de siete kilómetros. Bordeando el río llegamos a la pradera donde tomamos unas cervecitas y nos

bañamos junto al puente romano, a través del que puedes llegar andando hasta Francia.

Después fuimos al parque Nacional de Ordesa y nos pareció increíble, ¡qué bosque! qué paisajes! ¡naturaleza totalmente salvaje! Compramos un recuerdo en la cabaña y seguimos ruta hacia Broto, donde comimos y visitamos la cascada de Sorrosal, en solo cinco minutos andando

llegas a una preciosa "Cola de caballo" de aguas cristalinas.

A la mañana siguiente, después de coger fuerzas con el desayuno-bufé del Hotel Ordesa, nos dirigimos al Cañón del Añisclo, visitando por el camino Sarvisé, Fanlo y Nerín; preciosos pueblos con casas de piedra y tejados de losas al más puro estilo del Pirineo Aragonés. Cuando llegamos al cañón nos quedamos sorprendidos. No pensábamos que fuera tan espectacular, es realmente muy estrecho y profundo, se circula entre la pared de piedra y el río entre vegetación salvaje que crece por cualquier rincón.

No nos hemos dado cuenta y es domingo tarde y hay que ir pensando en el regreso a casa. Esta vez a mis chicas les cuesta más prepararse, la una en reserva y la otra remolonea, pero siempre se "portan" pensando ya en la próxima salida.

Ráfagas a todos de parte de Eduardo y Raquel R1200GS 🇪🇸





- Seguro Médico
- Renta (sueldo mensual por baja laboral, enfermedad y/o accidente)

¡Vive la Salud!

Compañía líder europea en Seguros de Salud, ofrece importantes ventajas a todos los socios. Podéis contratar los seguros contactando con el asesor especializado en salud familiar que la Asociación Mutua Motera pone a vuestra disposición.

Centro de Atención a Socios
Rosa Sancho
657.808.178
Referencia a la Asociación Mutua Motera

Viaje a JEREZ



Pues aquí empezaba la historia de un GP en Jerez en 2005 como tantos otros años, después de meses de preparativos, de amigos que se animaban para más tarde, por diversos motivos, tener que borrarse. Otros, de los que pensábamos que no podrían, al final se consiguieron escapar unos pocos días para desconectar de la rutina del diario, y poder dedicarse por completo, liberados de jefes y "cargas" familiares, a nuestra afición favorita, las motos.

Como bien sabemos todos los que, cual peregrinación a la Meca, nos dirigimos a Cádiz con los primeros calores, y como han escuchado tantas veces los

que no han podido aún disfrutar de ello, parece que durante esos días las ciudades y pueblos que tan amablemente nos acogen detienen su reloj, hacen un paréntesis en sus labores, y se adentran en el GP y todo lo que éste envuelve para hacernos sentir, una vez al año, que la moto es importante, que no somos esos locos que hay que perseguir, y que la convivencia con la gente de a pie es posible (aunque todos los años, unos pocos intentan echar a perder el buen nombre de la moto que tantos luchamos por mantener).

La historia comienza siempre con algún incidente, -por mucho que haya-

mos preparado, fijado horarios y lugares-, que uno se olvida el móvil, que otro se ha dormido, que he pasado por el taller para comprar aceite, etc..., ya sabéis, lo que en todos los grupos ocurre habitualmente. Tras muchas historias, sobre las 16:00 h del jueves salimos rumbo a nuestro ansiado destino, y quedan atrás los nervios de la noche anterior y el repaso de todo lo que crees que debes llevar y de lo que te acaban sobrando la mitad de las cosas.

Un repostaje con una Coca-Cola aquí, luego un bocata en la siguiente, etc..., en fin, que a unos 150 km. de Sevilla hacemos la penúltima parada. Mientras descansa-

