

mos un rato junto a las motos llega una SIPRI 1100. El dueño parece un forajido del viejo oeste que llega a la posada para que su caballo beba en el abrevadero, casco abierto, pantalones vaqueros, pañuelo al cuello y chupa de cuero conforman la viva estampa del famoso Bullí i.e. AID. Como buenos moteros, un "hola" es suficiente para iniciar la típica conversación sobre "qué tal el viaje", "cómo va la moto", "... a Jerez, supongo", en fin, que decidimos hacer camino juntos hasta Sevilla, ya que él, (en adelante el bueno de Patxi), dormirá allí en casa de unos amigos por no haber encontrado hotel en Jerez.

Pero no sabemos ni cómo ni por qué, el caso es que cuando nos quisimos dar cuenta, nos había propuesto, y nosotros aceptado, alojarse con nosotros en la casa que teníamos alquilada en el Puerto de Santa María. ¿Alguien puede imaginar que cualquier persona se aventurara a meter en su casa a otro que se hubiera encontrado en la parada del autobús? ¿O al joven que te corta la entrada en el acceso a un cine? o qué sé yo ... Él necesitaba un sitio donde dormir y nosotros disponíamos de él. Todo surgió muy rápido, y Patxi se hizo inseparable durante los cuatro días que pasamos en tierras gaditanas. Tanto es así que, de no tener pensado acudir al circuito a las carreras, se tragó también los entrenos de viernes y sábado.

Ese mismo viernes intentamos subir a conocer la famosa sierra de Cádiz, Arcos, Benamahoma, el Bosque, etc., buen paisaje, temperatura agradable y mejores vistas, pero nuestro gozo terminó en un pozo porque la niebla era tan densa que no se veía más allá de 5 ó 6 metros, con lo que decidimos volver a la civilización, no sin antes que mis compañeros de viaje decidieran que el mejor lugar para revisar el aceite de una yamaha ( que raro, no ???, jejeje) era en una curva cerrada en plena subida. Esto era para verlo en directo, uno controlando los coches que subían, otro los que bajaban, uno sujetando la moto y el desalmado de la chaqueta azul intentado ver el nivel del aceite. La bomba !!!!!.

Ya imagináis, unas copas el viernes por el Puerto y a la cama a una hora prudencial, que el sábado también hay entrenos y nosotros no nos perdemos nada.

El sábado ya eran muchos los que esperaban en el circuito la búsqueda de tiempos de nuestros pilotos. Cuando llegamos, bocata como comida de emergencia en las gradas, los típicos

comentarios de " Rossi seguirá igual este año...", " Es la ocasión de Sete ..."

Por la tarde y para descansar del bullicio de Jerez, hicimos la visita obligada a Cádiz, su famosa playa de la Victoria, la catedral y sus sorprendentes cúpulas redondeadas, los numerosos edificios coloniales de la parte antigua. Todo esto bañado por la puesta de sol y más tarde la tenue luz amarillenta del alumbrado público le daba un aspecto cálido, ideal para parejas. Para reponernos de tanto romanticismo sin las contrarrias, nos castigamos con chopitos, "pescaitos", cervecitas, etc. En fin, el típico sufrimiento "andalu".

Con la barriga llena tras el paréntesis, volvemos a la barbarie de Jerez, donde las calles estaban tomadas por las motos y por la gente que animaba. En cualquier semáforo te sale un grupo de niños de 7 u 8 años pidiendo "métele puño tío, dale caña" pero nuestro cariño por la moto nos impide obedecer. El paseo central hasta arriba y, aparte de los de siempre haciendo el gamba fuera de las habilitadas para ello !lo nunca vistoj ¡Un tractor haciendo trompos y caballitos!!!!!! alucinas... El concierto de Loquillo genial, las discotecas instaladas en la calle por los bares y sus gogós !GENIALES¡ Total, fiesta de la buena hasta las tantas.

Y por fin llega el gran día. Como es normal llegamos tarde (cuesta madrugar después de todo) y los pilotos de 125 estaban dando la vuelta de calentamiento cuando llegamos a nuestras localidades. Muchas ganas de carreras se notaban en el ambiente después de

todo el invierno, banderas ondeando, bocinas, todo estaba preparado para la gran celebración.

Primero Pablo Nieto nos hizo soñar para luego caer de nuevo a la cruda realidad, después Dani nos devolvió la ilusión y finalmente Sete, aunque puso todo de su parte, no consiguió evitar que "Il Doctore" comenzara su andanza hacia un título más de MotoGP.

Terminadas las carreras, tras un tiempo prudencial aguardando a que la gran marea humana comenzara a salir del circuito, y esperando inútilmente que la carretera de Arcos se despejase un poco (qué utópico ¿verdad ?) hicimos las últimas compras de camisetas y demás artículos que ese mercadillo itinerante que se coloca a las puertas del circuito intenta finiquitar. Foto de rigor como despedida del circuito, recoger todo y para casa corriendo ¡Bueno, no! Algunos nos quedamos hasta el lunes para quitarnos jaleo, recuperar el cuerpo para los kilómetros que faltan e ir preparando la próxima.

Y poco más. Otro año en Jerez, un nuevo amigo que apareció de la nada y que a la nada volvió en su viaje a las tierras del norte. Miles de imágenes, de risas, muchos kilómetros de vuelta pero tantas aventuras por contar a los amigos que nos van a faltar cervezas para hacerlo.

Todos sabemos que Jerez es mucho más que las carreras y, al menos por mi parte, es por lo que no falto ningún año. Hay algo en esa tierra que te invita a volver, y así será, si los hados no se interponen en 2006. Hasta entonces, cuídate mucho amigo, cuídate mucho Jerez. 🇪🇸





Jordi Soler  
socio 5,683

# Moto y PATRIA



**Moto y patria**, menuda mezcla. Quizá penséis que me refiero a un soñado monopolio de los pilotos españoles en el mundial, pues no. Me refiero a las empresas con soñadores, currantes, ingenieros, creativos, que muestran sus productos por los mercados del mundo luciendo “Made in Spain” y pasando olímpicamente de himnos, banderas, y demás gilipolleces, que tanto parece seducir a algunos.

¿Es necesario recordaros el prestigio que dan a Italia marcas como Dainesse,

Ducati, Alpine Stars, ganen o no ganen? ¿Quién no siente envidia por la impresionante resurrección de Triumph? ¿Sabíais de la frustración de los franceses con sus siempre malogrados proyectos –MF, Boccardo, Barigo, Voxan con problemas- de fabricación de una moto gala gorda? Estas empresas sí representan una manera de hacer las cosas, un carácter diferenciado, un diseño, un estilo, una sobriedad, una profesionalidad (por qué no decirlo, hay de todo), que sólo pueden ofrecernos ellos pues son latinos, o fríos nórdicos, o

copiones asiáticos, o extravagantes franceses, o presumidos transalpinos y eso se lo da su país, región o como os dé la gana nombrarlo. Hoy en día los pilotos no son españoles, italianos, australianos o finlandeses, son fortunenses, marlborianos, rothmaneros o katemenses.

Vamos flipando con el primer chaval que desputa para que nos pasee la bandera pero, hace años nuestros VERDADEROS representantes cavaban sus propias fosas, “ayudados” por la llegada de los japos a España, lo cual significó la puntilla para estas empresas que REALMENTE representaban un estilo “español” en esto de las motos.

El pastel quedó bien repartido: Yamaha regaló unos bicilíndricos de mierda a Sanglas para acortar su agonía financiera: poco después se la cepilló. La poderosa Honda se agenció el nombre de “cota” para sus trialeras y “okuparon” la sede de Esplugues. Ossa murió sola (una porción tan pequeña del pastel no interesaba a nadie). Los de Suzuki se instalaron en la pensión Puch y allí siguen. Derbi aún colea; importó las Kawa, pertenece a Piaggio, montó motores Honda 4T y ahora los monta de Yamaha 4T en sus cientoveinticinco, creo que ni ellos mismos se aclaran. No estoy seguro de si Bultaco sigue viva, lo suyo tiene tela; unas Derbi Senda de carbono llamadas Lobito, unas Sherpa de nombre Sherco construidas por un francés llamado Marc Tessier y los únicos que puden disfrutar del mítico nombre del dedo rampante son los yankees,





gracias a una famosa y hábil gestión del importador en USA ¡Patético!

Mientras tanto, recuerdo los lloros de la afición española cuando Cagiva dejó solos a los japoneses en 500. Poco o nada se lloró cuando se fue Derbi, y eso que la marca del elefante no le llega ni a la suela de la bota a los de Mollet.

¿Os dais cuenta de que fuera de los éxitos deportivos no nos queda nada? ¡NADA!

"La mejor afición del mundo" depende de la bandera de cuadros.

No se cansan de hablar de "nuestros" pilotos en las carreras como si Cervantes, Bautista, Raga, Lorenzo o Fonsi formasen parte de una selección española ¡malditas comparaciones futboleras! Todo ello aderezado con las últimas noticias de otros representantes nuestros que triunfan: Nadal, Alonso, etc. ¡Señores ,que a mí

no me representa nadie! ¿me oyen? ¡nadie!

Soy totalmente contrario a centrar la representación nacional en un solo individuo. Prefiero el coraje de Capirosi, la sed cervecera de Smets, el talento de Stoner o la fuerza de David Knight que "lo que tengan entre las piernas" la mayoría de los "nuestros". Estos planteamientos que intentan colocarnos los considero primitivos, peligrosos y terriblemente fachas. Soy motero, ante todo.

Me sentiría muy identificado con una Derbi (100x100 Derbi) ganando mundiales, con Everts triunfando sobre una Pursang 450 4T o bajando a Túnez con una Merlin DG11 versión 06, sin enfrentarme a otros países ni nombrar a un Cid Campeador (célebre asesino, por cierto).

Aquí no valen historias de globalizaciones ni de que los chinos se lo comen

todo, ¡bien que están allí los tabacos y teléfonos españoles!,y esos de moteros no tienen nada.

**Un poquito de por favor.**

**Salud y kilómetros.** 

### ÚLTIMA HORA:

La firma alemana Fallert, de preparaciones para BMW, se ha declarado insolvente ante los tribunales y se irá seguramente al garete.

Por otra parte el ministro francés de transportes quiere legalizar la circulación "entre filas" y promover la construcción de futuros circuitos, así como el acceso a las tandas que se realicen en ellos. ¡A ver si aprendemos, Navarro!.

### UN RINCONCITO

**Esto** os cae lejos, a menos que tengáis la suerte de ir a Escandinavia este verano:

M.C.Touring Camp, Nodagervej 32 A, Nodager 8560 Kolind, Danmark.

Sí, sí en Dinamarca. Es considerado por muchos el "padre" de los moto-campings, obligada parada subiendo a Cabo Norte, que fue fundado en 1992 y es propiedad del moto club Touring. Obviamente permanece cerrado en invierno, y está multitudinariamente ocupado en verano. Mucha-mucha gente, parece una concentra de tres semanas. Las chicas de la barra... ¡uf!

Teléfono 86392815

E-mail: camp@mctouringclub.dk



5% de descuento para socios de la Mutua Motorista

**motodromad**  
Complementos para viajes en moto



QUALITY PLASTIC PRODUCTS  
Exclusivo para España



Pide tu catálogo gratis enviando tus datos y número de socio por SMS al 617190361 o por e-mail a motodromad@hotmail.com Válido para toda España



Jordi Fernández  
socio 1.055



**Tal como comentábamos** en el artículo de “El Retrovisor” del número 2 de MOTEROS, un equipo formado por miembros de la AMM participa habitualmente en carreras de clásicas organizadas por DECCLA. Estamos seguros de que fueron de los primeros en competir con los adhesivos de la Mutua pegados al carenado. Así que, para conocer de cerca más detalles de este tipo de evento, hemos estado hablando un rato con Santiago (nº 2018), el artífice de esta aventura. Aquí tenéis el resultado en forma de entrevista. A ver si alguno más se anima...

**¿Quiénes formáis el equipo?**

*Pilotos, hasta ahora hemos sido Luis y yo; podríamos haber sido alguno más en las carreras de resistencia, pero a los que se lo he propuesto no podían, y a los que me lo*

*han propuesto a mí les he dicho que no; tienes que confiar mucho en alguien para dejarle tu moto en circuito, así que... En el apartado mecánica hemos contado siempre con Julio, de Motos Cortés en Zaragoza, que incluso nos acompañó a alguna carrera. También con Juan de Alhama de Murcia, que ha venido a todas. Para cronometraje, catering, ayuda de todo tipo... han venido Eva y Eva jr, Rosa y amigos de la zona de la carrera que toque.*

*guzzistas, así que la marca venía dada. Aún así, en Agosto de 2002, Luis y yo compramos una Morini 500 en Valencia que en dos años, y por diversos motivos, no fuimos capaces de poner en marcha. Al final, pues, tiramos a lo conocido: Moto Guzzi.*

**¿Qué modificaciones habéis ido haciendo a la moto?**

*Un montón, pero intentaré ser lo más breve posible.*

*Parte ciclo: llantas de radios con trasera de 3,5. Con gomas de 110 delante y 150 detrás. Bombas de freno Brembo con latiguillos Goodridge, frenada integral anulada y pastillas de freno cerámicas. Basculante transformado para aceptar rueda más ancha.*

*Amortiguadores traseros Koni y horquilla de 41mm de procedencia japo.*

*Donde más cambios hay es en el motor: distribución piñones ergal, alternador electrónico, árbol de levas competición, volante motor y corona aligerados, cilindros y pistones nicasil 950cc, carburadores Dellorto de 40mm, conos potencia, bote expansión de mayor tamaño, empujadores ergal, muelles reforzados en válvulas y embrague, discos embrague racing, extensión carter, escape 2 en 1, conductos pulidos, encendido electrónico, latiguillos metálicos por doquier, y algún truquillo de circuito.*

**¿Cuándo y por qué surgió la idea de correr en carreras de clásicas?**

*El gusanillo yo creo que nos entró después de ver una carrera de clásicas en el Jarama. Era el trofeo RACE 2001.*

**¿Qué diferencias crees que hay entre las carreras de clásicas y las de motos más actuales?**

*La edad reglamentaria para competir en clásicas en campeonatos regionales es a partir de 35 años, y para las motos de 25/30 años.*

*Dicen que alguna de las Guzzi punteras llega a los 100CV de potencia y pesa alrededor de 200 kg. Además, por lo que la moto significa para su dueño, el estilo de conducción suele ser mucho más cuidadoso con la mecánica. Creo que si se comparan estos datos con los pilotos/monturas de las motos modernas, ya se aclara bastante la diferencia.*

**¿Qué moto y por qué esa elección?**

*Bueno, empecé con Guzzi hace años y sigo con la misma marca; me acerqué a las carreras de clásicas por mis contactos con*

**¿Qué diferencias básicas puede haber entre arreglar una clásica para rodar por carretera o hacerlo para carreras?**

*Lógicamente, luces, matrícula y retrovisor. El resto de preparación, en mayor o menor medida, es válida para la calle a excepción del*



escape y las reformas consideradas de importancia, pero siempre se podría homologar.

### Hablemos de dinero ¿Es caro correr en clásicas? ¿Os ayuda alguien?

Hablando en euros, la licencia nacional para un año creo que vale lo mismo en todas las categorías: unos 220. La inscripción para una carrera de campeonato regional vale entre 60 y 100, e incluye entrenamientos cronometrados, warm-up y carrera a 10 - 12 vueltas. Los libres valen en tandas de 20- entre 10 y 20. El alquiler de box cuesta alrededor de los 150 y se suele compartir entre varios.

En cuanto a las carreras de resistencia DECCLA, cuestan alrededor de los 150 e incluyen box, entrenamientos y cena.

Otra cuestión ya es la referente a moto, neumáticos, remolque y coche o furgoneta, material de box: herramientas, repuestos, bidones para el combustible, etc... Podríamos decir que los que nos ayudan lo hacen "por amor al deporte".

### Me consta que os echa una mano un concesionario de Marsella...

Conviene aclarar que es un amigo que resulta ser el propietario de Comptoir du Sud, concesionario Moto Guzzi para el sur de Francia y Córcega. En cuanto le hablé de mi proyecto se puso a disposición del equipo para lo que estuviese a su alcance; la lástima es no haber podido salir todavía a correr en Francia.

### Explícanos un poco las carreras realizadas y los resultados obtenidos hasta el momento.

En 2004 debutamos en las 5 hrs DECCLA del mes de Enero, y logramos un inesperado tercer puesto en categoría Open. Hay que decir que la mayoría de equipos punteros abandonaron. Luego hicimos el regional de Castilla-La Mancha de velocidad, y una carrera en el Jarama; en todas estas carreras acabamos doblados por el ganador. En Septiembre, en las 6 horas DECCLA alcanzamos un muy meritorio 5º puesto entre un importante plantel de inscritos.

En Enero de 2005 terminamos la resistencia DECCLA de 5 horas a pesar de sufrir avería en cambio y embrague. Fue un décimo puesto muy trabajado. Ese mismo año hicimos el murciano de velocidad con resultados muy discretos.

### Y ¿qué proyectos tenéis para el futuro más inmediato?

Lo primero que quiero hacer es preparar la moto para usarla por carretera abierta y acometer la construcción de una Guzzi de carreras a partir de un chasis.

### Ya para acabar, el nombre del equipo ¿a qué se debe? ¿tiene algo que ver con el estado mental de los componentes del equipo?

Ja, ja, ja. Bueno, un poco locos sí estamos, pero la realidad es que hace más de 10 años tuvimos un bar de copas en la zona de Huertas de Madrid; el nombre nos lo sugirió Fran, actualmente guitarrista de Mägo de Oz: **EL MANICOMIO**.

Como continuación de aquello se me ocurrió llamar así al equipo. 🍷



## Una fecha un LUGAR

Si queréis tomar contacto con este tipo de carreras podéis acercaros el 30 de septiembre a disfrutar de las **6 H de Resistencia** en el **Circuito de Cartagena**. La prueba empieza a las 18:00 h y termina a las 00:00 h así que se preveen dos horas y media de emocionante carrera nocturna entre los 40 o 50 equipos que se calcula que acudirán a la cita. Además, las obras efectuadas en el circuito han ubicado una tribuna sobre los nuevos boxes, así que la relación entre público y equipos será más cercana que nunca. Los del Manicomio Team estarán allí con las últimas modificaciones en su máquina para afrontar ese nuevo reto. Id a animarles. ¡Lo agradecerán!

**ABUS**  
Security Tech Germany  
*La tranquilidad de sentirse seguro*

Antirrobo ASEGURADOS  
**600€**  
en caso de robo

1 2 3 4 5 6 7 8

ANTIRROBOS con llave especial ABUS PLUS

1/ 59/180 HB Grant Extreme 2/ 58/140 Grant Power 3/ 59/12 MKS Grant Extreme Plus 4/ 1000/100 Grant Steel-O-Flex 5/ 67/60+  
12 MKS Grant Extreme Chain 6/ 37/70 Grant Plus+12 FK Chain 7/ 37/55 Sea & Snow +12 FK Chain 8/ 37/60+11 MKS Grant Power Chain

FG VAT S&S CARRERA



Ana Pérez  
soci@ 3.957

# ¿Qué me PONGO?



**En la comunidad** virtual de [www.motostrail.com](http://www.motostrail.com) se repite periódicamente la misma pregunta: ¿qué me pongo para hacer trail?, y es que no tiene una respuesta fácil, empezando porque el concepto trail es lo suficientemente amplio como para que cada uno tenga su propia opinión. La pregunta del millón, vamos. Equipamiento de trail-trail, pienso que la única marca que lo ofrece es BMW, aunque lo llama **enduro** (en una traducción demasiado literal del alemán), al igual que sus motos de la serie GS. El resto de la oferta del mercado son piezas dedicadas a diferentes usos para combinar con mayor o menor acierto según los gustos personales y las necesidades de cada recorrido.

Da la sensación, mirando las revistas de motos españolas, de que las grandes editoriales del motor han decidido que en España (al contrario que en el resto de Europa o en la pléyade de Internet) solamente hay cuatro tipos de motorista. En los kioscos podemos encontrar, si generalizamos mucho, cinco direcciones diferenciadas: moto custom, moto scooter, moto clásica, moto generalista con un cierto predominio RR y moto de campo, estas dos últimas con un enfoque donde el deporte prima bastante. Últimamente ha aparecido alguna revista que se aparta

ligeramente de estas grandes líneas, pero está claro que nos falta la variedad del mercado alemán, por poner un ejemplo, donde todo el mundo encuentra su lugar en un kiosko. Claro que las editoriales no tienen la culpa, porque no son ONGs, sino negocios, y si en España con la mitad de población que Alemania, tenemos 20 veces menos cabeceras de prensa, tienen que resignarse con lo que hay. Seguro que les gustaría más que a mí ver cómo todos los españolitos se convierten en grandes

lectores y poder editar tanta prensa como en el extranjero, pero...

Según esta carpetovetónica tradición nuestras queridas híbridas no encajan en ninguna de estas concepciones. Somos demasiado tranquilos con nuestros armatostes para merecer que se fijen en nosotros los protagonistas de la caza al crossero del programa "España Directo" del 18 de mayo (aunque todo llegará a este ritmo); somos demasiado tranquilos para merecer las reprimendas de Pere Navarro



por doblar el límite de velocidad en carretera e ir como unos locos. Así que nuestras madres pueden sentirse muy orgullosas de nosotros. Pero a veces nos sentimos un poco solos.

Empezando por el equipamiento. ¿Qué es lo más adecuado para emprender un largo viaje en el que puedes simultanear pistas de tierra con asfalto a velocidades ya importantes? El criterio de la máxima protección debe primar sobre el de la máxima comodidad, desde mi punto de vista.

Existe consenso si no se piensa pisar tierra o si no se piensa pisar carretera. En el primer caso te pones un equipamiento de carretera de cordura o cuero, según, y un casco de carretera, y en el segundo, un equipamiento de enduro (algo más flexible que el de motocross y más discreto) para ir fresquitos por la montaña. Los gustos personales se imponen cuando el piloto se plantea una salida mixta. Y no hay que olvidarse del pasajero, porque en caso de accidente se puede hacer bastante daño aunque no conduzca, y merece un equipamiento a la altura del piloto.

El casco de carretera es demasiado incómodo para montar por campo, porque el esfuerzo físico de dirigir una moto de 200 kg en esas condiciones es suficiente para sudar mucho y convertir el casco en una sauna que se empaña a la más mínima. En cambio, el casco de motocross o enduro es muy fresco, pero se hace insostenible a partir de 70 km/h, porque la visera en forma de pico de pato hace un "efecto vela" con las corrientes de aire y transforma una ruta en una tortura. El casco con mentonera abatible es una buena solución combinado con unas gafas de protección y un pañuelo para no tragar polvo, en caso de llevarlo abierto por la montaña. Lo ideal es un casco trail, feo a los ojos de algunos, pero insuperable con su pantalla de carretera y su visera menos radical que las de enduro y con perforaciones que permiten pasar bien el aire. Lástima que

la oferta sea tan pequeña: BMW, Arai y poco más.

En cuanto a las botas, la protección debe dirigir nuestra elección, y opino que las de carretera son insuficientes cuando existe riesgo de enganchar un pie con una raíz o una rama. Prefiero las botas de motocross o enduro, con sus refuerzos y plásticos a las de carretera. Una vez que se han dado un poco de sí, son igual de cómodas que las botas touring puras.

Un peto integral de protección es igual de práctico en carretera que en pista. Parece mentira la cantidad de magulladuras que un sencillo peto puede evitar en caso de caída tonta, y la poca gente que es consciente de la importancia de ir bien protegidos en la moto. No hace mucho un gran amigo tuvo una caída de lo más estúpida, y fue a dar con todo el espinazo en una roca viva al salir disparado de su moto (tuvo la suerte de saltar limpiamente el guardarrail asesino que algún incompetente mandó colocar en esa carretera). Su peto le salvó, si no de la muerte, de quedar postrado en una silla de ruedas y de una dolorosa operación para conservar las piernas. Nunca 150 euros fueron tan bien aprovechados. Otro tema es que servidora se ve obligada a usar un peto de hombre, incomodísimo para mi configuración ante la escasez de oferta y de tallas en el caso de las pocas marcas que se han decidido a lanzar productos para mujeres, o bien a usar uno de ciclista, pero vale más eso que nada.

En cuanto a la ropa, si no tengo muy claro qué porcentaje de carretera-campo va a tener la salida, prefiero el equipamiento en cordura de carretera, es más resistente a caídas y abrasión. En cuanto a la chaqueta, excepto en lo más crudo del invierno, hay muchos modelos de enduro en cordura con cremalleras de ventilación que pueden abrirse y cerrarse en caso de necesidad. Concesión a la moda, equiparse con colores a juego con la moto signifi-



ca verse un tanto raro si dura más la ropa que la moto, cosa que no es imposible si la ropa es de calidad. Soy partidaria de usar colores neutros que combinen bien con accesorios más baratos y efímeros como guantes o mochila que sí pueden estar más acordes con los colores de la moto. Hay quienes prefieren usar colores vivos por el campo, y esto tenía una buena explicación en su momento: que los cazadores no te confundieran con un jabalí, pero tal como están cambiando los tiempos, cada vez se ven más equipamientos de moto en tonos "camuflaje" por si hay suerte y podemos pasar desapercibidos, si el tubo de escape lo permite.

Y por último, pero no menos importante, unos calcetines de recambio en un bolsillo, ya que nunca se sabe si acabarás vadeando, y rodar con los pies mojados en carretera es un asco.

Al final, queriendo o sin querer, he acabado hablando de trapitos. Mujer que es una... 🍀



# TOURATECH

[www.touratech-iberica.com](http://www.touratech-iberica.com)



Soporte PDA

**Soportes para PDA's antivibración y estancos para cualquier moto, quad o bicicleta.**

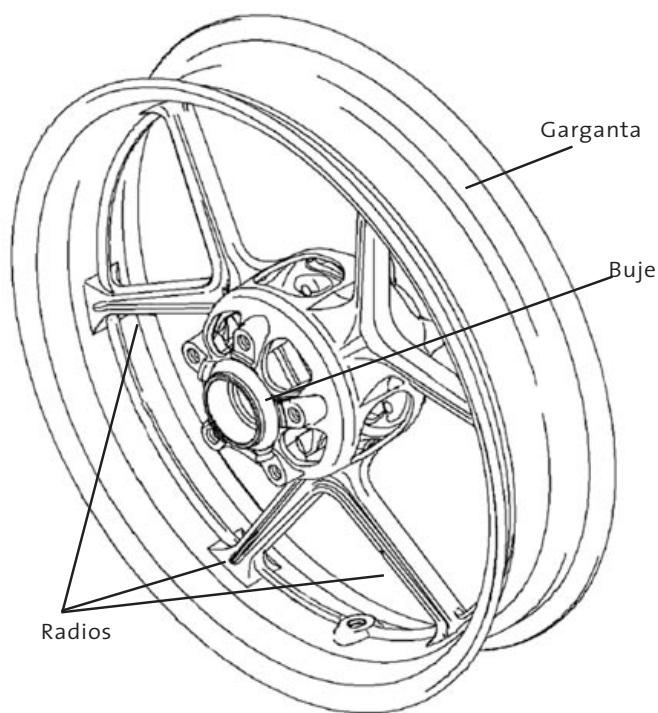
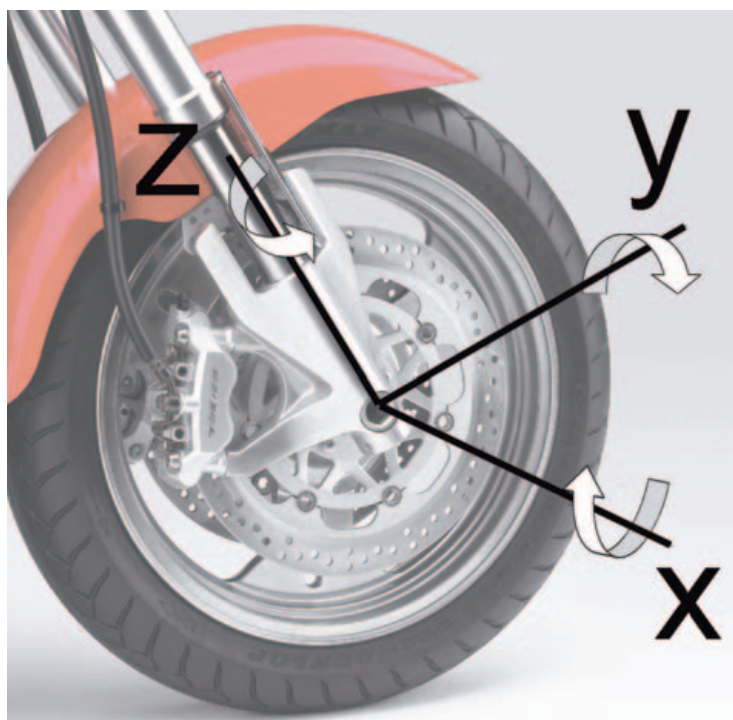
**¡15% DESCUENTO PARA SOCIOS!**

**Tel. 902 998 126 - Fax 91.141.31.13**  
**eMail: [informacion@touratech-iberica.com](mailto:informacion@touratech-iberica.com)**



Gustavo A. Brioa  
SOCIO 11.229

# Si es redondo, negro, y gira... Es una rueda



**A menudo nos** olvidamos de lo importante que son las ruedas para una moto. Posiblemente, el punto más importante de todos, porque son el único contacto que existe entre el suelo y nosotros mismos, el nexo de unión que nos mantiene pegados a la tierra, y creedme cuando os digo que es algo muy a tener en cuenta.

Todo el mundo sabe perfectamente qué es una rueda y cómo funciona.... ¿O quizá no? Veamos pues, las diferentes partes que conforman una rueda y cómo funciona.

Estructuralmente hablando, una rueda contiene dos piezas muy importantes: la llanta y el neumático. En esta primera parte veremos las llantas y el funcionamiento a grandes rasgos de una rueda.

La llanta no deja de ser un cerco, en la mayoría de los casos metálico, que une el centro de giro del neumático con este mismo y aporta rigidez al conjunto. Aparte de esta faena, que no es poca, también dispone de anclajes para los frenos.

Las llantas, aunque normalmente se

construyen en una sola pieza para las motocicletas de carretera, tienen tres partes fundamentales, mejor diferenciadas en las motos de campo.

El buje es el centro de giro de la rueda, donde normalmente (lo chicos de Buell se han saltado esto a la torera) se anclan los discos de freno. Dentro del buje se encuentran los cojinetes o rodamientos que permiten que la rueda gire más de dos vueltas sin girarse.

Los radios, ya sean las varillas metálicas que utilizan las motos de campo y las clásicas, o ya sean los enormes palos de las motos de carretera, son los encargados de unir el buje con el aro donde se monta el neumático. Estos radios soportan grandes esfuerzos ya sea bajo carga vertical (el propio peso de la moto y el piloto) o bajo aceleraciones o frenadas (esfuerzo a flexión). En las llantas actuales los radios no precisan de mantenimiento alguno, pero en las llantas de motocicletas de campo y algunas clásicas y custom, hay que asegurar el buen tensado y estado

de éstos asiduamente. Los últimos estudios demuestran que, en llantas de aleación, son más efectivos los radios no perpendiculares al suelo que los que si lo son.

El aro exterior (garganta) es donde va montado el neumático. La anchura de la garganta (normalmente en pulgadas) determina la medida del neumático que debe montarse. No es aconsejable montar un neumático de una medida no correcta para una llanta, ya que se fuerza y deforma la carcasa del neumático ofreciéndonos unas prestaciones y comportamiento por debajo de lo requerido. Mucha gente monta neumáticos más anchos en su llanta trasera para "tener más grip". En la mayoría de los casos esto provoca (aparte de una pérdida de agilidad) una deformación en la carcasa y un funcionamiento muy por debajo del normal con los neumáticos de origen.

No existe una relación matemática exacta para determinar la anchura de la garganta de una llanta dependiendo de la medida del neumático elegido. No





■ Fuerza de tracción; ■ Fuerza de frenado; ■ Peso propio de la motocicleta

obstante, es importante poner de manifiesto que cada neumático tiene una anchura ideal de llanta para ser montado, que generalmente viene determinada por el fabricante y que conviene respetar.

**Y entonces...¿Cómo funciona una rueda?**

Sin entrar en detalles demasiado técnicos, una rueda debe cumplir cuatro funciones básicas: aguantar el peso propio de la moto y sus ocupantes, transmitir las fuerzas de aceleración y frenado al suelo, absorber irregularidades del terreno y por último cambiar de dirección y ser capaz de mantener en línea recta la moto una vez en marcha.

Para aguantar el peso propio de la moto y sus ocupantes, las llantas deben ser simplemente lo suficientemente rígidas como para aguantar dicha fuerza.

En cuanto a las fuerzas de aceleración y frenado, la llanta debe ser lo suficientemente rígida para soportar los esfuerzos a cizalladura que sufre. En este caso la llanta sirve como "intermediario" entre el motor de la moto y el neumático.

De absorber las pequeñas irregularidades del terreno se encarga el neumático (carcasa) y las suspensiones.

Pero, ¿cómo hace una rueda para cambiar de dirección? Pues ni mas ni menos que mediante el efecto giroscópico...

El efecto giroscópico se origina cuando una rueda que esta girando a una cierta velocidad angular  $\omega$  sobre su eje de rotación X (p.ej. una rueda delantera girando en línea recta), efectúa un también un giro sobre un segundo eje Z perpendicular al eje anterior a una velocidad  $\Omega$  (p. ej. Giramos el manillar).

El efecto giroscópico aparece como un momento que actúa sobre un tercer eje Y, perpendicular a los dos anteriores (hace que la motocicleta se incline). El valor de este momento es directamente proporcional a las velocidades  $\omega$  y  $\Omega$ , es decir, que cuanto más rápido rodeemos y más rápido giremos el manillar, con mayor fuerza se inclinará la motocicleta.

Debido a que la dirección del movimiento de la rueda es perpendicular a su eje de rotación, el hecho de mover el manillar hacia izquierda o derecha genera un momento giroscópico alrededor del eje de rotación de la rueda.

Dicho momento tiende a inclinar la motocicleta en la dirección opuesta al giro del manillar. Debido a esto, cuando se practica una conducción rápida y se pretende tomar una curva, el piloto hace un giro rápido del manillar en dirección opuesta al giro, o lo que es lo mismo, contramanillar.

Cuanto mayor sea la velocidad de giro del manillar  $\Omega$ , mayor será el momento giroscópico que incline la motocicleta en la dirección opuesta!!

Y para los más sabihondos, ahí va la fórmula que lo demuestra:

$$M = I \cdot \omega \cdot \Omega \cdot \cos \xi$$

M = Momento giroscópico

I = Momento de inercia de la rueda

$\omega$  = Velocidad angular de la rueda

$\Omega$  = Velocidad angular del manillar

$\xi$  = Angulo de giro del manillar

Y esto no lo digo yo, lo dice Newton...

Quieres saber más???

Visita [www.gassattack.com](http://www.gassattack.com)

**PRECIOS ESPECIALES PARA SOCIOS EN TANDAS LIBRES Y CURSILLOS EN CIRCUITO**

Tomás 699.999.688

**PRECIOS ESPECIALES EN NEUMATICOS DE MOTO (ENVIOS A TODA ESPAÑA)**

Alicante 620.112.785  
Castellón 630.883.920  
Valencia 963.349.809  
Zaragoza 976.734.647





Kepa Brumm  
socio 3.307

# Que no te pillen

## a dos velas

**Bueno, como ya** comentamos en el número anterior, ahora sabemos los dispositivos de alumbrado y señalización óptica que estamos obligados a llevar en nuestras máquinas (por cierto, a partir de ahora a los citados elementos los llamaré luces), así que en este número vamos a ver, cuando queremos cambiar alguno de ellos, lo que debemos de cumplir y lo que nos pueden exigir.

En primer lugar, veamos lo que está tipificado como reforma de importancia desde el punto de vista luces:

Nuestro amigos el R.D. 736/1988 y la Orden CTE/3191/2002 nos dicen que esta tipificada como reforma de importancia Nº 29, la adición de proyectores de luz de carretera.

Veamos lo que nos cuentan:

