





BARACALDO

Texto: Roberto Garcia de Mingo Fotos: Ángel de la Maza

CONECTION 99

LUBE YACK TRAIL 150cc. 1965

¿Una Lube Yack de todo terreno?

Durante un corto periodo de tiempo, y en su etapa final, esta veterana fábrica norteña adaptó sus máquinas al gusto americano de la época, siendo uno de los pioneros en la exportación de motocicletas hispanas destinadas al caprichoso mercado USA: con vosotros... la Lube Trail Yack

LOS ORIGENES

En 1960 surge la Lube Renn, un modelo rápido y agradable, pero de delicada estabilidad fruto de la corta distancia entre ejes y de la adopción de la horquilla de bieletas, demasiado obsoleta para las buenas prestaciones que desarrollaba. Pese a estos defectos, gozó de una buena acogida entre los aficionados, comenzando a proliferar en poco tiempo las zumbantes y peculiares Lube Renn con su característica aleta trasera envolvente al gusto de la época, de inequívoca inspiración británica, como la utilizada en la Triumph Bathub Twenty One.

Pero pasado un tiempo, ya en 1965, la competencia está `por encima en prestaciones, fiabilidad y sobre todo en estética. Ante esta situación, Luís Bejarano y su equi-

po acometen la remodelación de la gama, y así, las Renn se modifican tanto en mecánica como en chasis, dando lugar a una gama diversificada hacia todas las especialidades de la época, bautizadas con sugestivos nombres: de sport la Le Mans 125 y Condor 150, de turismo la Izaro 150 y la 125 carreras-cliente, y por último, nuestra protagonista, la campera Yack Trail 150, que a pesar de su agradable línea, cuidada presentación y notables prestaciones no obtuvieron el favor del público, teniendo un progresivo descenso en las matriculaciones, hasta el cierre y desaparición de la marca en 1967... Y es que, para entonces, las prestaciones de la competencia y sobre todo el automóvil, produjeron la "selección natural de las especies".

DESCRIPCION

Paradójicamente, la Jack entra por los ojos; la profusión de cromados, el alegre color rojo bermellón así como ese extraño aspecto de ave zancuda, denotan la indudable influencia yankee de la época para este producto, sobre todo por el carácter poco dado a la sobriedad de sus destinatarios, siendo en gran medida la precursora de la inigualable Ducati Scrambler... pero a la bilbaína.

Si la observamos con detenimiento, podemos comprobar que su mecánica procede de la Renn de cuatro marchas, de delicado pero suave selector; el cilindro es de aleación y la carburación está encomendada a un Dell'Orto de 24 mm. inclinado, siendo la única variación con respecto a los modelos



de asfalto, los desarrollos del cambio más acordes con su destino campero, así como el escape levantado, que en el modelo que os presentamos está en fase de restauración.

La parte ciclo es un compendio de soluciones específicas para uso montañero, asi como de componentes en stok de antiguos modelos: el chasis es un ligero monocuna de basculante largo derivado del de sus hermanas Condor y Le Mans convenientemente reforzado en sus puntos críticos como son los soportes del basculante y la pipa de la dirección; para estas motocicletas se utilizaron neumáticos de 19" Firestone con tacos en la rueda trasera, cuando por esa época lo más campero que se utilizaba era el mítico Pirelli esculpido...

El equipo de frenos si estaba realmente sobrado, con el tambor de frenos delantero de 180 mm. heredado de las versiones deportivas de la casa; se protegía del terreno con un cubre cárter de aluminio, el asiento era monoplaza y estaba provista en su parte trasera de una parrilla portabultos procedente de las antiguas "tres marchas"; de idéntica procedencia era el depósito de gasolina cromado. Las aletas son cromadas y fabricadas específicamente para este modelo, así como el manillar provisto de pletinas de refuerzo, escape elevado con protector de pierna, y una eficaz pata de cabra que sustituía al caballete... vamos que no le faltaba ningún detalle "off-road"

El acabado único fue un vistoso rojo bermellón, a excepción de las aletas y el depósito cromados.

COMPORTAMIENTO

Sentados sobre la máquina, advertimos un considerable confort debido a la poco forzada postura de conducción, algo que al ponernos en marcha, y circular por terreno bacheado, por desgracia desaparece; y es que su horquilla de bieletas, como era de esperar, hace tope a la mínima irregularidad del terreno... Por lo demás, muy Lube Renn con sus cualidades de finura mecánica y una muy agradable "estirada", aunque con un deficiente par motor, a pesar de su corto desarrollo, necesario para zonas trialeras. Vamos, como la definía la propia marca en sus prospectos promocionales: "Comoda y flexible en ciudad y carretera, su capacidad para superar las pendientes más pronunciadas, vadear arrollos poco profundos y soportar los más duros esfuerzos, la hacen ideal para caza, pesca, zonas rurales y montañosas.

Un verdadero todo-terreno de dos ruedas, eminentemente práctica e indiscutiblemente divertida"... ahí queda eso.

RECUERDOS EN BLANCO Y NEGRO

"La Lub-OSSA leonesa... la Yack en el dañino tráfico actual". Esta moto fue una rareza por las pocas unidades vendidas; aún así te puedes sorprender viendo una rodar por las calles de León dando aún servicio a su dueño, con un vistoso color verde botella y con depósito horquilla y rueda delantera de OSSA 160... y más difícil todavía, cilindro y culata también de OSSA, pero sobre un carter motor de Lube. Os aseguro que el invento funciona a la perfección.









Estas Lubes Yack llegaron a participar en los incipientes moto-cross de la época, principalmente en manos del campeón valenciano Cesar Gracia, piloto oficial y concesionario de la marca en Valencia... Algún día

le preguntaremos como se las arreglaba para saltar con aquella inapropiada horquilla de bieletas.

Los prospectos publicitarios eran sumamente "Folklóricos y cañí", realizándose en la madrileña Plaza de Toros de las Ventas, resaltando así el "typical spanish" del esplendoroso momento turístico, editándose en español y en inglés.

No te extrañes si te encuentras una, con un enorme cilindro y preciosa culata radial de clara inspiración MZ Competición; se trata sin duda de un grupo termodinámico para subirla a 175 cc., con un rendimiento en consonancia con su impactante aspecto del

famoso pedido de 2000 máquinas por parte de los americanos, nunca se supo a ciencia cierta cual fue la cifra verdadera que se llegó a exportar; lo que si es cierto es que "alguna si llegó", como prueban las fotografías tomadas en el puerto de Bilbao, antes de zarpar el carguero a las Américas... De su existencia aún hay constancia al otro lado del mar como lo demuestra una carta recibida del otro lado del charco, en la que un aficionado nos solicita información a cerca de la Yack. ¡Sorprendente!

La difusión del modelo fue escasa, localizándose un foco importante de sus ventas en la provincia de León, gracias al buen hacer del concesionario de la marca, "Angel el italiano", por lo que a lo largo de los años no-

venta se han podido recuperar más de media docena de motos, eso si con notables "mejoras", como el cambio de la horquilla delantera por cualquier otra de tipo telescópico.

La motocicleta que acompaña este artículo se encuentra expuesta en el Museo De Mingo en la localidad de Cifuentes, provincia de Guadalajara y apareció en un pueblo de la montaña leonesa, portando un conjunto delantero de horquilla, rueda y aleta de Montesa Impala, evidentemente más eficaz que el original. En estos momentos esta en fase de restauración y de localización de las raras piezas específicas como el escape y la aleta delantera.•



Perdidos en Bretaña

Bretaña es un paraíso para los sentidos, especialmente si la recorres en moto y te acompaña el buen tiempo.



or fin llegan las vacaciones, así que cargamos la moto con lo imprescindible, más que nada porque no cabe más; y partimos con la intención de llegar a nuestro destino disfrutando de lo que nos depare la ruta, prescindiendo de las autopistas, que son muy prácticas y, en Francia, más baratas para las motos, pero con su uso te pierdes muchas cosas interesantes y, a veces, sorprendentes.

DIRECCIÓN AL MONT-S<u>AINT-MICHEL</u>

Salimos de España por la frontera de Vielha dirección a Brive-la-Gaillarde, en donde pasaríamos la primera noche. Al día siguiente nos pasamos por Oradour-sur-Glane, un pueblo arrasado por los alemanes en la SGM y que se ha mantenido como quedó en 1944. Impactante y muy útil para conocer in situ la barbarie nazi. Después de pasar la mañana allí, seguimos a Poitiers, donde nos

cogería la lluvia y un desagradable viento que hacía del cruce con camiones toda una diversión. Rennes y por fin Dinan, donde ya no llueve.

La entrada a Dinan es espectacular, con su muralla iluminada al fondo y su puerto fluvial a la derecha. Nos damos prisa en conseguir una habitación en el albergue juvenil, donde amablemente nos indican un garaje para guardar la moto. Cenamos en el único sitio que estaba abierto a las nueve de la noche:



un precioso restaurante típico lleno de ingleses. Amanece un día precioso y nos vamos a St. Maló, donde volvimos a sorprendernos con una ciudad completamente rodeada de altas murallas. Esta ciudad es famosa también por sus mareas y la bravura del oleaje rompiendo contra los muros de la ciudad. Al fin llegamos a nuestro principal objetivo: Mont-Saint-Michel, un lugar único en el mundo situado justo entre las regiones de Bretaña y Normandía. Una vez aquí ya sentimos cumplidas nuestras expectativas, pero aún nos quedaba mucho por descubrir.

De regreso a Dinan, disfrutamos de un paseo nocturno por una ciudad que duerme, es como estar en el escenario de un cuento, sensación que volveríamos a tener en otras ciudades francesas. Gran parte de los edificios ya han cumplido tres siglos y siguen habitados, no habiendo lugar para edificios modernos que rompan la armonía del conjunto. Por el día, las calles bullen por la actividad y los comercios ofrecen productos típicos que no te dejan olvidar ni por un momento que estás en Bretaña.

El gerente del albergue, Gwenn, nos recomienda alojarnos en Concarneau, en el antiguo refugio de marinos, ahora convertido en albergue juvenil, con lo que pudimos pasar dos noches con las gaviotas y el romper del mar como banda sonora. Para llegar allí pasamos por la ruta de los Taludes, una carretera estrecha tres o cuatro metros por debajo del nivel de los campos y cubierta por las ramas de los árboles, lo que daba la sensación de ir por un túnel con una cúpula de hojas. Desde aquí pudimos visitar Locronan, el típico pueblo bretón que no hay que perderse; las costas casi vírgenes de la zona de Camaret y Brest. En Camaret puedes ver desde un campo megalítico de menhires hasta un búnker alemán sobre un fortín del s.XIX, hasta un palacete destruido por los alemanes. Todo ello en un marco de playas y acantilados, ya que se encuentra en una península bastante agreste y salvaje.

Al caer la tarde, nos volvemos a Concarneau, visitando de paso el casco antiguo de Quimper, bonito y bien conservado como casi todo en Francia, pero prescindible si ya conocéis Dinan o Vannes.



PONT AVEN, LA ROCHELLE, ST. NAZAIRE...

Amanecemos con otro día soleado, cargamos la moto nos vamos a visitar a un amigo de Gwenn, el de Dinan. Resulta que el tipo, Jean Bernard Huon, es un granjero como los de hace cien años: no usa maquinaria y ni siquiera tiene coche. Se ha hecho tan famoso que la gente va a su granja a comprar, por lo que no necesita trasladar sus productos al mercado y cuando va a algún sitio se monta en la mula y arre. Además, acoge una concentración de motos invernal en plan Easy Rider, o casi. Huon nos invitó a café en su granja-museo y después de la foto de rigor, partimos con muchas ganas de habernos quedado un día más. Esta granja se sitúa entre Pont Aven, coqueto pueblo, y Riec-sur-Belon.

Nuestro destino es La Rochelle, pero nos desviamos por departamentales para visitar algo más. Lorient os lo podéis ahorrar... usaréis mejor vuestro tiempo en Vannes, en cuya catedral se encuentra el santo valenciano Vicente Ferrer. Es una ciudad preciosa por dentro y por fuera y visita imprescindible. Nos dimos una vuelta y comimos en

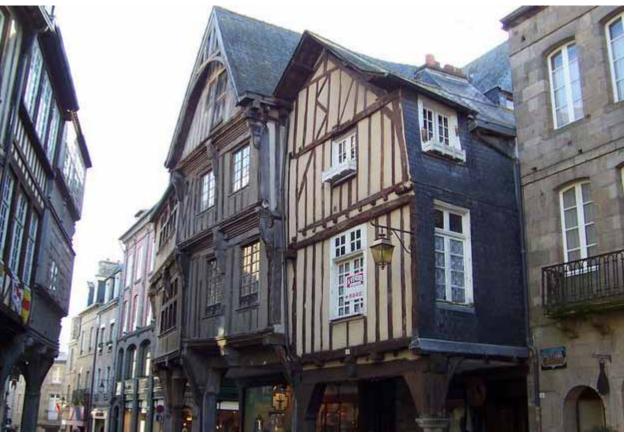


una creperie instalada en unos sótanos de la muralla, en un ambiente que recordaba un poco a los calabozos que vemos en las pelis medievales.

Ahora llegamos a St. Nazaire, con su inmensa base submarina bunkerizada, la que sale en las pelis de guerra, que ahora es de libre acceso, pudiendo subir a su cubierta por la pasarela que sale desde el centro comercial sito al otro lado de la calle. Abandonamos la ciudad en dirección sur por un espectacular puente sobre la desembocadura del Loira.

Se nos acaban las vacaciones y nos apretamos para llegar a La Rochelle, que también es muy bonito, con la particularidad de un distrito de arquitectura vanguardista, en donde se encuentra el albergue juvenil donde nos alojamos.











ROCHEFORT, ISLA DE OLÉRON, FORT BOYARD ...

Por fin nuestra última etapa. Rumbo a casa, aprovechando para hacer alguna visita de última hora. Primero nos damos una vuelta por Rochefort, ciudad muy diferente a las del norte de Bretaña; esta vez nos encontramos con un casco antiguo de calles rectas y anchas, jalonadas por edificios de piedra clara y limpia, con escasez de señales de tráfico, incluso en los cruces, lo que acentúa la sensación de estar en una ciudad del siglo XIX. El Museo de la Marina y su trasbordador aéreo sobre el Charente son otros de los reclamos de esta refrescante ciudad.

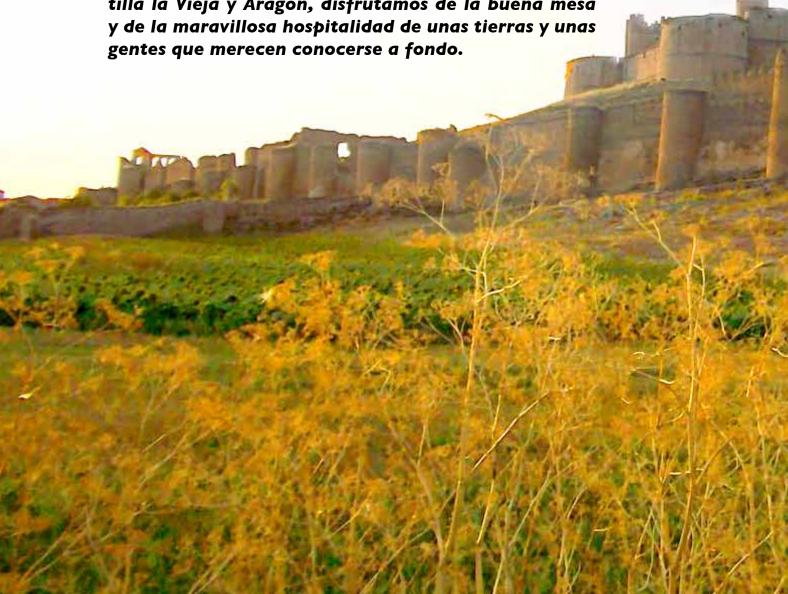
Desde Rochefort tenemos a tiro de piedra la isla de Oléron, con su fortaleza y, sobre todo, sus ostras. Si te gusta sorber mocos esta es tu isla. Su paisaje no es muy atractivo, pero merece la pena cruzar el puente que la une al continente y visitar Château d'Oleron, que te la encuentras nada más llegar. Con buen tiempo, podrás divisar el famoso Fort Boyard, isla-fortaleza enclavada en medio de la bahía, escenario de un concurso de televisión que consistía en perseguir a un enano... o algo así.

Con más de 2.500 km en el trasero y un cielo cada vez más plomizo, optamos por entrar a la autopista para llegar a Burdeos. Desde allí hasta Pau, primero por autopista y después por una carretera nacional prácticamente recta, atravesando Las Landas. Ya nos queda poco para la frontera, pero después de siete días en Francia no podíamos irnos sin dejar un recuerdo a los franceses, así que nos hicimos una bonita foto de radar, que espero que no me guarden para la próxima.

Por fin cruzamos la frontera que tras tantos kilómetros, aunque se disfruten, lo que más te apetece es llegar a casa, dejar descansar a la moto y descargar el montón de fotos en el ordenador para poder volver a disfrutar del viaje una y otra vez. Y para las próximas vacaciones más...hasta que el cuerpo aguante..

Laruta del Cid

Plantearse un viaje de 1200 km siguiendo la huella del Cid Campeador y los versos del Cantar de Mío Cid por caminos milenarios y carreteras secundarias que perpetúan las antiguas vías de comunicación entre el interior de la Península y la costa mediterránea es un reto asequible para la mayoría de nosotros. Esta es la crónica de unos días inolvidables de agosto donde recorrimos algunos de los lugares más bonitos de Castilla la Vieja y Aragón, disfrutamos de la buena mesa y de la maravillosa hospitalidad de unas tierras y unas gentes que merecen conocerse a fondo.





ETAPA PRÓLOGO. BARCELONA – VIVAR DEL CID

Tras unos días de intenso calor en Cataluña y Aragón temíamos que las altas temperaturas se convirtieran en el principal inconveniente de la etapa. Por suerte no ha sido así, hemos salido a las 8 de la mañana con el fresquito y hemos conseguido cruzar los Monegros antes de las II, evitando el momento de máximo calor. Convertidos como buenos barceloneses en expertos en detectar radares fijos y móviles al primer vistazo, y capaces de identificar incluso el modelo desde el margen de la carretera, hemos contado desde Barcelona hasta Fraga I4, y desde Fraga hasta Vivar, 4.

No es que seamos unos locos de la velocidad, pero es muy peligroso el acoso hacia nosotros (que intentamos respetar las velocidades máximas) que hacen algunos camioneros y enlatados pisándonos los talones, seguros de que nadie les va a quitar los puntos vaya usted a saber por qué, o con la seguridad de llevar un detector de radares como una catedral. Es un gran descanso poder abrir gas si es necesario y sacarnos a esos inconscientes de encima gracias a los nobles caballos de nuestras respectivas BMW F650GS y Honda XLV 750 Africa Twin.

La autovía es monótona, sobre todo en los Monegros. La única diversión consiste en ir adelantando camiones de gran tonelaje antes de que te tapen la visibilidad en las curvas y saludar a los moteros con los que te cruzas, y se nos va todo el calor de golpe al pagar la bebida en el Hostal Español de Bujaraloz (1,60 € una lata de Coca Cola y ni siquiera bien fría). Viento va, viento viene, el cierzo te acompaña más allá de La Rioja, donde los viñedos cargados de uvas a punto de ser vendimiadas llenan el horizonte de color verde y las bodegas invitan



a hacer un alto. El paisaje cambia de la viña al típico paisaje burgalés de vergeles de olmos y chopos junto al río que interrumpen el tono blanquecino de los páramos. Para ganar tiempo hacemos unos bocadillos que nos dejan con las ganas de probar las ricas viandas aragonesas para la próxima visita, pero la gastronomía es uno de los objetivos de la ruta y pensamos ponernos las botas a partir de mañana.

Nos detenemos en Santo Domingo de la Calzada atraídos por la esbelta silueta de la torre de su catedral que se ve desde la autovía, observamos el trasiego de peregrinos que hacen el Camino de Santiago incluso en mula y nos encaminamos a la ciudad de Burgos. Breve visita a la Catedral y dirigimos nuestros pasos hacia Vivar del Cid, que nos recibe con un buen apagón y un único bar abierto donde somos recibidos y tratados como si fuera nuestro propio pueblo. Empleamos la tarde en pasear por las calles de Vivar, observar los monumentos que recuerdan la gesta del Cid y visitar la réplica de la Tizona y la Colada, así como facsímiles del Cantar y el arca original de madera donde durmieron documentos firmados de puño y letra de Rodrigo Díaz durante siglos y que se custodian en el monasterio de Santa María del Espino, cuyas monjas venden sus propios dulces de esmerada calidad y antiguas recetas. El pueblo de Vivar está jalonado por monumentos y recuerdos de un pasado del que están bien orgullosos, pero hay que saber que por la cesión al Estado en 1965 del códice del Cantar no reciben ni una compensación.

Falta de previsión, no haber traído nada para cenar, suerte que las morcillas de arroz y el buen vino de la tierra –un delicioso y desconocido vino cosechero- es el mejor aliado de unos huevos fritos para dejar al gusanillo contento.

La veterana Africa Twin de Toni traga más aceite del debido y tiene que salir corriendo a buscar una lata mientras descanso en la casa rural "Caminos del Cid", que es una grata sorpresa. De nueva construcción, con todos los detalles que hacen una estancia agradable, hace honor a la tradicional hospitalidad burgalesa y su relación calidad-precio es inmejorable.

ETAPA I. DE VIVAR DEL CID (BURGOS) A BERLANGA DE **DUERO (SORIA)**

Desayunamos a lo grande en la casa rural y nos encaminamos a la Legua Cero del Camino del Destierro.



Con vos nos iremos, Cid, por yermos y por poblados; no os hemos de faltar mientras que salud tengamos, y gastaremos con vos nuestras mulas y caballos y todos nuestros dineros y los vestidos de paño, siempre querremos serviros como leales vasallos.

El Mesón situado en la Legua Cero es un lugar consagrado por su dueño, un enamorado de la Historia medieval, a la figura del Cid. Nos ofreció los salvoconductos, nos prestó una réplica de la Tizona para hacernos la foto de salida frente al hito de la Legua Cero, nos selló el inicio de la ruta y nos hizo una serie de observaciones sobre el Cantar del Mío Cid que nos situaron en la época y las costumbres de la Castilla medieval. Seguimos las numerosas indicaciones de balizas más o menos modernas, y nos encaminamos por el mismo camino que emprendió el Cid hace casi 1000 años.



Ya aguijan a los caballos, ya les soltaron las riendas. Cuando salen de Vivar ven la corneja a la diestra, pero al ir a entrar en Burgos la llevaban a su izquierda.

Es fácil situarse en el contexto histórico del Cantar cuando las motos siguen el ancho camino forestal que lleva a Burgos, a unos 8 km. de Vivar. El implacable sol de agosto, el polvo del camino, las pesadas motos cargadas con tienda de campaña, agua, algunas provisiones y lo imprescindible para una semana se nos antojan un remedo descafeinado de las penalidades que el Cid, su esposa, sus hijas y sus huestes debieron pasar por esos mismos parajes, teniendo en cuenta que nosotros vamos de vacaciones y ellos fueron expulsados de sus tierras con la prohibición expresa de ser alojados y alimentados en su camino. Los kilómetros recorridos en modernas motos trail deben equivaler a una pequeña parte del tiempo que emplearía tanta gente con carretas y caballos a paso de persona. No hay fuentes, no hay sombra, el camino entre aquellos inmensos campos de trigo debió ser duro.







Gran dolor tienen en Burgos todas las gentes cristianas de Mío Cid se escondían: no pueden decirle nada. Se dirige Mío Cid adonde siempre paraba; cuando a la puerta llegó se la encuentra bien cerrada. Por miedo del rey Alfonso acordaron los de casa que como el Cid no la rompa no se la abrirán por nada.

Las obras de la nacional a Burgos interrumpen el plácido discurrir de la pista y nos obligan a encaminarnos por asfalto en dirección al monasterio de San Pedro de Cardeña. Pasamos por el centro de Burgos, que es una de las principales etapas del Camino de Santiago y coincidimos con numerosos peregrinos en la plaza de la Catedral, monumento que merece una visita por sí mismo. Nos encaminamos al monasterio por una solitaria carretera bordeada por frondosos bosques de pino negro. Aparcamos frente al monasterio y los versos del hito junto a la entrada nos despiertan la curiosidad: aquí reposaron durante siglos los restos del Cid y Doña limena junto con los de los parientes y amigos que les acompañaron en su ruta del exilio.



El Cid a doña Jimena un abrazo le fue a dar y doña limena al Cid la mano le va a besar; no sabía ella qué hacerse más que llorar y llorar. A sus dos niñas el Cid mucho las vuelve a mirar. "A Dios os entrego, hijas, nos hemos de separar y sólo Dios sabe cuándo nos volvamos a juntar." Mucho que lloraban todos, nunca visteis más llorar; como la uña de la carne así apartándose van.

Un fraile que hace de guía se sorprende de nuestro aspecto, vestidos de motoristas pero cubiertos de polvo, no somos el habitual motorista que sigue el Camino de Santiago por carretera. Nos acoge con simpatía al saber que seguimos el Camino del Cid, y mientras llega el resto del grupo de turistas nos ofrece una completa visita a la capilla donde está la primera tumba de Rodrigo y Jimena, junto con las de sus parientes y amigos, y nos explica la privilegiada relación del monasterio con el Cid. Una figurilla de un caballero con la cruz de Calatrava en la tienda del monasterio me recuerda que el Císter y las órdenes militares tienen el mismo origen, y son contemporáneas del Cid. Probablemente San Pedro de Cardeña era el lugar más seguro para que la esposa y las hijas del Cid permanecieran a salvo de las iras del rey. El monasterio y su claustro es magnífico pese a los sucesivos expolios sufridos desde la desamortización de Mendizábal, y merece la pena dejarse guiar por los religiosos para escuchar su historia de primerísima mano.



Versos del Cantar del Mío Cid adaptados al castellano moderno por Pedro Salinas

+ INFO

Consorcio del Camino del Cid Motostrail.com Cantar de Mío Cid







Triangular Rodi Pirelli



Resistencia Roger de Pablo nº12005



■ I pasado domingo 27 de septiembre el AMM equipo de resis-■tencia estuvo disputando la segunda carrera del Triangular de Resistencia Rodi-Pirelli. La carrera era de una duración de tres horas en el circuito de Alcarrás. En esta ocasión los pilotos fueron Juanillo y Roger.

El resultado: novenos de la general y séptimos de la categoría Extrem, nada mal si contamos con que el nivel no era bajo. Este resultado junto a la 3ª posición de la primera carrera, mantiene al AMM equipo de resistencia terceros del campeonato con 25 puntos, empatados con el primero y el segundo.

Declaraciones de Roger de Pablo:

"Estábamos los 21 en la parrilla (buen número), tuvimos unos entrenos un tanto problemáticos y con un poco de nervios, la batería estaba medio muerta y nos dio problemas, pero había una de recambio para la carrera. Los tiempos de entrenos que hicimos no fueron muy buenos que digamos, pero es que la gente salió apretando, bueno ya

sabéis que en este tipo de carreras la parrilla no es lo más importante. En esta ocasión a Juanillo le tocó hacer la salida, y vamos si la hizo, salió como un tiro y ya en el paso de la primera vuelta pasaba el 16, con unos tiempos muy constantes y rápidos fue progresando poco a poco, en el primer relevo me cedía la moto en la posición 14. Yo remonté un poquitín más y se la cedí a él en la vuelta 50 en la 10^a posición, la cual él supo mantener. Ya en el último relevo mantuve la posición y gané una, total novenos de la general y séptimos de la categoría, nada mal para nosotros, muy contentos. Espero que para la próxima podamos dedicaros otro buen resultado y podamos estar en el pódium final del campeonato".

Próxima carrera: 6 de diciembre, tercera y última prueba del Triangular de Resistencia Rodi-Pirelli.

Un saludo y hasta pronto. •



Asesoría José Manuel Cano nº 18

Un coche y una moto en una plaza de garaje

uchas han sido las consultas que hemos recibido de socios preocupados porque la Comunidad de Propietarios de su inmueble, les intenta prohibir el aparcamiento de su motocicleta o ciclomotor en la plaza de aparcamiento de la que son propietarios, basándose fundamentalmente en que la plaza de garaje se ha de utilizar por un solo vehículo.

Para dar respuesta a dicha problemática y ante el vacío legal existente, a continuación vamos a realizar una serie de consideraciones, legales y jurisprudenciales, por las cuales entendemos que es absolutamente legal el aparcamiento de su motocicleta o ciclomotor en la plaza de aparcamiento de su propiedad.



LEY DE PROPIEDAD HORIZONTAL

Se ha de partir que de conformidad con el artículo 3 a) de la Ley de Propiedad Horizontal 49/1960, reformada por la Ley 8/1999, "Corresponde al dueño el derecho singular y exclusivo de propiedad sobre un espacio suficientemente delimitado y susceptible de aprovechamiento independiente, con los elementos arquitectónicos e instalaciones de todas clases, aparentes o no, que estén comprendidos dentro del límite y sirvan exclusivamente al propietario, así como de los anejos que expresamente hayan sido señalados en el título, aunque se hallen fuera del espacio delimitado". Por lo tanto el propietario del piso, local o plaza de garaje dispone del derecho de uso y disfrute de dichos elementos a su entera satisfacción, siempre que no se perjudique a terceros. Manifestación del referido derecho de propiedad es que no se pueda impedir a un propietario que dentro de los límites de su propiedad aparque uno, dos o los vehículos que estime pertinente, sean pequeños o grandes, siempre que se atenga a las limitaciones impuestas en los artículos 7 y 9 de la Ley (no desarrollen actividades molestas, peligrosas, ilícitas, etc.), que no se invadan elementos comunes y que no exista Ordenanza Municipal que lo prohíba (no conocemos ninguna que lo prohíba).

+ INFO asesoría.jurídica@mutuamotera.es Telf. 958257430/675726967

SENTENCIAS

En este sentido podemos mencionar la sentencia de la Audiencia Provincial de Almería de 28 de julio de 2003 que establece: "Por último, el estacionamiento de dos vehículos en una plaza de garaje no constituye por sí misma una actividad molesta o prohibida, máxime cuando en este caso se ha venido permitiendo ese estacionamiento durante largo tiempo".

No obstante, estatutariamente podría acordarse por unanimidad que solo se estacionara un vehículo en cada plaza, por posibles exigencias del seguro comunitario o para evitar excesos de tráfico en el interior del recinto. Pero aun el supuesto de que en la escritura de constitución en régimen de propiedad horizontal del inmueble se hubiese hecho constar que procede solo un vehículo por plaza, entendemos que debe prevalecer el derecho del propietario a uso y disfrute en régimen de exclusividad. Así lo entendió la Audiencia Provincial de Pontevedra, con fecha 14 de iunio de 2006, en un caso en el que la comunidad de propietarios de un edificio demandó a un vecino por estacionar dos quads en una plaza destinada a "vehículo de dos ruedas". Establece la sentencia: "El hecho de que la demandada venga estacionando en dicha plaza dos vehículos tipo quads, provistos de cuatro ruedas cada uno de ellos, no hay que entenderlo como una extralimitación de la demandada en el uso y disfrute de la plaza de garaje en cuestión siempre que con la ocupación de aquellos no se sobrepase el contorno perimetral de la plaza...".

En igual sentido la Sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza de 18 de septiembre de 2007, establece: "En este caso, ambas plazas de aparcamiento vienen delimitadas por los elementos arquitectónicos que las rodean, en concreto, por las columnas o pilares y por el techo, de tal manera que cada propietario podrá utilizar dicho "habitáculo" o porción libremente, destinándola al uso convenido y siempre y cuando no obstaculice el ejercicio de su derecho por los demás copropietarios.

Conforme a ello podrán estacionar cuantos vehículos guepan, sin que la Comunidad pueda imponer las condiciones aquí pretendidas a ningún titular de aparcamiento, cuyo uso no se ha demostrado sea contrario al art. 9-1 a) de la Ley de Propiedad Horizon-

Sin embargo, lo que no puede permitirse es que ningún vehículo sobresalga de los límites de su plaza, sea por delante, por detrás o por los laterales, independientemente de que haya uno o más vehículos en la plaza, invadiendo zonas comunes o privativas de otros propietarios.

Por último, tampoco procedería dicha limitación amparándose en que el seguro de incendios (si lo hubiere) solo otorga cobertura a un vehículo por plaza, ya que en el supuesto de tener más vehículos estacionados, la única consecuencia legal sería que en caso de producirse un siniestro, el resto de vehículos estacionados no estarían cubiertos por el seguro y sería el propietario el que debiera hacerse cargo de los daños sufridos.

En conclusión puede mantenerse que al no existir ley que prohíba el aparcamiento de dos o más vehículos en una misma plaza de aparcamiento, debe prevalecer el derecho del propietario a su uso y disfrute sobre cualquier otra limitación impuesta por la Comunidad de Propietarios, siempre y cuando no se perjudique a terceros.•

Tienda



con alarma" de Luma.

PVP

Precio Oferta

40% de descuento (Ahorra 26,16€).

65,40€€

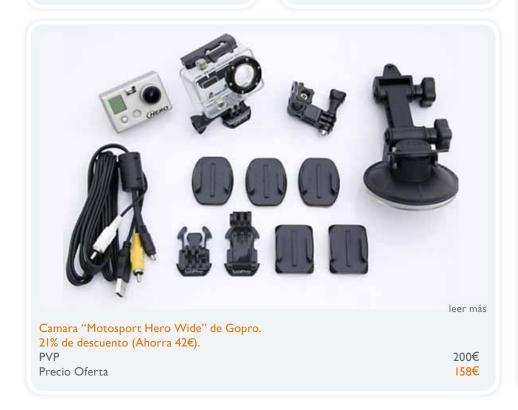
39,24€



Ofertas especiales

Casco "Replica XR Super Motard" de

61% de descuento(Ahorra 90,21€). PVP 147,89€ Precio Oferta 57,68€







Puedes hacer tu pedido directamente en:

Nuestra tienda virtual

Por mail: tienda@mutuamotera.es Porteléfono: 902 196 876 / 958 536 655

IVA incluido en todos los precios Gastos de envío: 6,50€ para cada pedido Ofertas validas hasta el 20/11/2009





Chaqueta de Invierno Piper y Piper Lady + protecciones codos gratis 50% de descuento (Ahorra 69,25€) PVP 138,50€ Precio Oferta 69,25€



Precio Oferta

5,94€

Establecimientos colaboradores

Más establecimientos en www.mutuamotera.org

NACIONAL

LEM

Marca líder en Italia. Propiedad de Luma. A través de nuestra tienda virtual obtendrás el 10% de dto. en todo su catálogo.

Tlfno. 94 3335066 info@lemhelmets.com www.lemhelmets.com

LUMA

Fabricante español constituido en el especialista europeo para la seguridad de la moto. A través de nuestra tienda virtual obtendrás el 10% de dto. en todo su catálogo.

Tlf. 94 3335066 security@luma.es www.luma.es

MOTARDOS

Gánale tiempo a tu vida. Usa la moto todos los días. Identifícate con tu número de socio y realiza tu compra con descuento. 670 210 955 www.motardos.com

MOTORRAD

La mayor Red de Tiendas de España. Llama y busca tu descuento. Tlfno. 902 120 860 www.motorrad.es

DKV SALUD Y SUBSIDIO

Líder asegurador europeo en salud. Centro de Atención a Socios. Rosa Sancho. Telf. 657 808178

SCOTTOILER

El sistema de lubricación automática para las cadenas. Multiplica hasta siete veces la vida de la transmisión. Tel. 647 812 195 www.scottoiler-es.com 10% descuento a Asociados.

TOURATECH

Todo para el mundo Off Road. GPS, roadbook, maletas aluminio, soportes, etc. Hasta el 15% de descuento. Tel. 902 998 126 Fax. 91 846 12 67 www.touratech-iberica.com

VENTURESHIELD

Laminas de plastico resistente y transparente para proteger las superficies pintadas de las agresiones. 10% descuento para socios. Telf.: (+34) 647 812 195 http://www.ventureshield.es

ZMR

Circuitos. 10 euros de descuento en tandas libres. Tomás, 699 999 688 Neumáticos, 20 % en Michelín, 35% en resto de marcas.

ANDALUCÍA

TINTORERÍA -LAVANDERÍA FLOR DE LAVANDA S.L.

Camino de los Neveros 22 local I, Urb, Bola de Oro - 18008 Granada Tlf: 958 13 08 35 / 690 303321

MARTIMOTO

Cno. De Ronda, 57, 18004 - Granada Tfno.: 958 25 96 51

ARAGÓN

BOXES BOUTIOUE

La nueva boutique del motorista C/ Padre Manjón, 36 local. Zaragoza Tfno: 976 53 83 95

CAFE-PUB INDALO (SEDE SOCIAL)

C/ Mainar, 2 - Zaragoza Tfno: 976 47 41 02 (desde las 17:00h)

DENTAL ARAGONESA

C/Lapuyade, I Zaragoza Tfno: 976 276 022

FOORUM PELUQUEROS

C/Sangenis 52 Zaragoza Tfno: 976 331 869

HOTEL-CAMPING ORDESA**

Ctra, de Ordesa s/n, Torla 22376-Huesca Telf.: 974 486 125 info@hotelordesa.com www.hotelordesa.com

HOTEL FORNOS RESTAURANTE

Ps. Cortes de Aragón, 50300 Calatayud (Zaragoza) Tlf. 976 88 13 00 recepcion@hotel-fornos.com www.hotel-fornos.com

NAYADES

Centro Terapéutico Integral Ocupacional, Fisioterapia, Quiromasaje. C/ Pascuale Perie, 17. Zaragoza Tfno: 976 472 947 Consulta previa petición de hora.

NEUMATICOS SOLANO (COCHE)

Ctra, Castellón, Km 3,7, Nave 15 Tfno: 976 490 882

MAGIC MULTISERVICIO

C\ Las Cortes, 7. 50003 Zaragoza Telf.: 976 439 906

MOTOS ARA

C/ Arias, 15, Zaragoza Tfno.: 976 33 95 79

MOTOS FLANDRO

Camino de las Torres, 106 50007 Zaragoza Telf.: 976 271 437

ASTURIAS

VAYAFABA

Quintuelles, Villaviciosa 33314, Asturias Telf.: 985 894 268; Móvil: 629 826 651

CASTILLA LEÓN

MOTOEXTREMO

Avda, Burgos, 35, 47009 - Valladolid Tfno. y fax: 983 33 48 21 motoextremo@telefonica.net

CATALUÑA

BAR PADDOCK

(SEDE SOCIAL) Av. Paralelo, 92 - Barcelona Tfno: 93 3295142

ATTACK

C/ Valencia, 93 Barcelona.

FLAPPER

Tel. 902 998 113

MAGIC WORLD INFORMATICA

C/ Tenor Masini, 79, 08082 Barcelona Tel. 93 4099001 www.mwgrup.com/mgm.htm

VIATGES TAU-KA S.L.

Calle de la Creu, 52 17062 Girona. Tel.: 972426585 www.viatgestauka.com

MOTORALIA

C/ Rosellón, 300-302. Barcelona

MUSEU DE LA MOTO DE BASSELLA

Ctra, C14, KM 134 25289 Bassella (Lleida) Tf. y Fax: 973 46 27 21 www.museumoto.bassella.com

GALICIA

MANELL MOTOR

Avda Finisterre, 335 15008 - La Coruña Tel.: 981913971

ISLAS BALEARES

REX MOTORS

Concesionario BMW MOTORRAD C\ Gran Vía Asimama, 4 Telf.: 971 436 909

ISLAS CANARIAS

MOTO BICI MÁRQUEZ

C/ Granada, 29 y C/ Guia, 17 Arrecifa-Lanzarote, 35500 Las Palmas Telf.: 928 801 312

MADRID

GUTENG MOTOR

C\ Gutenberg 28, 28041-Madrid Telf.: 91 5014748 www.gutengmotor.com

NEUMATICOS ÁNGEL DE LA CRUZ

C/ Rodriguez San Pedro, 9. 28015 Madrid. Tel. 91 448 94 46 C/ Vallehermoso, 8. 28015 Madrid. Tel. 91 446 82 36

MOSQUITO MALDITO

C\ Feijo, 10. 28010-Madrid Telf.: 91 4450851

PAÍS VASCO

AZKAIN MOTOAK

B° Ubillos, Polígono 56 n° 12. 20140 Andoain Tel. 943-591413 www.azkainmoto.com azkain@azkainmoto.com

2. Bordes











4. Gasoil y vertidos liquidos















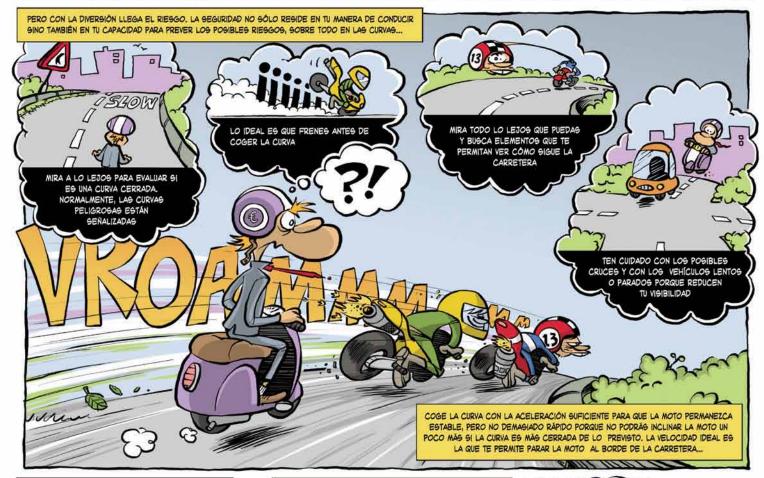
GIRILIS



















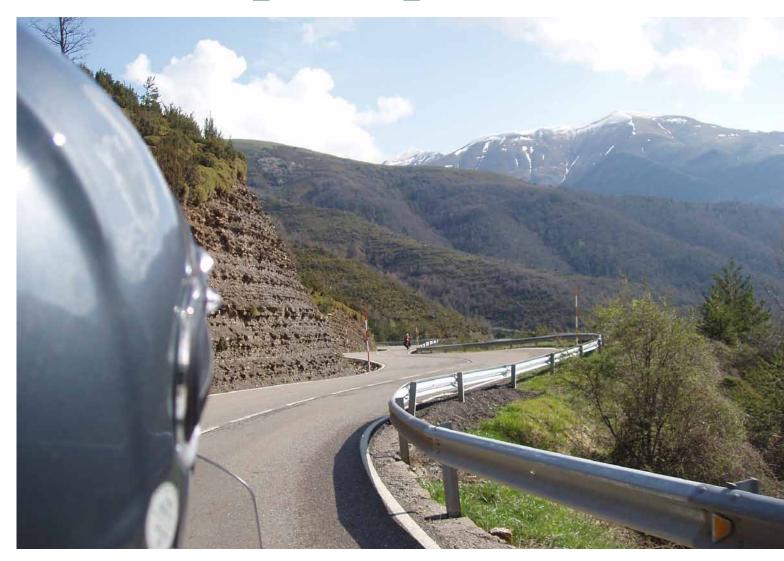








EMO/to/CIÓN



"Particularidad sensorial que se siente durante los días de ocio en moto" que, por cierto, no siente ningún otro espé-

cimen mamífero, bípedo y "racional". Para una mejor comprensión paso a narrar, de forma sucinta, una referencia a mis vacaciones, claramente diferenciadas, que ya me quedan algo lejos.

En la primera semana la máxima actividad consistió en bajar a la playa, leer el periódico bajo la sombrilla y dar un paseo por la orilla cruzándome con infinidad de personas, nunca sabré si teníamos algo en común salvo el destino playero. Si les saludaba me miraban mal o me preguntaban si nos conocíamos de algo, el saludo a instancias de mi señora lo

abandoné para evitar que nos tomaran por tontos o por impertinentes.

Pasé un calor insoportable, me quemé la espalda, perdí muchas horas esperando mi turno en los restaurantes, me dejé medio sueldo en comer a base de paellas y gambas rojas, que por cierto aumentaron mis medidas corporales, y no aumenté un solo amigo o conocido.

En la segunda semana la máxima actividad consistió en subir a la montaña, leer el periódico a la sombra de un roble y dar un paseo por los senderos cruzándome con algunas personas, tenían en común conmigo el placer de caminar y estar cerca de las cumbres. Nos saludábamos y en algún caso preguntábamos cuánto queda para el final de la ruta, la contestación servía de poco, siempre eran tres cuartos de hora menos de lo que luego tardábamos nosotros, el saludo lo mantuve pero la pregunta a instancia de mi señora dejé de hacerla para evitar que nos deprimiéramos al tardar más que nadie en llegar.

Tuve un dolor terrible de pantorrillas, padecí verdaderos ataques de agujetas, soporté una ampolla en el pie izquierdo, me chupé una granizada de padre y muy señor mío, me encontré fenomenal, me creí el amo del mundo desde las cumbres, recuperé la línea, que por cierto duró poco, y no aumenté un solo amigo aunque sí algún conocido.

En la tercera semana la máxima actividad

consistió en hacer moto/turismo por los Pirineos, leer la ruta mientras desayunaba y hacer un itinerario por las carreteras de montaña cruzándome con motos. Nos saludábamos, y cuando parábamos a repostar o a comer si coincidíamos con algún motero o grupo de ellos, dedicábamos el tiempo a hablar de todo un poco. A instancia de mi señora, cuando encontrábamos un grupo de motos nos colocábamos detrás y en la siguiente parada nos saludábamos como si nos conociéramos de toda la vida y practicábamos el arte de la charla y el turismo en grupo.

No tuve ningún dolor, no padecí agujetas, no soporté ampollas en los pies, no me quemé la espalda, no esperé ninguna cola para comer, pasé unos días calor y otros frío, me dejé medio sueldo en comer mi chica mi moto y yo, aumenté mis medidas corporales, me chupé una granizada y varias tormentas de padre y muy señor mío y sí aumenté algún que otro amigo y muchos conocidos.

A mi vuelta, cuando contaba todo esto a mis amigos y compañeros de trabajo les parecían buenísimas mis historias de playa, aceptables las de montaña y no sintieron la más mínima sensación con mis historias de motos, justo lo contrario que yo.

Cuidaros ahí fuera y sentir "Emo/TO/ción" •







ya somos más de 19.000 socios

asegura tu moto, coche y lo que necesites

Para más información: www.mutuamotera.es · 902 196 876 info@mutuamotera.es

