Revista de la Asociación Mutua Motera AMM Nº 27 • Enero 2010

moteros

escuela nacional de conducción motocicletas

CURSO DE CONDUCCIÓN

BOST

O COMO CRUZAR EL PIRINEO EN UNA MOTO DE ANTES DE 1940

Triumph Tiger CUB 200

LA MOTOCICLETA UTILITARIA

KIT SLIDE SYSTEM

Patented

SIN CORREAS – SIN IMANES – SIN GANCHOS

Sustituir los tornillos originales por los de LEM y gracias al Slide System podrá enganchar sólidamente los accesorios LEM a su moto.

↘

- Disponible en toda la nueva gama de bolsas LEM.

Accesorio opcional

SKATE CARBON

Patented

Skate Carbon, realizado con auténtica fibra de carbono, es adhesivo y sustituye al skate desmontable.

- El Kit de enganche es válido para los modelos indicados:

Distribuido por Luma ▪ Tel.: 943 33 50 66 ▪ mail: security@luma.es ▪ www.lem-italy.com

AMM
ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA

Coordinador
Andrés García Marqueta

Consejo de redacción
Juan Manuel Reyes
Juan Soroa
Miguel Angel Serna

Redactores y Colaboradores
Alan Catchcart
Ana Pérez de Vasconcellos
Andrés G.Dorado
Angel de la Maza
Carlos Polo
Christophe Gerber
Ismael Bonilla
José Tadeo
Juan Soroa
Kepa Brumm
Ramon López
Raul y Amaya
Román Arrizabalaga

Fotografía
Juan Hita
Pachi Altuna
Angel de la Maza
Kel Edge
Andrew C
P.Hawkins
K.Wing
L.M.N

Diseño Grafico y Maquetación
Granada Networks

Edita:
Moteros SLU
CIF: B18857367
C./ Manuel de Falla, 17 bajo
18.005 Granada
Tel: 902 196 876- Fax: 958 253 244
moteros@mutuamotera.es
www.mutuamotera.es

Siniestralidad 2009

El primer fin de semana del año se ha publicado por parte del Ministerio del Interior el dato de ciudadanos fallecidos por accidente de tráfico en 2009. Parece que la tendencia sigue siendo positiva, con un descenso del 13% en el número de víctimas mortales en cómputo global, y de un 7'8% en lo que se refiere al colectivo motorista.

Como ha remarcado el propio Ministro Pérez Rubalcaba, hemos de tener en cuenta que se trata de datos provisionales, limitados al ámbito interurbano (los Ayuntamientos tardan más de seis meses en remitir la información de siniestralidad de ámbito urbano a la DGT), y se trata de cifras a 24h desde que se produce el accidente. Hasta finales de 2010 no sabremos los datos definitivos.

En cualquier caso, estas puntualizaciones no impiden que el dato sea positivo. En nuestro colectivo, aunque la reducción del número de víctimas es inferior a las del dato general, supone el segundo año consecutivo de reducción y por lo tanto la confirmación de un cambio de tendencia imprescindible.

Causas

No hay una única causa que explique esta reducción, aunque sí que se puede resumir en un único concepto, "la cultura de la seguridad vial ha llegado a España".

Ha manifestado el Ministro que este descenso se explica porque "los españoles conducen mejor, son más precavidos, conducen pensando en la seguridad y son más prudentes", ello sumado al conjunto de medidas y reformas que Gobierno ha puesto en marcha en los últimos años.

No le falta razón al Sr. Ministro, los españoles ahora conducimos teniendo como valor predominante el de la seguridad propia y ajena, pero no es una simple cuestión de actitud, también hemos mejorado nuestra aptitud; además, hemos de sumar que hay una auténtica obsesión de los fabricantes por mejorar la seguridad de sus productos; y si a estos dos factores, sumamos que los dos mayores poderes de nuestra sociedad, los medios de comunicación y los políticos, están volcados en que la carretera no sea la primera causa de muerte no natural de nuestro país, todo este coctel nos lleva a los resultados que año tras año se van consiguiendo.

Por supuesto tampoco podemos olvidar factores coyunturales como la crisis. La caída de las ventas de vehículos y la reducción del número de kilómetros recorridos por vehículo también ayudan, pero lo importante es que el debate sobre la seguridad vial está presente en la ciudadanía y en los medios, el parte de siniestralidad de cada lunes se sigue como el parte meteorológico, las medidas ordinarias y excepcionales se adoptan casi en tiempo real en función "del parte", se invierte dinero en medidas, se ordenan reformas legislativas que, estemos o no de acuerdo, al menos significan que hay preocupación y motivación por solucionar el problema.

Siempre nos hemos sorprendido de países como Alemania en los que no existiendo límite genérico de velocidad y con un parque de vehículos muy superior al nuestro, tienen cifras de siniestralidad relativas muy inferiores a las de España, bien, pues la explicación es esta: en Alemania, como en otros muchos países europeos, existe desde hace mucho tiempo una cultura de la Seguridad Vial que hasta ahora no había llegado a nuestro país. Hace mucho tiempo que en otros países se sabía que la seguridad es un problema de todos y cuya solución solo depende de todos, y por fin en España esto se está entendiendo.

Dicho esto, y sin ánimo de quitar a cada cual el mérito de su contribución, no podemos dejar pasar la oportunidad de llamar la atención sobre aspectos de especial importancia si queremos que la tendencia siga la senda iniciada hasta el "Objetivo 0".

Para ello, no podemos bajar la guardia por parte de ninguno de los agentes implicados; ni los usuarios, que debemos mantener una actitud defensiva, precavida, cívica y de constante mejora de nuestra formación; ni la Administración, que suele tender a actitudes digamos, relajadas, cuando se consiguen resultados positivos, especialmente cuando no hay elecciones cerca.

El Plan de Seguridad Vial para Motos y Ciclomotores, dos años después de su aprobación, aun no se ha puesto en marcha más que en un 33% de sus programas y la mayoría de las medidas en ejecución solo pueden dar resultados a medio o largo plazo, de manera que de dicho plan, salvo las campañas de concienciación, la reforma del sistema sancionador y la instalación de sistemas para protección de motoristas (SPM) en los guardarraíles, el resto de medidas no se puede decir que hayan contribuido en absoluto a la mejoría de los resultados que estamos obteniendo ahora.

Nos preocupa que incluso alguna de las medidas más eficaces se encuentre prácticamente paralizada, como la instalación de SPM por parte del Ministerio de Fomento, cuando se ha demostrado su gran eficacia en la reducción de la lesividad en caso de accidente contra un guardarrail. Contamos ya con varios casos documentados en que, accidentes que sin SPM hubieran producido la muerte del motorista, al haber impactado contra un guardarrail protegido con un SPM "homologado", el usuario no solo ha sobrevivido, sino que lo ha hecho con lesiones leves.

Por suerte muchas Administraciones con competencias en carreteras han recogido el testigo y están haciendo fuertes inversiones en proteger los guardarraíles más peligrosos, pero no debemos olvidar que la obra que queda por hacer tiene un tamaño monumental, y que si los usuarios hemos aceptado que semejante inversión se haga de forma progresiva, lo que no vamos a aceptar es que se produzcan paradas durante el proceso, y menos de la Administración con más capacidad para mejorar la situación, el M. de Fomento. Esperemos que el actual Ministro no haga buena a Doña Magdalena, porque todo el impulso que, a pesar de las críticas, dio la Sra. Álvarez, ha sido paralizado por el Sr. Blanco en apenas unos meses, desde mayo no se ha licitado ni una sola obra de instalación de SPM en el ámbito de su competencia, en la actualidad tan solo se está instalando lo licitado con anterioridad.

Por parte de la DGT, tras el fuerte impulso que se produjo con el GT52 y la aprobación del Plan de Seguridad Vial para Motos y Ciclomotores, el desarrollo del Plan avanza a un ritmo desesperantemente lento. No debemos olvidar que la coyuntura económica está ayudando de forma no desdeñable a que las cifras de siniestralidad se reduzcan, tanto las ventas de vehículos como el número y longitud de los desplazamientos se han reducido de forma drástica, y que por tanto la consolidación de la tendencia a la baja de los accidentes mortales no está garantizada aun.

Por otra parte, conforme se reducen más las cifras de siniestralidad, más difícil se hace conseguir mantener la tendencia, de manera que es urgente que todos, pero especialmente la Administración, redoblemos los esfuerzos en desarrollar los planes previstos para poder mantener la tendencia, incluso cuando la economía se recupere y tanto las ventas como los desplazamientos vuelvan a aumentar. •

DÍAS DE LIBERTAD. KTM 990 ADVENTURE

El final del asfalto es siempre el inicio de una aventura – para ti y para tu Adventure. Saliendo de la ciudad y entrando en el lado salvaje, pero siempre en línea recta hacia la libertad. Si estás pensando en los caminos más difíciles, el terreno más complicado y en cruzar cauces, este es el momento para la moto trail más deportiva de la historia: La KTM 990 Adventure. Totalmente preparada para la aventura. Tu compañera te está esperando: ¡En el Concesionario Oficial KTM más cercano!

MOTOREX
KTM Group Partner

KTM ADVENTURE TOURS

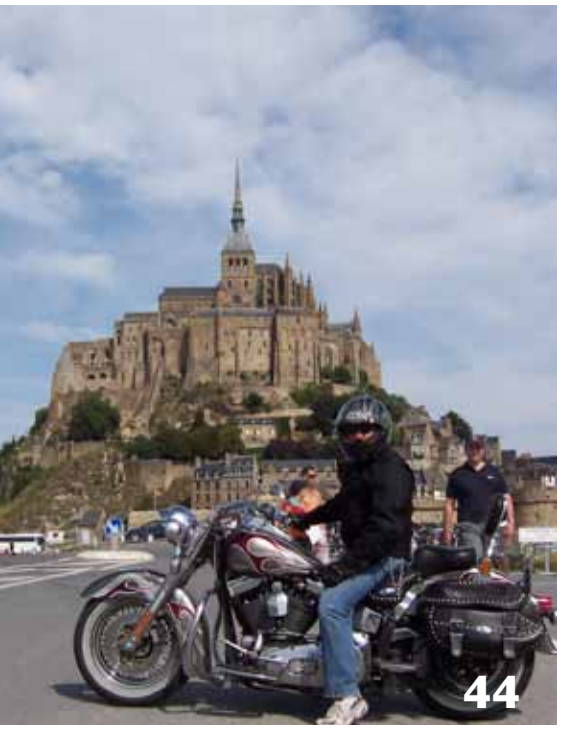
No imites las escenas de conducción que te mostramos, usa equipamiento de protección adecuado y cumple siempre las normas de tráfico.

Para garantizar la seguridad del piloto, se deben cumplir los límites de velocidad indicados y observar las indicaciones del manual de usuario, sobretodo si se instalan accesorios en la parte trasera de la moto, como maletas.

KTM

10

50


44

Homenaje a J.C. Toribio

08 La Plataforma de Ayuda Motera realiza un acto homenaje a Toribio

FEMA

10 Avances en la 1317-8

VI Motorrada 2009

11 Sorteo Navideño

Seguridad Vial

12 El gobierno de Aragón y la AMM ponen en marcha la 1ª acción 2010

16 Carretera L-800

20 Seguridad vial en el fiesta de la moto

ENCM

22 Finalización con éxito del nuevo curso de conducción

25 Campaña 2100 Cursos de conducción de motos.

Dama Negra

28 El arte del diablo...y la guarda civil

ANCC

34 Comunicado de la ANCC

Formula moto

36 Batiendo récord en Bouneville

38 Premium con alas

Clásicas

44 Tiger cub 200

Viajes

52 Bretaña

Concentración

58 Bost: o cómo cruzar el Pirineo en una moto de 1940

Campo

60 Las Bardenas reales

Homologación

62 Las Matriculas

establecimientos

66 Establecimientos colaboradores

Luky 13

68 Descárgatelos aquí

Triumph irrumpe en España.

Ahora Triumph llega a nuestras carreteras sin intermediarios.

Nuevas y poderosas razones te llevan a Triumph. A partir de ahora Triumph España es una realidad. Un enlace directo con nuestra fábrica de Hinckley. Para complementar al máximo una de las gamas con más personalidad, estilo y calidad de todo el mercado. Porque nuestro cliente es algo único. Que marca su propio camino, lejos de dejarse llevar por las modas. Que sabe lo que quiere y lo refleja en todo un estilo de vida una declaración de principios.

Por eso Triumph llega a nuestro país para quedarse. Un nuevo camino para una gran marca.

Configura la Triumph de tus sueños empleado la aplicación "Create My Triumph de nuestra web"

www.triumph.co.uk/spain/Create%20My%20Triumph.aspx

CREATE MY TRIUMPH

TRIUMPH

A CORUÑA
MANELL MOTOR
Av. Finisterre, 335 Tel. 981 913 971

ÁLAVA
MOTOVIP
C/ Düsseldorf, 5, Pabellón 7
Vitoria Tel. 945 101 801

ALICANTE
MOTOR EVASION
C/ Boyero, 5 Tel. 965 926 445

ALMERÍA
MOTOLOOK ALMERÍA
Ctra. de Ronda, 343 Tel. 950 276 572

ASTURIAS
MOTORMANIA
Parque Empr. Águila del Nora,
parcela 2, nave 5
Colloto (Siero) Tel. 985 792 673

BADAJOZ
EXTRE2MOTO CHÁVARRI
C/ Francisco Guerra
Ed.Costa Rica, Local 14
Tel. 924 200 881

BALEARES
MUNDIMOTO
Carrer de Manacor, 126-A
Palma de Mallorca Tel. 971 277 743

BARCELONA
ITALO GROUP
C/Numancia, 118 Tel. 93 439 60 49

QUALITY BIKE
C/Provenza, 297 Tel. 93 457 13 01

BILBAO
HOBBY MOTO
Ctra. Bilbao-Plencia, 31
Ed. Inbisa Asúa Tel. 944 537 087

CÁCERES
EXTRE2MOTO CHÁVARRI
C/ Virgen de Guadalupe, 42
Tel. 927 236 655

CÁDIZ
MOTOS EL GORDITO JR
C/ Sierra de Irta, 15
Chiclana de la Frontera Tel.956 402 960

CÓRDOBA
FUN BIKE
Pol. Ind. de Chinales, P.22
Tel. 957 274 550

GIBRALTAR
MOTORAMA
Watergardens Units 1-2,Block 4
Tel. 00 350 200 474 70

GIRONA
MOTO EXPERT
Vía Emporitana, 82
Figueras Tel. 972 505 551

GUADALAJARA
ALV IMPORT
C/Ingeniero Mariño, 46 Tel.949 277 363

GRAN CANARIA
VALSEBIKE
C/Ignacio Ellacuría Beascoechea, 18
Telde Tel. 928 692 132

GRANADA
J.MOTO
C/ Nécora, portal 7, local 11
Tel. 958 804 549

HUELVA
MOTOBLANCO
Avda. Guatemala, 46
Chiclana de la Frontera
Tel. 959 230 319

LEÓN
MOTO DEPORTE
C/ Duque de Rivas, 20
Tel. 987 235 473

LLEIDA
BENI MOTO
C/ Barranc, s/n
Massalcoreig Tel. 973 793 618

LUGO
MOTOS MONTOUTO
C/ Alexandre Boveda, 24
Tel. 982 245 875

MADRID
BRITANNIA
C/Ntra. Señora de Guadalupe, 9
Tel. 91 724 17 87

PROEUROPA
Av. Valladolid, 19 Tel.91 758 56 61

MÁLAGA
MOTOS LANZAT
C/ Eugenio Gross, 18
Tel. 952 392 795

MURCIA
MOTOCENTER
C/ Juan de la Cierva, 10. Bajos
Tel. 968 903 421

NAVARRA
MOTO SHOP PAMPLONA
C/ Aralar, 39, bajo
Pamplona Tel. 948 153 100

PALENCIA
VIP MOTO PALENCIA
Pol. Ind. El Vial C/ Andalucía,72
Nave 13 Tel.979 723 450

PONTEVEDRA
BIKE 52
Avda. Hispanidad, 76
Vigo Tel. 986 472 288

SALAMANCA
IFNIMOTOS
C/ Virgen del Carmen, 2
Sta. Marta de Tormes Tel.923 139 88

SANTANDER
MOTOS SAN MIGUEL
C/ La Albericia, 4
Tel. 942 331 768

SEVILLA
I+DMOTOS
C/ de Alava, 5
(Pol.Ind. Carretera Amarilla)
Tel. 95 428 30 28

TARRAGONA
MOTOBIKE
Avda. President Maciá, 6
Reus Tel. 977 771 373

TENERIFE
SUPER. DEL MOTORISTA
C/ Ramón y Cajal, 47
Sta. Cruz de Tenerife
Tel. 922 533 088

TOLEDO
RACING MOTOR SPORT
C/ Río Júcar, 8
Tel. 925 241 485

VALENCIA
TRIUMPH VALENCIA
C/ Giorgeta, 27, bajo derecha
Tel. 963 813 444

DUBON RACING
Ctra. Benetúser, 43
Pol. Ind. La Pascualeta Paiporta
Tel. 961 265 437

VALLADOLID
VIP MOTO VALLADOLID
C/ Sol, 26 Laguna de Duero
Tel.983 545 889

ZARAGOZA
BIKERLAND
C/Tarragona, 22
Tel. 976 259 227

GO YOUR OWN WAY

www.triumph.co.uk/spain

Tu seguro Triumph en:
PERIS correduría de seguros

Triumph recomienda:
MOTOREX

Homenaje a Juan Carlos Toribio

La Plataforma de Ayuda Motera realiza un acto homenaje a Juan Carlos Toribio director del Departamento de Investigación, Desarrollo y Formación de la Asociación Mutua Motera.

Los ciudadanos vuelven a posicionarse frente al acoso constante que sufre Juan Carlos Toribio por defender los derechos del colectivo de usuarios de motocicletas.

El pasado 17 de diciembre, 10 días después que el director de este departamento recibiera notificación del acuerdo de sanción por falta muy grave, consistente en la suspensión de empleo de SEIS MESES Y UN DÍA por, según reza el escrito, "…dada la contumaz actitud del interesado de seguir desempeñando actividades relacionadas con la seguridad vial…", la Plataforma De Ayuda Motera realizaba una cena homenaje especial en agradecimiento a Juan Carlos Toribio por su labor en beneficio de los derechos e intereses de los ciudadanos usuarios de motocicletas.

En el acto se encontraban presentes varios integrantes de la Plataforma De Ayuda al Motero (PDAM) y de la Plataforma Motera por la Seguridad Vial (PMSV).

Durante la cena se hizo entrega de una placa recuerdo con la inscripción "La PDAM agradece a Don Juan Carlos Toribio Ramos su importante y constante labor realizada en defensa de los intereses y derechos de los usuarios de la moto de nuestro país".

Entre todas las partes, la velada se llenaba de un interesante coloquio sobre aspectos relacionados con la seguridad vial de los usuarios de motocicletas y se planteaban proyectos e iniciativas para Cataluña.

La Plataforma De Ayuda Motera es una asociación sin ánimo de lucro que lucha por los derechos del colectivo motero, fundada en Barcelona en el año 2009.

Agradecimiento de JC Toribio.

Juan Carlos Toribio quiere agradecer este reconocimiento a su labor por parte de la P.D.A.M. y especialmente quiere recordar que los logros de seguridad vial para el colectivo de usuarios de motocicletas y ciclomotores han sido el fruto del esfuerzo de muchos ciudadanos en movimiento por una sola causa, y afirma que "…bajo ningún concepto ningún individuo debe adjudicarse el éxito, el éxito es de todos, ciudadanos, fabricantes, administraciones, comunidad educativa, ingenieros civiles, industriales, sistema sanitario, etc, las cifras demuestran que entre todos podemos".

Con relación a la persecución de la que durante años está siendo objeto Juan Carlos Toribio, ha manifestado… "de una vez por todas hay que echarle un pulso a aquellos que les importa poco el estado de derecho, sean quienes sean y estén donde estén. Algunos funcionarios públicos deben aprender sobre la biblia del respeto que el servicio a los ciudadanos debe ser su primer objetivo. La impunidad de determinadas acciones u omisiones nos está costando demasiado cara". •

+ INFO
info@mutuamotera.es

Avances en la 1317-8, norma europea sobre los sistemas de protección para motoristas.

Tras más de un año de trabajo conjunto entre usuarios (FEMA-AMM), laboratorios, fabricantes y administraciones, el pasado viernes 27 de noviembre, tuvo lugar en Bruselas, en la sede de CEN la que deseamos sea la última reunión del TG1 (Technical Group 1).

En dicha reunión se finalizó el borrador de la EN 1317-8 que será la norma europea sobre sistemas de protección de motoristas (SPM), una norma demandada desde hace años por los motoristas europeos.

El próximo paso esperamos sea su aprobación por parte del WG1 (Working Group 1) durante su próxima reunión a realizar en Francia los días 18 y 19 de marzo de 2010.

Ello permitiría la aprobación de la EN 1317-8 por parte del TC226 (Technical Committee 226) durante su reunión de Junio en Praga (República Checa). Caso de no poder ser debido a razones de plazo, inexistencia de consenso… se retrasaría la aprobación de dicha norma al menos hasta 2011, dado que el TC226 se reúne tan sólo una vez al año.

No queremos finalizar esta nota de prensa sin agradecer a las diversas administraciones y entidades involucradas en dicha norma, tanto el esfuerzo que están realizando como la creciente sensibilización hacia el problema de los usuarios vulnerables de la carretera, así como la posibilidad de que los usuarios (FEMA-AMM) estemos representados en todos y cada uno de los pasos dados, defendiendo nuestros intereses.

TC226 (pendiente)	**TG1 (terminado)**
WG1 (pendiente)	**EG (terminado)**

EG = Expert Group. Grupo reducido de 7 expertos encargado de elaborar el borrador inicial. FEMA y AMM han colaborado activamente en dicho grupo.

TG1 = Technical Group 1. Comité de expertos formado por más de 20 entidades, encargadas de preparar el borrador definitivo para el WG1. FEMA y AMM han colaborado en dicho grupo.

WG1 = Working Group 1. Grupo representado por más de 40 entidades. Su voto se realiza por países miembros, es el encargado de proponer los documentos para su aprobación al TC226. FEMA y AMM colaboran en las deliberaciones, no tienen voto.

TC226 = Technical Committe 226. Representada por las distintas entidades normalizadoras nacionales (AENOR-España, AFNOR-Francia…). Es quien aprobará la futura EN 1317-8. FEMA asiste a las reuniones, no tiene voto. •

VI MOTORRADA 2009

SORTEO NAVIDEÑO LUMA-LEM

Ganador casco Sorteo Knetic, VI Motorrada 09 por Luma Industrias, 24.12.2009.

Os comunicamos que el ganador del sorteo que se celebró el día 17/12/09, del casco Knetic Plata Mate que hemos sorteado entre los participantes de la "VI Motorrada AMM Cataluña" de este año es:

EDUARDO ZURITA VALTIERRA.

Esperamos que disfrutes de tu casco!!!

A todos, que paséis Felices Fiestas y Próspero Año Nuevo!!

El Gobierno de Aragón y la Asociación Mutua Motera ponen en marcha la primera acción 2010 para la seguridad de los usuarios de motocicletas en la Comunidad Autónoma.

La primera acción de prevención deposita su confianza sobre consejos especiales para una conducción segura, que serándistribuidos por voluntarios de la A.M.M. en eventos motociclistas, dentro de la Comunidad Autónoma.

Nadie sabe como hacer con seguridad una curva sin verla… entracon precaución… mira… y luego decides.

Consejos prácticos para una conducción segura.

La primera acción desarrollada para este año se ha centrado sobre la formación e información de los conductores de motocicletas y ciclomotores.
Para ello se han desarrollando contenidos que han tratado seis aspectos fundamentales a tener en cuenta para la conducción segura:

Circulación urbana.

Ejecución de trayectorias curvas.

La circulación bajo circunstancias climatológicas adversas.

La movilidad en grupo.

El tiempo de respuesta.

La carretera como elemento vivo.

El documento comienza informando que desde la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón y la Asociación Mutua Motera se está trabajando en diferentes aspectos para reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias en el sector de usuarios de motocicletas, en el pleno convencimiento por ambas partes que este tipo de accidentes son evitables, e inicia sus consejos bajo un llamamiento a la prudencia:
"Practica una conducción anticipada y defensiva… no asumas riesgos".

Objetivos.

Reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Reducir las conductas de riesgo asumido por los usuarios demotocicletas.

Reducir las conductas de riesgo derivadas de la falta de información o formación de los usuarios.

Distribución... hasta las manos del usuario.

Correo electrónico, descarga libre desde páginas web y "en mano", serán los tres canales de distribución que a partir de hoy se utilizarán en la ejecución de la campaña.

Voluntarios de la Asociación Mutua Motera, durante los primeros meses de este año, repartirán más de 4.000 trípticos en diferentes eventos de usuarios de motocicletas dentro de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Con este sistema, se calcula que el documento llegue a más de 6.000 usuarios de motocicletas que habitualmente utilizanara su movilidad las carreteras aragonesas y más de 20.000 del resto de España.

Previsión de otras acciones.

El grupo de trabajo bilateral (Dirección General de Carreteras/
Asociación Mutua Motera), está centrando sus esfuerzos en poner en marcha un sistema para la recogida de información de especial interés para ejecutar próximas acciones y que estas sean acordes con las necesidades reales del colectivo. Al mismo tiempo se encuentra elaborando otros documentos de apoyo a la formación e información de los usuarios. •

El tríptico. Anverso y reverso.

escuela motocicletas

CUANDO CIRCULES EN GRUPO

Mantén la distancia de seguridad que te permita detener tu vehículo dentro de tu campo de visión.

No circules inmediatamente detrás de tu compañero, esto bloqueará tu campo de visión y reducirá el espacio longitudinal de control. Circula un poco más a la izquierda o a la derecha dentro de tu carril y **garantizando las distancias seguras de cruce con otros vehículos.**

La seguridad vial es cosa de todos

escuela motocicletas

CIRCUNSTANCIAS CLIMATOLÓGICAS ADVERSAS

Lluvia: Aumentaremos la distancia de seguridad, sin olvidarnos del tacto y la progresividad en el sistema de frenado y en el "gas". La suavidad debe ser la norma imperante.

Niebla: La niebla influye negativamente en la seguridad de la circulación al reducir el campo de visión, mojar la pantalla del casco de protección y las zonas y los elementos de rodadura.

Viento: Localizaremos su dirección a través de indicadores como las copas de los árboles y nos anticipándonos a las posibles reacciones de la motocicleta.

Frío: Preferiblemente, bajo la equipación de motorista, utilizaremos ropa interior térmica o calefactada. Recuerda que las manos, las rodillas y los pies son las zonas más sensibles a las bajas temperaturas. Con el frío se pueden producir inmovilizaciones o falta de sensibilidad.

VS... ... y buena ruta

Más información: seguridadvial@mutuamotera.es

Este tríptico corresponde a una de las acciones para la seguridad de los usuarios de motocicletas en la Comunidad Autónoma de Aragón para el año 2010. En la actualidad se está estudiando los lugares dónde instalar sistemas de protección para motociclistas.

Consejos prácticos para una conducción segura

Desde la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón y la Asociación Mutua Motera informamos que se está trabajando en diferentes aspectos para reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias en el sector de usuarios de motocicletas. Ambas partes son conscientes que este tipo de accidentes son evitables.

Practica una conducción anticipada y defensiva... no asumas riesgos.

AMM ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA

GOBIERNO DE ARAGON

TRABAJAMOS POR TU SEGURIDAD

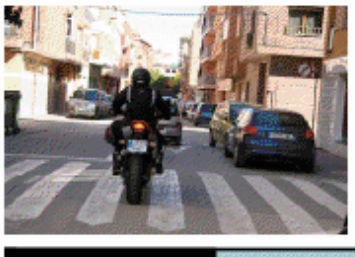
Consejos prácticos para una conducción segura.

Circulación urbana

Intenta no circular sobre las marcas viales. Rueda entre ellas para garantizar una mayor adherencia.

No circules próximo a los vehículos estacionados, aumentarás el tiempo disponible para reaccionar ante invasiones de la calzada de usuarios, vehículos u otros obstáculos.

La distracción y la velocidad son tus peores enemigos.



Trayectorias curvas

Toda curva se debe negociar considerando tres fases básicas, entrada, tránsito y salida. Cuando nos enfrentamos a un tramo curvo debemos tener en cuenta el campo de visión disponible manteniéndonos abiertos lo suficiente para lograr localizar y así gestionar, posibles incidencias.

Nadie sabe como hacer con seguridad una curva sin verla... entra con precaución... mira... y luego decides.

Tiempo de respuesta

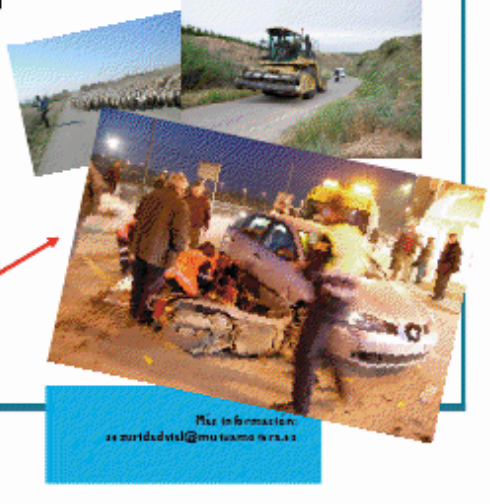
El tiempo de respuesta y el espacio empleado para la detención son dos de los aspectos que todo conductor debe tener en cuenta. Un segundo es el tiempo mínimo que empleamos para girar la cabeza hacia la parte trasera.

Los choques a velocidades superiores a 25 km/h pueden generar en el usuario lesiones incompatibles con la vida.

La carretera es un elemento vivo...

La carretera es un espacio vivo, lleno de incidencias y situaciones de riesgo que como conductores debemos saber gestionar.

Una curva limpia, 10 minutos después puede convertirse en una carretera llena de gravilla por la caída de la carga de un camión.



Velocidad de circulación	Distancia en metros recorrida en un segundo	Distancia en metros recorrida durante el tiempo de distracción y el tiempo de reacción a razón de un segundo cada uno	Velocidad de impacto (Choque o colisión)
50 km/h	14 m	28 m	50 km/h
100 Km/h	28 m	56 m	100 km/h
120 Km/h	33 m	66 m	120 km/h

Tu seguridad también depende de ti

Más información:
seguridadvial@mutuamotera.es

+ INFO
seguridadvial@mutuamotera.es

Carretera L-800 entre Alcarrás, el Circuito de Alcarrás y Vallmanya.

Un esfuerzo que ha merecido la pena.

El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya ha escuchado a los usuarios de motocicletas.

Una plataforma de 8 metros de ancho, con carriles de 7 metros y medio metro de arcén, renovación del pavimento, drenaje longitudinal y transversal, señalización horizontal y vertical, nuevas barreras de seguridad y algunas adaptadas a los usuarios de motocicletas han sido algunos de los cambios para nuestra seguridad.

La Asociación Mutua Motera, lleva informando sobre las necesidades y demandas de la carretera L-800, desde hace aproximadamente dos años, a la Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya.

Por otro lado, en el año 2000 el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña ya era consciente del mal estado de conservación de la carretera L-800 en la provincia de Lleida.

La carretera L-800, en las inspecciones practicadas con posterioridad por la Asociación Mutua Motera (año 2007), presentaba, entre otras incidencias, una carencia de señalización vertical y horizontal importante.

El firme, compuesto de macadam y con baja resistencia al tránsito de vehículos, carecía de la anchura suficiente para garantizar el cruce de dos vehículos con seguridad, presentaba deformaciones graves y erosión en las aristas exteriores de la plataforma (coincidente con la calzada).

Los sistemas de contención, consistentes en barreras metálicas de seguridad simples, sin separador y con poste IPN, no cumplían ni tan siquiera con la normativa europea EN 1317 y la seguridad pasiva era gravemente vulnerada por los diferentes sistemas de "vasos comunicantes" (sifones) para la gestión del riego de las fincas próximas.

La orden de estudio de la Dirección General de Carreteras databa del 28 de julio del año 2000, con número de referencia 000716.

Debemos tener en cuenta que la carretera L-800 enlaza las localidades Leridanas de Alcarrás, Vallmanya y Gimenells. A ella se puede acceder desde una salida específica practicada en la A-2. A la altura del kilómetro 13,500 aproximadamente, se tiene acceso al circuito de Alcarrás. No obstante, el tramo que se ha rehabilitado se encuentra comprendido entre el PK 2+338 y el PK 14+000 en el subtramo Alcarrás-Vallmanya.

Intensificando las solicitudes para la protección de motociclistas.

El día 16 de enero del año 2009 el departamento de Investigación, Desarrollo y Formación de la Asociación Mutua Motera establecía nuevo contacto con la Dirección General de Carreteras, Departamento de política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, solicitando de nuevo las negociaciones oportunas con la dirección de obras, al objeto de modificación parcial del proyecto consistente en la instalación de sistemas de protección para motociclistas que en su momento, por no haber sido aprobada la UNE 135.900 y no ser una carretera frecuentada por usuarios de motocicletas, no se consideró.

La contestación del servicio de equipamiento de la Subdirección General de Equipación Viaria, era que en ese momento se estaba revisando el proyecto para poder incluir, en la medida de lo posible, la instalación de sistemas de protección para motociclistas en diferentes tramos.

Los tramos solicitados desde la Asociación Mutua Motera durante el año 2009 fueron:

· Tramos curvos de la zona del punto kilométrico 2+500 al 3+500 aproximadamente según corresponda.
· Tramos curvos de la zona del punto kilométrico 10 y próximos, en tramos curvos según corresponda.
· Tramos curvos de la zona del punto kilométrico 12 al 14 en tramos curvos según corresponda.

Debemos tener en cuenta que los tramos curvos han sido reducidos de forma considerable en el nuevo trazado, por lo que los metros de sistema espacial para la protección de motociclistas necesarios en las zonas de riesgo también se han reducido.

Recomendamos lectura de los informes idf 2309 e idf 9209, dónde se reflejaba para información y conocimiento los datos necesarios para conocer la situación y progresión de las obras.

Situación actual

El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña ha puesto en servicio en diciembre de 2009 los 11 kilómetros de carretera que enlazan la A-2 con el municipio de Vallmanya y el Circuito de Alcarrás.

La obra ha durado 13 meses y ha contado con un presupuesto de 6,5 M€ dejando una plataforma de 8 metros de ancho, con carriles de 7 metros y medio metro de arcén, renovación del pavimento, drenaje longitudinal y transversal, señalización horizontal y vertical, nuevas barreras de seguridad y algunas adaptadas a los usuarios de motocicletas.

La instalación de sistemas de protección para usuarios de motocicletas fuera de proyecto a requerimiento del colectivo motero ha demostrado la eficacia del grupo de trabajo para la seguridad vial de los usuarios de motocicletas en Catalunya, liderado por las propias administraciones públicas de esta Comunidad Autónoma.

No obstante y siempre en aras de nuestra seguridad, desde la Asociación Mutua Motera consideramos la necesidad, a fecha actual, de proteger el tramo curvo de la zona del kilómetro 9+500, ante las características especiales presentadas por el mismo como el radio de curvatura y la presencia de un plano descendente sentido Alcarrás.•

+ INFO
seguridadvial@mutuamotera.es

AHORA

L-800
km
12

Seguridad Vial en la Fiesta de la moto 2009

La Asociación Mutua Motera y la Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas participan en la concentración de la Pineda con 3 horas de seguridad vial.

Los días 14 y 15 de noviembre de 2009, organizada por la Peña Motorista Tamarite, se ha celebrado la Fiesta de la Moto 2009. Más de 300 personas se daban cita en esta fiesta de la moto dónde una gran parte de los asistentes permanecen fieles al encuentro desde hace años. Vuelta turística, sorteo de regalos, unos buenos criterios alimenticios, carrera de supermotard, fiesta nocturna, playas y la incorporación desde el año pasado de un espacio dedicado a la seguridad vial para lo que se desplazó una unidad móvil de seguridad vial de la A.M.M.

Durante la entrega de regalos y sorteos, la organización hizo especial mención pública y mostró su agradecimiento a la participación y colaboración de la asociación Mutua Motera.

Colaboración de la Asociación Mutua Motera.

Un año más la Asociación Mutua Motera colabora con la Peña Motorista Tamarite en su Fiesta de la moto con un curso mostración sobre técnicas y control del sistema de frenado al que hemos incorporado contenidos relacionados con el efecto giroscópico, casuística de accidentalidad, lectura e interpretación de indicadores de riesgo. Para el efecto se habilitó una calle que fue cerrada al tráfico por la policía de la localidad.

Ya en la sala de conferencias, desde el Departamento de Investigación Desarrollo y Formación se informaba sobre la situación actual de la seguridad de los usuarios de motocicletas a nivel nacional, incidiendo en un desglose especial sobre temas relacionados con el Ministerio de Fomento, las Diputaciones Provinciales, Comunidades Autónomas, Ayuntamientos y Dirección General de Tráfico.

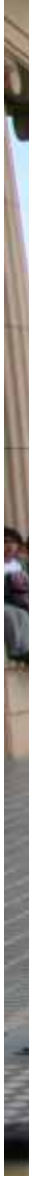
Asociación Mutua Motera. Departamento de IDF. Ref. idf 19209.

Por otro lado, se hizo especial hincapié en los avances positivos en la Comunidades Autónomas de Madrid y Aragón, la gestión del Ayuntamiento de Madrid ejemplo de una posición pro moto y las históricas posturas de entendimiento recíproco con las Comunidades Autónomas de Navarra y Cataluña antagónicas de las eternas discusiones con la Diputación Provincial de Zamora que permanece autista a los derechos e intereses de los ciudadanos. Esta ha sido nuestra especial y modesta aportación al día mundial en recuerdo de las víctimas de accidentes de tráfico, declarado el tercer domingo de noviembre por la Asamblea General de la ONU, en sesión del día 26 de octubre de 2005.

Agradecimiento.

Una vez más, gracias a la invitación de la Peña Motorista Tamarite, hemos podido participar informando, sensibilizando y formando sobre aspectos relacionados con la seguridad vial. Una vez más elevamos nuestro más sincero agradecimiento a la Peña MotoristaTamarite. •

Departamento de Investigación Desarrollo y Formación
Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas
seguridadvial@mutuamotera.es



SEGURIDAD VIAL
EXOCET

EXOCET

Finalizado con éxito un nuevo CURSO de "Iniciación y perfeccionamiento para la conducción segura de motocicletas"

Escuela NacionaldeConducción de Motocicletas

Curso de conducción de motocicletas. Módulos iniciación y perfeccionamiento.

El pasado fin de semana se ha realizado en las instalaciones del Circuito de Alcarrás una nueva edición del curso iniciación y perfeccionamiento de la Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas.
El Circuito de Alcarrás, gracias a los acuerdos establecidos entre la Asociación Mutua Motera y la empresa gestora, se constituyó en el mes de octubre del presente año como sede de la Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas para la Comunidad Autónoma de Catalunya demostrando, una vez más, su apoyo a la seguridad vial de los usuarios de motocicletas.

Tipo de curso.
Desde la Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas y con el único objetivo de reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias, se ha diseñado un plan de acción para la formación de conductores, que atiende a líneas directas de trabajo con los alumnos e indirectas, bajo herramientas para la formación de formadores de demostrada calidad y eficacia.
El programa formativo de la Escuela aborda las necesidades de diferentes perfiles de conductores y/o profesionales del sector aplicando técnicas metodológicas adaptadas a cada uno de ellos con monitores y recursos especialmente preparados para este tipo formativo.
Concretamente el "curso de iniciación y perfeccionamiento" se presenta bajo un formato teórico práctico en un espacio seguro, cubre una demanda formativa que cada día se hace más necesaria y lo hace desde un práctico conocimiento del escenario y los momentos circulatorios.
Como ya es sabido, aleja su perfil de los cursos de conducción deportiva o seudo deportiva y sus contenidos se ajustan a los conocimientos mínimos que todo conductor debería conocer para el uso de motocicletas con seguridad.
Este tipo de curso se encuentra dirigido a conductores habituales o esporádicos de motocicletas en posesión del permiso de conducción correspondiente.

Metodología. Un espíritu práctico.
Un programa intensivo en un día y medio, con doce horas de conducción y desarrollo de ejercicios prácticos y dos horas de teoría, en un escenario especialmente preparado para garantizar la funcionalidad y el alto rendimiento formativo.
Durante las actividades se han desarrollado técnicas para la conducción de motocicletas sobre firmes de baja adherencia, control de los diferentes sistemas de frenado, gestión de trayectorias curvas (diferenciando entre el circuito y la vía pública), maniobras evasivas ante obstáculos o incidencias viarias, gestión y cálculo de distancias, circulación en grupo, desarrollo seguro de las maniobras de adelantamiento, análisis y lecturas de riesgo.
Incrementando todo lo anterior, los alumnos han recibido nociones fundamentales y han desarrollado ejercicios prácticos para la conducción sobre firme mojado.
En un capítulo especialmente dedicado a las técnicas de conducción aplicadas a la circulación nocturna. Durante este los alumnos han podido conocer los riesgos de la noche y la relación entre el campo de visión y la velocidad de control.
Por otro lado el alumno ha asistido a explicaciones especiales sobre biomecánica delimpacto, cascos de protección y prendas de seguridad pudiendo comprobar, entre otros elementos, la velocidad de respuesta del chaleco MOTOAIRBAG distribuido por la empresa Comof.•

En todos los cursos de la Escuela Nacional de Conducciónde Motocicletas colaboran y participan las siguientes entidades:

·Instituto de Investigación e Ingeniería de Aragón.

·Universidad de Zaragoza.

·Servei Catalá de Transit.

·KTM-Sportmotorcycle España

·Triumph Motocicletas España

·S.L.

·Kymco.

·Lem.

·Luma.

·Comof siker's Stuff.

·Jack Motors

·Circuit de Alcarrás

Gracias a ellos,el proyectodemantener una Escuela de Formación que nace desde los usuarios para los usuarios se haconstituido hoy por hoy en unhecho plenamente consolidado.

Notas de interés:

En breve se publicará el calendiario de cursos de " Iniciación y prefeccionamiento " en este centro formativo.

Al presente documento se adjunta anexo "Informe fotográfico. Memoria de actividades ".

Zona de boxes .Comprobando presiones. Primeros pasos.

Ejercicios de tacto y control básico de la motocicleta.

Conducción con pasajero. Explicaciones

Fotografía aérea de las instalaciones de formación

Las dos Triumph cedidas a la Escuela por la casa sorprenden por sus dotes ante los ejercicios por complicados que estos sean.

Control del sistema de frenado sobre superficie deslizante. Zona de pasillos.

Zona de peralte con motocicleta deportiva.

Técnica de frenado sobre superficie terrosa.

Distancias y referencias a gran velocidad.

"Zona del Camello" sobre firme terrizo.

Ejercicios de seguimiento de trazadas.

Zona especial de peralte terrizo.

Explicaciones sobre el chaleco "Motoair-bag" distribuido por COMOF.

Ejercicio sobre distancias, toma de referencias y cotas de confianza.

El chaleco una vez activado.

Campaña 2010.

Cursos de formación para conductores de motocicletas y otras actividades.

Durante el próximo año, la Asociación Mutua Motera incrementa los cursos de formación de usuarios y profesionales. La Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas continúa con el proceso formativo de usuarios y profesionales. Se adjunta primer calendario de cursos.

La Asociación Mutua Motera, desde una visión multidisciplinar, diseñó en el año 2007 un Plan estratégico para incrementar las garantías de seguridad de los usuarios de motocicletas y ciclomotores. Dentro de las medidas planteadas por este plan estratégico de seguridad vial, que ha servido de guía en los planteamientos, contenidos y temporalización de acciones, se ha trabajado de forma especial la formación de usuarios y profesionales sobre dos campos, la conducción de motocicletas y aquellas materias relacionadas con el estado y conservación de la vía de mayor influencia sobre la seguridad de los usuarios.

Para el año 2010 se presenta el siguiente anticipo de actividades:
Área "carreteras".

FECHA	ACTIVIDAD
Mes de marzo	Finalización del curso "Inspección básica de sistemas de protección para motociclistas 2009". Modalidad: semipresencial.
Mes de abril	Nueva edición del curso "Inspección básica de sistemas de protección para motociclistas 2010". Modalidad: semipresencial.
Inicio mes de mayo	Curso básico "Inspección visual de carreteras".
Varias itinerantes	Jornada práctica "inspección visual de carreteras". Destinada especialmente a los "Grupos de Acción" A.M.M.
Inicio mes de mayo	Curso "Gestión de la seguridad vial durante el desarrollo de obras públicas". Modalidad: a distancia.

Desde la Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas se ejecutarán para este año 2010 diferentes ediciones del curso itinerante "Técnica y control del sistema de frenado". Los cursos descritos en la siguiente tabla se desarrollarán en la sede de la Escuela Nacional de Conducción en Cataluña, instalaciones del Circuito de Alcarrás, en la provincia de Lérida.

FECHA	ACTIVIDAD
24 y 25 Febrero	Curso especial. "Actualización y perfeccionamiento en metodologías prácticas para la formación de usuarios". Destinado a profesores de formación vial
13 y 14 Marzo	Marzo Curso conducción "Iniciación y perfeccionamiento"
08 y 09 Mayo	Curso conducción "Iniciación y perfeccionamiento".
03 y 04 Julio	Curso conducción "Técnicas avanzadas y gestión de incidencias"
11 y 12 Septiembre	Septiembre Curso conducción "Iniciación y perfeccionamiento".
23 y 24 Octubre	Curso conducción "Iniciación y perfeccionamiento"
17 y 18 Noviembre	Curso especial de "Formación Monitores Escuela Conducción"

Campañas de concienciación y formación de conductores yusuarios.

FECHA	ACTIVIDAD
Enero,febrero y marzo	Campaña: Distribución del tríptico "Consejos prácticos para una conducción segura"
Abril	Distribución "Manual especial de conducción de motocicletas"
Junio	Campaña Distribución del tríptico "Conducción anticipada"
Junio	Encuentro intercultural motero "Arribes del Duero"

Educación vial.
Como en años anteriores, desde la sección "formación" del departamento firmante, se está trabajando en la coordinación y preparación de diferentes intervenciones en centros educativos. Desarrollando actividades con especial incidencia en las actitudes y aptitudes de nuestros jóvenes.

Colaboraciones
A fecha actual, las actividades descritas cuentan con la participación y/o colaboración de diferentes entidades, instituciones públicas y privadas, fabricantes de motocicletas, elementos de seguridad, firmas comerciales, etc posibilitando la existencia de los recursos y contenidos necesarios para su ejecución con altas cotas de calidad.

Cursos de conducción sede Cataluña "Circuito de Alcarrás". Anticipo para el año 2010.

FECHA	ACTIVIDAD
Febrero 17 y 18	Curso especial de "Formación Monitores Escuela Conducción". Nivel I.
Febrero 24 y 25	Curso especial. "Actualización y perfeccionamiento en metodologías prácticas para la formación de usuarios". Destinado a profesores de formación vial.
Marzo 08 y 09	Curso conducción "Iniciación y perfeccionamiento".
Mayo 08 y 09	Curso conducción "Iniciación y perfeccionamiento".
Julio 03 y 04	Curso conducción "Iniciación y perfeccionamiento".
Septiembre 11 y 12	Curso conducción "Técnicas avanzadas y gestión de incidencias"
Octubre 23 y 24	Curso conducción "Iniciación y perfeccionamiento".
Noviembre 17 y 18	Curso especial de "Formación Monitores Escuela Conducción" Nivel I.

+ INFO **Coordinación: diego@mutuamotera.es** **Información técnica: seguridadvial@mutuamotera.es**

El arte del diablo... y la Guardia Civil

Este país se ha llenado de mierda hasta el fondo gracias a la mano de cuatro descerebrados que sin control de nadie maquillan los intereses egocentristas de un pobre poder, con notas de disciplina, para cegar los ojos de los justos y llenarlos de una cruel visión de falsas verdades.

Ha llegado a oídos de la Dama Negra que a un tal Juan Carlos Toribio le están haciendo la vida imposible y todo porque este funcionario público, Guardia Civil e hijo de Guardia Civil le riega la sangre de colores tan verdes, que ha decidido dedicar su tiempo libre a los demás realizando actividades de la mano de diferentes asociaciones sin ánimo de lucro.

Pero el problema comenzó hace años, más de 20, cuando durante su trabajo pretendía denunciar determinados casos de infracción a ley relacionados con el estado de la carretera, de forma inmediata recibió órdenes de no formular esas denuncias… pese a todo, este insolente y tozudo Guardia Civil, faltando a esa disciplina pero no a la otra disciplina de sus obligaciones, continuó en sus trece… la cosa no iba mal del todo, toreaba en la plaza cogida tras cogida, siempre se reponía, levantaba cabeza y a por otra, cada batalla, ganada o perdida le hacía más firme en su lucha de idiotas contra un coloso ejercito atilano.

El problema es que Juan Carlos pensaba que si un ciudadano tenía que ponerse el cinturón de seguridad porque así lo decía la ley; el ingeniero, peón o capataz de fomento del lugar que fuera tendría que señalizar bien esa obra, limpiar la gravilla de la carretera o retirar la broza que tapa esa señal, porque así lo decía la ley.

Pero ese pobre imbécil Guardia Civil, para colmo de sus males, creía en que la institución había logrado el calificativo de benemérita sirviendo a los ciudadanos y no a los intereses de cuatro mentecatos… muy en contra de algunos de sus jefes.

A todo esto se sumaba la disciplina de familia, representada por la mano de su padre, que le formo en códigos de lealtad y servicio al ciudadano; y ese era su juramento, lealtad y servicio, cada vez que se vestía de luces para lidiar en la plaza.

En el mes de septiembre, casi 500 € fueron retirados de su nómina como sanción por tener el nuevo atrevimiento de denunciar la imprudencia de una carretera de corte estatal como la N-II. Carretera dónde se encontraban más de 10.000 botellas de meados en sus arcenes y zonas de descanso, rajas en el asfalto, señales mal colocadas, etc y atender al requerimiento de información de un periódico aragonés como el Heraldo de Aragón.

Con más pena que gloria, el imbécil Guardia Civil consiguió que a la carretera le compraran un vestido nuevo, todo limpio y arregladito, pero no pudo comprarle el vestido a su hija, ni llevar a su hijo al cine… era tiempo de ahorrar para pasar el mes.

Me han contado algunas honradas y cansadas lenguas, intimas del desgraciado Guardia Civil, que recientemente, el día 11 de noviembre de 2009, recibió órdenes de nuevo de presentarse a declarar en la Comandancia de Lleida al desobedecer nuevamente las ordenes de dedicar su tiempo libre a realizar actividades altruistas por la seguridad de los ciudadanos, cuando circulan por las vías públicas.

De nuevo, sus jefes, posiblemente en un intento para que no las cumpliera le dijeron que el caso no tenía que ver con la Guardia Civil y que tenía que ir en su día libre y con su vehículo particular. Juan Carlos se desplazó con su vehículo particular y cuando llegó se encontró con la solicitud inmediata de explicaciones sobre su asistencia sin el uniforme reglamentario de la Capitana Jurídico, para seguidamente tomarle manifestación.

Por lo visto, Juan Carlos, no solo entregó su día de descanso para que se le tomara manifestación por explicar las necesidades de un mejor estado de carreteras desde las asociaciones sin ánimo de lucro en las que se encuentra y nunca como Guardia Civil, no solo entregó su dinero y prestó su vehículo, sino que ridículamente debería haber vestido el uniforme reglamentario para el acto, actuación o vete a saber qué…

El día 27 de noviembre de 2009, a Juan Carlos se le notifica propuesta de resolución sancionadora con la calificación jurídica de incompatibilidad y como sanción procedente SEIS MESES Y UN DÍA de suspensión de empleo y sueldo "dada la contumaz actitud del interesado de seguir desempeñando actividades relacionadas con la seguridad vial" y continua esta propuesta diciendo "… "relacionadas directamente con las que desarrolló en su puesto del Destacamento de tráfico".

Este último párrafo, mentira bordada para darle más carta de poder a la sanción, pretende decir que actividades totalmente altruistas y sin ánimo de lucro como las investigaciones sobre los sistemas de protección de motociclistas, investigaciones sobre el estado de conservación de carreteras a lo largo de toda la geografía nacional, investigaciones sobre campos visión periférica de los conductores, pruebas y estudio de motocicletas y su comportamiento dinámico, prendas de seguridad, desarrollo de localizadores GPS de accidentes, investigaciones sobre siniestralidad, cinemática de los accidentes, biomecánica del impacto, actividades de formación de jóvenes, de conductores, participación en mesas de trabajo con diferentes gobiernos autonómicos,

con la Dirección General de Tráfico, etc, se encuentran relacionadas con sus misiones de escolta de transportes especiales, controles de alcoholemia, radar, de transporte de mercancías y viajeros, vigilancia de los ciudadanos que circulan por la Nacional II, y algunas otras carreteras próximas y limpieza de los vehículos de la Guardia Civil.

Para culminar esta montaña de estiércol en el cortijo, próximos a la Navidad, se le ha visto la cara al diablo y hemos podido constatar como cierto, visto escrito y leído, que los Guardias Civiles de Tráfico tienen prohibido, por órdenes militares y en contra de Leyes y derechos, dar charlas de educación vial en los colegios y centros docentes y tienen prohibido denunciar el incumplimiento de la Ley derivado del estado y conservación de la carretera.

¡Para echarse las manos a la cabeza!... solo les quedan ojos para ver si vamos a 120 o a 122 pero nunca podrán denunciar que la rotonda de aquel sitio está siempre llena de gravilla y ya han muerto tres… ¡para echarse a llorar!

Por cierto, el día 24, unos días antes de esta notificación, prestando su servicio, a Juan Carlos no se le ocurrió otra cosa que la feliz idea típica del imbécil reincidente, de denunciar una obra en el arcén de una curva de reducida visibilidad, cumpliendo con sus obligaciones, que no estando señalizada provocaba los frenazos de los vehículos al sorprender a sus conductores y el desplazamiento al carril contrario.

A sabiendas del acoso y constante persecución pero conocedor de sus obligaciones formuló, como dicen ellos, la correspondiente denuncia a la Ley de Seguridad Vial, pero con muchas fotos preparadas por si las moscas…. el resultado no se hizo esperar y las moscas llegaron como llegan a la mierda… una hora después recibía la llamada de su jefe para que le diera explicaciones, luego otra y dos horas después mantenía una reunión con dos de sus superiores para dar de nuevo explicaciones y sin apenas descansar cinco horas, iniciaba nuevo servicio y redactaba informe obedeciendo órdenes, dando explicaciones por escrito, técnicas y legales, de su toma de decisiones y de por qué cumplió con la Ley de Seguridad Vial.

Pero Juan Carlos no permaneció mudo y alguien me ha pasado una parte curiosa de su escrito informe que en alguno de sus párrafos decía:

"La situación, a criterio del agente denunciante y ahora informante, afectaba gravemente a la seguridad vial y requería la inmediata intervención en cuanto a las medidas cautelares (paralización de las obras) hasta que se señalizara de forma correcta.

El hecho, salvo superior parecer, debe encuadrarse como un incumplimiento del artículo 10 de la Ley de Seguridad Vial (RDL 339/90) y artículo 4 del Reglamento General de Circulación (RD 1428/03) en base a lo que dicta la Orden Ministerial de 31 de agosto de 1987 y su Norma 8.3 IC.

La formulación de la denuncia como la adopción de medidas cautelares es un acto legítimo y que se encuadra dentro del marco de responsabilidades y obligaciones del agente de la autoridad en el ejercicio de sus funciones y más si estas tienen relación directa con la vigilancia de la seguridad del tráfico."

"Ante lo que parece ser la consecución de presiones por parte de responsables del Ministerio de Fomento en la provincia de Huesca, este informe es utilizado por el firmante para dar espacio a una clara solicitud que permita la realización de sus actividades laborales relacionadas con la seguridad vial, garantizando el pleno ejercicio de sus deberes, sin obstrucción ni acciones de presión de ningún tipo."

"Garantía que en breve y dada la situación reiterada a lo largo del tiempo, será solicitada ante el Defensor del Pueblo, dando la información de los hechos acaecidos en la presente actuación y recuperando situaciones pasadas que dejan en clara evidencia la libertad laboral y profesional del que suscribe y el respeto al estado de derecho."

Así duermen tranquilos, se sacuden las pulgas esos cuatro descerebrados y hoy, sentados en sus poltronas, se codean unos con otros mientras, esta oscura Dama se imagina las reflexiones y regocijo con el que lavan sus pecados, para conservarlos intactos en su breve historia carente de glorias honradas….

"""¡Mira que bien lo he hecho! He callado la voz de quien critica nuestras hazañas entre los números de la economía de las responsabilidades, de las culpas y culpables… he terminado con la voz de quien conoce y dice verdades, de quien pretendía salvar alguna vida.

Por fin he callado al grosero que desobedece lo que digo y ordeno en mi cortijo, de quien quiere tener razón sin mi permiso… he matado la voz y con ella he terminado con muchas voces…

Sirva de ejemplo y tome nota quien ose discutir mi poder, mi privilegio de cobrar sin servir… porque yo soy la constitución que todos obedeceréis… yo soy la ley que hay que cumplir…"""

Este país se ha llenado de mierda hasta el fondo gracias a la mano de cuatro descerebrados… la condena y persecución a Juan Carlos Toribio ha terminado o terminará con cualquier brote de lealtad al ciudadano y las órdenes serán seguidas, como siempre, como hasta ahora… así, quien muera en la carretera culpa de ese bache, de esa gravilla o de esa valla, que sepa que habrá muerto por que la velocidad no era la más adecuada o por cualquier otro comodín que el juego permita…

La Dama Negra arde en cólera ante la hostil presencia de la impunidad en nuestra casa… una casa de libertades y respeto convertida ahora en casa de las lágrimas por una madre que se muere, por una Constitución que yace en agonía esperando la estocada final.

Ahora nos toca luchar… como en los 70, de nuevo nos toca luchar por defender nuestros derechos que están siendo atropellados por funcionarios públicos llenos de poder… es la hora de tumbar el cortijo de infieles a los derechos de los ciudadanos, de luchar contra el arte del diablo… es la hora de saber que fuerza tiene el pueblo.

Léeme… despierta…. Vive… lucha… / por todos… por ti

En agosto del año 2009 nace la Dama Negra ante la presencia de indicadores claros de la falta de expresión en libertad de muchos ciudadanos españoles, fruto de las tendencias caciquistas que desde hace años salpican algunas administraciones públicas de este país.

A continuación, especialmente para ti incrédulo lector, te muestro la historia de hoy en imágenes.

La historia en imágenes.

Esto es lo prohibido, por ello le sancionan, por ello intentan hundirle pese a las condecoraciones, premios y reconocimientos públicos de administraciones y ciudadanos.

Bajo estas líneas, Juan Carlos Toribio en la época que le dejaban realizar actividades vestido de uniforme y en su tiempo libre. Una fotografía durante las Jornadas sobre Discapacidad Diversidad y Seguridad Vial de las que fue director y que se incluyeron como acción de calidad en el año europeo de las personas con discapacidad.

Las imágenes siguientes muestran a Juan Carlos Toribio durante los planes de formación y sensibilización dirigidos a los alumnos de infantil y primaria que consiguió realizar desde la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con el apoyo incondicional de sus anteriores superiores, durante los años 2003, 2004 y 2005.

Unos años que realizaba las acciones en su tiempo libre como voluntario de Cruz Roja y otras asociaciones y nunca afectando a su servicio específico, no declarándose estas actividades como incompatibles con su profesión.

Fue el cambio de sus superiores, con una visión diferente de implicación de los Guardias Civiles en las acciones de los ciudadanos y las diferencias con el máximo responsable de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, las que motivaron a este Guardia Civil a abandonar la utilización del uniforme durante estas actividades e invitado por la asociación Mutua Motera a continuar con la lucha por la seguridad vial de todos.

Y estas son sus denuncias que se convierten en sanción, su trabajo en su tiempo libre… cada una son ejemplo de muchas otras… son ejemplo de lo que no se debe hacer.

… ese imbécil Guardia Civil que llaman Juan Carlos Toribio, que su torpeza le ha llevado a una sentencia sin derecho a defenderse… recorre carreteras, puertos y escombreras buscando que hay de verdad en eso de jurar una bandera… ha llegado la hora de la verdad. •

Comunicado de la Asociación Nacional de Constructores y Customizadores de Vehículo os de 2, 3 y 4 Ruedas

El pasado 2 de diciembre se constituyó la Asociación Nacional de Constructores y Customizadores de vehículos de 2, 3 y 4 ruedas (ANCC).Las finalidades de esta asociación según se recoge en los estatutos son de interés general para todos:

a) Ser interlocutor ante los Estamentos Públicos de los fabricantes y constructores de unidades y pequeñas series artesanales, talleres dedicados a la customizacion de vehículos, profesionales dedicados a la realización de proyectos técnicos de reformas de importancia en vehículos y del usuario final de los mismos, para alcanzar un acuerdo entre la legalidad y el poder circular con libertad con vehículos de 2,3 y 4 ruedas customizados y después asegurarse que le sigue una aplicación real y practica por todas las partes implicadas en el proceso.

b) Que los Estamentos Públicos tomen conciencia de la realidad económica y cultural que esta unida a la customizacion de vehículos.

Para el cumplimiento de estos fines se realizarán las siguientes actividades:

a) Establecer un contacto real y fluido con dichos Estamentos Públicos , con el fin de que, se nos tenga en cuenta a la hora de modificar o crear una nueva normativa que nos afecte como colectivo.

b) Crear un vínculo amable con los laboratorios Nacionales autorizados para la homologación de reformas de importancia de vehículos.

c) Informar a todos los Asociados de las normativas vigentes en el ámbito de reformas y homologaciones de vehículos para garantizar la seguridad y calidad de las modificaciones efectuadas en los vehículos, y así garantizar la homologación de dichas reformas.

El motivo principal de la creación de esta asociación es la inminente aprobación de una nueva ley de reformas, que si no lo impedimos nos obligara a estar a todos fuera de la ley y sin posibilidad de legalizar varias reformas, y pondrá en peligro los puestos de trabajo de muchos profesionales españoles.

Desde el año 1988 tenemos una ley de reformas la cual es bastante consecuente con la realidad en la que vivimos, en la cual están prácticamente tipificadas todas las reformas posibles que se pueden hacer en un vehiculo, cubriendo perfectamente la homologación de las mismas. Esta ley la hemos compartido con el resto de vehículos, coches, camiones etc. para los que esta mas enfocada

A partir de que se apruebe el nuevo reglamento las motos tendrán su propia ley de reformas así como los coches tendrán la suya, eso esta bien ya que de alguna manera habrá algo especifico para las motos, pero a su vez ha sido lo peor de cara a la negociación ya que varios de los fabricantes de motocicletas han sido la mayor oposición a propuestas razonables para poder continuar con una normativa similar a la que tenemos, pero mas especifica para las motos.

Es por ello, que se ha creado la ANCC, para que se nos tenga en cuenta y se nos escuche ya que somos nosotros los que compramos las motos y una vez nuestras la modificamos para sentirnos más seguros y cómodos con ellas.

Es necesario unir fuerzas, nos tienen que oír, por eso pedimos tu colaboración, talleres, tiendas, gabinetes de ingeniería, prensa especializada, proveedores, estudios de pintura…. y por supuesto el propietario de la moto, todos debemos estar juntos, ¡¡ por nuestro propio bien

Envíanos un mail a customasociacion@gmail.com indicándonos si eres profesional o particular y te enviaremos un formulario para que nos facilites tus datos.

Estate atento a tu revista favorita para nuevos comunicados.•

Motocard

The Authentic Spirit

NUEVA PÁGINA WEB
www.motocard.com

XR-1100
EL NACIMIENTO DE UNA NUEVA ERA

X-Spirit III
EL CASCO RACING DEFINITIVO

SHOEI
tú eliges

PRINCIPALES MARCAS

NOLAN X-802 Stoner
449,95€

OFERTA -15%

SHOEI Diabolic Nightwing TC-5
Antes ~~409,95€~~ Ahora 348,46€

NOVEDAD

SCHUBERTH C3 N
459,95€

NOVEDAD

DAINESE Trickster Canguro BL N
1.229,95€

NOVEDAD

DAINESE Laguna Seca 2 BL
789,95€

NOVEDAD

DAINESE Delta Pro N / BL
314,95€

OFERTA -30%

DAINESE Delta Dart GTX M
Antes ~~509,95€~~ Ahora 356,97€

OFERTA -50%

ALPINESTARS Brixton Drystar N / G
Antes ~~259,95€~~ Ahora 129,98€

NOVEDAD

DAINESE New Jerico GTX N
129,95€

NOVEDAD

ALPINESTARS Alpha Touring Waterproof
143,95€

Descubre todas las ventajas, facilidades y comodidades de comprar en las tiendas Motocard

PRECIO MINIMO GARANTIZADO
Garantizamos el precio mínimo en todos nuestros productos. Nos comprometemos a abonar la diferencia de precio de nuestros artículos con los de otras tiendas y que ofrezcan servicios iguales.

ENVIO A DOMICILIO
Si tu tiempo es muy limitado y no dispones de él puedes comprar a través de Motocard.com o llamarnos 902 102 802 y Motocard enviará tus compras directamente a tu casa o al lugar que nos indiques.

PORTES GRATUITOS
Nos hacemos responsables de los gastos de envío siempre que tu compra supere los 300 €. Solo para envíos dentro del territorio de la Unión Europea.

DIRECCIONES

ANDORRA Av. d'Enclar 156-158 - Principat d'Andorra - +376 722 860 / **BARCELONA** c/ Valencia, 511 - 93 265 02 24 / **BARCELONA2** c/ Tuset, 14 - 93 218 44 08
MADRID c/ Bravo Murillo, 30 - 91 445 57 80 / **MÁLAGA** Av. Velázquez, 4 - 952 36 50 04 / **SOLSONA** Cria de Manresa Km. 49,5 Pol. Ind. Pronisa - 973 48 27 02
VALENCIA Plaza Alfonso el Magnánimo, 14 - 96 350 94 24 / **VALENCIA2** Avda. Perez Galdós, 87 - 96 385 67 15 / **ATENCIÓN AL CLIENTE 902 102 802**

BATIENDO RÉCORDS EN BONNEVILLE

BONNEVILLE... HAY ALGO MÁGICO EN ESTE NOMBRE. PERO, ¿QUÉ SIGNIFICA REALMENTE PARA TI? ¿ES UNA MOTO, UN LUGAR? PARA MÍ ES LA MÁXIMA EXPRESIÓN DEL MOTOCICLISMO EN EL MUNDO, JUNTO CON EL TT DE LA ISLA DE MAN.

ALAN CATHCART Adaptación **R. LÓPEZ** Fotos **ANDREW C./P. HAWKINS/K. WING**

Bonneville es un lago salado situado entre los estados norteamerica- nos de Utah y Nevada donde históricamente se registran los récord mundiales de velocidad. En 2009 se han cumplido 50 años del lanzamiento de la legendaria Triumph Bonneville, así que la idea de batir una marca con una de ellas, en el lugar que da origen a su nombre, me quitaba el sueño.

A los chicos de Triumph les encantó la iniciativa cuando se la presenté en 2007. Los récord FIM (Federación Internacional de Motociclismo) entonces se basaban sólo en cilindrada, así que no había oportunidad de superar a la icónica Suzuki GSX-R1000, pero los de la Asociación de Motociclismo Americano (AMA) se dividían en multitud de variantes. Esto quería decir que tenía una oportunidad y conocía a la persona perfecta para llevarla a cabo: Matt Capri.

El Lago Salado de Bonneville es una extensión de 298.000 m2 en el desierto al noroeste de Utah, a 185 kilómetros al oeste de Salt Lake City (EE.UU.). Su denominación se debe al capitán Benjamin de Bonneville, un oficial del ejército americano nacido en Francia que exploró esta zona en la década de 1830. Se trata de una reliquia de la era glacial, de hace 15.000 años, y que se ha convertido en el centro del mundo de la velocidad desde que Sir Malcolm Campbell se convirtió en un héroe al lograr el récord del mundo de velocidad con su famoso coche Bluebird en 1935 de 301,337 millas/h (484,955 km/h)). En 1948, Rollie Free hizo historia con una Vincent cuando alcanzó las 150 millas/h (240 km/h) sin más equipamiento que un bañador y tumbado boca abajo en la moto.

Palabras mayores

¿Sabes ya qué harás cuando el scooter se te quede pequeño?

fórmula moto

Sabrás lo que es bueno

Y si no la encuentras o está agotada
¡te la mandamos a casa!

902 367 434*
www.luike.com

*Servicio de atención al Lector: lunes a jueves, 9-14h. y 16-18h.; viernes, 8-15h.

LUIKE IBEROAMERICANA DE REVISTAS | LIDER

PREMIUM con alas

EXISTEN HOTELES DE UNA A CINCO ESTRELLAS, PERO ADEMÁS ESTÁN LOS DENOMINADOS "CINCO ESTRELLAS GRAN LUJO". OTRAS ACTIVIDADES Y PRODUCTOS QUE QUIEREN DISTINGUIRSE POR UN MÁXIMO PRESTIGIO SE DEFINEN COMO PREMIUM. LA ÚLTIMA VFR AÑADE ESTA REFERENCIA EN EL CATÁLOGO HONDA.

RAMÓN LÓPEZ Fotos **L.M.N.**

Cuando te vas a comprar una moto, tienes en cuenta mil y un determinantes que siempre afectan a tu decisión final. Están los condicionantes objetivos, como una ergonomía que se adapte a tu físico, unas prestaciones que respondan a tus necesidades... Luego entran las razones subjetivas: si te gusta el diseño, el color, si sientes afinidad por una marca por su filosofía (rutera, deportiva, etc). No se puede obviar el motivo económico. Por mucho que te guste una moto, si no tienes suficientes ceros en tu cuenta bancaria o no encuentras financiación, no hay nada que hacer. Pero entre todas estas decisiones, hay una que también puedes considerarla, pero que ya no depende directamente de ti, sino de tu entorno. Se trata de la percepción que tienen los demás de ese modelo de moto. Algunos lo pueden simplificar denominándolo "querer aparentar", pero yo prefiero llamarlo status. Te voy a poner un ejemplo muy sencillo.

EL CASO BMW

¿Qué ocurre cuando adquieres una BMW? Estás adquiriendo algo más que un vehículo de dos ruedas que te sirve para disfrutar cuando te desplazas de un punto A al B. Detrás hay una posición social, una distinción frente al resto que no sólo tiene por qué referirse al aspecto económico. Este razonamiento se puede extender a Ducati en el terreno deportivo, y Harley-Davidson en el segmento custom. Sin embargo, cuando nos referimos a los japoneses, este matiz raras veces se alza como protagonista. Los casos más próximos son los de la Honda Goldwing o Yamaha VMAX, precisamente modelos con cariz más norteamericano que nipón.

La nueva VFR1200 F viene a darle la vuelta a esta teoría. En el anterior número de Fórmula Moto ya te adelantamos las primeras percepciones en marcha con este modelo tanto en carretera como en circuito durante su presentación en Japón, pero faltaba traerla a nuestro mundo real, con nuestras autovías y carreteras con el toro de Osborne divisándonos desde el horizonte. Con una concepción técnica innovadora, un desarrollo estético revolucionario y una calidad de acabados de primer orden, sólo me faltaba subirme a ella en un recorrido de casi 300 km por algunas de las mejores carreteras del mundo para montar en moto (y no estoy exagerando), los alrededores de la Serranía de Ronda y Grazalema hasta la costa malagueña, para terminar de convencerme que Honda ha puesto las cosas en su sitio. Me explico.

Durante la historia de la marca ha habido numerosos modelos que se han instituido como hitos de su época: CB750 de 1969, VF750 F de 1982, CBR600 F de 1987, XL600 V Transalp de 1987 y NR750 de 1992, entre otras, son modelos de muy distintos segmentos y características que han distinguido a Honda respecto a su competencia y que lo han hecho desde una concepción totalmente personal e innovadora, de manera que era difícil buscar rivales análogas en el momento de su lanzamiento. No obstante, en temporadas recientes nos tenemos que ir más a "otros barrios" para encontrar referencias similares. Sin ir más lejos de Japón, la Yamaha R6 de 2006 o la última evolución VMAX han sido, en su momento, novedades que han logrado desmarcarse con unas soluciones inéditas que les han garantizado un hueco en la historia de las motos de serie, un papel en el que durante esta última época se ha echado mucho de menos a Honda.

VFR 2010

Y aquí es donde vuelven a tomar este esquema los responsables de la firma del ala dorada. La VFR1200 F inaugura lo que en Honda llaman Road Sport. Se refiere a motos con pretensiones deportivas pero, a su vez, prácticas para un uso polivalente, tanto en ruta como en salidas esporádicas de fin de semana o incluso en el día a día. Por supuesto que ya hay otras "top models" de distintas marcas con este objetivo: BMW K1300 S, Kawasaki ZZR1400, Yamaha FJR1300, incluso dentro de la historia reciente de Honda como la CBR1100 XX, pero ya sea porque algunas de ellas inclinan más su balanza hacia el lado sport (como conseguir la máxima velocidad punta como objetivo primordial) o GT, o bien por una mera cuestión técnica si consideramos el motor V4 como una referencia de distinción tecnológica histórica, la VFR se identifica con tales argumentos que en el futuro te referirás al 2010 como "el año que se presentó la VFR1200". No me cabe duda que esta moto marcará una época.

Artículo cedido por Fórmula moto de su revista de Diciembre 2009

Su frontal resulta inconfundible. En los extremos de sus intermitentes se alojan bombillas led que permanecen siempre encendidas, lo que mejora su visión para el resto de conductores de la carretera.

Tecnología innovadora

La VFR1200 F en su versión de cambio de marchas convencional presenta una buena batería de novedades técnicas que demuestran el vanguardismo tecnológico que Honda quiere volver a recuperar en sus últimas novedades. Para ello se ha recurrido a soluciones inéditas, una innovaciones que demuestran que los ingenieros japoneses no quieren verse influenciados ni por las ideas imperantes en la actualidad procedentes de otras marcas (por ejemplo los conductos de admisión de longitud variable introducidos por Yamaha y ahora presentes en modelos RR de BMW y Aprilia), como de su propia cosecha. En este último sentido destaca el abandono del mecanismo VTEC de distribución variable equipado en la precedente VFR800 Fi o del ABS electrónico lanzado en la serie CBR en función de su concepción deportiva.

MOTOR

El primer objetivo del propulsor de la VFR ha sido alcanzar unas medidas muy contenidas. La solución ha sido reducir el ángulo entre los cilindros hasta los 76°. De este modo se consigue una mayor libertad de posicionamiento del motor dentro del chasis para conseguir el centro de gravedad deseado. De esta búsqueda por la máxima compacidad deriva el empleo de culatas con la tecnología Unicam de único árbol de levas en cabeza desarrollada en los modelos monocilíndricos CR y CRF de campo. El VTEC queda para la versión 800, con su distribución con dos válvulas hasta 7.000 rpm y por cuatro a partir de este régimen, un sistema de entrada algo brusca que se asemeja a reducir una marcha cuando buscas mayor aceleración. Las válvulas de admisión se accionan directamente por el árbol de levas, mientras que las de escape lo hacen mediante balancines. De esta manera, el ángulo entre las válvulas se reduce y se puede crear una cámara de combustión muy compacta.

FRENOS

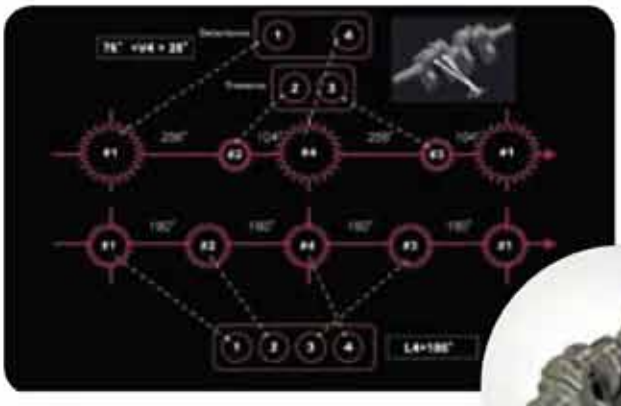
El sistema de frenada combinada C-ABS no es el modo dual presente en la VFR800. En la 1200 sólo se accionan ambos trenes al unísono con el accionamiento del pedal de freno. Con la palanca se restringe la frenada a las pinzas frontales, sendas unidades de seis pistones con pastillas independientes. A destacar en el tren trasero la posición inferior de la pinza.

CILINDROS

Los cilindros delanteros quedan más abiertos entre sí que los traseros. Este esquema puede derivarse del diseño V5 de la MotoGP de 990 cc de Honda, la RC211 V, a la que se habría eliminado el cilindro central delantero. Para adecuarse a este modelo, las bielas de los cilindros delanteros quedan fijadas en las muñequillas exteriores creando una línea simétrica. Asimismo, la menor anchura del bloque en su zona trasera permite que el chasis sea también más estrecho en ese punto. La delgada cintura de la silueta de la VFR1200 F es la muestra de ello.

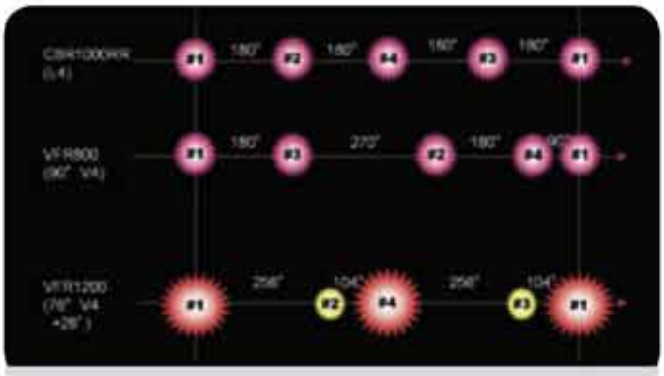
ACELERADOR ELECTRÓNICO

La VFR1200 F presenta el primer acelerador electrónico en una Honda de serie. Por tanto, las mariposas de la inyección se abren y cierra según la información que recoge la ECU no sólo del grado de apertura del gas, sino de otros parámetros, obteniéndose una respuesta más eficiente y un consumo optimizado. Pero es en el versión con doble embrague en la que más intervendrá este mecanismo ride-by-wire, al gestionar los distintos modos manuales y la alternativa automática.



MUÑEQUILLAS DESFASADAS

El cigüeñal sigue un esquema de calado a 360° con muñequillas desfasadas 28° para cada par de bielas. Ésta es la principal novedad de este componente y que le otorga un efecto Big Bang de explosiones irregulares. Esta configuración no necesita emplear un eje de balance para reducir vibraciones. El orden de encendido es primero el cilindro frontal izquierdo (1), segundo el trasero izquierdo (2), tercero el delantero derecho (3) y, por último el trasero derecho (4), siguiendo una secuencia similar al de un cuatro en línea (ver dibujo diapositiva 33).



EXPLOSIONES IRREGULARES

El sistema de la VFR1200 (V4 a 76°) es el más irregular frente al VFR800 (V4 a 90°) y CBR (4 en línea con cigüeñal calado a 180°). Como se observa en el dibujo, concentra sus explosiones en momentos más puntuales a lo largo de todo el giro del cigüeñal. En la CBR, las explosiones son regulares, cada medio giro del cigüeñal (180°). En el caso de la VFR800, la posición de la V y el cigüeñal calado a 180° origina una sucesión en intervalos de 90°, mientras que en la VFR1200, éstos quedan definidos por la agregación de la posición de sus cilindros a 76° más el desfase de sus muñequillas a 28° (104°), con dos momentos simétricos de máxima concentración (1 y 4 en el dibujo). Esta solución define un efecto Big Bang que no sabemos si estará basado en el mismo diseño presente en la MotoGP RC212V de 800 cc.

FICHA TÉCNICA	
Motor	4t., 4 cil. en V; agua
Cilindrada	1.237 cc
Potencia máx. decl.	173,7 CV a 10.000 rpm
Par máx. decl.	128 Nm a 8.750 rpm
Cambio/Trans.	6 vel./Cardan
Chasis	Doble viga aluminio
Suspensión del.	Horq. invertida, 43 mm
Suspensión tras.	Basc. aluminio, 1 amort.
Freno delantero	2D. 320 mm
Freno trasero	D. 276 mm
Neumático del.	120/70-17
Neumático tras.	190/55-17
Entre ejes	1.545 mm
Altura asiento	815 mm
Cap. depósito	18,5 l.
Peso lleno	267 kg
PRECIO	15.995 €

Tu seguro de moto con AMV
Garantía Básica
186,90 €
*Tarifas calculadas para un conductor de 33 años, con 13 de carné, con bonificación, ciudad de circulación Barcelona y para un vehículo nuevo.

TRANSMISIÓN

Para evitar las reacciones secundarias de los cardan tradicionales en el momento de apertura y cierre del acelerador, los puntos de anclaje del basculante y del árbol de transmisión no están alineados verticalmente. Así se consigue aislar el efecto del funcionamiento del cardan sobre la suspensión al mantener constante la distancia entre ambos ejes. Para reforzarlo, el mecanismo que transmite la fuerza motriz al eje trasero dispone de una articulación con recorrido vertical libre que absorbe cualquier variación de longitud a lo largo del recorrido en forma de arco de la rueda trasera.

AERODINÁMICA

El secreto de la magnífica aerodinámica de la VFR1200 F reside en su constitución en dos capas. Entre la fibra de color y la zona plateada en la que se inscriben sus siglas se encuentran los conductos que sirven para gestionar la entrada y salida de aire en el entorno del motor. Como se puede ver, no cuenta con branquias laterales, por lo que toda su estructura confía en el diseño interior. La forma de X del faro también apoya esta finalidad, ya que en ella entra el aire que se dirige a la caja del airbox. Pero no sólo se trata de refrigerar. La VFR1200 F se beneficia de este método para optimizar la manejabilidad incluso en condiciones de viento lateral. De ahí detalles como los orificios en la zona superior de la inscripción del modelo, unos pequeños agujeros que aseguran más estabilidad a alta velocidad. Y como en todos los diseños de Honda, el ángulo que forma el depósito en su unión con el asiento está diseñado para reducir los efectos de un choque de tus partes íntimas en caso de desplazamiento brusco de tu cuerpo hacia delante (observa una Benelli Tornado Tre e imagínate las posibles consecuencias...), así como la estructura lateral lo está para minimizar el riesgo de

HISTORIA

Los motores Honda V4

La construcción de propulsor V4 es una constante en Honda desde hace tres décadas. La teoría dicta que es una configuración muy adecuada para obtener una curva de par bastante plana, con poderosos medios, y unas dimensiones muy contenidas gracias a su cigüeñal más corto. Vibraciones mínimas y una distribución de pesos en aras a una óptima centralización de masas la convierten en uno de los preferidos por los ingenieros. No en vano, Honda, Suzuki y Ducati en MotoGP y Aprilia en SBK lo utilizan para competición. En los modelos de calle, un V4 siempre se siente, y suena, distinto respecto al resto de configuraciones.

A lo largo de estos treinta años, las versiones de competición y calle de Honda se han erigido como auténticos protagonistas de su tiempo. La original NR500 de 1979 abrió el camino, en su caso con la peculiar estructura oval de sus cilindros que en la práctica la convertían en un V8 que en edición de serie significó la NR750 de 1992. Pero fue la familia VF, con la deportiva 750 F de 1983, la que consolidó una gama de motos de calle con el emblema V4 como máxima distinción, un testigo que lo recogió la primera VFR750 F de 1986 y que ha dado paso posteriormente a seis generaciones de VFR, incluyendo la novedosa 1200 F.

Sin embargo, no sólo las distintas versiones VF (400, 750, 800 o 1.000 cc) han utilizado este esquema de motor a lo largo de estos años en el catálogo Honda. Las legendarias RC30 y RC45 campeonas del mundo SBK, y la turística Paneuropean desde su versión inicial 1100 de 1990 hasta la última 1200, han hecho que Honda se haya convertido en una verdadera referencia en esta configuración de propulsor tan especial.

EN MARCHA

GALERÍA WEB
Más imágenes de esta prueba en
www.formulamoto.es/tag/vfr1200-galeria

La VFR presentada en España ha sido la versión básica con cambio convencional, que está disponible ya desde enero en las tiendas a un precio de 15.999 euros. Es una moto que tenía especiales ganas de probar, porque tiene una serie de detalles que la hacen única. Primero los acabados. Mires por donde la mires (gana muchos enteros en directo), se aprecia un trabajo de orfebrería en sus acabados, con materiales de máxima calidad. Un lujo que hace que su precio sea una agradable sorpresa. Y segundo, porque en marcha me ha descubierto una serie de sensaciones impensables en una moto de sus características. Lo que en principio parece una moto voluminosa se convierte por arte de magia en un juguete. Nunca una moto de más de "un litro" no RR ha tenido tanta agilidad en "territorios de caza" de supedeportiva, con la consabida dosis de aplomo y sensación de seguridad garantizadas. Frena de diez sobre diez y con un ABS que sólo está cuando lo necesitas de verdad. No es el electrónico de las últimas CBR, aunque no lo considero necesario y te ahorras "una pasta". La postura de conducción te deja espacio para moverte lo que quieras, ¡y no te duele el culo después incluso después de hacer muchos kilómetros por todo tipo de carreteras! Si vas por autovía, la posición del manillar hace que la pantalla te libre del viento incluso al 50% más de la velocidad permitida. Pisa sólida como una roca, la instrumentación es completa y perfectamente legible y hay confort y chasis para dar y tomar.
¿Y el motor? Es eso, "el motor". Tiene bajos y medios excepcionales, y pegada arriba más que suficiente para cubrir tus expectativas. Pero nunca amedrenta, aunque no hay que perderle el respecto. Es la progresividad en persona, con cero vibraciones. Lo que sí requiere habituarse es a su escasa retención. Con más de 170 CV, personalmente habría agradecido la introducción de un control de tracción como una medida de seguridad similar a un ABS.

PERSONAJE

Teófilo Plaza García

PROJECT LEADER DEL DISEÑO VFR1200 F

Madrileño de 35 años, Teófilo Plaza forma parte desde hace nueve años del departamento de diseño de Honda I+D Italia. Por sus manos han pasado desarrollos como la penúltima evolución Scoopy, la última serie CBR1000 RR o la espectacular y futurista Evo 6.

«PARA DISEÑAR la VFR1200 F se estableció un reducido grupo de trabajo compuesto por un norteamericano, un japonés y yo. Al igual que el equipo de ingenieros, hemos hecho un equipo muy joven, lo que nos ha permitido partir de ideas nuevas e innovadoras para evolucionar una moto que debia ser fiel a su pasado, pero imponiendo un cambio revolucionario".

"MI PAPEL era especialmente delicado, porque el mercado europeo es prioritario para esta moto. A los americanos les gusta la moto para hacerse ver, los japoneses las prefieren para dar una vuelta en su día libre, pero los europeos la emplean para casi todo. Y en el equipo, yo tenía que expresar esta tipología".

"EN EL MUNDO de los coches es habitual hacer proyectos muy distintos a lo convencional. En motos es más difícil, porque las ideas nuevas se reciben con reticencias. Me da mucha envidia. Ahí está el ejemplo de la DN-01. Al margen de que guste más o menos, hay que agradecer que exponga una solución diferente".

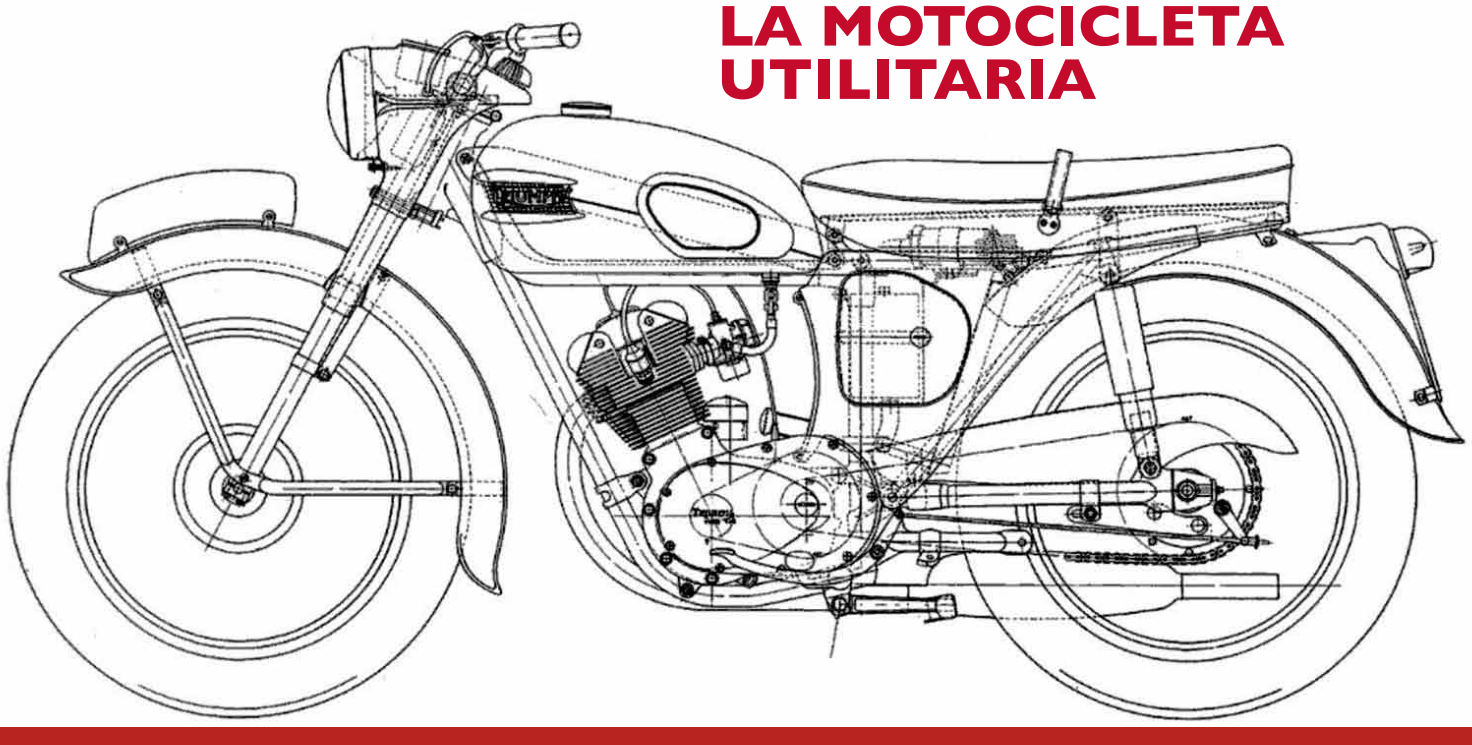
"ESTÉTICA Y DISEÑO no es lo mismo. Estética es la línea de un producto, la imagen, y el diseño es la filosofía que se esconde detrás de esa imagen. En el diseño de la VFR hemos querido demostrar exclusividad y personalidad".

"DE LO QUE estamos más orgullosos es de la zona anterior. La unión de depósito y carenado es original y consigue que no interfiera en ningún momento en la posición del piloto, con independencia de su tipo de conducción. El esquema de doble capa está patentado por Honda; sirve para gestionar la refrigeración interna y para aumentar su estabilidad y manejabilidad, y se recoge de la experiencia de MotoGP. Ukawa ha intervenido directamente en este desarrollo".

"ACTUALMENTE estoy trabajando en unos siete nuevos proyectos, pero no te puedo decir cuáles son. En los próximos años vais a tener mucho trabajo en las revistas presentando modelos Honda".

TIGER CUB 200

LA MOTOCICLETA UTILITARIA



No todo iban a ser grandes motocicletas; a finales de los años cuarenta, en el Reino Unido, la lucha por el mantenimiento de las ventas tuvo su escenario en las más pequeñas y asequibles cilindradas y, como no, una vez más de la mano de Edward Turner.

Texto y fotos: Ángel de la Maza

Artículo cedido por la revista Motociclísmo Clásico

Las pequeñas motocicletas fueron las grandes triunfadoras tras la SGM. En el continente, mayoritariamente, tomaron forma de scooter, pero en la tradicional Inglaterra siguieron fieles al concepto de moto-moto, como vehículo urbano, siendo el más popular y el de más largo recorrido en el tiempo, la Tiger Cub de 200 cc. como un modelo de estética prácticamente a escala, de los bicilíndricos de la marca de Meriden.

En realidad, el mercado de las pequeñas cilindradas estaba controlado por Villiers, que por otro lado motorizaba al 75% de las motocicletas de 2T, por lo que en este segmento no tenía rival, ya que la gran mayoría de marcas con mecánicas de 4T de gran cilindrada, recurrían a los motores Villiers para las motocicletas de gama más económica. No es de extrañar que, tras la guerra, Edward Turner diseñase un motor de 4T para competir con la humeantes y baratas 2T, desarrollando una mecánica de dos válvulas en la culata, caja de cambios de cuatro velocidades y 150 cc.

En realidad la idea había partido cuando aún el final de la guerra era incierto, pensando Turner que con cinco modelos de motocicletas a partir de un primero de 150 cc. seguido de cilindradas superiores, se podría cubrir todo el espectro de producción en los años venideros Como era de esperar, un medio de transporte económico y sencillo pronto acaparía las miradas de los ingleses, no solo como medio de locomoción, si no como vehículo ideal para los más jóvenes, pudiendo ac-

ceder, aunque fuese a la más pequeña, a una motocicleta de una marca tan prestigiosa como Triumph, y que, evidentemente, estaba propulsada con un excelente motor de 4T.

La presentación de este primer modelo, el T15 Terrier, tuvo lugar en la más emblemática de las exposiciones británicas, como era el Earls Court Show de Londres, en noviembre de 1952, el mismo año en que hace su aparición la BSA Bantam, derivada de la DKW 125, repartida como botín de guerra no solo por las potencias aliadas llegando hasta América en forma de Harley Davidson con el modelo Tele-Glide Fork 125, o a países tan lejanos como Japón con la primera Yamaha, la YA 1 de 125 cc… pero pasando primero por Baleares, con la autóctona Colomet.

Pero volviendo a las presentaciones, tan solo un añoo después y en el mismo lugar, se pudo ver el modelo Cub T 20 que, con sus 200 cc., pronto disfrut de las preferencias del público.

Paradójicamente, su precio de 127 Libras era realmente competitivo frente a las demás marcas que equipaban el motor Villiers de 197 cc. como eran la Francis-Barnet Falcon, (124 L.), La Ambassador Supreme, (149 L.) o la James Commando, (138 L.) que contaban con el más estandar de los motores de 2T.

La expectación con que la nueva Cub fue recibida ese año, había sido precedida por la campaña publicitaria en la que estuvo involucrado su mismo creador, Edward Turner, organizando y participando en un viaje a lo largo de toda la Isla Británica, desde Lands End (más o menos Finisterre) en la punta de Cornualles al sur de Inglaterra, hasta el lejano, frío y escocés John O'Groats, desde donde, mas al norte, solo se divisan las Islas Orcadas

Y, ¿ qué mejor garantía para una motocicleta que realizar la prueba de fuego por quienes la habían diseñado (Edward Turner), producido (Bob Fearon) y dado el servicio (Alec Masters)?. Las tres motocicletas Terrier 150, de estricta serie, iban a soportar el peso de los tres directivos cincuentones más importantes de la marca, a lo largo de 1.600 Kms.

Según lo previsto, el lunes 5 de octubre de 1953 a la una de la tarde parten en su viaje, fijándose unas etapas de aproximadamente 280 kms. e intentando rodar a una velocidad media

de 60 kms./h., consiguiendo llegar a su destino, seis días después, al medio día del sábado 10 de octubre. En la publicidad de toda la prensa británica del motor, ya se contaba la hazaña un mes antes de que el Earls Court de Londres, abriera sus puertas del 14 al 21 de noviembre.

Sin duda, el consumo de menos de medio litro de aceite entre las tres motocicletas, o los algo más de tres litros de gasolina a los 100 Kms., reforzarían más aún el concepto de moto ligera, fiable y con excelentes prestaciones.

Con esta carta de presentación la Tiger Cub, como descendiente directa de la Terrier, pronto pudo demostrar sus dotes mecánicas y deportivas.

El motor tenía una construcción del tipo "unit" con caja de cambios de cuatro velocidades integrada en el mismo cárter, válvulas en la culata mandadas por varillas y balancines, sistema de carga por medio de un volante de corriente alterna y encendido por platinos situados en un distribuidor vertical. La parte ciclo estaba compuesta por un chasis monocuna con un sistema de amortiguación trasera de tipo plunger utilizado por primera vez por Triumph, ya que los modelos grandes como el Speed Twin 5T conservaban el chasis rígido con amortiguación en el buje, tipo "spring weel", hasta 1957, en que se optó por el basculante oscilante con dos amortiguadores; algo de lo que también se benefició, a partir de esa fecha, la Tiger Cub.

De igual forma, la horquilla delantera de la Cub se limitaba a dos barras deslizantes con muelles, solamente engrasadas, que no se transformarían en una horquilla realmente tele hidráulica hasta ese mismo año.

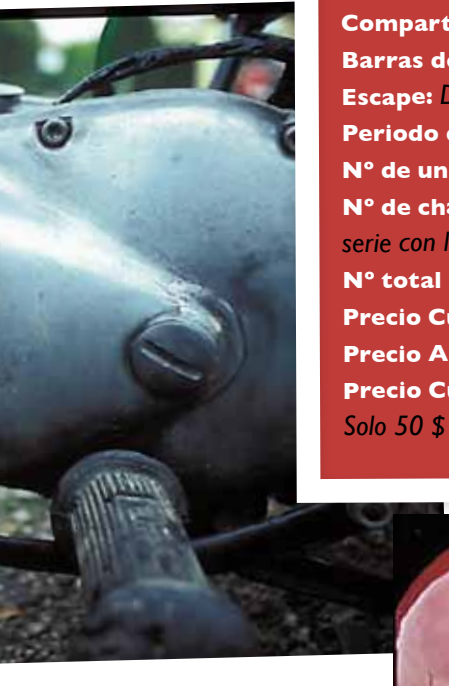
Otro cambio igual de evidente a la vista, fue la colocación de unos paneles laterales (en la que aquí aparece estás quitadas), que dejaban a la vista la parte frontal del depósito de aceite al lado derecho y la tapa de la caja de herramientas y batería al lado izquierdo; para entendernos, algo similar a lo de nuestra Montesa Impala, pero que en el caso británico, según el gusto de la época, procedía de las nuevas Triumph bicilíndricas modelo "Twenty One" de 350 cc. que conmemoraban los 21 años de la aparición de la legendaria "Speed Twin". En realidad en este modelo los paneles se alargaban hasta convertirse en una especie de faldones que cubrían parte de la rueda trasera, lo que le adjudicó el sobrenombre de "Bath Hub", que se traduce como bañera invertida.

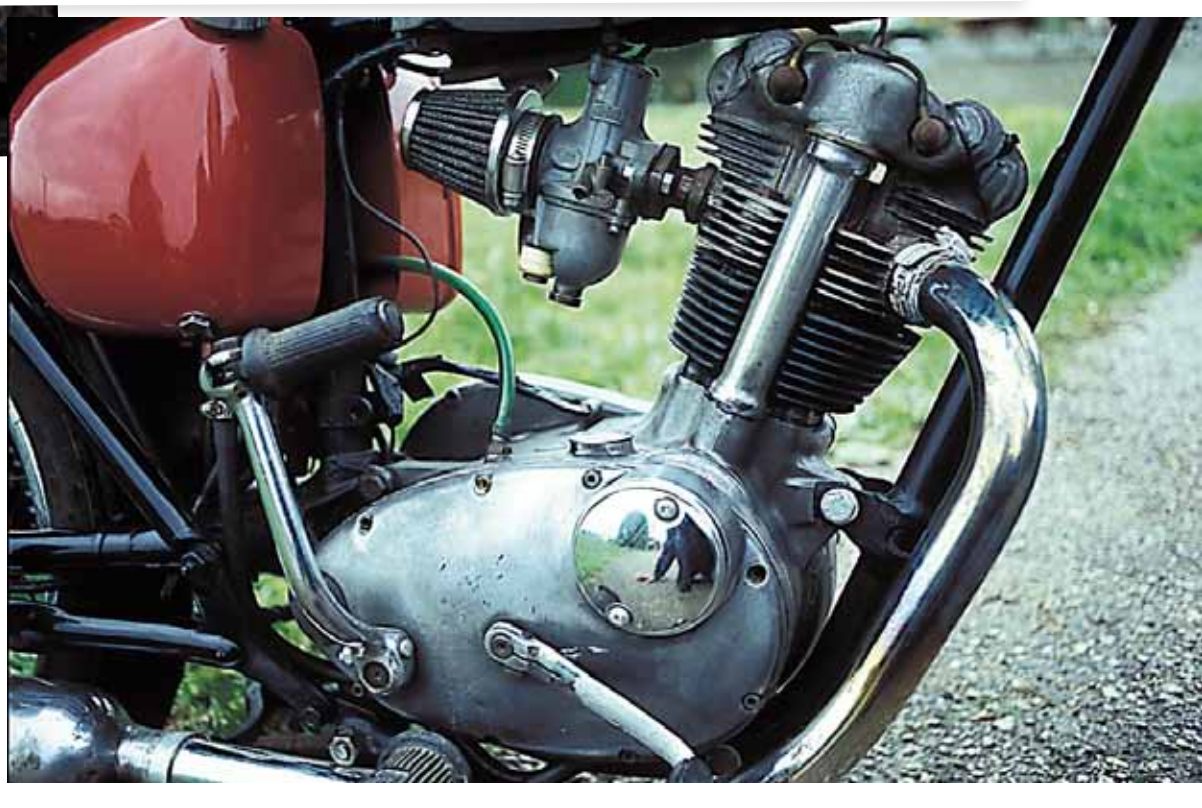
Pero el cambio mecánico más importante fue la desaparición del rotor de los platinos, pasando a estar ubicados en la punta derecha del cigueñal, con lo que hubo de rediseñarse la tapa derecha del motor, para alojar, tras una pequeña tapa cromada, el avance centrífugo, el plato porta contactos y el condensador; esto ocurriría en los modelos de 1963, que se comenzaron a fabricar en agosto de 1962, entre los que se encuentra la Tiger Cub T 20 que ilustra estas páginas y que estuvo en producción hasta noviembre de 1965.

Como en los demás países de Europa, en la década de los sesenta con la generalización del automóvil utilitario, las motocicletas comenzaron, si no a pasar a un segundo plano, a tener una utilización diferente, siendo el detonante en el Reino Unido la aparición del legendario "Mini".

FICHA TÉCNICA

Diámetro por carrera: *63x64 mm.*
Compresión: *7:1*
Arbol de levas: Standard.
Encendido: *Lucas AC/DC con baterÌa. Alternador RM 18.*
Puesta a punto: *Estática, 8ʃ antes del punto muerto superior. Avance máximo 32°*
Apertura de platinos: *0.4 mm.*
Bujía: *Champion L 7*
Carburador: *Amal 32/1 (en las fotos Amal Concentric).*
Cambio: *4 velocidades.*
Neumáticos: *Dunlop 3.25x18.*
Desarrollo: *Piñón de salida 17 dientes; corona de la rueda 46 dientes.*
Embrague: *Discos en baño de aceite. Cadena de transmisión primaria "duplex"*
Depósito de gasolina: *13.5 L.*
Depósito de aceite: *1.5 L.*
Compartimiento de embrague: *200 cc.*
Compartimiento de cambio: *200 cc.*
Barras de horquilla: *75 cc.*
Escape: *De baja sonoridad.*
Periodo de fabricación: *Agosto 1962 hasta noviembre de 1965*
Nº de unidades fabricadas: *10.948*
Nº de chasis: *Del T20-88347 al T20-4011.(Este salto en la numeración es debido a la nueva serie con la fabricación de la Cub en Birmingham).*
Nº total de unidades fabricadas desde julio de 1953 hasta junio de 1970: *112.671*
Precio Cub en 1954: *127 Libras.*
Precio Ambassador 197 (motor Villiers) en 1954: *149 Libras.*
Precio Cub en 1960: *545 $ .Precio Honda 305 bicilíndrica con arranque eléctrico en 1960: Solo 50 $ más…*





En contrapartida, las ventas de los modelos bicilíndricos aún tenían un importante nivel de aceptación en el extranjero (sobre todo anglosajón), por lo que la afirmación, en ámbitos de la industria motociclística británica, de "exportar o morir", provocó la centralización de la producción de los modelos más demandados por el mercado americano, como las Bonneville, Trophy y Daytona en la factorìa de Triumph en Meriden, trasladando, desde febrero de 1965, la producción de las pequeñas Tiger Cub a la fábrica de BSA en Small Heart de Birmingham.

Y es que, en realidad, ambas marcas formaban parte del mismo consorcio, aunque sus rutas de distribución fuesen totalmente independientes.

Pero a partir de este movimiento, las redes de distribución se enredaron para ofrecer servicio a una Triumph fabricada en Birmingham con chasis y aspecto de BSA Bantam D 7. Este asunto a pocos satisfizo, ya que a los incondicionales de BSA no les hacía mucha gracia llevar el anagrama de Triumph, y por el contrario, a los seguidores de Triumph no les entusiasmaba gastarse el dinero en una moto que no había sido fabricada en Meriden.

Es como si se entremezclasen motores y chasis de Montesa y Bultaco, formando parte de la misma distribución comercial. Aunque eso ya lo imaginamos, cuando os ofrecimos el reportaje del resultado de esta mezcla, con una "Bultesa" o "Montaco" en las páginas de la ya desaparecida publicación Motorcycle Performance, hace ya algunos años. Aunque el ejemplo real no llegamos a verlo nunca, si se tuvo desde la Ganeralitat de Catalunya la intención de unificar la producción de las marcas catalanas, por lo que, si llega a dar tiempo,(que no dio), también hubiésemos sufrido en nuestras carnes el mismo "problema sicológico".

A pesar de estas vicisitudes, las Cub se mantuvieron en el mercado hasta 1969 alumbrando con un faro cromado, olvidado ya el inconfundible "nacelle" que marcó toda una época, dando pié a una característica común en muchas marcas de motocicletas.

El paso de las Tiger Cub por el mercado de la moto, supuso ante todo "aligerar la carga" de los grandes monocilíndricos británicos, sobre todo en actividades deportivas como el trial, en que las pesadas Gold Star, Red Hunter o Bullet, reconvertidas para la ocasión, perdían toda agilidad. Con la aparición de estos manejables y ligeros 4T de 200 cc. (sin desmerecer a toda la saga de motocicletas de 2T con motor Villiers), se dio un paso importante en el desarrollo del concepto del trial, pero solo hasta la llegada de las motocicletas españolas, que superaron en las actividades de campo a las motocicletas británicas de 2 y 4 T.

Pero para ser justos, no hay que olvidar que su historial deportivo se extendió a especialidades como el dirt track, short track, speedway, esduro, road racing, scrambling, etc.

De cualquier forma, si el pequeño "Mini" fue un anticipo de lo que se le avecinaba al motociclismo británico, la llegada de las motos japonesas hicieron el resto, devorando a un gigante ya moribundo.

Pero Edward Turner ya lo había vaticinado: "Ellos (los japoneses) son capaces de producir motocicletas en gran número y de muy alta calidad, económicas de comprar y de mantener, las cuales en muchos casos tienen arranque eléctrico, y además no tiran aceite"…

Cuando veáis por la calle una Yamaha SR 250, acordaos de la Tiger Cub 200.•

MOTO CLÁSICA

PARA LOS ENTUSUASTAS DE LAS MOTOS CLÁSICAS

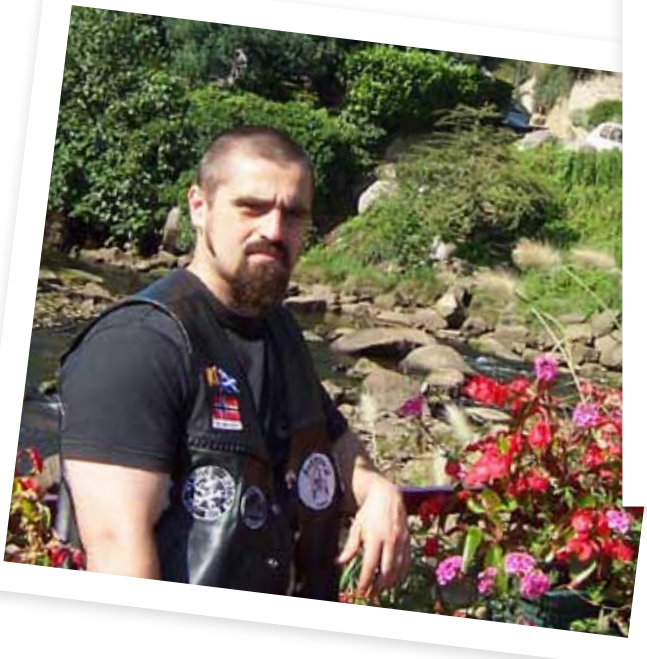
MOTO CLÁSICA

TU REVISTA ESPECIALIZADA DE MOTOCICLISMO

A LA VENTA EN TU KIOSCO
EL 15 DE FEBRERO

Raúl y Amaya

BRETAÑA



Me he propuesto tachar de mi lista todos los países celtas, el año pasado fue Escocia, este toca Bretaña, espero que el que viene sea por fin la isla de Man.

Seis de la mañana, los bultos cargados, el depósito lleno y la ilusión de descubrir nuevos lugares, rebosando, estamos listos para hacer lo que más nos gusta de esta vida, rular.

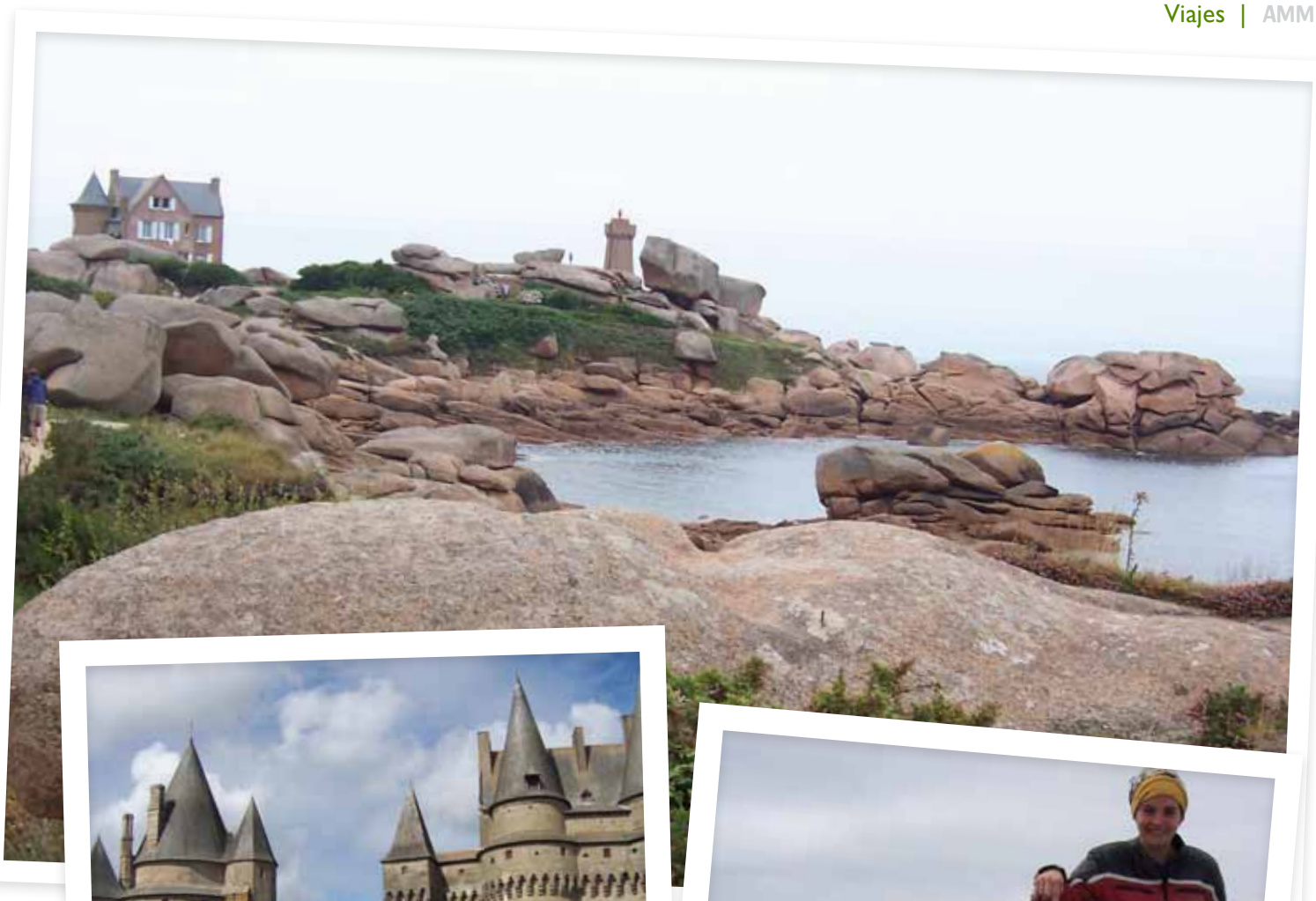
Nuestra querida Euskadi nos despide como solo ella sabe hacer, con lluvia.

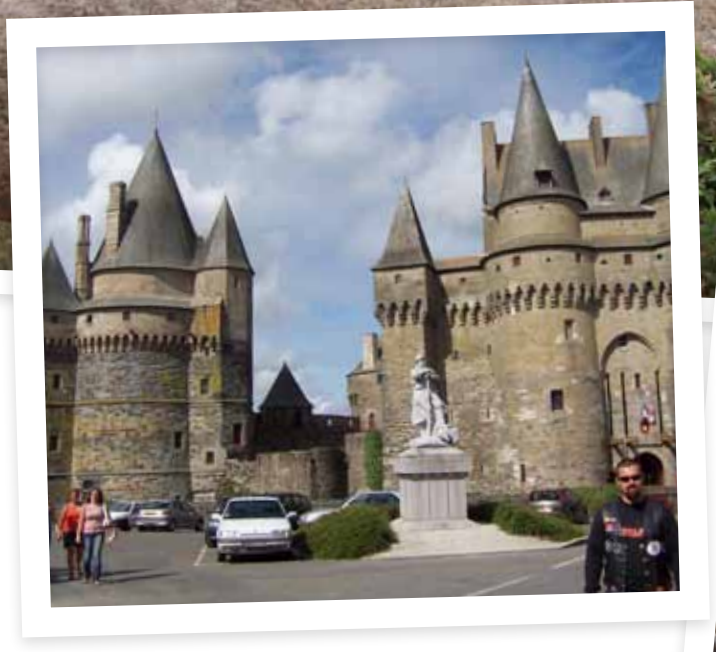
Llegamos a la frontera y donde antes estaban las cabinas de la policía ahora están los peajes de la autopista, hemos conseguido eliminar las fronteras, pero a ver quién puede con el caballero Don Dinero, así que aflojamos la pasta, nos despedimos de la lluvia y nos dejamos llevar por el ritmo de los pistones.

El tiempo acompaña y kilómetro a kilómetro, hasta un total de 770, llegamos a Herbignac, un pequeño pueblo a 70km de Nantes.

A modo informativo, las autopistas francesas cobran menos a las motos pero para ello tendréis que utilizar el peaje manual, es decir, en el que está la personita cobrando, ya que las máquinas te cobran lo mismo que a los coches. Los precios de la gasolina varían mucho dependiendo del lugar (desde 1,20€/litro a 1,46€/litro), lo más barato son los centros comerciales y lo más caro las autopistas. ¿Por qué en España no hay esta diferencia?, lo que pasa que no hay cojones de pegar un tirón de orejas a las todopoderosas petroleras.

El lugar elegido para pernoctar esta noche es una casa, B&B, una opción económica y suelen estar muy bien. Descarga-





mos la moto y mucho más ligeros nos dirigimos a Gerande, a veinte kilómetros escasos.

Gerande, es una pequeña población medieval amurallada. Durante el día está prohibido entrar con los vehículos, a no ser que seas residente, cosa que se agradece a la ahora de visitarla. Es un lugar muy bonito, pero con mucho turista, y de lo bien conservado que está parece que sea de cartón piedra. Cenamos en una pizzería, frente a una de las entradas de la parte amurallada. La regentaba Dudu, un francés que de joven había viajado de mochilero muchos años por Sudamérica y que nos dio unos cuantos consejos sobre qué lugares visitar.

Nos despertamos con la luz del día, (inconvenientes de no tener persianas). El espectacular desayuno preparado por la señora de la casa nos hace olvidar el pequeño inconveniente de la lluvia, tras despedirnos de la amable señora nos encaminamos hacia Vannes, ciudad situada en el fondo del golfo de Morbihan y con más de 2000 años de historia. Tiene unas formidables murallas y un casco antiguo precioso. Con un par de horas de paseo tendréis suficiente para visitarla. Justo antes de marchar se me rompe el soporte de la pantalla del casco, cómo demonios se dirá Superglue o Loctite en francés. Hace ya unas horas que ha dejado de llover, lo que es de agradecer ya que los próximos lugares a visitar no nos ofrecen mucho refugio; son los restos megalíticos de Locmariaquer y los alineamientos de Carnac, que son un montón de menhires dispuestos en filas, se ve que al no tener tele, se aburrían un poco nuestros ancestros. Bromas aparte, merece

la pena la visita, aunque por la zona hay más alineamientos y están sin vallar, es cuestión de perderse un poquito por la zona.

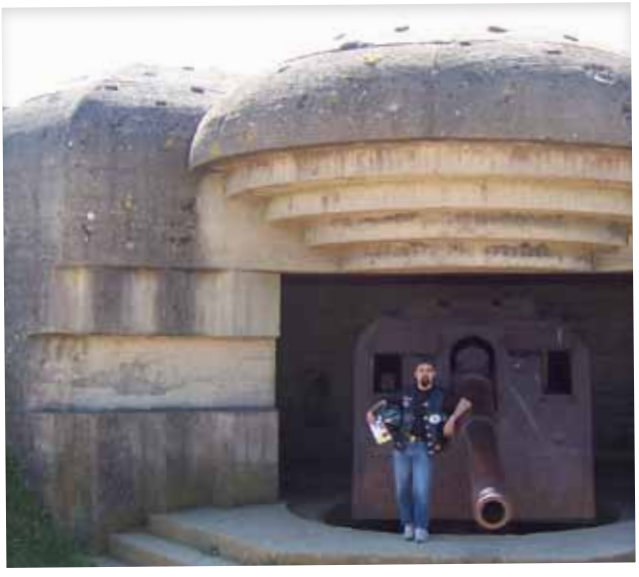
Cerca de Quimper tendremos nuestro primer encuentro con la Gendarmería, no os fieis de los radares fijos, ya que en esto de joder al personal, le llevan ventaja a nuestra amada Benemérita, y tienen una especie de prismáticos que les dicen a qué velocidad vienes y muy amablemente te invitan a detenerte para que te lleves un recuerdo a casa. Así que ya sabéis compraros una Harley, o si no, respetad los límites. Tras 200 y pico kilómetros llegamos a Locronan, donde permaneceremos dos días. Locronan es precioso, tienes la sensación de estar en un escenario de película y que al doblar la esquina te vas a dar de bruces con un caballero medieval. Tras tomarnos unas famosas sidras bretonas, nos acostamos. Amanece con bruma, y eso me preocupa porque hoy queremos ver la punta de Raz y con niebla me han dicho que no merece la pena. Los paisajes que acompañan a la carretera que nos lleva hasta la punta de Raz, son de una gran belleza, así como los pueblos que vamos dejando atrás. A nuestra llegada a la Punta de Raz la bruma se había disipado, y dio paso a un cielo nublado, que no nos impedirá disfrutar de los formidables paisajes del lugar. Para entrar creo recordar que tuvimos que pagar 3€. De aquí, nos dirigimos a Quimper, donde tras una agradable visita comimos. Para comer fuimos al mercado de la ciudad, y compramos la comida en uno de los múltiples puestos de comida preparada, típicos en todos los mercados y mercadillos de Bretaña. Tras una suculenta y económica comida, pusimos rumbo a Pont Aven, pequeño y precioso pueblo lugar de inspiración, de infinidad de artistas desde hace muchísimos años. La cena la amenizamos con la visión de las centenarias murallas de la bella ciudad fortificada de Concarneau.

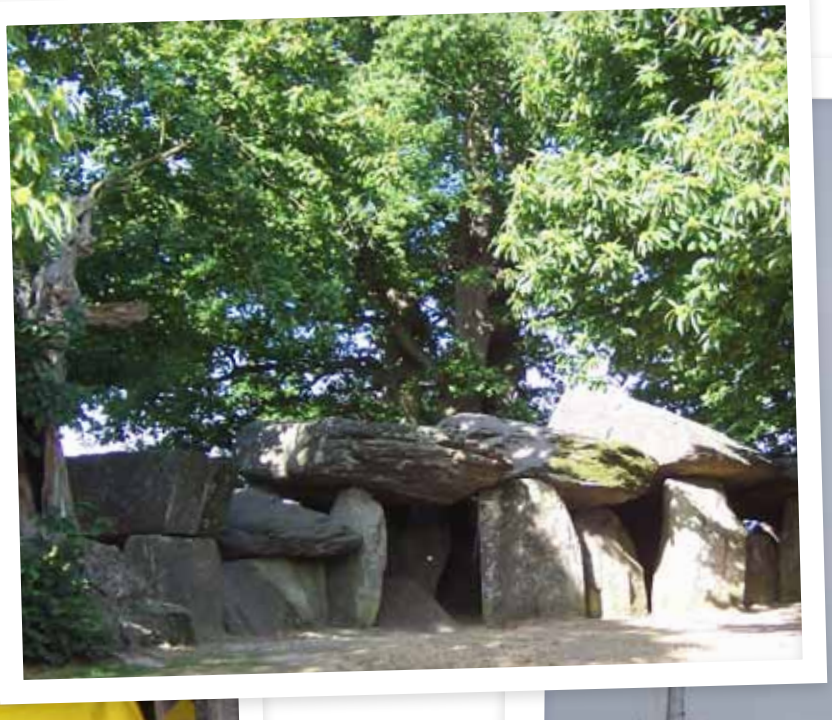
Empieza un nuevo día, con la península de Crozon como principal objetivo.

El mayor atractivo de la península de Crozon son sus paisajes y sus innumerables fortificaciones. A los que os guste andar, tiene infinidad de recorridos perfectamente señalizados, para recorrer sus costas a pie. Nosotros con la moto, visitamos Cap Chevre, Pointe de Pen-Hir y la punta de los españoles. Tras disfrutar de las serpenteantes carreteras de Crozon, y arreglar el puño derecho de la moto que se salió de su sitio, fuimos a Brest. Nuestro casero de hoy es un motero muy majo. Una vez dejados los trastos en la habitación, fuimos a visitar la ciudad, Brest es una ciudad muy nueva, ya que en la segunda guerra mundial fue completamente destruida, debido a esto, su población es muy joven y tiene un gran ambiente nocturno. Por 5€ podéis visitar el museo marítimo que se encuentra en el interior de un castillo, que es de las pocas construcciones antiguas que quedan. Merece la pena también la torre Tanguy, el mesón de la Fontaine, y el puerto militar, con sus barcos de guerra.

Empieza un nuevo día, y el chirimiri nos acompaña en los primeros kilómetros de nuestra excursión de hoy. Primera parada, la punta de San Mathieu. Imprescindible si estáis por la zona. El resto del día lo dedicamos a rular sin rumbo por las carreteras y caminos de esta costa, repleta de calas, pequeños puertos y playas, sin duda un gran día. Por cierto una vez más comprobamos la amabilidad de los conductores franceses, que te avisan de la presencia de la policía dándote las largas, así que no confundirse, no te están saludando.

Un día más cargamos la moto y ponemos rumbo al norte. La ruta de hoy nos lleva desde Brest hasta Paimpol, de camino visitaremos Perros–Guirec y Ploumanach, que se encuentran en la costa de granito rosa, que ¿por qué se llama así?, cuando la veáis os daréis cuenta .No sé si por lo diferente que es, pero nos maravilló su costa. Al día siguiente continuamos visitando la zona, Treguier, Lannion y la Ile grande, donde hay una playa de rocas. Lo curioso del lugar, es que los visitantes,





hacen torres con las rocas, formando una curiosa estampa. No nos pudimos resistir a hacer nuestras propias torres.

La próxima parada nos llevará desde Paimpol a Brecey.

El día despierta soleado, lo que nos hará más agradable el camino hasta Brecey. La primera parada que realizaremos en el camino será en Erquy, donde nos tomaremos un pequeño respiro disfrutando de las vistas de su preciosa playa. Desde aquí nos dirigiremos a Cap frehel por una de las carreteras más bonitas de todo el viaje. La entrada cuesta 1€. A pocos kilómetros se encuentra Fort La Latte, una fortaleza muy bien conservada, el acceso requiere una pequeña, pero empinada caminata y 3€ por persona.

Seguimos camino, hasta San Malo, el recinto fortificado es impresionante y merece la pena el sacrificio de compartirla con otros cien mil turistas.

Por fin llegamos a Brecey, es un pequeño pueblo a 10 km de Avranches, donde nos encontraremos con la mejor sorpresa de este viaje, Jean-Louis y Jacqueline, que son el matrimonio que regenta la casa donde nos alojaremos los tres siguientes días, desde el primer momento nos acogieron como si fuésemos de la familia, y ya el primer día acabamos la cena dis-

frutando de unos licores y de una amena charla en su jardín en compañía de su cuñado que no recuerdo cómo se llama, pero que también era una persona muy entrañable.

Al día siguiente madrugamos un poco para ir a ver el Mont St Michel.

Su visión desde kilómetros de distancia es impresionante, te deja sin palabras, el aparcamiento cuesta 1€, y es recomendable ir pronto porque si no se llena de gente y puede llegar a ser agobiante, por cierto prepararos para subir escaleras. Si tenéis suerte y hay una marea un poco fuerte, podréis disfrutar de un espectáculo único, y ver cómo desaparecen los aparcamientos debajo del agua.

De St Michel nos fuimos a comer a Dinan, si en St Michel hay escaleras, aquí hay cuestas, pero la ciudad es una de las más bonitas que hemos visitado hasta ahora, no podéis dejar de visitarla. Se me ha olvidado deciros, que en St Michel me cagó un pájaro y aquí una gaviota así que a la vuelta, y como represalia, maté un pajarito con la moto, haber si así me dejan tranquilo el resto del viaje.

Un día más madrugamos, y tras un suculento desayuno nos encaminamos hacia las playas del desembarco, primera parada Arromances. Aquí se encuentran los restos de un puerto artificial (Melberry B), utilizado en la guerra, toda la costa está repleta de museos (hay un bono para visitarlos todos) y restos militares, si tenéis suerte y vais el 6 de junio podréis disfrutar de un gran espectáculo, ya que todo el mundo se disfraza de la época del desembarco, y van con tanques y vehículos militares, me han contado que es como estar en los años cuarenta. Las carreteras están señalizadas siguiendo el curso de la batalla, con un total de 8 rutas, en fin, viven de esto, así que está bien organizado. Amaya y yo alucinamos con el tamaño de los cráteres de las bombas, las baterías de cañones, los cementerios militares….

Por la noche y para despedirnos, Jean-Louis y Jacqueline nos prepararon una cena a base de Maúles Frites (mejillones) y viandas varias, todo regado con sidra normanda y cerveza. Desde estas páginas querría mandarles un saludo y mis mejores deseos, merci bocou, esperamos algún día volver a veros, así como recomendaros a todos si estáis por la zona, que no dudéis en alojaros en su casa, que puede que no sea la más lujosa del mundo, pero sí en la que mejor hemos sido recibidos de todos los lugares en los que hemos estado, les podréis encontrar a través de la página de Gites de France, su correo es jean-louis.peslin@wanadoo.fr .

Al día siguiente nos encaminamos hacia Rennes, que es la capital de Bretaña, pero antes nos detendremos en Fougeres que tiene la Fortaleza medieval más grande de Europa y que además nos pilla de camino.

Rennes tiene un casco antiguo muy bien conservado, y sus doscientos mil habitantes hacen que sea una ciudad llena de vida (para ser Francia).

Al día siguiente visitamos el monumento megalítico de Roche aux Fees y Vitre ambos lugares son muy bellos, y aprovechamos para hacer las últimas compras, ya que mañana toca regresar.

Bueno y por fin llegamos a nuestro último día de estar por tierras galas. Tiene bemoles que no nos perdemos a la ida y nos perdemos a la vuelta, entre esto, y un accidente en la autopista, 200 kilómetros por la nacional, que no estarían mal si no nos quedasen otros setecientos hasta casa.

Tanto en el viaje, como en días pasados coincidimos con un montón de moteros catalanes, que nos recordaron que este año nuestros amigos Félix y Susana estaban por tierras gallegas, y lo que no vimos fue ni un vasco, ¿dónde os metéis, compatriotas?

En fin, este año conseguimos llegar a casa sin que la cosechadora se averiase y contentos por todo lo vivido. Gracias una vez más a Josete y Joly por cuidar de Shovel (nuestro perro).

Rodad, rodad pendejos.•

Román Arrizabalaga

BOST:

O COMO CRUZAR EL PIRINEO EN UNA MOTO DE ANTES DE 1940

La VIII Vuelta BOST-Pirineos, fue de siete días, de los cuales dos y medio los disfrutamos en el País Vasco, justitos con el tiempo, pero con algún día de sol.
El lugar de reunión fue en Zestoa (Guipúzcoa). Fantástico pueblo y retro como él solo, el Hotel Balneario, en la foto se ve el comedor, majestuoso.
El primer día fue un recorrido por la costa dirección Vizcaya, para terminar el día recorriendo buena parte de Guipúzcoa (325 km).
Segundo día dirección Navarra, en Estella media vuelta y para Zestoa pasando por la sierra de Urbasa, el puerto de Lizarraga, Lizarruti, Aralar, etc. (340 km).
Tercer día, solo por la mañana paseo por la costa y vistas de San Sebastián desde el Monte Igueldo (100 km).
Por la tarde, cada cual en su furgón, dirección Formigal (Huesca).
El periplo vasco concluía y continuábamos teniendo problemas por la huelga del transporte.
El primer día de Pirineos fue terrible, pues había que unir un descenso del Portalet, terrible, por culpa de la gravilla, a un aguacero tan grande que las autoridades francesas nos hicieron retornar a mitad de día pues estaban todas las carreteras con desprendimientos y con infinidad de casas inundadas.
Los tres días siguientes salió Lorenzo y fue genial, pues coronar con sol los Cols del Tour es muy bonito (Tourmalet, Aubisque, Aspin…), o recorrer por España zonas como el parque de Guara, el desfiladero de Vellos, o el bosque de Zuriza, rodando en estos cuatro días por el Pirineo unos 1400 km y pasando de los 2000 km en esta semana, los traseros empezaban a pedir un poco de cuartelillo.

Si tenéis una motocicleta de antes de 1940, andarla y si queréis participar llamarme.

Salud y buena ruta.•

Norton

| Campo
Ana Pérez de Vasconcellos

Las bardenas REALES

Uno de los lugares más bonitos y singulares del mundo está muy cerca de casa, en las Bárdenas Reales. Paisajes de ensueño, terrenos cambiantes, un verdadero viaje al centro de la Tierra te espera si tienes la cabeza fría para no dejarte embrujar por la diversión de su resbaladizo barro y sus infinitas rectas.

Las Bardenas se sitúan en el SE de Navarra limitando con Aragón en la zona de las Tres Mugas y ocupa 41.845 hectáreas en un área de 45 x 24 km aproximadamente en la depresión del Ebro. Antigua posesión real, no forman parte de ningún término municipal y pertenecen a la Comunidad Foral. La mayor parte de su territorio está declarado desde el año 2000 como Reserva de la Biosfera. Su clima y su composición geológica de limos, areniscas y arcillas hace que las Bardenas sean un terreno muy erosionado y en constante evolución, con múltiples barrancos y paisajes de gran belleza. Junto a Monegros forma uno de los conjuntos geológicos más diferenciados del norte de España.

La mejor época para adentrarse en Bardenas Reales es entre septiembre y junio, cuando las temperaturas no son tan extremas.

Lo primero que pensé al adentrarme en el terreno bardenero fue en las pinturas de Salvador Dalí o en la película Dune. Escenarios inquietantes, laderas de arcilla que se escurren hora a hora, agujeros que se forman de manera repentina al paso de tus ruedas por el camino, el cielo intensamente azul y la tierra intensamente blanca, o amarilla, o anaranjada. Los colores brillantes dominan el paisaje a la pura luz del sol y el cierzo sopla de forma constante. Su aspecto semi-desértico presenta caprichosas formas de apariencia lunar esculpidas por la erosión y destacan los cerros solitarios llamados cabezos. El cabezo más conocido es el Castildetierra, que es la estampa más famosa de las Bárdenas y se estima que en las actuales condiciones tiene una vida de 40 años. La prohibición de circular a más de 40 km/h es la excusa perfecta para rezagarse por los caminos del itinerario turístico que discurren entre los parajes más característicos de las Bardenas. Si eres aficionado a la fotografía vale más que hagas acopio de tarjetas o carretes antes de comenzar la ruta, porque lleves lo que lleves te vas a arrepentir de no haber traído más.

La singular belleza de las Bárdenas Reales se debe al alucinante paisaje que ha esculpido durante miles de años la fuerte erosión del terreno

El territorio se divide entre la Bárdena Blanca y la Bárdena Negra. Hay otras zonas claramente definidas como el Rincón del Bú o las Caídas de la Negra, pero estas son las divisiones más importantes. La Bardena Blanca se divide a su vez en dos, la Blanca Baja y la Blanca Alta, la primera es la más deprimida y la segunda se extiende de Pisquerra y Eguaras hacia Carcastillo y debe su nombre a su color blanco-grisáceo. La Bárdena Negra está más al sur, desde la Nasa hasta Barajas del Rey, formada por mesetas, ríos al fondo de barrancos y está cubierta por vegetación.

Los recorridos autorizados para vehículos de motor están muy bien señalizados y son fáciles de seguir incluso con las motos trail más asfálticas y pesadas. El principal problema puede estar en el firme si ha llovido, porque el barro formado por limos es especialmente resbaladizo y complicado de afrontar con ruedas mixtas. En seco no ofrece mayor problemas. El parque ofrece muchos paneles informativos situados junto a los parajes más característicos que nos enseñan su origen y evolución. Hay senderos para recorrer en bicicleta y a pie que discurren por las zonas más frágiles del parque, pero con los autorizados para vehículos de motor hay suficiente como para hacerse una buena ruta y disfrutar una buena jornada observando las maravillas naturales de las Bárdenas. Hay que estar especialmente atentos a la señalización de las zonas de maniobras del Ejército y a no salirse de las rutas marcadas. En una ocasión nos explicaron unos guías del parque que había grupos organizados extranjeros que venían a las Bárdenas para hacer carreras de 4x4 entre ellos, y los forestales están muy atentos a cualquier grupo de vehículos.

Reserva de la Biosfera, a pesar de su apariencia inhóspita tiene un ecosistema frágil y muy singular con grandes valores naturales

Su historia está aderezada con multitud de leyendas, como que Blanca de Navarra fue encerrada en un castillo a pan y agua por negarse a casarse con el príncipe de Aragón y un pastor la alimentó secretamente con queso y leche. En agradecimiento le regaló cuando fue liberada las tierras alrededor del castillo. Otro personaje legendario es el bandolero Sanchicorrota que da nombre al cabezo que ocultaba la cueva del forajido y que traía en jaque a sus perseguidores poniendo del revés las herraduras de su caballo. El 18 de septiembre se celebra la "Sanmiguelada" consistente en miles de ovejas de los valles pirenaicos que llegan por el Paso para pastar durante el invierno siguiendo la Cañada de los Roncaleses que une el Valle de Roncal con Bardenas Reales.

La infraestructura turística es cada vez mayor. La cercanía de grandes núcleos como Tudela o Egea de los Caballeros nos proporciona muchas alternativas de alojamiento, y pueblos como Fustiñana tienen una amplia oferta de habitaciones y pensiones para todos los bolsillos. Solamente hay un camping cerca de las Bárdenas pero ofrece todos los servicios.

PARA SABER MÁS

www.turismo.navarra.es

PLANO DE LAS RUTAS AUTORIZADAS PARA VEHÍCULOS DE MOTOR

www.bardenasreales.es

Wolfman, la prestigiosa firma norteamericana de equipaje para moto se introduce en España de la mano de www.motoristas.com, tienda online especializada en mototurismo y hemos probado una de sus ingeniosas bolsas frontales. Pensada para la conducción de motos off-road está fabricada en Estados Unidos con materiales de alta calidad resistentes al agua. Sus minuciosos acabados y multitud de detalles como reflectantes, separadores interiores o tiradores de cremallera fáciles de abrir incluso con los guantes puestos la hacen imprescindible para tener a mano pequeños objetos como cámaras fotográficas, pañuelos, gafas de sol, etc. protegidos del polvo, la lluvia y el barro. Muy sólida y fácil de anclar de manera muy segura a la moto no estorba ni desequilibra el manillar aguantando cualquier salto o caída sin desplazarse. •

| Homologación
Kepa Brumm Nº Socio 3307

Las matriculas

Que si se puede, que no se puede, que si los burros vuelan, que si la abuela fuma… Cuantas veces os habéis preguntado si lo de poner la matricula a un lado es legal o no, o simplemente, si me van a cascar la multa con razón o no, a cuenta de la chapita de marras de la matricula. Pues quizá el artículo de hoy te interese.

Que Spain es diferente es sabido, que Euskadi también pues si, que Cataluña no lo es menos, pues también y así podríamos seguir con cada una de las autonomías, pero mira tu por donde nos metimos en otra aún mas grande, "Europa", que por si éramos pocos pues parió la abuela, si esa del principio, la que fumaba.

Como en todo, cada presi hace sus leyes, luego cada comunidad las modifica a su bola y cada ayuntamiento las interpreta y obliga a cumplir como "buenamente" cree. Pues se puede decir, que el presi de Europa es el presi de todos los presis, asi que hemos metido un escalón más en el ajo y al que todos los demás presis tienen que hacer caso, pues traducido a nuestro tema. Europa emite Directivas que se supone que deben cumplir los estados miembros y ahí es donde la liamos.

En Spain tenemos el Reglamento General de Vehículos (R.D.2822/1998 de 23 de Diciembre) que en su Anexo XVIII Placas de Matrícula, párrafo III Número y ubicación de las placas, en su punto 2 nos dice:

[Los ciclomotores y las motocicletas llevarán una sola placa en la parte posterior, colocada en posición vertical o casi vertical, en el plano longitudinal mediano del vehículo y en el centro y por encima del guardabarros posterior en el caso de las motocicletas que no lleven sidecar, y entre ambas ruedas posteriores, y lo mas alto posible si lo llevan.]

Visto lo visto, no se puede,… pero…., las Europas tienen una Directiva, la 93/94/CEE del Consejo del 29 de Octubre de 1993, relativa al emplazamiento para el montaje de la placa posterior de matrícula de los vehículos de motor dos o tres ruedas en la que se dice:

2 POSICIÓN GENERAL.

2.1.- La placa posterior de matricula deberá hallarse en la parte trasera del vehículo, de manera que:
2.2.- La placa pueda colocarse entre los planos longitudinales que pasan por las extremidades exteriores del vehículo.]

De acuerdo a este punto sólo se nos dice que tiene que estar en la parte de atrás y no sobresalir lateralmente de la moto.

3 INCLINACIÓN.

3.1. La placa posterior de matrícula:
3.1.1. Deberá ser perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo.
3.1.2. Podrá estar inclinada respecto a la vertical en un ángulo no superior a 30° cuando la superficie que lleva el número de matrícula esté orientada hacia arriba;
3.1.3. Podrá estar inclinada respecto a la vertical en un ángulo no superior a 15° cuando la superficie que lleva el número de matrícula esté orientada hacia abajo.]

En este se nos ha dicho que no puede estar girada (3.1.1) y que cuando la matricula esta inclinada hacia arriba no lo puede estar en mas de 30° (3.1.2) y que si esta inclinada hacia abajo no lo puede estar mas de 15° (3.1.3)

4 ALTURA MÁXIMA.

4.1. Ningún punto del emplazamiento para el montaje de la placa de matrícula deberá hallarse a una altura por encima del suelo superior a 1,5 m cuando el vehículo este cargado (masa en orden de marcha mas masa de 75 kg)]

Lo que es lo mismo podemos llevar la matricula a una altura de 1,5 m sobre el suelo, pareceríamos un auto de choque, pero yo no lo he dicho.

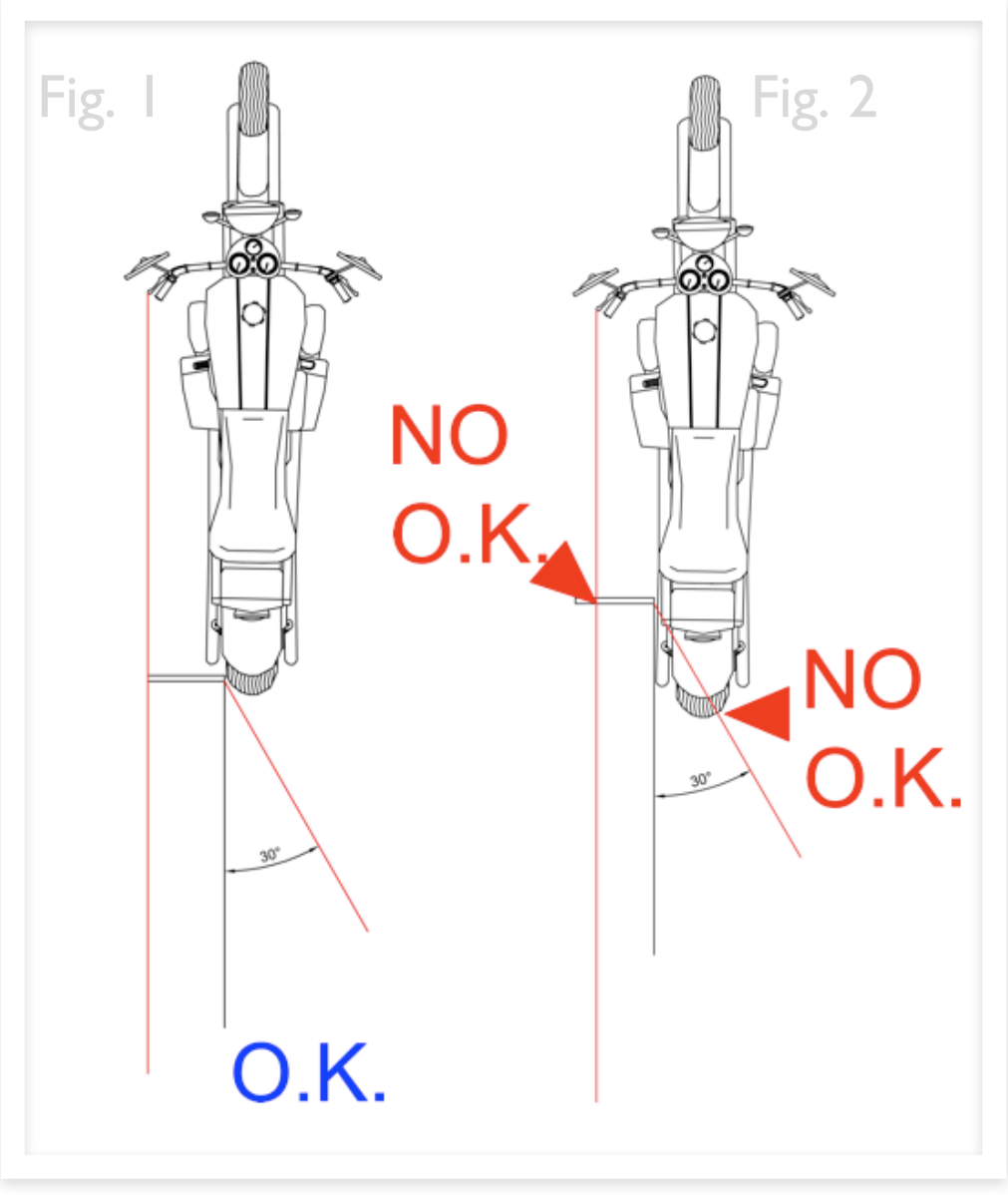
5 ALTURA MÍNIMA.

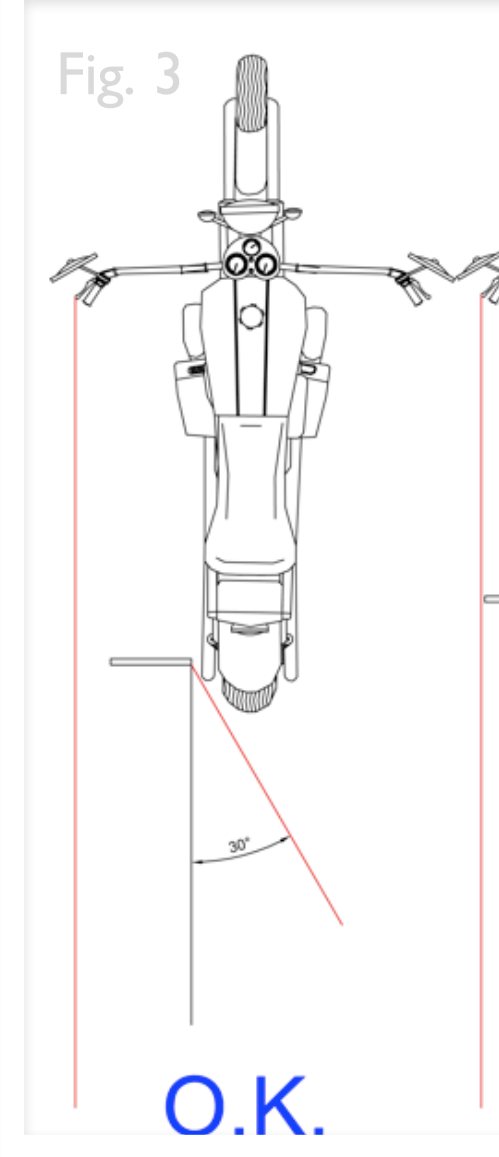
5.1. Ningún punto del emplazamiento para el montaje de la placa de matrícula deberá hallarse a una altura por encima del suelo inferior a 0,2 m al radio de la rueda, si este es inferior a 0,2 m, cuando el vehículo este cargado (masa en orden de marcha mas masa de 75 kg)]

Vamos que si las ruedas tienen menos de 20 cm de radio tiene que ir a la altura del eje de la rueda, y si tienen un radio mayor de 20 cm, la altura minima a la que poner la matrícula será de 20 cm sobre el suelo.

6 .VISIBILIDAD GEOMÉTRICA.

6.1.La visibilidad del emplazamiento para el montaje de la placa de matrícula deberá quedar garantizada dentro de un espacio delimitado por dos diedros: uno con arista horizontal y definido por dos planos que pasen por los bordes horizontales superiores e inferiores del emplazamiento para el montaje de la placa y cuyos grados respecto a la hori zontal se indican en la figura 1; el otro , con arista vertical y definido por dos planos que pasen por los bordes laterales de la placa y cuyos ángulos con respecto al plano horizontal mediano se indican en la figura 2.]





Y en este punto, en la directiva aparecen dos figuras en las que nos indica en una que nada que este por encima de la matricula debe interferir en la visibilidad de la misma con un ángulo inferior a 30° y si esta por debajo este ángulo será de 5°. La otra figura nos dice que la matricula ha de ser visible lateralmente con un ángulo de 30° como mínimo. Como este puede ser un punto un poco lío vamos ha ver unas figuras.

En la fig 1. vemos que cumplimos con que la matrícula es visible con un ángulo de 30° y no salimos del ancho del vehiculo, luego según la Directiva europea es O.K.

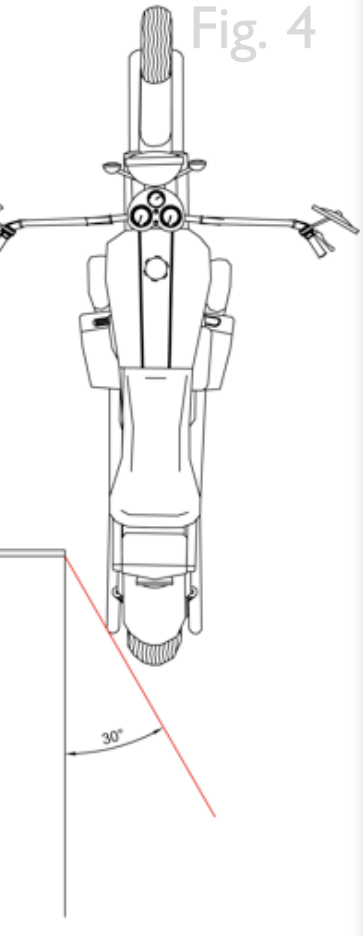
En la fig.2 vemos que nos pasamos de ancho y no es visible con el ángulo de 30 ° por lo que NO es O.K. según la Directiva europea.

Pero si os fijáis la matricula queda bastante atrás y si como en la fig 2 la echamos mas adelante ya no cumplimos con los requisitos, pero veamos que pasa si aumentamos la anchura de la moto, cambiando el manillar por ejemplo.

En las figuras 3 y 4 vemos como con el cambio de anchura podemos llevar la matricula mas adelante cumpliendo los requerimiento de la Directiva europea. (la sacamos hacia afuera y la adelantamos)

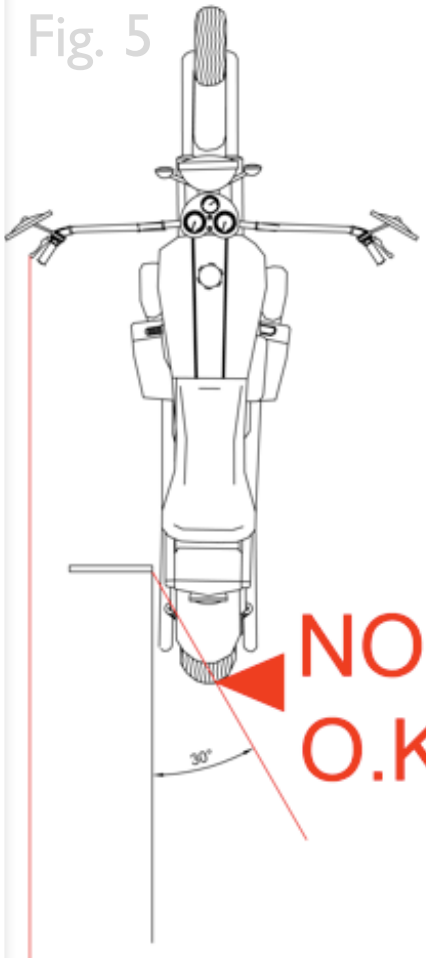
En las figuras 5 y 6 vemos que si solo la adelantamos o la sacamos hacia fuera no cumplimos.
Por ultimo en la figura 7 aparece lo que debe cumplir desde el punto de vista vertical la matricula.

Fig. 4



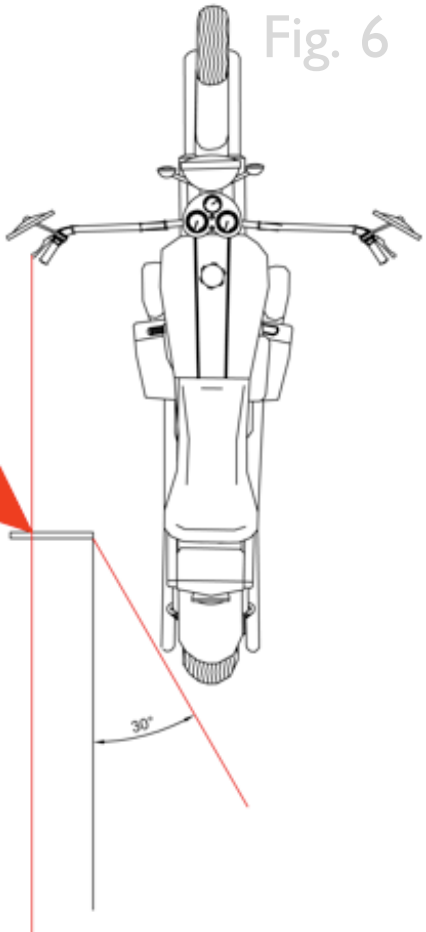
O.K.

Fig. 5



NO
O.K.

Fig. 6

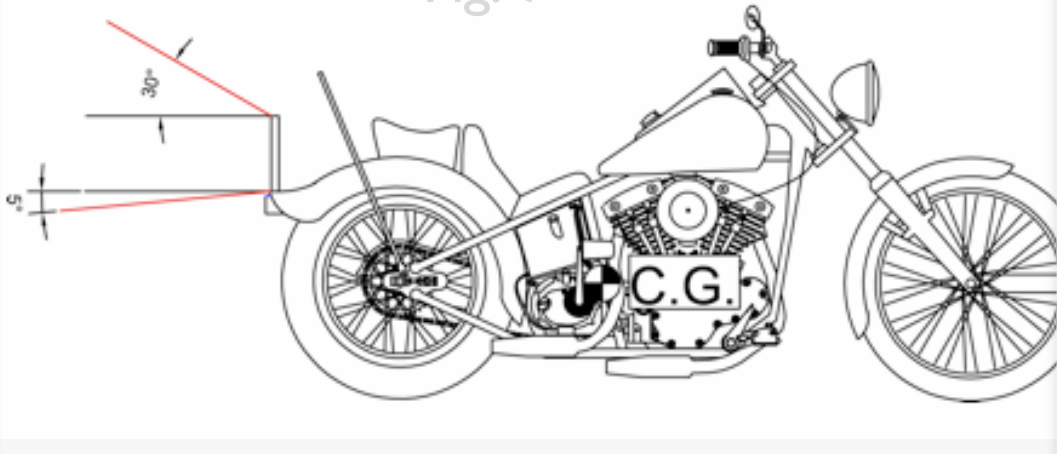


NO
O.K.

Bueno, después de este tocho, ahora os tengo que decir que en algunos lugares no os dirán nada porque seguirán la Directiva pero en otros si porque seguirán el Reglamento, pero esto va a cambiar dentro de poco o no…. •

Nos vemos en la carretera. V´s.

Fig. 7



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 1. 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 BOUTIQUE
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, 1 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
Bº Ubillos, Polígono 56 nº 12. 20140 Andoain Tel. 943-591413
www.azkainmoto.com
azkain@azkainmoto.com

Descárgate aquí los números de LUCKY 13

1. Cruces

2. Bordes

3. Pavimentos de carretera

5. Pavimentos Deteriorados

6. Medidas para calmar el tráfico

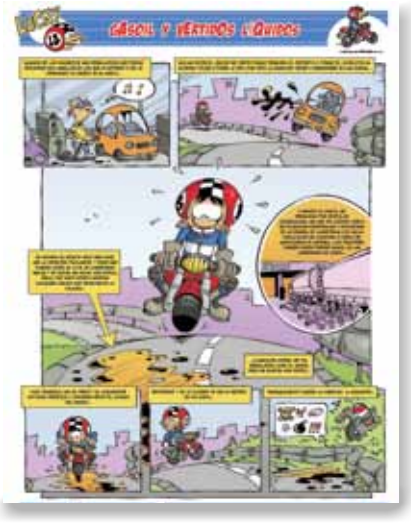
7. Peligros nocturnos

9. Isletas centrales

10. Curvas que se cierran

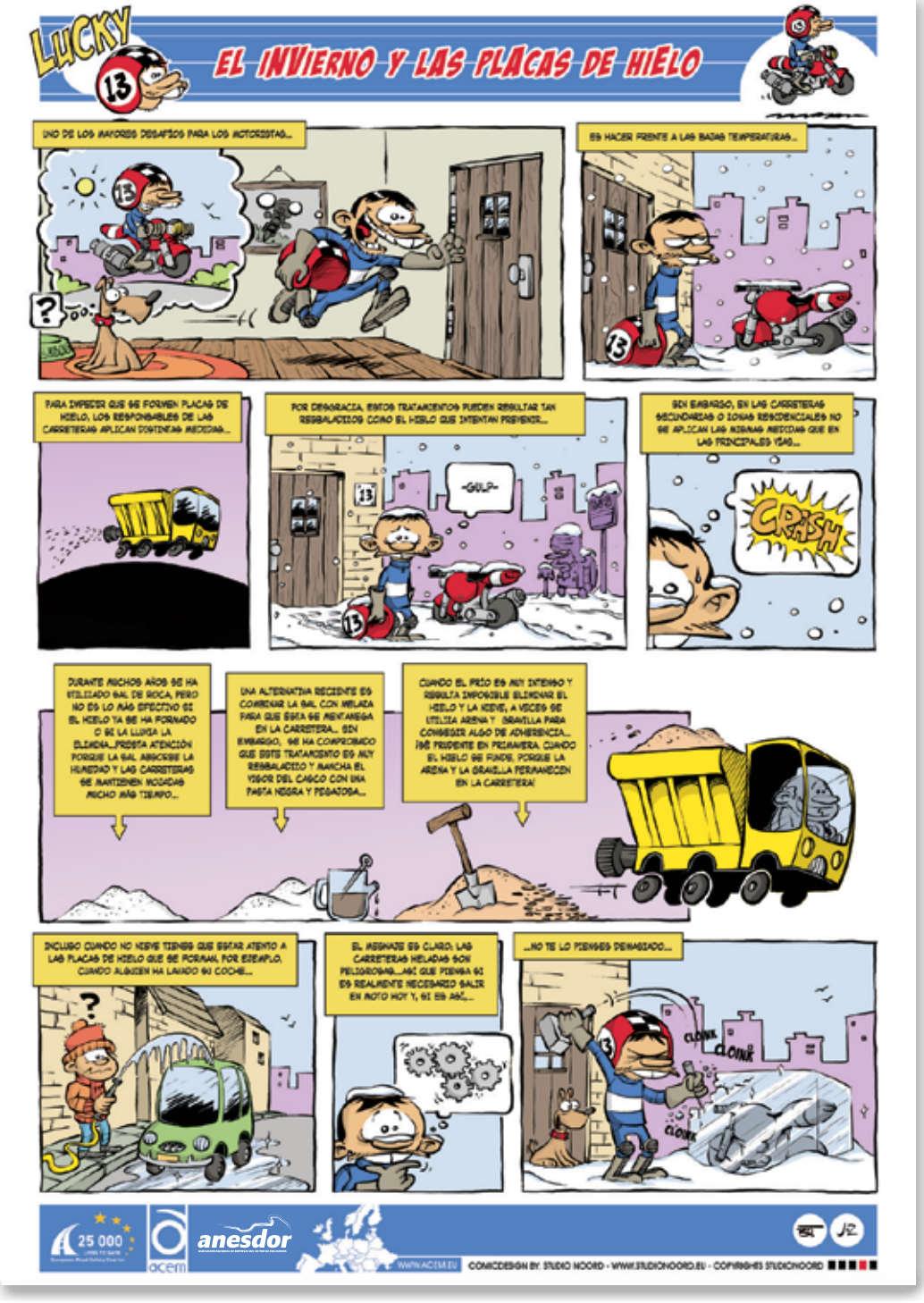
11. Curvas

4. Gasoil y vertidos liquidos



8. Residuos

12. Tapas de alcantarilla



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

AMM
ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA