púzcoa), por cierto tiene un bar en plan salón del oeste muy guapo, ir si podéis. Desde Tolosa me dicen que ha pasado mucho tiempo desde que la compre y que agua pasada no mueve molinos. Desde Harley España me dicen que ellos ya hicieron en su día lo que debían y que no querían saber nada del tema.

Con un cabreo de tres pares y con ánimo de proseguir con el viaje, dejo la moto en el taller para que me la reparen.

Para colmo (y para que veáis lo necesario de la mutualidad) los del seguro me dicen que como la reparación dura mas de tres días (no te jode hay un fin de semana entre medias) lo único que me pueden pagar es la grúa y el viaje de vuelta a Bilbao. Utilizando mis artes de persuasión y cagandome en lo mas sagrado, les convenzo de que les sale mas barato pagarme algunos días el hotel que mandarnos a los dos hasta Bilbao y que si no lo hacían me volvía para Bilbao solo por Joder.

Que no se me olvide la asistencia me la hace ARAG, por si a alguno le interesa. Así que un poquito mas cabreado, si esto es posible, marchamos hasta el "lujoso" hotel (picadero) que nos proporciona ARAG.

Después de una reparadora ducha salimos a tomar unas cañas para pasar el mal trago.

ROCK DEL BUENO

Yo no creo en el destino, pero la verdad es que este mundo esta lleno de grandes casualidades y este día nos sucedió una de ellas.

Mientras paseábamos vimos un bar y frente a el unas motos así que decidimos entrar y pedir unas birras. Al fondo del bar había unos moteros, y tras unos cuantos cruces de miradas se nos acerca uno y nos dice. ¿Vosotros no estabais en la concentra de Sestao?

Le respondemos que si, que efectivamente ambos colaboramos en la organización de la concentra. A lo que nos responde, nos os acordáis, somos los de Rockzilla (Fue uno de los dos grupos que toco el Sábado y que por cierto acaban de editar nuevo disco se llama Beyond Tomorrow, no perdérselo es rock del bueno).

Efectivamente vamos haciendo memoria a base de unas cuantas cervezas más y gracias a ellos se me va pasando el mal rollo de la tarde.

Los días sucesivos fueron un devenir de excursiones diurnas y nocturnas, siempre bien acompañados por nuestros anfitriones.

GERONA

Para los que no conocéis Gerona, comentaros que es una región con gran cantidad de lugares que visitar. El museo de Dalí en Figueras, el castillo de Gala, la Ampuria, la zona volcánica de

Museo Dalí, Figueras

Raúl y Kepa Brumm en Gerona

Olot, Cabo de Creus y un sin fin de pueblos que te hacen recordar toda la historia vivida en esas tierras.

Y si lo que te gusta es tostarte al sol como una lagartija, podrás disfrutar de una enorme cantidad de playas y calas donde plantar tu trasero en la arena.

Las carreteras gozan de un firme aceptable pero hay gran cantidad de radares, y están instalados en unos postes muy altos y te pueden sacar la foto muchos metros después de haber pasado delante de él. Así que amigos pepineros no es una tierra en la que se pueda bajar la guardia en ese aspecto. Hay buenos lugares para hacer curvas, lo mas negativo el viento que suele pegar fuerte cuando te acercas al mar.

Gerona capital, me sorprendió porque a pesar de tener un número considerable de habitantes, no transmite la sensación de las ciudades sino más bien la de un pueblo. No hay un tráfico agobiante y la gente no va corriendo a todas partes, claro esta que es agosto y la gente suele estar más relajada.

En cuanto a monumentos hay unos cuantos para visitar, tiene unas murallas bien conservadas desde donde hay unas buenas vistas de toda la ciudad. Como en todas las ciudades de España la iglesia hace su aportación turística con una catedral y un par de iglesias interesantes

muchos de los que nos venden nuestras maravillosas motos no tienen ni idea de lo que es el mundo de la moto y están en el por la pasta (la tuya y la mía)

y si queréis saber más, os acercáis a la oficina de turismo que esta en la rambla, y amablemente os informarán.

El ambiente nocturno no estaba mal teniendo en cuenta la cercanía de localidades costeras, lugares más propicios para el cachondeo y la caza de la guiri.

Nosotros nos movimos por las carpas que estaban habilitabas a modo de Pubs en una gran arboleda, aunque también nos invitaron a una discoteca que debe ser de lo mas vanguardista de Europa (el nombre era en catalán y significaba algo como puerta del cielo, siento la inexactitud pero “la noche me confunde”, léase con acento cubano), con su piscina, jacuzzis, jaulas etc...

Pero si tus pies se mueven al ritmo de una batería y tu cabeza al de una guitarra, no te pierdas el bar Maiden (Saludos a la Lola y a toda la peña que allí conocimos. “UP THE IRONS”).

COMO UNA CHURRERÍA

En fin tras cinco agotadores días recibo la llamada del concesionario.

Playa de Aro

Recogemos la moto y retornamos al hotel que esta a unos tres kilómetros. La moto olía como una churreria y cuando me detuve pude comprobar que mis pantalones chorreaban mas aceite que la furgoneta de Locomia. La culpa era de una junta de los culatines que estaba puesta al reves y sobresalía de los cilindros. Volvemos al concesionario, y ya sabéis lo de siempre "este chaval, es que es nuevo, mira que le he dicho que preste mas atención…" Así que otra vez sin moto.

Los días siguientes tuvimos la oportunidad conocer un poco mas la zona, ver ensayar a rockzilla y visitar el Club House de los Pawness, Erick uno de los integrantes del grupo pertenecía a este motoclub. En el pudimos disfrutar de una agradable tarde de risas y cervezas. Gracias por vuestra hospitalidad.

El teléfono vuelve a sonar y esta vez si "parece" que la moto esta lista.

LA TERCERA EN DISCORDIA

Ahora es el momento de tomar una decisión, tirar para Francia o regresar. La decisión no es difícil, y los dos queremos seguir hacia Eslovenia. Pero aquí aparece una tercera en discordia y con derecho de veto (que no, no me refiero a la parienta) sino a la Visa.

Diez días de hoteles, chuflas y comilonas. Unidos a los mil quinientos euros de la factura de la moto, hacían del todo imposible que mi economía pudiese soportar el resto del viaje. Tampoco era muy recomendable aventurarse por Europa con una moto recién abierta.

Con mucha tristeza y sin esa sensación de haberse jodido las vacaciones, nos despedimos de todos y con gran tristeza dirigimos nuestras motos de vuelta a casa.

Pensareis todos que aquí se acaba la historia de este viaje, ni mucho menos, ahora es cuando empieza la parte mas alucinante del mismo.

hay montón de gente que siempre esta dispuesta a echarte una mano cuando lo necesitas y esta es la parte que mas me gusta de ser motero

EL BUROFAX

Disgustado con el trato recibido por Harley España y por el concesionario donde compre la moto (y que repito que esta en Tolosa), decido ponerme en contacto con un amigo abogado para comentarle la posibilidad de exigirles responsabilidades, ya que yo considero que en su día no cumplieron con la garantía al no sustituirme la pieza defectuosa que portaba mi moto. Así que mandamos un Burofax tanto al distribuidor de Harley para España (Harley como tal no tiene representación en España, mas que los concesionarios y el susodicho distribuidor), como al concesionario.

La respuesta que obtiene mi abogado del "Señor" Pere Vidal (Harley España) es insinuarle que pueden conseguir documentos que acreditan que a mi se me cambio la pieza de la discordia, y que además yo me había desvinculado de la marca ya que no hacia las revisiones en concesionarios oficiales (el mas cercano al Bilbao esta a ciento y pico kilómetros).

Increíble pero cierto, tendré que cambiar la cerradura del garaje porque se ve que se me cuelan los mecánicos por las noches sin que yo me entere. En fin, como de esta manera tenemos todas las de perder arrojo la toalla y trato de olvidarme del tema.

Desgraciadamente un estaño ruido en mi moto hace imposible que yo me olvide del tema. Llevo la moto al taller y me dicen que faltan dos piezas, un filtro de la bomba del aceite, que hace que pierda presión y no lubrifique bien (de ahí el ruido) y un rodamiento también de la distribución.??????? Mil quinientos euros de factura, la junta de los culatines al revés y encima me sisan dos piezas. Como para no desvincularse de los servicios oficiales (supongo yo que no serán todos así, y que yo tengo la mala suerte de encontrarme con los más "competentes").

ABUSOS Y MÁS ABUSOS

Como ultimo recurso escribo sendas cartas a Harley Europa y a la central en los EE.UU. De esto hace meses y no he recibido respuesta,(Gracias a Belén por la traducción).

Conclusiones que sacado de esta experiencia, poderoso caballero es don dinero.Poderoso y asqueroso (sobre todo si no se tiene), que muchos de los que nos venden nuestras maravillosas motos no tienen ni idea de lo que es el mundo de la moto y que están en el por la pasta (la tuya y la mía). Toda esta historia ha reafirmado mi creencia de que la unión hace la fuerza y que este proyecto que intentamos llevar hacia delante en estos últimos cinco años, es la única manera que tenemos de protegernos de todos los abusos que sufrimos los moteros a diario.Provengan de donde provengan.

También me ha hecho ver que hay montón de gente que siempre esta dispuesta a echarte una mano cuando lo necesitas y esta es la parte que mas me gusta de ser motero. Que por encima de marcas, tipos de motos, colores, banderas o naciones siempre esta la moto, y que ella por si sola es suficiente razón para que un desconocido te eche una mano y pase a ser un amigo para siempre.

Por eso y por muchas cosas más os doy las gracias a todos.

Rodad Pendejos y a por ellos que son pocos y cobardes.

Con los Pawnees del Maresme

Moteros14_maqueta 10/10/07 19:03 Página 54

Jordi Soler
socio 5.683

"Cual ave Fénix"

¡Alucinante! Munch Mammut

"Cual ave fénix renaciendo de sus cenizas". Así es como quieren hacernos ver sus esfuerzos los actuales "resucitadores" de marcas de motos ya fallecidas. No son antiguos trabajadores de las empresas en cuestión (cosa que les honraría), ni grupos empresariales, ni los mismos gobiernos en un intento de recuperar puestos de trabajo y prestigio internacional. No amigos, no. Son asesores empresariales especializados en liar un buen pollo propagandístico, en el cual futuros inversores encuentren la seguridad necesaria para invertir. Una vez puesta la pasta; el proyecto se esfuma, el prototipo de barro se derrite por sí sólo, la fábrica proyectada no aparece, los estudios de marketing se perdieron, y los soñados puestos de trabajo… a la mierda. Por supuesto, a estos asesores no se les vuelve a ver el pelo.

Los "resucitadores" de marcas desaparecidas amenazan con sus intrigas

Viene esto a cuento, de que he oído hablar –otra vez- de gente que desea invertir en un futuro resurgimiento, desde fuera de nuestras fronteras, de la marca Ossa. Me cansa mucho hablar de esto.

Tengo una Ossa Enduro del 72 en casa y no me hace mucha ilusión ver en el Salón de Milán (sólo allí, puesto que nunca pasaría a una cadena de montaje) una Ossa Phantom 250 con motorización KTM, por poner un ejemplo. Ha habido casos de todo pero, visto lo visto; "el pasado, pasado está". Hemos sido testigos de las cuchilladas -desde varios países y con muy diferentes proyectos- que hubo por resucitar Indian. La auténtica moto americana, para muchos.

Vimos cómo, con un excitante motor V8 transversal, Morbidelli (antaño gloriosa en el mundial de velocidad) intentaba volver por sus fueros. Todo quedó en una sola moto construida, claro que con el repugnante diseño que lucía… Decididamente Pininfarina no estaba inspirado aquel día.

Sólo MV Agusta y Benelli han encontrado su hueco en el mercado. Eso sí, con modelos inasequibles para la mayoría de nosotros.

A los de Munich se les sigue "yendo la pelota" montando motores de coche (Opel Calibra Turbo 260 cv) en sus motos. Así les va, 15 unidades vendidas.

En Laverda, después de montar (en plenos años 90) unos bicilíndricos que no desentonarían en una Sanglas, montan motores V-Strom en su naked y bicilín-

Morbidelli, Orca, la ballena asesina

Morini, pasado facilemnte mejorable

JJ Cobas. Mejor tener un bello recuerdo de ellas

Norton. Una apetitosa marca con la que especular

Los de Triunmph ¡¡ahí siguen!

dricos 1000 Aprilia en sus deportivas. Para estar orgullosos de ellos, vamos. Si Francesco Laverda levantase cabeza…

NORTON, MUNDIAL,...

Norton intenta hacerse ver desde Oregón –EE.UU.- con un motor twin 1000 de aire y 80 cv. Lo más decente que se hizo en sus "segundas etapas" fue la inolvidable "John Player Special" que, con Trevor Nation, corrío en Man y en algún Gran Premio.

En 1977 Mondial cerró puertas pero, en 1999 se consiguieron motores Honda VTR 1000 para una preciosa moto que se quedó en eso, en preciosa. Fue un favor-devolución de Honda a Roberto Ziletti por dejarse copiar sus 125 en 1958. Es de suponer que los "japos" tuvieron muy claro que aquel proyecto no iría a más. Vete tú a saber si los motores VTR no fueron entregados vacíos; sin pistones, ni cigüeñales, ni cambio.

Otros proyectos de motos "preciosas" sí han triunfado. Sólo MV Agusta (una marca que desde Abelló se popularizó y que ahora es prohibitiva a los asalariados) y Benelli (atractivos diseños y motos innovadoras en el mundial e SBK) han encontrado su hueco en el mercado. Eso sí, con modelos inasequibles para la mayoría de nosotros.

Desde mi punto de vista –y padezco un leve estrabismo-, sólo Morini y Triumph se salvan de la quema:

Los británicos con 2 y 3 cilindros, una ayuda inicial de Kawasaki, mostrando que (como antes) un motor puede propulsar diferentes modelos, respetando su historia (véase los nombres de Triumph: Bonneville, Trident, Tiger), con soluciones propias y originales (Rocket III, 675 c.c., 3 cilindros), me tienen encandilado. ¿Dónde está nuestro John Bloor?

Y Morini (estando dentro del grupo Cagiva, lo cual significa no tener ni idea de dónde estás) lo intenta con unos bicilíndricos diseñados por el hijo de quien les diseñó –hace años- sus vencedoras 125. Se le añáde una decoración rojo-negra sin rayitas ni dibujitos, y el romántico nombre de Corsaro o de 9 y ?… ¡Ternura al poder! Tendrán trabajo para hacerme olvidar aquella maldita 3 y 1/2 Sport. Que tengan suerte.

Con este panorama es normal que les tenga pánico a todos estos "salvadores", que salen cada día de debajo de las piedras.

Hacednos a todos un favor; dejad a Ossa en el museo de Utebo (Zaragoza), con sus tocadiscos y sus Phantom, con sus filmadoras y sus "palillos", y dedicaos en cuerpo y alma a un recopilatorio de las canciones de cuna de la abuela de Luís Aguilé, en riguroso directo, con DVD de regalo y remasterizado por DJ Karka.

Salud y kilómetros.

Moteros14_maqueta 10/10/07 19:03 Página 56

Ana Pérez
socia 3.957

Las 69 directrices del trailero (II)

Nadie escarmienta en cabeza ajena

Los foreros de Motostrail.com hemos creado colectivamente un post que me parece bastante simpático, lleno de sentido común y experiencia trailera. Me permito traerlo a la revista para que lo disfrutéis todos los socios de la Mutua tanto como nosotros. Espero que os guste.

DE LA 36 A LA 69: SI TE CAES, TE VUELVES A LEVANTAR

36. A peligro de parecer insensible: ni se te ocurra frenar para no pillar un conejo, ardilla, etc, va a ser causa de piño seguro. Además, si intentas pillarlo aposta (caso del conejo para la cena) nunca se consigue y viene a ser causa también de piño. Conclusión: tú a lo tuyo.

37. La capacidad de reacción de una vaca, caballo, etc. es inversamente proporcional a la velocidad a la que circulas: esto es, si vas follao ni se mueve y si te paras (ohhhhh que bicho mas potito) te arremete seguro. Conclusión: te he dicho que tú, a lo tuyo, coño!!!

38. Da igual la distancia que recorras, da igual el terreno o la gasolinera donde lo hagas. Siempre que vayas a medir la presión de tus neumáticos encontrarás la válvula en el mismo sitio, entre las barras de la horquilla o entre los brazos del basculante, sí, exacto, justo ahí donde más cuesta conectar la manguera...

39. Si la oveja más grande del rebaño viene corriendo hacia ti, dale al gas que es un mastín ...

40. Tu moto, en asfalto, no corre igual con neumáticos de tacos o mixtos... bueno si, correr corre igual, pero con tacos no frena un carajo.

41. El día que llegues con los vaqueros llenos de barro y los pies calados de los charcos te plantearás que algo falla de tu vestuario (en cambio tu pareja al verte pensará que quizás algo falla de vuestra relación ya que ibas sólo a dar un paseo…) pero la cara de aventurero dakariano no te la quitarán en una semana.

42. Desconfía de los matojos, vegetación espesa y hojarasca acumulada, suelen ocultar sorpresas.

43. Deja la maleta en casa si vas a coger pista porque lo mas seguro es que veas un ovni muy parecido a tu maleta pasando a pocos centímetros de ti y estampándose justo delante.

44. En esos días tontos déjate llevar y no intentes coger la parte buena del camino: es inútil; la moto te lleva a ti, y a la muy guarra le mola ir trinchando piedras y partiéndote los huevos, pero no se puede hacer nada, hoy manda ella...

45. EN CARRETERA: No desearás a la 1100 del prójimo, no caerás en la tentación de desear 10 caballitos más, no tendrás pensamientos impuros con los slicks de tu vecino...

46. EN CAMPO: No desearás la enduro 250 del prójimo, no blasfemarás de los 140kg de tu montura, no alabarás las ruedas de tacos...

47. No te lleves todas las cajas de herramientas que tienes en casa cuando salgas a "pasear", esa avería no sabes solucionarla.

48. No olvides el móvil en casa, te servirá para saber que no hay cobertura donde estás averiado.

49. Lleva una mochila vacía, es muy útil para llevar un retrovisor, intermitente o algún plástico que se te ha "caído" y las piezas que has desmontado y no sabes dónde van.

50. Los mecánicos son como los médicos: si llevas la moto al taller por ese ruidito extraño o para ver si con otro escape estira un poco más, será que estas "cargao" de manías. Cuando vas a por la revisión habitual, te van a aparecer problemas eléctricos, perdidas de compresión, embrague hecho polvo...y vas tener que dejar de fumar, beber y hacer el cabra.

Esto último para pagar la reparación, claro.

Moraleja: AUTOMEDICA la moto en la medida de lo posible y entra mucho por los foros.

51. ¿Seguro que ese lindo perrito que corre hacia ti no puede atravesar con sus dientes tus botas superreforzadas?

52. La mejor herramienta es la que has utilizado antes de salir (para repasar la moto, claro)

53. Si tienes equipación TE LA PONES, que muchos hay en el hospital con la frase "sólo era una vueltecita".

54. Ante otro motero no trailero que te diga que las trail no son ni chicha ni limonada, déjale claro que las trail son como los caballos de guerra de los señores feudales de la Edad Media: grandes, nobles, fuertes y pesados. Mientras que las R son caballitos de carreras mimados, las custom caballos de carruaje para pasear y las enduro caballos de trabajo para el campo. Tú perteneces a la alta nobleza de las motos.

56. El porte del trailero debe ser elegante, levantando la admiración de todo aquel que se cruza en su camino por su gracilidad, ímpetu y majestuosa presencia. Además de por su agresividad contenida, saber estar y estética irreprochable.

57. Ama el camino como a tu propia moto y defiende el trail ante los que nos tachan de destrozanaturalezas.

58. Deja a la Naturaleza como estaba antes de tu visita.

59. Tu moto no es "trail", el "trail" es lo que haces con ella, es la máxima expresión de la libertad en moto, rodarás más km que nadie, pisarás campo y asfalto con idéntica soberbia. Tu templo será itinerante, hoy es un recoveco en un bosque, mañana la inmensidad del desierto. Allí donde vayas te sentirás extraño en tu afición, un loco, un marginal de la moto. Pero no te engañes, somos muchos raros, marginales como tú, que disfrutamos de un placer creado para unos pocos que sabemos lo que queremos.

60. El primer paso para ser respetado es respetar.

61. Tener un amigo trailero que conoce bien un montón de caminos es como tener una joya. Merece todo el peloteo que podamos hacerle.

62. Ante los insultos de los andarines o los ciclistas, oídos sordos. Bastante tienen con lo que les queda hasta llegar al coche.

63. Todas las motos tienen tendencia a dirigir sus ruedas hacia la piedra más puntiaguda del camino. Y siempre revienta la cubierta más cara.

64. Si eres novat@ o no llevas tacos, y estando al borde de una tentadora y despejada playa, sientes una inspiración Dakariana incontrolable, respira hondo, date la vuelta y piensa que el asfalto también mola. De lo contrario puedes acabar con tu montura enterrada y tú sudando como un pollo para sacarla, cosa que difícilmente conseguirás sin ayuda de nadie.

65. Si te caes, te volverás a levantar y seguirás tu camino sin protestar.

66. Tranquilo si ya pasaste varias veces por ese sitio que era difícil... ya caerás.

67. Cuando estés echando el befo tras clavar por cuarta vez la rueda trasera hasta la cadena en ese barrizal que puso Belcebú en tu camino, cuando la sudada del siglo te provoque claros síntomas de alucinación y deshidratación, cuando mires el reloj y la hora de acudir con la parienta se aleje inexorablemente, cuando definitivamente te veas inmerso en la desesperación y la desgracia, no te alarmes: ese peazo de buitre que en círculos te sobrevuela sólo pasaba por ahí.

68. Esa piedra... sí. Esa la que ha hecho que caigas de tu montura, cógela, llévatela pa casa, y cuando vuelvas a pasar seguro que no está para hacerte caer de nuevo

69. Si lleváis un rato de ruta y os paráis a descansar lo normal es que echéis un vistazo general a la moto. Si de repente ves que la tuya pierde aceite no te preocupes, sólo está marcando el territorio.

Si quieres saber más:
www.motostrail.com

Moteros14_maqueta 10/10/07 19:03 Página 58

Jordi Fernández
socio 1.055

Montjuïc desde el recuerdo

Esta Honda 500 parece casi de serie

El dorsal lo dice todo: la Reina del Parque.

Postales de una época del motociclismo de resistencia

Recuerdos desde Montjuïc. Ésta frase sería la opción más tópica para escribir en una postal. En la época de los sms y emails ya casi nadie se acuerda de enviarlas cuando se va de viaje. Aquella actividad frenética de llegar a una ciudad o país desconocido, comprarlas y franquearlas –nunca cuadran los horarios de Correos con los tuyos- para después sentarse en un café a escribirlas tranquilamente, cada vez va a menos.

Los que tenían – o tengan- esa costumbre seguro que reconocerán la marca Escudo de Oro estampada en incontables tarjetas que reflejaban –y siguen reflejando- desde los monumentos típicos de cada ciudad a la pareja de sevillanos bailando flamenco. Pero entre las piedras y la imagen clásica del *tipical spanish* es reconfortante descubrir que ese fabricante de recuerdos dedicó en su momento una serie al mundo de la moto sobre el tema motos de resistencia. Estamos hablando de los 70 y no habría mejor lugar para inmortalizar las 12 motos que forman parte de la colección que en los boxes de "El Parque" con motivo de las míticas 24 Horas de Montjuïc.

Egli-Kawasaki y Godier-Genoud, vaya dos parejas de nombres ilustres.

En aquella época el motorista medio se tenía que conformar aún con las monocilíndricas nacionales. Sólo los mas afortunados – o adinerados- podían conducir las motos de importación grandes de verdad –europeas, eso sí-. Norton, Triumph, BMW, Guzzi, Laverda o Ducati italianas eran solo algunas de esas marcas. En el más allá estaban las japonesas. Si tenías suerte, podías cruzarte con alguna de las pocas que llegaban de Canarias o la de algún *guiri* que bajaba por vacaciones; así que para el motorista o aficionado de turno una solución para admirarlas era ir a las carreras.

EN UN TROZO DE CÉSPED

Yo, por joven, no tuve la oportunidad de ir al "circuito de la montaña" a disfrutarlas. No monté guardia -con la nevera de camping y los bocatas- toda la noche en un trozo de césped al lado de las balas de paja. No vi pasar las motos a escasos metros de mí, rozando bordillos y farolas.

Fisa

Escudo de Oro es una de las escasas editoriales turísticas de Europa dedicadas en exclusiva a esta actividad de forma integral. La sede está en Barcelona, sus orígenes se remontan al año 1956 y la tarjeta postal turística fue su primera línea de productos, a la que siguieron los libros y guías turísticas Escudo de Oro.

Hoy el grupo FISA-Escudo de Oro dispone de más de 350 títulos en libros y mapas de las zonas más importantes y visitadas del mundo, además de un extenso catálogo de postales que abarcan desde Punta Arenas en Chile hasta Alaska, y desde Ruanda hasta el Cabo Norte, así que es fácil que alguno de sus productos forme parte de una manera u otra en uno de vuestros viajes.

Máximo nivel de preparación en la Japauto-Honda

No llegué a distinguirlas en la noche por sus sonidos característicos, todos distintos. Me he tenido que conformar -años más tarde- viendo las carreras en Montmeló y dando alguna vuelta por las calles que lo formaban. Subida por el Poble Espanyol, la recta de l'Estadi, bajada por La Font del Gat, la Guardia Urbana…

Siempre me quedaré con las ganas de ver esas Ducati plantando cara y ganando a las japonesas de turno. La poca potencia respecto a éstas quedaba compensada por su excelente motricidad y la mítica estabilidad frente a los chasis de

Publicidad de tabaco en las Norton del Team Vilaró

alambre del enemigo nipón. Nombres míticos en la Resistencia –o Endurance, por decirlo a la francesa- como Japauto o Godier-Genoud hacían lo posible para que Honda o Kawasaki respectivamente estuvieran en la línea del frente. Poco podían hacer frente a ellas las otras, las últimas defensoras de una industria motociclista inglesa agonizante: Norton, Triumph o monocilíndricos BSA habían pasado ya por su mejor momento en la competición. Alguna Laverda seguía dejándose ver. Por algún motivo una de ellas fue bautizada con el nombre del circuito…En fin, recuerdos de una época que se desprenden de unos trozos de cartulina ligeramente amarillentos pero con fotos de aparatos de estos que tanto nos gustan: MOTOS.

Por favor, en tu próximo viaje acuérdate de enviar alguna postal. Seguro que hará ilusión al destinatario…

Las Motos de la colección

Me hubiera gustado poneros la lista completa y los datos técnicos que aparecen en cada una de las 12 postales que formaban la colección, pero no he sido capaz de obtener esta información. Os tendréis que conformar con las que tengo y esperar que algún día la suerte me acompañe y la pueda completar…O puede que tal vez, alguno de vosotros la conozca y me la haga llegar. Ahí van:

nº 3. Kawasaki 900, 4t, 4 cil., 90 CV a 9000 rpm, 260 km/h
nº 5. BSA 500, 4t, 1 cil., 37 CV a 7500 rpm, 190 km/h
nº 6. Laverda 1000, 4t, 3 cil., 90 CV a 7500 rpm, 240 km/h
nº 7. Ducati 860, 4t, 2 cil., 88 CV a 9000 rpm, 260 km/h
nº 8. Norton 850, 4t, 2 cil., 75 CV a 7000 rpm, 220 km/h
nº 9. Triumph 750, 4t, 3 cil., 72 CV a 7800 rpm, 225 km/h
nº 10. Japauto Honda 1000, 4t, 4 cil., 100 CV a 8000 rpm, 275km/h
nº 11. Honda 500, 4t, 4 cil., 60 CV a 9000 rpm, 200 km/h

Moteros14_maqueta 10/10/07 19:03 Página 60

Gustavo A. Brioa
socio 11.229

En este número vamos a comparar el comportamiento de una motocicleta de estricta serie con el de una motocicleta con una preparación mínima para competición. Gracias a la ayuda de Kawasaki España, pudimos disponer durante unas horas de la nueva ZX6R de la Ninja Cup (la número 42 utilizada en las carreras por distintos periodistas de los medios especializados) y una ZX6R de estricta serie. Utilizando como pista el circuito de Montmeló, nos dispusimos a dar unas series de vueltas con ambas motos para comparar el comportamiento de ambas.

Tacto de serie, tacto de carreras

Comparamos en Montmeló dos ZX6R, la Ninja Cup y la que te puedes comprar en la tienda

La preparación de las motos de la Ninja Cup es básica, pero realmente efectiva como veremos más adelante. El kit de la copa se compone principalmente de un amortiguador trasero öhlins, unos hidráulicos, muelles y aceite de la misma marca para la horquilla delantera, así como un amortiguador de dirección, un PowerCommander, estriberas retrasadas Gilles Tooling, carenados de fibra Carbonvice y neumáticos Michelin Power Race.

Realmente parece una preparación sencilla pero, con una puesta a punto idónea (probamos la unidad de la Ninja Cup tras la carrera disputada en Jerez por Ismael Bonilla, por lo que sabíamos de antemano que la puesta a punto era perfecta) tendremos una efectiva moto de circuito.

LA DE SERIE

La ZX6R de serie se muestra como una moto enfocada a circuito, con una postura de conducción radical aunque el mullido asiento nos invita a usarla en carretera abierta sin problemas.

Metidos en faena, y con los reglajes estándar, nos encontramos con un tarado de suspensiones un tanto blando, con lo que el balanceo en frenadas y aceleraciones se deja notar con claridad. Se muestra muy estable en mitad de la curva y ágil en la entrada de las mismas.

El motor, una maravilla capaz de girar a 14.000 rpm sin problemas, se mostró efectivo estirándose con alegría en todas las marchas, aunque mi elevado peso seguramente la hizo penalizar en las aceleraciones puras. El tacto del gas, como en todas las motos catalizadas, es un poco brusco en el primer golpe de acelerador, y el freno motor al cortar gas es casi excesivo. Esto es común a todas las motocicletas actuales equipadas con catalizador para superar con éxito la normativa de emisión de gases Euro3, y no deja correr la moto en las curvas como con las antiguas motos de carburadores.