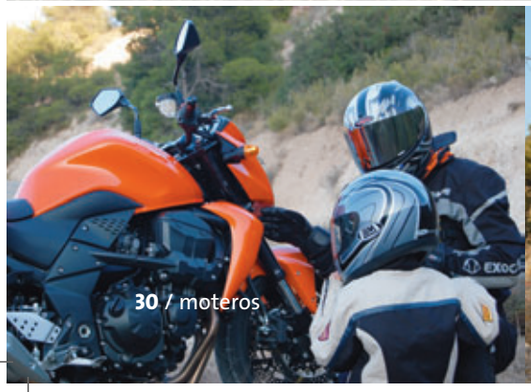
Maqueta Moteros 15_1_corregida 5/12/07 18:15 Página 30



Vuelve el zorro

KAWASAKI Z 750

Prueba: Hnos. Toribio.
Fotos: JR Moreno y Hnos Toribio.

En 1970 veía la luz la primera "Z" de Akashi. Algo más de 10 años después, en 1981, las "Z" de Kawasaki llenaban diferentes cilindradas y formulas para llegar a todos los sectores y estilos sociales. Desde una Z-200 monocilíndrica hasta una increíble Z-1300 de seis cilindros, 296 kg de peso y 120 CV.

Una época en la que la fábrica de Akashi, siguiendo la corriente marcada por la competencia, apostaba fuerte con seis modelos en el sector de 750 cc. Como reina una increíble Turbo de 110 CV que se complementaba con la extensa gama Z.

De esta forma, veríamos en catálogo la Z 750 GT con transmisión secundaria por cardan, una Z 750 L como naked convencional, la Z 750 GP con algo más de potencia y velocidad punta y por último, las custom Z 750 LTD y Z 750 LTD TWIN. Pese a todo y lamentablemente para los españolitos, todo ello no hacía más que provocar nuestras más enojadas caídas de baba frente a un sistema económico nacional, que nos dejaba con foto pero sin moto.

EL ENCUENTRO Y LA PASIÓN EN KAWA

Terminaba la reunión con la Diputación Provincial de Girona sobre le estado de su red viaria y las posibles medidas en pro de aumentar las garantías de seguridad de los motoristas. Subido ya sobre la GT, me dirigía a recoger la Z 750 que, para esta prueba, nos prestaban nuestros amigos de Kawasaki… sobre las 16:00 me encontraba frente a la esbelta, desnuda y limpia kawa. Con su figura naranja, natural, atrevida y joven en sus líneas provocaba mi curiosidad y desbordaba mi enorme deseo de montarla, buscando llenar de sensaciones esos especiales momentos de la vida.

Contacto, botón y un leve zumbido, la Z mantenía el régimen mínimo óptimo bajo los principios y fórmulas del respeto, como sin querer molestar, silenciosa y discreta. Con un gran escape por su lado derecho dotado de un catalizador y dos sensores de oxígeno que mantiene a raya las emisiones cumpliendo con la Euro 3 y que a 5.250 rpm expulsa 96 dB.

Mientras se calentaba "ella" y yo me ponía mi protección que de tantos males cura, observaba detenidamente y con intenciones provocadoras su especial ergonomía que parecía ajustada a las necesidades de la gran y congestionada urbe, pero algo me decía que todo era distinto o mucho más, algo me decía que en esa locura espiritual llegaríamos, llenos de placeres indescriptibles, al climax de las sensaciones moteras.

Ya sobre ella, cerré la pantalla del casco, sonó el clok de la primera y desparecí entre los coches y obstáculos de la ciudad Condal. Pronto me daba cuenta de la parcial limitación de giro de su

Datos de la prueba

Km realizados	606 Kms
Autovía / autopista	302 Kms
Carretera convencional	157 Kms
Puertos montaña	96 Kms
Circuito	19 Kms
Ciudad	32 Kms
Bajo la lluvia	---
Conducción nocturna	205 Kms
Consumo medio	6,28 lit./100 Kms
Autonomía	294 Kms

Maqueta Moteros 15_1_corregida 5/12/07 18:20 Página 32

Faro con luces cortas y piloto trasero, ambos de noche

Ficha técnica

Tipo de motor	Refrigeración líquida 4 cilindros en línea
Cilindrada	748 cm³
Diámetro x Carrera	68.4 x 50.9 mm
Relación compresión	11.3:1
Sistema de válvulas	DOHC, 16 valves
Potencia máxima	77.7 kW {106 CV} / 10,500 rpm
Par motor máximo	78 N·m {8.0 kgf·m} / 8,300 rpm
Sistema de Alimentación	Inyección elec.: ø 32 mm x 4 (Keihin) con mariposas ovales
Encendido	Digital
Arranque	Eléctrico
Lubricación	Lubricación forzada, cárter húmedo
Transmisión	6-velocidades
Transmisión final	Cadena
Embrague	Multidisco húmedo
Tipo de chasis	Espina dorsal tubular (con subchasis motor), acero de alta tensión
Ancho de vía	24.5° / 103 mm
Suspensión, delantera	Horquilla invertida de 41mm con ajuste de extension y precarga de muelle 120 mm
Suspensión trasera	Uni-Trak con depósito de gas. 124 mm. 7-clicks
Neumático, del.	120/70ZR17M/C (58W)
Neumático, tras.	180/55ZR17M/C (73W)
Frenos, delantero	Doble disco semi-flotante lobulado de 300mm. Doble pistón
Frenos, trasero	Disco lobulado de 250mm. Un pistón.
Distancia entre ejes	1,440 mm
Distancia al suelo	155 mm
Altura asiento	815 mm
Capacidad depósito	18.5 litros
Peso en vacío	203kg
Cumple la normativa de emisiones	EURO 3

Precio: 7.499 € IVA e Impuesto de matriculación incluido

manillar, que dificultaba mis maniobras entre los estáticos atascos de los enlatados y unos retrovisores, que suponían un autentico incordio para una conducción segura, unos retrovisores que pese a las constantes quejas de usuarios y probadores, siguen perdiendo su eficacia tapados por las extremidades superiores del conductor. Con ellos, gran parte de lo que pasa a nuestras espaldas debe ser observado con arriesgados y constantes giros de cabeza.

Mientras, su motor basado en el motor de la Z-1000 pero con 748 cm cúbicos, respondía perfectamente a mis civilizadas exigencias, gracias a una buena puesta a punto que ofrece más potencia en las recuperaciones a medio y alto régimen, sacando 106 CV a 10.500 rpm y presentando un par de 78 Nm (8 Kgm) a 8.300 rpm.

¿Por que funciona tan bien el motor? Creo que se ha realizado un buen trabajo reduciendo el diámetro de las lumbreras de admisión y escape, con nuevos perfiles del árbol de levas, discos de inercia del cigüeñal de mayor tamaño, con incremento en la masa del volante, nuevo sistema de inyección de combustible con una ECU de alta precisión Keihin. Sin olvidar que su sistema de escape, está provisto, justo antes de la entrada del silenciador, de un dispositivo para colaborar a modular las ondas de contrapresión mejorando así la respuesta en regímenes medios.

EL ESPÍRITU NAKED DE KAWA ...

A 2.500 rpm en 6ª estas rodando a 50 km/h, pero aunque logra salir desde tan abajo, es a partir de las 3000 rpm dónde se nota un desahogo en la recuperación, estirando con energía cuando nos situamos sobre las 4.500 rpm ya a 100 km/h en 6ª y sube, sube, sube… hasta las 12.000 de su zona roja en una escalada llena de poder, estampando el aire sobre la cara sin más molestias que las lógicas de su desnudez. En circuito, por encima de 9.000 ya estás a 200 km/h disfrutando de unas tandas improvisadas con tus amigos, agarrado con fuerza al manillar.

Su consumo se situaba en 6,28 litros % siendo nuestra tirada más larga de 254 km dónde realizamos 20 de ellos con el aviso de reserva. Con estos valores, su autonomía máxima teórica es de 294 km. Lo que si es cierto, que más de 250 km de autonomía segura, son suficientes para realizar grandes viajes por países económicamente normales y parar a tomar un café estirando las piernas quince minutos.

Bajo consumo, potencia y respuesta que se suman a su especial ergonomía, con un puesto de conducción avanzado y erguido de asiento algo duro para grandes viajes.

Sus frenos detienen la moto sin miramientos, el delantero, un doble disco semi-flotante lobulado de 300 mm con pinzas de dos pistones, confunde en las primeras impresiones por su esponjosidad inicial, pero si prietas, actúa con energía y decisión, En su parte posterior, el disco de 250 mm con pinza de un solo pistón es más que suficiente para apoyar al conjunto.

Los discos lobulados mantienen dos cualidades fundamentales, la primera de ellas es su reducción de peso (ligereza) y la segunda, su capacidad para aumentar elevadas temperaturas sin deformarse.

En la misma línea de funcionalidad de los frenos se encuentran sus suspensiones, con una horquilla invertida de 41 mm ajustable en precarga y extensión y en su parte posterior, un amortiguador con carga de nitrógeno de tipo Uni-Trak también ajustable. Ofrecen un confort excelente tan solo molesto en carreteras tercermundistas, escondidas en los rincones de nuestra geografía, por la relativa dureza de su parte trasera.

A altas velocidades de circuito, nunca a velocidades máximas legales, tal vez se encuentra algo blanda su parte trasera, pero nada que no se pueda controlar y más si somos conscientes que lo que pilotamos es una naked urbana y turística, para disfrutar de la moto en la calle.

Entre curvas, es rápida en los cambios de dirección. Ligera y precisa se desenvuelve con alegría acompañada por la estirada de su motor.

Su chasis, de aleación de acero de alta resistencia, guarda una modificación importante provocada por el desplazamiento del tubo de la columna de dirección en 10 mm hacia delante, para reducir el peso sobre la rueda delantera y alargar ligeramente la distancia entre ejes.

Dos ganchos sirven de anclaje a unos eventuales pulpos que pueden combinarse con los lazos extraíbles de sirga escamoteados bajo el asiento del acompañante.

Con relación al alumbrado y señalización óptica, cumplen bien con sus funciones pero sin despuntar en sus cualidades. No obstante, mientras el alumbrado de carretera te permite disfrutar de una cómoda conducción nocturna, por parte de la AMM consideramos en positivo la posibilidad que el usuario tiene, de instalar la luz de cruce en el otro proyector, ganando puntos en seguridad.

¿PARA VIAJAR CON DOS?

El nuevo chasis secundario de aluminio, que colabora en la reducción de las vibraciones del motor, nos permite enganchar un pulpo para sujetar con mayor seguridad la bolsa sobre el depósito.

Bajo el asiento posterior, si agachamos la cabeza, dos ganchos sirven de anclaje a unos eventuales pulpos que pueden combinarse con los lazos extraíbles de sirga escamoteados bajo el asiento del acompañante, para llevar una bolsa en sustitución de este.

Sobre un segundo piso y quedándonos sin espacio para el equipaje, sin asa segura para su agarre, se sube nuestro pasajero que disfruta sin obstáculos del paisaje, sea el que sea, y un asiento pequeño y algo duro.

¿QUÉ BUSCAS?...

Si lo que quieres es una moto de carretera, alegre y divertida, que te permita desplazarte por tu ciudad y disfrutar del viaje de verano, por alguna concentración o gran premio o hasta el pueblo de tu abuelo, con un buen servicio de atención al cliente y si lo que no quieres es gastarte menos de 8.000 €, esta que hoy te presentamos, es una buena opción, pero recuerda que como buen naked, te da el aire… ¡que sería de nosotros, pobres motoristas, sin el!...

¡Ah! Puedes ampliar la garantía en un año por 185 € o dos por 230 €… Vssssss

Bonita estampa de la Maxi Ventas

El bazar de 2tmoto.com

2T MOTO

TIENDAS 2TMOTO
ACCESORIOS PARA MOTOS
BOUTIQUE DEL MOTORISTA

INTERCOMUNICADOR STARCOM1 DIGITAL

BOTAS MAX TOUR
PVP: 160 EUROS + IVA

CHAQUETA KORAX
PARA HOMBRE
DE HALVARSSONS
PVP: 289 EUROS + IVA

SW-MOTECH
BAGS-CONNECTION
STARCOM1
Halvarssons JOFAMA

Calle Perú, 6 Ed Twin Golf B Of 5
28290 Las Matas - Madrid
Teléfono: 902 887774
info@2tmoto.com

Atención al Cliente
attcliente@2tmoto.com

Tienda 2t Moto SS.Reyes
ssreyes@2tmoto.com
Tienda 2t Moto Valencia
valencia@2tmoto.com

Próxima apertura:
Tienda 2tMoto Mollet (BCN)
Tienda 2tMoto Asturias
Tienda 2tMoto Toledo

Maqueta Moteros 15_1_corregida 5/12/07 18:20 Página 34

La libertad Sancho...

BENELLI Tre K 1130 Amazonas

Prueba: Hnos. Toribio.
Fotos: JR Moreno y Hnos Toribio.

Teniendo un origen clarísimo en la Tre K, la tan esperada Amazonas busca un incremento en los niveles de adaptación a todo tipo de terrenos, a través de cambios que se hacen notar en su parte ciclo, diseño y motor. Hoy, Benelli apuesta por un producto que invita a la aventura, a la expedición y a buscar esos momentos de consagrada libertad.

LA SONRISA DE UN ESPÍRITU LIBRE

La libertad, Sancho, es uno de los más preciosos dones que a los hombres dieron los cielos; con ella no pueden igualarse los tesoros que encierra la tierra, ni el mar encubre; por la libertad, así como por la honra, se puede y debe aventurar la vida; y, por el contrario, el cautiverio es el mayor mal que puede venir a los hombres. (M. de Cervantes. Don Quijote Cap. LVIII)…

Mientras escapaba de ese "cautiverio metropolitano", recordaba y reflexionaba con sana envidia sobre las peripecias de Russo y Carrazo, dos estudiantes universitarios que en 1955 y sobre una Leoncino 125, se enfrentaron a una travesía que marcaría la huella de Benelli en el mundo de los raid más duros. 82.000 kilómetros cruzando Europa y África desde Cabo Norte a Ciudad del cabo y de Gibraltar a Moscú, con la única logística de un pequeño remolque Stabil Marcheti… ¡como me gustaría hacer una prueba así!.

Mientras soñaba con imposibles, desde la carretera buscaba un trozo de tierra dónde pasar el rato, sin que nadie me reprochara eso y lo otro, evitando la ya consagrada criminalización del motero cuando rueda por pista, senda u otros espacios que en su día fueron transitados por la gloria del ir y venir de las gentes, para su hacer diario, sobrevivir y esperar el descanso dominical… ¡y que no te viera el cura o la Guardia Civil con una azada en la mano!...

Parecía que aquel camino podría llevarme a la cumbre. El gas me permitía dosificar la increíble potencia sobre tierra, sin más problemas que una pequeña carga de lógica en el método de prevención. Nada extraño si pensamos en los 11,9 kgm a 6.750 rpm de su par máximo y su mantenida curva de entrega. Pese a todo,125 CV a 7.500 rpm son muchos caballos para un servidor y más, sobre superficies dónde la rueda de atrás te pide paso en cada insinuación…

En posición erguida, la parte final del diseño del depósito (aristas moldeadas) te molesta tan solo cuando te enfrentas a fuertes ascensos, y para ayudarte, desplazas tu cuerpo hacia la parte delantera.

Los neumáticos mixtos Metzeler Endurance un 110/80-19" y trasero 150/70-17", montados sobre llantas de radios Excel de color negro, ofrecen una repuesta moderada de adherencia, suficiente para controlar sus más de 205

Datos de la prueba

Km realizados	601 Kms
Autovía / autopista	260 Kms
Carretera convencional	105 Kms
Puertos montaña	96 Kms
Campo	95 Kms
Ciudad	45 Kms
Bajo la lluvia	---
Conducción nocturna	103 Kms
Consumo medio	9 lit./100 Kms
Autonomía	210 Kms

Maqueta Moteros 15_1_corregida 5/12/07 18:21 Página 36

Disco trasero y tensor de cadena

Estribera regulable

Ficha técnica

Motor	4 tiempos, 3 cilindros en línea, inclinados a 15° hacia adelante, dotado de contrapeso antivibraciones.
Diámetro x carrera	88 x 62 mm.
Cilindrada	1130 cc.
Relación compresión	11,9:1
Refrigeración	Líquida, con dos electro ventiladores.
Refrigeración aceite	Con intercambiador de calor agua/aceite.
Distribución	Doble árbol de levas en cabeza, mandada por cadena, con 4 válvulas por cilindro.
Lubricación	Cárter húmedo.
Potencia max/rpm.	125 CV a 7.500 rpm.
Par max/rpm.	11,9 Kgm. a 6750 rpm.
Alimentación	Inyección electrónica, con 1 inyector por cilindro.
Encendido	Electrónico con descarga inductiva, bobinas individuales.
Embrague	Multidisco en baño de aceite.
Cambio	Extraíble lateralmente de 6 relaciones.
Transmisión primaria	De engranajes con dientes rectos.
Transmisión secundaria	Por cadena
Bastidor	Solución compuesta. Parte delantera en tubos de acero al cromo molibdeno, unidos a boomerang en fundición de aluminio
Suspensión delantera	Horquilla Marzocchi invertida con diámetro de 50 mm.
Suspensión trasera	Basculante oscilante con torre en tubos de acero con Monoamortiguador Sachs multirregulable
Llantas y neumáticos	De radios EXCEL 110/80-19" y trasero 150/70-17"
Freno delantero	Brembo. Doble disco flotante, diámetro 320 mm. Con pinzas de 4 pistones
Freno trasero	Brembo. Disco individual, con pinza de doble pistón.
Altura asiento	885 mm.
Peso en seco	205 kg.

Precio: 12.998 € IVA e Impuesto de matriculación incluido

kg, si no te olvidas que estás conduciendo una maxi trail.

Seguramente, con el "Power Control" activado pueda resultarte más fácil el trato en este tipo de escenarios, al entregar en una curva de potencia diferente, unos 3 CV menos.

Pero tanto motor como neumáticos, en ese gran trabajo de conjunto, reciben el apoyo de su horquilla delantera invertida Marzorcchi multirregulable, con barras de 50 mm con tratamiento antifricción y recorrido de 175 mm. La responsabilidad de su parte trasera se deposita sobre un Monoamortiguador Sachs, multirregulable en precarga y extensión de un recorrido de 180 mm.

Si mides menos de 1,80 m, la altura al asiento de 885 mm compromete la manejabilidad a baja velocidad, en alguna trialera sencilla o en parado. No obstante, uno de los genios mecánicos del concesionario de Zaragoza "Daytona Bikes S.L", ha construido una "bieleta" que consigue reducir la altura del conjunto en 4 cms. Para los interesados su número de teléfono es el 976-460850.

Tanto en Off-road como en su faceta turística es de agradecer los cubremanetas, sólidos y bien terminados, que protegen nuestras manos del frío, el agua, las ramas, las piedras, etc.

En contra, el protector plástico izquierdo de los tubos del radiador, es propenso a llevarse alguna rama enganchada si te aproximas en exceso y el protector del cárter, se encuentra partido en su zona central, permitiendo la entrada de objetos contundentes en esa delicada parte.

Una sorpresa curiosa se desprende de la intención del ahorro de Benelli, al compartir cuadro con la Tre-K normal, manteniendo el cronómetro. ¿Os imagináis a la amazonas dando guerra en el circuito de Alcarras?... jejeje. Por cierto y ahora que pasamos al asfalto, a alta velocidad y con maletas su conducta es excelente, realmente buena.

Tanto en Off-road como en su faceta turística es de agradecer los cubremanetas, sólidos y bien terminados

ENTRE EL ASFALTO DE LA DELINCUENTE ADMINISTRACIÓN

La Benelli pasaba sobre el gran socavón, burlándose de las trampas provocadas por la dejadez de funciones de los que tienen encomendados la conservación del firme, uno tras otro los grandes cráteres, prueba de un delito impune contra la seguridad del tráfico, eran absorbidos por la Amazonas que en ocasiones presentaba algún deslizamiento totalmente previsible.

En estas circunstancias, su concepto tecnológico con espíritu agresivo funciona tan bien, que puede llegar a hacernos olvidar los deberes pendientes de la administración con los ciudadanos, y llegamos a pensar que nos encontramos ante una divertida prueba de habilidad, que la Amazonas supera con contundencia, con aplastante poderío, despreciando irónicamente la mala leche viciada y corrupta de quienes deberían proteger nuestras vidas, a cambio de sus cómodos sillones y boyantes sueldos.

Frenas, abres gas, cambias de dirección o decides pasar por encima, esta Benelli pacta cualquier situación, llegando siempre a acuerdos satisfactorios, con decisión, sin pegas ni quejas, contando con un gran aliado, un manillar ancho y bien diseñado, en esta ocasión algo avanzado.

Para detenerla, contamos con dos discos delanteros de 320 mm y 4 pistones y un disco de 245 mm y 2 pistones en su parte posterior, aunque se sigue manteniendo la tendencia al bloqueo de este último. Todos los discos son Galfer Wave y mordidos por pinzas Brembo.

El selector de cambio a mejorado su tacto para encontrar el punto muerto frente a la versión Tre-K normal.

EL GRAN VIAJE

Los 19 litros de la amazonas dan para poco. Algo "gorda" en la mezcla, que a

Frenas, abres gas, cambias de dirección o decides pasar por encima, esta Benelli pacta cualquier situación, llegando siempre a acuerdos satisfactorios

fecha de hoy, Benelli ya lo ha solucionado con una puesta a punto del CO2, su consumo se situó en unos 9 l % de media y su autonomía se nos queda sobre los 200 km. Lástima que no hemos podido probar esta última puesta a punto.

Con la cúpula regulable en tres alturas, una posición de conducción erguida y natural, con las cosas en su sitio, retrovisores eficaces, buen alumbrado y señalización, los niveles ergonómicos y de seguridad están más que garantizados.

En nuestra versión, Benelli nos dejó montadas las maletas y por ello toda la prueba, incluso la parte Off Road se realizó con ellas… garantizamos así que la robustez de los soportes y de las propias maletas ha quedado más que probada, garantizamos que no afectan a la estabilidad ni tan siquiera a alta velocidad y además, son pata negra de GIVI, con una pequeña trampilla con clave de acceso, gran capacidad, etc… ¡todo un lujo!.

El motor es un prodigio en respuestas. Este tricilíndrico en línea de refrigeración líquida y cuatro tiempos, de 1130 c.c. y los desarrollos (cambio y transmisión), nos llevan a rodar en 6ª a 50 km/h con un régimen de 1.750 rpm y a 120 km/h sobre 4000 rpm, mientras que a 2.650 y 3.400 rpm estas moviéndote a 80 km/h y 100 km/h.

DEJANDO EL CASCO.

"La libertad tiene mil encantos que los esclavos, aunque satisfechos, jamás conocen" (W. Cowper Table-Talk v.260).

Con esta Amazonas, se nos ofrece un mundo para llegar más allá y sentarnos, escondidos del ruido, sobre el cerro de nuestra paz libre, llegar a nuestros compromisos diarios, empeñarnos en un gran viaje, hacer curvas hasta aburrirnos o explorar y disfrutar de nuestra vida de motero/a… con esta Amazonas, la libertad tiene mil encantos…

Una gran rutera para circular en pareja

... también en solitario

opinión <<

Tras una dilatada experiencia en el mundo de la moto, desde las Off-Road de dos tiempos, una Suzuki GSX600, una Honda Revere y una Hyosung Aquila 650, Miguel Ibáñez, vicepresidente del Club Motor Monrepós de Zaragoza y uno de los cerebros de la "Ruta de los Penitentes", gusta sobre todo de hacer puertos revirados a ritmo alegre.

De su Benelli destaca el diseño, su más que eficaz y dosificable frenada y la respuesta del motor, que responde igual a cualquier régimen. También son dignos de mención la gran comodidad del puesto de conducción y el alumbrado nocturno. En contrapartida, la excesiva altura al suelo del asiento, pero este problema ha sido solucionado por Daytona Bikes, que ha diseñado y homologado con la unidad de Miguel una nueva bieleta de suspensión que rebaja esta distancia en 5cm. Resumiendo, en voz de su propietario, es la moto con la que siempre había soñado.

Miguel Ibañez Nº 10.821

Maqueta Moteros 15_1_corregida 5/12/07 18:21 Página 38

Nueva tienda en Valencia

Éxito rotundo en la presentación de la nueva tienda Motocard de Valencia

El miércoles día 31 de Octubre se celebró en Valencia, la inauguración de la nueva tienda Motocard que se suma a la antigua tienda situada en la Plaza Alfonso el Magnánimo, 14 de Valencia.

Con esta son ya 7 las tiendas que tiene el grupo Motocard repartidas por toda España, más la tienda virtual Motocard.com que opera con clientes de todo el mundo.

Motocard, ofrece con esta última inauguración más de 8.000 metros cuadrados en España de tiendas especializadas en vestir adecuadamente al motorista. Motocard, ha sabido en 25 años de historia, encontrar un mercado actual y con una gran demanda que pide seguridad, comodidad y diseño de alta calidad. Motocard ha sabido ofrecer un producto exclusivo dotado de valor añadido, de entre estos elementos de valor están: Toda la gama y todas las tallas de las marcas más exclusivas. El mejor servicio y atención para informar bien al consumidor. Ofrecer siempre el mínimo precio garantizado. Ofrecer facilidades de pago y financiación. Envían la mercadería a tu casa.

En todas sus tiendas puedes cambiar prendas o hacer la devolución en caso de no estar contento con el producto. Te ofrece la posibilidad de reservar el producto de novedad incluso antes de que salga al mercado.

Todas estas posibilidades, acompañado por un cuidado y mimo de su imagen y de las cosas bien hechas, han hecho de Motocard la marca de referencia en nuestro país en cuanto a equipamiento motorista

La inauguración estuvo a la altura de las mejores galas y los más de 500 aficionados que de seis a ocho de la tarde pasaron por la tienda, dieron fe de la espectacularidad de los más de 700 metros cuadrados de magia y color que Motocard ha situado en la Avenida Pérez Galdós nº 87 de Valencia.

CARLOS CHECA ANFITRIÓN EN EL ACTO DE INAUGURACIÓN

El piloto de Alpinestars, Carlos Checa, fue el encargado de poner una de las notas destacadas de la jornada. Checa llegó a la tienda cerca de las 19:00 de la tarde, donde la multitud esperaba con muchas ganas la oportunidad de hacerse una foto con su ídolo. Alex Barros

también debía acudir a la cita, pero un problema de retraso con su avión impidió su llegada a tiempo.

El Team D'Antin cedió una de sus motos para que los aficionados pudieran ver de cerca la moto del astro Brasileño.

SORTEO DE LAS NUEVAS BOTAS ALPINESTARS SUPERTECH R

Otro de los alicientes de la fiesta fue el sorteo de un par de botas ALPINESTARS SUPERTECH R firmadas por el piloto australiano y Campeón del Mundo de MotoGP, Casey Stoner, y otro juego firmadas por Carlos Checa.

MESA REDONDA EN PRO DE LA SEGURIDAD DEL MOTORISTA

Aprovechando la inauguración de la tienda, Motocard patrocinó una mesa redonda para debatir la seguridad del motorista y analizar los puntos más delicados de la prevención para los accidentes de moto.

Con motivo de la inauguración de las nuevas instalaciones en la ciudad de Valencia, MOTOCARD organizó la celebración de una Rueda de Prensa, que en forma de Mesa Redonda trató de exponer y debatir sobre los aspectos que concurren en la seguridad del motorista y sobre las responsabilidades que los diversos estamentos públicos y privados, así como el propio motorista tienen en la prevención de los accidentes.

Los motivos por los cuales se dan los accidentes son diversos. La voluntad de esta mesa era ser consciente de ello y encarrilar el debate hacia dos argumentos clave: La correcta protección y el conocimiento de las limitaciones físicas del conductor.

OBJETIVOS DE LA CONVOCATORIA

La resonancia mediática que se ha generado últimamente sobre la seguridad del motorista, motivo esta iniciativa. Con la convocatoria de este evento se pretendió introducir en el debate de la seguridad motorista, los diversos puntos de vista que pueden aportar un grupo de especialistas sobre los diversos aspectos que concurren en la conducción motorista y que pueden ser causa de algún riesgo de accidente, dando énfasis en la conducta del motorista a través del conocimiento de su cuerpo y limitaciones, y en la seguridad pasiva que ofrece de la vestimenta de motorista.

Del conjunto de informes y opiniones que generó este debate, se desprenderá un documento que, debidamente distribuido, será divulgado por los medios informativos generales y especializados, a fin de concienciar a todos, desde quienes detentan responsabilidades en estamentos públicos y privados, hasta los primeros interesados, los propios conductores motociclistas.

La mesa estuvo formada por: José Manuel Barrios, Jefe de la Unidad de Investigación de Accidentes y Responsable de Ensayos de Motocicletas en IDIADA; José Olaso, Investigardor del Área de Indumentaria del Instituto de Biomecánica de Valencia, IBV. Universidad Politécnica de Valencia; Jeremy Appleton, Responsable de la empresa Alpinestars, especialista en el equipamiento personal del piloto motorista; Antonio Regidor, Subdirector de la revista SoloMoto; Pere Casas, Coordinador e impulsor del movimiento “Si a la Moto” y redactor de la revista Motociclismo; Jordi Mañà, Diseñador Industrial y Técnico en Ergonomía Aplicada.