

-
- 2.1.- ¿QUE GASOLINA LE PONGO A MI MOTO? ¿SUPER O SIN PLOMO?
 - 2.2.- ¿QUE ACEITE DEBO USAR?
 - 2.3.- ¿DONDE PUEDO ENCONTRAR MANUALES DE TALLER?
 - 2.4.- ¿QUE SON EL PAR Y LA POTENCIA DEL MOTOR?
 - 2.5.- ¿POR QUE ALGUNAS MOTOS PEDORREAN AL RETENER?
 - 2.6.- ¿COMO SE PRODUCE UN CORTE DE ENCENDIDO?
 - 2.7.- ¿ES MEJOR USAR GASOLINA DE 98 EN VEZ DE LA DE 95?
-

2.1.- ¿QUE GASOLINA LE PONGO A MI MOTO? ¿SUPER O SIN PLOMO?

Desde la aparición de la gasolina sin plomo, han aparecido dudas sobre si una moto puede usarla o no. La norma general para tomar la decisión se basa principalmente en el manual de usuario que el fabricante proporciona con cualquier moto o ciclomotor. En él se dice muy claramente qué tipo de gasolina puede o debe usar la moto. No haga caso de lo que dicen los "enteraos". Como norma general, las motos fabricadas desde el año 1.993 deben poder usar gasolina sin plomo de 95 octano, es decir, eurosúper. El uso de gasolina súper no es perjudicial, excepto para el bolsillo, si la moto no va equipada con catalizador. En ese caso es obligatorio el uso de gasolina eurosúper, ya que el plomo daña el catalizador. El uso de gasolina sin plomo de 98 octano no es necesario en casi ningún caso, ya que es más cara y no proporciona ninguna ventaja. En motos anteriores a ese año 93, puede ser que estén preparadas para usar gasolina sin plomo, ya que fue el año en que se hizo obligatorio, pero los fabricantes se podían adelantar a la aplicación de la norma. Si su moto no está preparada para usar gasolina sin plomo es debido a que el plomo tiene efectos lubricantes sobre algunas piezas del motor, especialmente los asientos de las válvulas. Por tanto, si usa gasolina sin plomo puede afectar seriamente a la vida del motor. A partir del 2.000 la UE ha obligado a la mayoría de los países miembros a retirar la gasolina súper con plomo de las estaciones de servicio. A España (junto a Portugal y Grecia) se le ha concedido una prórroga hasta el 2.002 debido a la antigüedad del parque, por lo que hay muchos vehículos que no pueden usar gasolina eurosúper. Para estos vehículos, en el momento en que se haga efectiva esta prohibición, se venderán aditivos específicos sustitutos del plomo (a base de potasio) para poder usar la gasolina eurosúper sin afectar a la vida del motor.

2.2.- ¿QUE ACEITE DEBO USAR?

Los aceites sintéticos están elaborados químicamente, de forma que proporcionan las características que tienen los aceites minerales con algunas ventajas. Un aceite mineral se extrae mediante diversos procesos del petróleo y tiene sus características antifricción dependiendo de la calidad de su API. Pero este aceite, tiende a quemarse y a degradarse químicamente con el contacto de la gasolina y el aire. Esto explica que de forma general la vida de un aceite mineral sea menor que el de uno sintético. Pero no se puede decir que uno sintético sea mejor que un mineral. Eso lo determina el API. Este API es el índice antifricción que posee el aceite. Y te lo indica en la parte trasera del bote de aceite. Así pues hay aceites minerales con un API SB, SC, SD hasta SG que es el mayor índice que se puede obtener de un aceite mineral. Por el contrario los aceites sintéticos pueden obtener un índice API mayor que el mineral. El SAE es el índice de viscosidad. Normalmente ponen dos cifras, una es la viscosidad en frío y la otra en caliente. Por ejemplo, un aceite SAE 20-50 se comporta como un SAE 20 en frío y como un SAE 50 en caliente. Cuanto menos sea el índice SAE, menos viscoso es, es decir, más líquido. En frío conviene índices SAE bajos para que inmediatamente el aceite pueda circular sin dificultad por los conductos, mientras que en caliente convienen índices SAE relativamente altos para que el aceite no se licue excesivamente y se pueda adherir a los sitios

que debe. Con todo esto se pretende decir que un mineral SG es igual de buen protector que un sintético SG. La diferencia es que el mineral perderá antes sus propiedades pero el sintético suele ser mucho más caro. Pero ahí está el juego de que te puede salir más económico realizar tres cambios de mineral que dos de sintético en el mismo número de Km. Por otra parte, el color que adaptan los aceites usados o su viscosidad NADA tienen que ver con las propiedades antifricción que pueden conservar. Un aceite ennegrecido es posible que tenga mejores propiedades que otro distinto que aún tenga un buen color.

2.3.- ¿DONDE PUEDO ENCONTRAR MANUALES DE TALLER?

- Libromotor. Su página es <http://www.mediasport.net> y su e-mail correo@mediasport.net - General Moscardó, 8. 28020. Madrid. Tlf: 91 5 54 81 95. - Ronda General Miltre, 188 (junto a Balmes). 08006. Barcelona. Tlf: 93 4 17 52 20 Fax: 93 4 17 87 18 * 93 4 15 46 38
- En <http://www.motocom.com> puedes encargar manuales en inglés.
- Manuales de taller Autodata. Tlf:: 968 34 61 19
- Manuales de taller ANEJO-ETAI 2000, Tlf:: 93 373 71 00 Llama y que la suerte te acompañe.

2.4.- ¿QUE SON EL PAR Y LA POTENCIA DEL MOTOR?

Para entender que es el par motor hay que recordar un poco de física. Un par de fuerzas son dos fuerzas aplicadas en distintos puntos y en sentido contrario. Lo cual produce un movimiento angular. Imagínate una barra quieta. Ahora sujeta un extremo (a) y aplícale una fuerza en el extremo opuesto (b). El extremo sujeto (a) está soportando la misma fuerza aplicada en el otro extremo (b). Pero se produce una rotación. Esta rotación será más "enérgica" cuanto mayor sea la fuerza y cuanto mayor longitud tenga la barra (ley de la palanca). Ahora piensa que la barra es la longitud del centro del cigüeñal del motor, al punto donde ancla la biela en el cigüeñal. Esta distancia es igual a la mitad de la carrera del motor. Carrera = a la distancia del Punto Muerto Superior del pistón hasta el Punto Muerto Inferior del pistón. Entonces, el par motor es la fuerza que ejerce el pistón en expansión por la distancia de cigüeñal - biela (carrera/2). Y la fuerza del pistón es igual a la presión en la cámara de combustión por el área del pistón (mayor diámetro de pistón = mayor fuerza => mayor par). RESUMEN, el par es la fuerza que puede realizar el motor por vuelta. Ataquemos a la potencia!!!! Potencia es trabajo partido por tiempo. Y la potencia del motor es la capacidad de desarrollar el par en un tiempo determinado. La potencia es una función directa del par motor. Es decir, lo que desarrollan los fabricantes son motores con curvas de par determinadas. Una vez medido el par que entregan los motores se calcula la curva de potencia a partir de la siguiente ecuación: $Potencia (CV) = 2 * (\pi) * (\text{núm. de RPM}) * (\text{Par}) / 4500$. Cuando un motor acelera, es por que el par se lo permite. Lo IMPORTANTE de un motor es su curva de par. Insisto, la potencia es una función directa del Par.

2.5.- ¿POR QUE ALGUNAS MOTOS PEDORREAN AL RETENER?

La principal causa es el propio diseño del motor. Al cortar gas, algunos motores cortan a su vez el encendido (que no la inyección). Esto provoca que siga entrando mezcla aire/gasolina en los cilindros pero, al no haber encendido (chispa), no hay combustión y por tanto ese gas pasa al sistema de escape porque el motor sigue girando normalmente pero sin encendido. Cuando se vuelve a dar gas, se vuelve a producir chispa y los gases que entran prenden y éstos a su vez prenden a los gases inflamables acumulados en el escape, con lo que se produce una fuerte explosión que a veces es capaz de hacer perder la petaca. Si tu moto no está diseñada de este modo (principalmente BMW serie K, algunas trail) es probable que tenga poros en el escape por los que se escapan explosiones antes de llegar al silenciador.

2.6.- ¿COMO SE PRODUCE UN CORTE DE ENCENDIDO?

El motor sube de vueltas y combustiona correctamente, cuando está trabajando alto de vueltas, el ***** en cuestión, acciona el botón de RUN/OFF del mando derecho, cortando así el suministro de chispa a las bujías. El motor por inercia, sigue rodando y sigue con su ciclo admisión/compresión. Aquí se omite la combustión/escape. A cada vuelta de cigüeñal se libera en los colectores de escape de la moto una cantidad de mezcla aire/combustible sin quemar. El antes nombrado ***** , antes de que el cigüeñal deje de dar vueltas, acciona de nuevo el botón RUN/OFF, volviendo a suministrar chispa a las bujías. El primer cilindro que llega entonces al ciclo de combustión, salta la chispa, combustiona la mezcla de dentro del cilindro, y en el momento que se abre la válvula de escape, el aire caliente del cilindro hace prender la mezcla de gasolina que se encontraba en los colectores de escape. En la válvula, comienza una deflagración, que avanza rápidamente hacia la salida del silencioso produciendo ruido y una llamarada. Esta deflagración también retrocede por los otros tres colectores hacia las válvulas de escape de los otros cilindros. Uno de los tres cilindros se encontrará en cruce de válvulas, y esa deflagración entrará dentro del cilindro y saldrá por las válvulas de admisión quemando más mezcla hasta llegar al carburador. Esa deflagración, además de foguear el carburador y el filtro de aire. Produce una onda de presión (la que hace el ruido) que a su paso por las válvulas, resiente las guías de válvulas y todo aquello por donde pasa.

2.7.- ¿ES MEJOR USAR GASOLINA DE 98 EN VEZ DE LA DE 95?

La 98 simplemente tiene mayor proporción de antidetonantes, así que soporta una mayor relación de compresión (simplificando mucho el tema) que la 95 sin llegar a detonar, algo que puede llegar a perforar pistones y dejar trozos de metal fundido dentro del motor en movimiento. Puesto que la energía en un motor de explosión se obtiene mediante una combustión violenta de una mezcla estequiométrica aire/gasolina a volumen constante (reacción isocora), el único modo de aumentar la potencia actuando sobre el factor combustible (simplificando mucho) es utilizar un combustible de mayor poder calorífico, por ejemplo nitrometano, con el riesgo para la seguridad que ello conlleva. O bien, actuando sobre el factor comburente, utilizando oxígeno puro, imposible de transportar en cantidades suficientes para quemar toda la gasolina, o utilizando compuestos químicos liberadores de oxígeno puro, como el NO(s), o introducir mayor cantidad de combustible acompañado de mayor cantidad de aire, para mantener la relación estequiométrica, lo que se consigue mediante los compresores de accionamiento mecánico o los turbocompresores. Ventaja de la 98 en cuanto a poder calorífico : Ninguna, que se sepa. Por lo que , en un motor de baja compresión, que va perfectamente con 95, no gana ningún c.v. al meterle 98. Ventaja páctica : En motores de alta relación de compresión, mala disipación de calor, etc, como suelen ser los motores más deportivos, evita la detonación . Por eso, y sólo por eso, para proteger a los motores de alta compresión de los daños de la detonación, se utiliza 98 en lugar de 95. Otra cosa es que los motores más deportivos necesiten inevitablemente usar 98, y que la gente crea que su mayor potencia (en c.v/l. de cilindrada) se deba a la gasolina empleada, cuando el mayor octanaje es sólo una forma de proteger al motor con mayores prestaciones , algo que un motor de prestaciones mas "normalitas", o bien, con mejores características de disipación de calor, no necesita. Lo demás, el decir que "mi moto anda más con 98", no es discutible, las pruebas en carretera o circuito dependen de muchas otras variables, y sólo es demostrable esa mejora (si es que llegara a existir) en un banco de potencia, bajo condiciones controladas, y con los correspondientes factores de corrección aplicados.

Sección 3.- SOBRE EL MANTENIMIENTO.

-
- 3.1.- ¿QUE HACER CON LA MOTO EN EL INVIERNO?
 - 3.2.- ¿COMO LIMPIAR LA CADENA?
 - 3.3.- ¿COMO CONSERVAR MEJOR EL ESCAPE?
 - 3.4.- ¿DONDE HAY DESGUACES DE MOTOS?
 - 3.5.- ¿QUE NEUMATICO LE PONGO A MI MOTO?
 - 3.6.- ¿PARA QUE SIRVE CADA REGULACION DE LA SUSPENSION?
 - 3.7.- ¿COMO LAVAR LA MOTO?
 - 3.8.- ¿COMO SE TRABAJA LA FIBRA DE VIDRIO?
 - 3.9.- ¿QUE SIGNIFICA "DOT" EN LOS FRENOS?
-

3.1.- ¿QUE HACER CON LA MOTO EN EL INVIERNO?

Usarla. Si eres un motero auténtico no guardarás tu moto en invierno. En la actualidad hay un gran número de prendas adecuadas para combatir el frío y la lluvia. Hay una serie de materiales como Gore-Tex o Cordura que son impermeables, evitan la entrada del viento y transpiran. Si aún así decides no salir en todo el invierno con la moto y decides guardarla durante un largo período de tiempo, este es el procedimiento recomendado para almacenar tu modo. Material necesario: Productos de limpieza, gasolina, aceite de motor, cuchara, llave para bujías, destornillador, aire a presión, polvos de talco, aceite tipo 3 en 1, manual de la moto y paciencia. Pasos para almacenar la moto: Limpieza. Limpiar la moto completamente hasta que desaparezca cualquier rastro de suciedad (mosquitos, barro, grasa en la llanta trasera...). Purgar los carburadores. Es conveniente vaciar de gasolina los carburadores. El procedimiento exacto viene indicado en el manual de mantenimiento. Cubrir los cromados y cualquier parte oxidable con spray anti-óxido o con vaselina. Filtro del aire. Saca el filtro del aire y límpialo con aire a presión. El chorro nunca se debe dirigir perpendicular a la superficie, ya que esto haría que el polvo se incrustase en el papel. Aceite. Vacía completamente el cárter y vuelve a llenarlo con aceite limpio. De este modo evitamos que los productos disueltos en el aceite (carbonilla, gasolina... estén en contacto durante todo el invierno con las partes internas del motor). Si el periodo de almacenamiento va a ser muy largo, es recomendable volver a tirar este aceite y llenar con nuevo, de modo que el que pongamos durante el invierno puede ser de menor calidad. Si el filtro de aceite tiene ya bastantes kilómetros, también es recomendable cambiarlo cuando volvamos a utilizar la moto. Cilindros. Desenroscar las bujías y dejar caer una cucharada de aceite por el agujero de cada cilindro. También es muy útil una jeringa. Haz girar los cilindros sin bujía para distribuir un poco este aceite. Volver a colocar bujías y pipas. Gasolina. Llenar completamente el deposito, dejando la menor cantidad posible de aire en el tanque. Hacerlo en posición vertical, no sobre la pata de cabra y eliminar burbujas de aire agitando la moto un poco (el que pueda hacerlo, porque la Goldwing pesa un "güebo") Batería. Desconéctala y retirarla de la moto. Para desconectarla, hacerlo primero del borne negativo y luego del positivo. De este modo evitamos que por accidente podamos hacer un cortocircuito entre el borne positivo y el chasis (que va conectado al negativo). Durante el periodo de almacenamiento es conveniente recargar la batería y comprobar el nivel de electrolito. (Rellenar con agua destilada, ya que el ácido no se evapora) Utiliza aceite tipo 3 en 1 en TODAS las cerraduras (contacto, antirrobo, maletas, asiento, garaje, etc.). Utiliza un trapo absorbente para envolver las bombas de frenos y embrague para evitar que si hay una fuga el líquido se coma la pintura (es altamente corrosivo). Tapar con trapos los escapes, entradas de "Ram-Air", entrada a la caja del filtro, etc. La imaginación que tienen los bichos para anidar es infinita. Ruedas. Revisar las cubiertas y quitar las piedrecillas u otros objetos que podamos tener incrustados en el dibujo. Dar la presión recomendada más 0,2 bares. Caballete. Dejar la moto apoyada sobre el caballete, mejor que sobre la pata. La posición ideal es sobre caballetes tipo competición, de modo que ninguna rueda quede en contacto sobre el suelo. Puedes utilizar un tronco,

ladrillos etc., pero vigila que no quede pillado ningún manguito ni cables. Pon una manta entre la moto y la tarima para no arañar el chasis. Engrasar la cadena. Es muy importante. Rociar polvos de talco en las estriberas y partes de goma (conductos de admisión, neumáticos, etc.) para que no se agrieten. Por ultimo podemos cubrir la moto con una manta u otro tipo de cubierta para preservarla del polvo, humedad o cualquier cosa que pueda caer encima. Ajústala lo mejor posible a la moto con cuerdas y/o gomas. En caso de que la tengamos en un garaje donde entre mas gente, no te olvides de bloquear la dirección, colocar uno o más antirrobo y, si es posible atarla a algo sólido, como una columna de cemento. Si acaso no te fías mucho de tus vecinos, te la subes a casa y la instalas en un rinconcito del salón. Adorna mucho. Una vez que ha pasado el largo período de almacenaje, para volver a poner en marcha la moto debemos quitar todos los elementos extraños que haya (trapos, fundas, etc.). Vaciar el aceite y filtro y volver a reponer nuevos. Lavar concienzudamente. Engrasar cadena y todos los elementos susceptibles de movimiento (palancas, manetas, etc.) sin pasarse, que luego escape aceite hasta parada. Revisar presiones y niveles. Y gassssssssssssss.....

3.2.- ¿COMO LIMPIAR LA CADENA?

Aunque parezca mentira, la cadena de transmisión es uno de los elementos que más mantenimiento y cuidados necesita (si es que la moto tiene cadena, porque las hay que llevan cardan y no necesitan mantenimiento de ningún tipo). Para limpiarla lo mejor es desmontarla de la rueda y el piñón de ataque. También puedes hacerlo sin quitarla, moviendo la rueda con la mano y utilizando una brocha, pero quedará peor y es más incómodo. La sumerges en una fuente plana (vale una lata de aceite abierta a lo alto por la mitad) con queroseno y la frota con una brocha para quitarle la suciedad más incrustada. Utiliza guantes de látex como los de los cirujanos para no mancharte ya que te proporcionan limpieza y no pierdes tacto. Una vez que la has limpiado totalmente, pásale un trapo que no deje pelusa para secarla y que no gotee ni salpique cuando se mueva. Una vez seca, la sumerges toda una noche en aceite SAE 90 para engrasarla. También puedes usar sprays especiales que contiene aceite para cadenas. NUNCA utilices aceites lubricantes tipo 3 en 1. Para engrasar la cadena coloca la moto sobre el caballete central. Ahora tienes dos opciones. Puedes ponerla en marcha y, si metes primera, sólo tienes que apuntar con el spray a la cadena y dejar que la cadena de vueltas. Mucho ojo donde metes las manos. Alguno ya ha perdido un dedo por meterlo donde no debía (y no era precisamente en la nariz). La segunda opción es hacerlo manualmente, es decir, en punto muerto y con la moto apagada, giras la rueda con la mano y por consiguiente, la cadena. La primera es más rápida y peligrosa, mientras que la segunda engrasa mejor y es más lenta. Siempre debes engrasar por la parte interna de la cadena, ya que el movimiento circular y la fuerza centrífuga la hace salir al exterior, con lo que consigues que se distribuya de forma natural y además mancha menos. ¡¡¡Atención!!!. Hay que engrasar los retenes, no los eslabones. Curso rápido para localizar los retenes -> Fíjate que los eslabones no van unidos directamente entre si, si no que entre un eslabón y el siguiente hay unas pequeñas juntas que separan las chavetas. Son similares a las juntas tóricas. Esas juntas son los retenes. Así que es ahí donde hay que aplicar la grasa. A ambos lados de la cadena, tanto por arriba como por abajo. Es muy importante que la cadena esté engrasada convenientemente, ya que debe soportar grandes esfuerzos y si no está engrasada convenientemente se puede partir, con lo que puede eso acarrear. El manual de usuario de cada moto indica los intervalos adecuados para inspeccionar el estado de la cadena y, en su caso, la limpieza.

3.3.- ¿COMO CONSERVAR MEJOR EL ESCAPE?

Cójase un poquito de aceite de motor ya usado, useasé, ese que te cambian de vez en cuando o cuando te acuerdas, te vas a una ferretería y te compras una aceitera de esas del botoncito que hace flisflisflis, ya sabéis cuales, metéis ese aceite que habéis quitado de la moto porque ya está muy sucio y ha perdido propiedades y todo eso y..... cada 2 semanitas + o -, le pegáis un par de manchadas de aceite al interior del tubo de escape (no se la peguéis fuera que hace feo). ¿Qué conseguís con esto? Primero que la gente al ver tu moto humear recién realizada esta maniobra te

diga: "jóé nen, como quemas aceite, ¿no?" y si esa persona es del sexo contrario al vuestro ya tenéis una excusa para entablar conversación e invitarle a dar una vuelta, y de paso, conseguís que vuestro tubo se mantenga por dentro engrasadito, lubricadito y mas cositas que acaban en ito, y no se pique con tanta facilidad.

3.4.- ¿DONDE HAY DESGUACES DE MOTOS?

Los recambios difíciles de encontrar por ser motos descatalogadas o bien porque no te apetece pagar una pasta gansa por un recambio original puedes encontrarlos en los desguaces. Normalmente envían a toda España previo pago. Suelen cobrar entre el 40 y el 50% del precio oficial del recambio original. La lista aquí ofrecida es sólo informativa, y nadie ha recomendado ni desacreditado ninguno de ellos.

Madrid

Motoye. C/ Piqueras, 10. 28044 MADRID. Tlf :91 5 08 79 33 / 02 48 y 608 52 78 95
Simoto. Cra. Zarzalejo Km. 5 FRESNEDILLAS DE LA OLIVA (Madrid) 28214 Tlf:91 8 98 92 03 Fax:91 8 98 91 85 E-milio: simoto@recol.es
Motostión. C/ Matilde Hernández, 10. MADRID. Tlf:91 4 72 03 74 y 91 4 71 62 48
La Moto Desguace. C/ Hermanos Machado,7 (Metro Quintana, zona Ventas). MADRID. Tlf: 91 4 08 45 47, 617 53 24 63 y 619 51 83 08

Barcelona

Moto Creak. C/ Sugranyes, 33. SANTS (Barcelona) Tlf:93 4311707 Tlf/Fax:93 4229338
EPB. Cra. Rubí, 109 08228 TERRASA (Barcelona) Tlf:93 7 83 49 29
REYDISP. Av. Angel Sallent, 198 - 08224 Terrassa(Barcelona). 649432170 y 937893168

Otros sitios

Moto Desguace Málaga. Tlf: 629 58 60 45 y 95 2 32 77 85
Motorecambios. Tlf: 609 47 03 83 y 95 5 66 86 65. Sólo BMW
Motorecambio Matías. IRUN (Guipúzcoa). Tlf:943 63 34 30
Motostock. IRUN (Guipúzcoa). Tlf:943 63 15 42
Kit Moto Recambio. C/ Larrazábal, 4. 48970. BASAURI (Vizcaya). Tlf: 94 4 49 25 92
Moto Rec Meco. Tlf 96 5 28 40 88 y 629 61 59 61

3.5.- ¿QUE NEUMATICO LE PONGO A MI MOTO?

En principio los neumáticos van en las ruedas, y suelen tener forma de neumático. De color negro. Si se tocan manchan.

Duración del neumático. Generalmente existe una relación inversamente proporcional entre la duración del neumático y el agarre. Así podemos pedir mucha duración de los que menos agarran, y más agarre sabiendo que durarán menos. Las potencia y el peso de la moto también son factores que van directamente relacionados con el desgaste, de manera que en una moto de 150 CV un neumático nos puede durar muchos menos Km. que en una 600, a pesar de ir a un ritmo más relajado. Evidentemente el tipo de conducción afecta, no sólo a la vida del neumático, sino al tipo de desgaste. Como norma, el neumático trasero se desgasta más por el centro de la banda de rodadura, y el delantero desgasta antes los lados. A pesar de todos estos factores que influyen en el provecho en Km. que le saquemos a nuestros neumáticos, el primer y principal factor es el tipo de conducción del piloto (es que conductor suena redundante). No nos referimos a una conducción deportiva o turística, sino que a que a un mismo ritmo, algunos individuos sufren menos desgaste en sus neumáticos que otros, a pesar de que aparentemente conduzcan de forma parecida. Esto es lo que ha enseñado la experiencia. Ahí van distintos modelos de neumáticos, todos ellos de carretera y circuito, pero todos homologados para circulación por vías públicas.

Michelin.

Macadam.- Neumáticos todo uso, con carcasa bastante blanda. Su durabilidad es bastante buena, y para disfrutar de un buen agarre necesitan haberse calentado lo suficiente. En frío son peligrosos. Muy bien en mojado y bien cuando la goma esta caliente. El delantero tiene tendencia a escalonarse. Buena opción para hacer muchos kilómetros en verano, con el asfalto caliente.

Hi-Sport.- El siguiente nivel de deportividad. Mejor agarre que los anteriores en detrimento de la duración.

Hi-Sport Race.- Versión deportiva del Hi-Sport. Soporta las inclemencias del circuito sin degradarse, pues es capaz de llegar a mayores temperaturas y mejor agarre.

Hi-Sport Race 3.- Nueva versión del Race. Necesita alcanzar mucha temperatura para llegar a dar un buen agarre. En frío es muy peligroso, no agarra nada. Llama la atención la temperatura que llega a soportar la goma tras haber rodado en circuito y sin degradarse. Todo ese calor se traduce en la pista en un agarre en curva sin igual, además de ser rígidos y muy estables, tanto al frenar, en el paso por curva como en la salida de curva abriendo gas. Para el agarre que ofrecen duran bastante. En pleno agarre este neumático (trasero) no derrapa ni avisa de su límite, sencillamente pierde tracción, cruza la moto, y manda al piloto a volar por los cuernos. Avisados quedáis.

Pilot Sport. Neumáticos sucesores de los Hi-Sport, con nueva estructura "radial delta". Se supone que semejantes a los Hi-Sport normales.

Pilot Race. Versión deportiva de los Pilot-Sport, y muy semejantes a los Race 3. El perfil forma una V más cerrada que la versión Sport. Necesita calentar para alcanzar buen agarre. En caliente tanto el agarre como la estabilidad son inigualables. Son muy caros.

Pilot Race Soft. Versión de goma más blanda que los Pilot Race para uso en circuito. Tienen muy buen agarre tanto en caliente como en frío, incluso en mojado. Son nobles al derrapar, avisando sin brusquedades. No soportan tan altas temperaturas como el Pilot Race, y con calor no llegan a agarrar tanto, al contrario, se degradarían rápidamente. De muy muy corta duración. Muy caros.

Metzeler.

Z1.- Neumático sport/hi-sport, con carcasa de lona (a diferencia de los demás Z2, Z3 y Z4 que llevan carcasa metálica). Buen agarre, pero tienen tendencia a deformarse y en cuanto están un poco desgastados son muy sensibles a las líneas longitudinales del asfalto.

Z2.- El mas duro de la serie Z de Metzeler. Carcasa metálica. Equiparable a un Macadam 90, pero algo mas blando. Tienen doble compuesto de goma, mas blandos en los lados y mas duro en el centro. Buena relación agarre/duración, aunque solo si no eres muy exigente en cuanto al agarre. Z4.- Neumático intermedio entre un Z2 y un Z3. Buen agarre con aceptable duración. Carcasa metálica. Combina bien con un Z3 delante.

Z3.- Neumático blando, con excelente agarre y perfil muy puntiagudo. La moto tiene tendencia a caer rápidamente hacia la curva, y luego, ofrecen mucha confianza con la moto inclinada. El de detrás, permite abrir gas muy pronto y con ganas. Poca duración, pero no se deforman mucho.

Z3 Racing.- Lo mas blando de la serie. Igual que el Z3, pero con un compuesto aún mas blando. Duración de risa. Para uso en carretera, aconsejable solo en el delantero, detrás mejor usar un Z3 normal.

Pirelli.

Dragon GT.- Poco agarre, para turismo. Y si no, que se lo pregunten a Freddy, que los lleva.

Dragon Sport.- Polivalentes con buen agarre, equivalentes a un Michelin Macadam, aunque más baratos.

Dragon Corsa.- Deportivos, de muy buen agarre, agilidad y estabilidad. Nobles al derrapar, no se van de golpe. Su durabilidad es bastante corta, sin embargo, han tenido mucho éxito.

Bridgestone. Neumáticos japoneses, relativamente nuevos en el mercado. Su principal ventaja es el buen precio que ofrecen por un producto de buena calidad

BT 56.- Neumático deportivo todo uso. Se está haciendo muy popular, en parte porque muchas marcas los colocan en las motos nuevas. Dan una buena relación agarre/duración por menos dinero que la competencia, más aún teniendo en cuenta su carácter deportivo. Por cierto, eran y son los que lleva Min Grau en su Kawa ZX9... iba rápido el tío, eh?

BT 56 SS.- Versión más deportiva de los BT56, aunque bastante más caros. Estables, con muy buen agarre y bastante duración. equiparables a los Dragon Corsa. Preguntadle a Cascamoto, que los puso en Albacete.

BT 57.- Neumático sport-turismo. Son más duros que los BT56, y yo no iría muy follao con ellos. Para conducción normal. Similares a los Dragon GT.

BT 58.- Neumático de competición. Buen agarre, pero no es muy noble. Algunos usuarios están muy contentos, y otros sufren caídas (como el Curvas y Cascamoto). Para un piloto con conducción fina, cumplen perfectamente. Son bastante baratos.

Dunlop

D 204.- Neumático deportivo todo uso. Buen agarre. Bastante noble.

D 364.- Neumático para competición, a punto de descatalogar. Muy buen agarre, aunque no es radial.

D 207 F.- Nuevo neumático deportivo, con buen agarre. Los han llevado Freddy y los lleva Ismi, el Pullastrón. Parece ser que están por encima de los Dragon Sport, y por debajo de los Dragon Corsa

D 207 F GP.- Neumático para competición, sucesor de 364, éste ya con estructura radial. Perfil en V cerrada, lo que le da mucha ligereza y maniobrabilidad, y carcasa ligeramente blanda. La goma es muy blanda, con compuesto GP. El agarre es muy bueno. Aunque hay neumáticos de mayor agarre, como los nuevos Michelin Pilot Race, este neumático es muy superior en nobleza de reacciones, avisando con suaves derrapes al llegar al límite, sin llegar a perder agarre ni tracción. Permite sin ningún problema situaciones límite, como frenar con la moto muy inclinada. Se degradan a muy altas temperaturas (verano). Ofrecen tanto en frío como en mojado un agarre inigualable. Su duración en circuito es muy corta, pero para uso diario ofrecen una durabilidad superior a otro neumático de carácter tan deportivo. Su producción es algo escasa.

3.6.- ¿PARA QUE SIRVE CADA REGULACION DE LA SUSPENSION?

Los tres tipos de parámetros que puedes variar en tu amortiguador son:

- Precarga de muelle, comprime o descomprime el muelle para aumentar o disminuir la fuerza necesaria para hundir la suspensión. La modificación de este parámetro varía también la velocidad con la que trabajará la suspensión, además de aumentar el rebote de la misma.
- Hidráulico a compresión, por medio de un sistema hidráulico o de gas a través de esta regulación se frena la compresión del amortiguador. Esta regulación digamos que se encarga de "suavizar" el efecto del muelle al coger un bache.
- Hidráulico a extensión, frena el retorno del muelle a su posición inicial. Muy importante no pasarse de dureza ya que entonces el muelle no tendrá fuerza suficiente para volver a su posición y dejará poco recorrido para el próximo bache, pero si va muy suelto pueden aparecer rebotes de suspensión. Dependiendo del peso del piloto, de si va solo o acompañado, del tipo de carretera y sobre todo del tipo de conducción se puede trabajar modificando estos tres reglajes. Si lo dejas muy duro y firme encontraras una buena respuesta en terrenos totalmente lisos (inexistentes), pero será más complicado dominar un derrapaje, sin embargo si vas algo blando, la moto derrapará antes pero de una forma

más suave y fácil de dominar. En <http://www.ohlins.nl/oud/setup.html> tienes más consejos por gente que algo sabe de suspensiones :-)

3.7.- ¿COMO LAVAR LA MOTO?

Ingredientes: un cubo con agua, Fairy, una manguera para ir aclarando, una esponja muuuu suave, una esponja no tan suave pero que no ralle para las llantas y partes metálicas más resistentes, KH-7 (un desengrasante) para las llantas (cuidado con la cadena y la pintura!!), una bolsa de plástico con una goma elástica para tapar el final del escape (pero cuando esté frío, que si no, tendrás un plástico pegado ahí durante siglos) Preparación: con el motor y el escape no demasiado calientes (no los enfríes de golpe con agua fría, te podrías cargar algo gordo) tapas el bujero del final del escape con la bolsa de plástico sujeta con la goma, pa que no entre agua. Echas KH-7 a las llantas y basculante, con cuidadín de que no vaya a parar a ningún sitio en el que haya rodamientos o cojinetes. Ni a la cadena. Ni a ningún sitio en el que sí tenga que haber grasa o zonas pintadas. Limpiar la moto es una operación de precisión, si fuera fácil no tendría gracia! Esperas un momentín. Mientras esperas, puedes ir empezando con la esponja muuuu suave y agua con Fairy por la parte superior (la que queda más lejos del suelo, por si no veías Barrio Sésamo). Mención especial a la cúpula. A la parte transparente hay que darle con mucha suavidad porque se ralla. Para ello puedes utilizar una media de tu mujer/novia/amiga/madre. Ve aclarando a menudo. Aclara las llantas. Puedes usar un cepillo de dientes (no es imprescindible, pero es mejor si no es el que usas todos los días) para los sitios a los que es difícil llegar. El cepillo, que sea de cerdas (con perdón) blandas para que ralle menos. Ahora con la esponja suave y el agua y jabón limpias las llantas empezando por donde estén menos sucias, aunque el KH-7 se habrá llevado la mayor parte de la mierda, basculante, etc. Aclara a menudo. Cuando esté bien limpita la secas con una gamuza (a no ser que tengas por ahí un compresor, secarla con aire a presión es lo mejor). Y ahora que la tienes limpita, le tienes que echar (cuando llegues a casa, con la cadena calentita, y no la vayas a usar en unas horas, ver sección 3.2) spray de cadena, con lo que, uses la marca que uses, y digan lo que digan los que te la venden, echarás a perder gran parte del esfuerzo usado para la llanta posterior, basculante, y zona colindante. A no ser que tengas cardán ya que no hay que engrasarlo cada 500 Km. o cuando lavas la moto. Si después de todo, con la moto seca, le aplicas Centella o Pronto o algún producto de esos con ceras pa los muebles, al carenado, conseguirás un estupendo acabado. Lavar la moto es malo para la moto, pero no lavarla lo es más aún.

3.8.- ¿COMO SE TRABAJA LA FIBRA DE VIDRIO?

En principio busca en tiendas especializadas en materiales para reparación de vehículos (tiendas de pinturas). Allí tendrán todo lo que necesites para trabajar con fibra. Lo primero que necesitas tener en cuenta es qué tipo de desperfecto quieres reparar ya que de ello dependerá el tipo de manta (de fibra) que has de utilizar y la forma de hacerlo. Antes de hacer nada, ponte mascarilla y guantes de látex para trabajar con productos químicos. Hazlo en un sitio bien ventilado. Supongamos que tienes la parte superior del carenado bastante rajada e incluso le falta un cacho (que desastre!!, ¿por qué no te compras una nueva?). Lo primero será limpiar bien toda la superficie a tratar con disolvente de limpieza para ver cual es la situación. Una lima entrefina de 12" te puede valer para desbastar e ir aclarando el "campo de batalla". Luego lija basta (grano 60 o similar), para luego ir bajando al nº 100, 180, 230, 300 y 400, ésta para el acabado final, y siempre lijando en la misma dirección, para un grano de lija, y a 90° del anterior, para el siguiente grano, de modo que una pasada de lija fina "borre" las rayas de la pasada anterior, un poco menos fina.. Si la parte exterior esta medio bien, procura trabajar la fibra por dentro y te ahorrarás bastante trabajo. Si es una raja grande la que quieres "pegar", cuanto mayor sea la superficie de la zona de aplicación mayor será la resistencia al desprendimiento. Se lija bien el carenado y se le quita el polvo. Se mezcla bien un pequeño porcentaje del catalizador (suele ser una mezcla al 2% con el poliester) se aplica al carenado, luego se pone la tela de fibra y se le aplica más mezcla encima hasta que esté

totalmente cubierto y a dejar secar. Cuanto más catalizador pongas antes seca, pero si te pasas se te puede secar sin que te dé tiempo a aplicarlo. Aplica con una brocha (esa que te cae tan mal servirá..... porque después irá derechita a la basura) la resina en toda la superficie de contacto y ponle la manta encima (noooo, la de ver la tele no, la de fibra!!!!) y empieza a aplicar resina hasta que la manta vaya perdiendo ese color blanco que la caracteriza por un más bien transparente que indica que se encuentra empapada por resina. Déjalo secar hasta que tus dedos no se queden pegados y repite el proceso tantas veces como resistencia quieras que tenga la reparación....no te pases no sea que luego no te ande la moto. Si la reparación es exterior el proceso es similar, solo que necesitarás algún tipo de aparejo o fibra en pasta para poder trabajarlo con la lija y dejarlo liso y aparente.

3.9.- ¿QUE SIGNIFICA "DOT" EN LOS FRENOS?

Las especificaciones DOT son una medida de la calidad del líquido de frenos, según su punto de ebullición. El DOT 4 tiene un punto de ebullición más alto que el DOT 3, por lo que lo puedes mirar como que el DOT 4 es más resistente a la temperatura.

Sección 4.- SOBRE LA CONDUCCION.

-
- 4.1.- ¿COMO SE DEBE SALUDAR CUANDO CRUZO/ADELANTO A OTRA MOTO?
 - 4.2.- ¿COMO CONDUCIR CON LLUVIA?
 - 4.3.- ¿COMO CIRCULAR EN MANADA O GRUPO?
 - 4.4.- ¿QUE SE DEBE HACER EN CASO DE ACCIDENTE?
 - 4.5.- ¿QUE ES UN SHIMMIE?
-

4.1.- ¿COMO SE DEBE SALUDAR CUANDO CRUZO/ADELANTO A OTRA MOTO?

Si el momento te lo permite, da un par de ráfagas con las luces de carretera. Seguidamente suelta tu mano izquierda del manillar suavemente, extiende el dedo índice. Posteriormente extiende el dedo corazón. A continuación debes cerrar los dedos pulgar, anular y meñique. Después debes hacer una pequeña inflexión del codo para que la mano quede en sentido vertical. Por último, gira la muñeca un ángulo suficiente para que veas el dorso de la misma. El detalle más importante es la extensión del dedo índice, ya que si no es así, el gesto puede irritar a más de uno. Los propietarios de Harleys suelen saludar cerrando todos los dedos excepto el pulgar y dirigiendo éste hacia arriba, como el César cuando perdonaba la vida. En Francia, cuando adelantas, también se estila levantar la pierna derecha con una suave flexión de rodilla y luego estirando el pie (conocido también como "saludo del perro cerca del árbol o de una moto").

4.2.- ¿ COMO CONDUCIR CON LLUVIA?

Ante todo, suavidad. Lo más peligroso de conducir bajo la lluvia es al principio, cuando empieza a caer el agua. Entonces se forma una película junto a la porquería del asfalto, el gasoil, aceite y demás sustancias que hacen del asfalto mucho menos abrasivo de lo habitual y por tanto con mucho menos agarre. Una vez que el asfalto está completamente mojado tras haber llovido un buen rato, no es tan resbaladizo como al principio. Aún así, a continuación va una serie de consejos para conducir con el suelo mojado: Acelerar en marchas más largas de lo habitual. Así no se imprime mucha potencia a la rueda trasera y tenderá menos a patinar. En retenciones, conducir con el motor más bien alto de vueltas y en marchas cortas. Así se dispone del freno motor inmediatamente. Mucho cuidado con los frenos. Evitar el bloqueo a toda costa anticipándonos a los acontecimientos. Prolongar las frenadas y no apurarlas. El estado de los neumáticos es fundamental. El dibujo sirve para evacuar el agua, por tanto hay que vigilarlo especialmente en estas circunstancias. Aumentar la distancia de seguridad con el vehículo que nos precede. Así las frenadas serán menos violentas. En carretera abierta tocar de vez en cuando los frenos suavemente para que el roce evacue el agua entre el disco y las pastillas y estén secos en caso de necesidad. Evita a toda costa pisar pintura blanca. Para adelantar aprovecha los huecos en las líneas discontinuas. No pises los pasos de cebra. Mucho ojo con las flechas de dirección y las indicadoras de proximidad de línea continua. Cuidado en las rotondas. Suele haber muchas líneas, flechas y lo que es peor, mucho gasoil en el suelo. Procura trazar en diagonal (dentro de lo posible) y acercarte al interior de la rotonda, donde habrá menos manchas. Evitar los charcos grandes y los riachuelos que se forman. Si son profundos pueden desestabilizarte al producirte una fuerte retención. Evítalos en lo posible. En resumen, suavidad, suavidad y más suavidad, además de ropa impermeable.

4.3.- ¿COMO CIRCULAR EN MANADA O GRUPO?

Si son muchos y diversos, los que van más lentos delante, marcando el ritmo. No siempre son mas lentos los que tienen la moto mas pequeña... ;-) Dejar un poco de distancia con la moto de delante: lo del rebufo esta bien en los GGPP de 125....bueno, tampoco hace falta seguir las

recomendaciones de la DGT, que si no entre el primero y el ultimo puede haber hasta dos cervezas... Es mejor no ir detrás del que te precede, es decir, si él va por el lado derecho del carril, pues tú por el izquierdo...así si te frena por sorpresa, no te lo comes... ii No picarse !!!...si vas en grupo, vas en grupo...y si uno quiere darle un poco mas, pues eso, que ya esperará mas adelante a los demás... No hacer adelantamientos por la derecha: lo de meter rueda para hacer un interior, pues lo mismo, para los GGPP. Sobre todo, si se hace un viaje largo: lponer gasolina todos a la vez!!. Eso de "...no yo no pongo porque todavía me queda casi medio deposito..." y tener que parar para cada uno del grupo, rompe todos los promedios! Es conveniente que todos sepan llegar al punto de destino por si algún quemadillo se pasa, o bien si alguien se adelanta, esperar en los cruces dudosos. Mucho cuidado con no fijarse demasiado en lo que va haciendo el de alante. Si te centras en lo que hace él más de en lo que haces tú y comete un fallo, lo más probable es que tú también lo cometas. No circules nunca en el ángulo muerto del que te precede. Siempre debe tenerte visible.

4.4.- ¿QUE SE DEBE HACER EN CASO DE ACCIDENTE?

Por supuesto, si la víctima es un motero, JAMAS le quites el casco si no eres un profesional de los servicios de asistencia. NUNCA muevas a un herido (sea del tipo que sea), espera a que lleguen los servicios de emergencia porque ellos saben cómo deben hacerlo para evitar males mayores. Limitate a señalar el accidente lo mejor que puedas para evitar que se provoque otro mayor, aunque sea te pones 200 metros antes y paras a los vehículos haciendo señas. Lo que haga falta. Llama a los servicios de urgencias (procura llevar teléfono móvil o busca uno entre los vehículos implicados o que paren a ayudar) o encarga a otro que los busque mientras señalizas el lugar y/o tranquilizas a los heridos, pero sin moverlos. No les des a ingerir alimentos ni agua, ya que pueden tener hemorragias internas y se agravarían. A continuación tienes una serie de direcciones de organismos oficiales y páginas personales sobre primeros auxilios.

<http://perso.wanadoo.es/pcaranjuez>
<http://usuarios.maptel.es/igl/menu.htm>
<http://www.proteccioncivil.org/>
<http://www.ctv.es/USERS/sos/pauxmenu.htm>
<http://www.samur.org>
http://www.semanasalud.ua.es/web2/1_auxili.htm
<http://www.geocities.com/Yosemite/9268/manual0.html>
<http://www.medicentro.com.co/Emergencias.htm>
<http://www.semanasalud.ua.es/web2/legislac.htm>
<http://www.lanzadera.com/moisexweb>
<http://www.semanasalud.ua.es/web2/temario.htm>
<http://www.elmedico.net/urgencias.html>

4.5.- ¿QUE ES UN SHIMMIE?

Es un fuerte movimiento del manillar de la moto de lado a lado producido por bruscas aceleraciones e irregularidades del terreno. Se corrige con un amortiguador de dirección y con un golpe que baje los dos bultitos que salen en el cuello para que ocupen su lugar natural en la zona baja del vientre (puede ser masculino o femenino).

-
- 5.1.- ¿COMO LIMPIAR LOS MOSQUITOS DEL TRAJE?
 - 5.2.- ¿COMO LIMPIAR EL INTERIOR DEL CASCO?
 - 5.3.- ¿DONDE HAY BUENAS TIENDAS DE ACCESORIOS PARA MOTO?
 - 5.4.- ¿COMO EVITAR QUE SE EMPAÑE LA VISERA DEL CASCO?
 - 5.5.- ¿DONDE PUEDO ENCONTRAR CHAQUETAS A MEDIDA?
 - 5.6.- ¿QUE ROPA DEBO LLEVAR PARA LA MOTO?
-

5.1.- ¿COMO LIMPIAR LOS MOSQUITOS DEL TRAJE?

Si es un traje de cuero, frótalo con una esponja húmeda. En los más resistentes, utiliza algún tipo de jabón o detergente que no destiña. Sécalo bien y luego lo frota con un poco de crema de manos y un trapo que no deje pelusas o una esponja seca. Nutre la piel y huele mucho mejor que la grasa de caballo y otros productos similares. Si el traje es de Cordura, Gore-Tex o similar, puedes frotarlo con un cepillo húmedo que no sea demasiado fuerte para no arañar el tejido. En un recipiente plano pones agua y mojas el cepillo de vez en cuando para humedecerlo. No te preocupes de pasarte con el agua. Son tejidos totalmente impermeables, pero no frotes demasiado fuerte. Es preferible frotar más veces y flojo que no una sólo y que lo desgarras de un tirón fuerte. Debes tener paciencia, ya que no es fácil hacerlo a la primera pasada y te costará algo de tiempo. Algunos han aconsejado el uso de lanzallamas, o numerarlos e identificarlos, e incluso alguien ha sugerido que se les ponga una chaqueta a los mosquitos, pero se ha comprobado que no son las soluciones adecuadas.

5.2.- ¿COMO LIMPIAR EL INTERIOR DEL CASCO?

Si tu casco no es desmontable en su interior, la mejor forma de limpiarlo es meterlo en la ducha. Para ello, quítatelo antes y dale la vuelta, ya que si lo mojas sólo por la calota, no obtendrás el efecto deseado. Utiliza un poco de gel o lavavajillas y frota un poco. Enjuágalo hasta que el agua que salga sea clara y sin restos de espuma. Escúrrelo bien y sécalo un poco con la ayuda de un secador de pelo. Procura secar completamente las partes metálicas como remaches, hebillas, tornillos, etc. Así evitas que se oxiden. El tapizado y la espuma interior puede llegar a tardar varios días en secarse completamente. Es mejor dejarlo secarse "a su amor" que no dejarlo al sol o ponerlo encima de un radiador. El calor excesivo es muy perjudicial para el casco. Otra forma para lavar el casco es sumergiendolo totalmente en un recipiente con agua tibia, (el fregadero de casa puede valer), dejando que se empape todo su interior, una dosis de Norit, woolite o similar, estrujar (en lo posible) el forro, aclarar del todo y dejar secar. Para evitar que se raye, colocar sobre el fondo del fregadero alguna protección (goma...). El exterior, en remojo, sale todo bastante bien frotando con una esponja y algo de fairy, mistol o similar. También puedes utilizar una espuma de lavado especial para esto. Se llama Caprilim. Limpia y desinfecta. Es una espuma que se da al interior del casco, se deja unos minutos y se frota bien con un paño, no veais la de mierda que sale, es increíble. Si quieres puedes repetir el proceso. El casco queda limpio, desinfectado y con un olor muy agradable. Como se moja poco, al día siguiente lo tienes seco. Truco para secarlo bien sin necesidad de colocarlo sobre un radiador: Utilizar la red de equipajes, haciendo una "cuna" entre las cuerdas de tender la ropa , y colocar sobre ella el casco, boca abajo (los que tiendan en el piso 18º de un patio de vecinos, abstenerse, podría tirarlo el viento y ...) -DDDD

5.3.- ¿DONDE HAY BUENAS TIENDAS DE ACCESORIOS PARA MOTO?

Andorra (Para los que son capaces de llegar a la primera) :-)

Motocard. Av. D'Enclar, 156-158. SANTA COLOMA Tlf: 00-376/826860 00-376/861617 Fax 00-376/860075. motocard@mypic.ad

Martimotos. Av. Santa Coloma, 22. SANTA COLOMA. Tlf: 00-376/824114

AMR I - Andorra la Vella. Av. Sta. Coloma, 77-79 ANDORRA LA VELLA. Tlf: 00 376 82 20 09

<http://www.automotoracing.com>

AMR II - Pas de la Casa C/ Catalunya. PAS DE LA CASA Tlf: 00 376 85 52 21

<http://www.automotoracing.com>

AMR III - Andorra la Vella Av. Sta. Coloma, 11. ANDORRA LA VELLA Tlf: 00 376 82 52 67

<http://www.automotoracing.com>

Auto Moto Star - Avda. d'Enclar 102. SANTA COLOMA Tlf: 00 376 82 10 27 <http://www.moto-star.com>

Daytona 2000 - C/ Abelletes 4. PAS DE LA CASA Tlf: 00 376 855 771 <http://www.daytona2000.ad>

General Moto - Av. Sta. Coloma, 13 (al lado de AMR III). ANDORRA LA VELLA. Tlf: 00 376 86 82 66

MotoSprint (concesionario Suzuki y BMW) - Av. Sta. Coloma, 106. ANDORRA LA VELLA Tlf: 00 376 82 00 71

Barcelona

JCB. Av. Parallel, 141. (Cerca de Pz. Espanya)

Motocard (sucursal en Barcelona de Motocard Andorra): C/ Valencia 511, entre C/ Castillejos y C/ Cartagena.

Neumáticos Pipo. C/ Aragón, 362 entre Pg de Sant Joan y Bailén, a mano izquierda (lado mar), a media travesía. Si dices que vas de parte del grupo te tratará bien.

Madrid

Motocan. C/ María Zayas, 5 (semiesquina Bravo Murillo 247)

Boutique del Motor. C/ Isaac Peral, 8.

Motorcity. C/ Bravo Murillo esquina a Ríos Rosas.

Autoservicio del Motorista. C/ San Vicente Ferrer, 14. Tlf: 91 447 57 07 y C/ Bravo Murillo, 74 Tlf: 91 534 35 25

Quintamoto, en la calle Jose Maria de Pereda, junto a la calle de Alcalá, a la altura del metro de Quintana Valencia

Prieto. <http://www.prieto-accesorios.com> C/ San Vicente 211, telf.: 963 420 348 Avda. Burjassot 96, telf.: 963 491 244

5.4.- ¿COMO EVITAR QUE SE EMPAÑE LA VISERA DEL CASCO?

Para evitar que una visera/cristal/vidrio/etc. se empañe, la frotas por dentro con gel de baño y un paño/trapo/toalla (las cortinas no sirven, que luego mamá se enfada) y, una vez frotada, la limpias (sin agua, que si no montarás una espumarada de no te menees) hasta que no queden restos. Esto hace una película que impide que se adhiera el vaho, también me contaron (gracias señores conductores de autobuses que suben a la nieve) que se puede hacer lo mismo con una rodaja de patata, aunque esto... mejor la patata en el horno acompañando a un buen ternasquito, vamos digo yo..... En las tiendas especializadas en accesorios de moto venden productos especiales (FogCity FogShield) que se impregnan en el interior de las visera e impiden que la humedad de la respiración se adhiera.

5.5.- ¿DONDE PUEDO ENCONTRAR CHAQUETAS A MEDIDA?

ARC: C/ Altura, 66. Segorbe (Castellón). Tlf 964 710 357 Correo-e: arc@ehome.encis.es
Página: <http://www.encis.es/arc>

La Central del Casco: C/Diputación esquina Rocafort (Barcelona). Tienen taller de ropa y hacen arreglos.

Excocet: Zaragoza.

5.6.- ¿QUE ROPA DEBO LLEVAR PARA LA MOTO?

Absolutamente imprescindible siempre, incluso por ciudad: Casco: integral (otras opciones: integral, o integral). Bueno, que pese relativamente poco (que pese lo menos que puedas pagar :-), que se te ajuste mucho sin llegar a molestar demasiado (algo sí, después ceden un poco). Abrochado siempre (no entiendo a los que 'disfrutan' de todos los inconvenientes del casco y lo llevan desabrochado con lo que no tienen la mayor de sus ventajas). Guantes: los que quieras, pero con refuerzo de Kevlar en la parte exterior de la palma. En verano de cuero, en invierno de Cordura+piel+Goretex. Cazadora o algo de manga larga, cuanto más proteja mejor. Por carretera, intenta llevar siempre botas o calzado resistente de caña alta. Si puedes, en ciudad también. Cuando puedas, sustituye la cazadora por algo 'de ir en moto' (mono de cuero o tres cuartos con protecciones). Y luego, si la anterior opción es el 3/4, unos pantalones con protecciones. ¿Quién dijo que la moto era un vicio barato? :-)

-
- 6.1.- ¿CUAL ES LA NORMATIVA SOBRE CARNES DE MOTO?
 - 6.2.- ¿SE PUEDE LLEVAR A UN NIÑO EN LA MOTO?
 - 6.3.- ¿QUE HAGO SI ME ROBAN O PIERDO LA DOCUMENTACION DE LA MOTO?
 - 6.4.- ¿SON OBLIGATORIAS LAS MATRICULAS EN LA RUEDA DELANTERA?
 - 6.5.- ¿QUE TRAMITES HAY QUE HACER PARA CAMBIAR DE NOMBRE LA MOTO?
 - 6.6.- ¿QUE HAGO PARA NO PAGAR LA MULTA QUE ME HAN PUESTO?
 - 6.7.- ¿ES OBLIGATORIO LLEVAR LAMPARAS DE REPUESTO EN LA MOTO?
 - 6.8.- ¿COMO LIMITAR A 34 CV. UNA MOTO USADA?
 - 6.9.- ¿QUE PASA CON EL SEGURO Y LA LIMITACION DE LA MOTO?
-

6.1.- ¿CUAL ES LA NORMATIVA SOBRE CARNES DE MOTO?

Licencia de ciclomotor.- Para conducir ciclomotores, la primera exigencia a cumplir es tener cumplidos los 14 años. Se pueden acoger a tres posibilidades distintas para conseguir el permiso: la primera es haber cursado alguna asignatura específica de «seguridad vial» en el colegio. La segunda, hacer un cursillo en la autoescuela de un mínimo de ocho horas y la tercera que es la misma para los jóvenes de 14 años y de 16 años en adelante, presentarse a un examen teórico. La única distinción entre unos y otros son las limitaciones, ya que los jóvenes de 14 años no podrán llevar pasajero, mientras que los de 16 sí, siempre y cuando el ciclomotor esté homologado para ello.

Carné A1.- A partir de los 16 años, se podrán ya conducir motos de hasta 125 cc, eso sí, limitadas a 11 Kw. (15 CV) y una relación potencia/peso inferior a 0,11Kw./Kg. Para obtener dicho permiso deberán presentarse a dos exámenes teóricos, uno común para los permisos A o B (señales, seguridad vial, normas, etc) y otro específico de moto así como uno práctico de maniobras en circuito cerrado (trébol, paralelas, zig-zag, frenada, etc). En caso de poseer el permiso B desde hace más de dos años, sólo tendrás que hacer el examen teórico específico. Si por el contrario, no llevas más de dos años en el «club», deberás hacer teórico específico y práctico de maniobras.

Carné A.- Una vez cumplidos los 18 años, podrás presentarte al carné A. Si no tienes ningún permiso anterior deberás hacer en total cuatro exámenes: teórico común, teórico específico, práctico de maniobras y práctico de circulación abierta. Este último examen consiste en conducir una moto de 250 cc mientras el examinador, siguiéndote detrás en coche, va dándote las instrucciones correspondientes a través de un transmisor. Ahora, si ya tienes el B con más de dos años deberás hacer sólo un examen específico y otro práctico de maniobras (en circuito cerrado). Si llevas menos de dos años conduciendo coche deberás aprobar las mismas pruebas que si tuvieses dos años pero con el examen de circulación añadido. Otro caso es que seas un motero con más de dos años del carné A1, en ese caso solamente te presentarás al práctico de maniobras. Por el contrario si tienes el A1 y llevas menos de 2 años conduciendo, tendrás que hacer los dos prácticos: el de maniobras y el de circulación. En cualquier caso, durante los dos primeros años tras la obtención del Carné A, estás obligado a conducir motos que no pasen de 25 Kw. (34 cv) de potencia y una relación potencia/peso inferior a 0,16 KW/Kg. Resumiendo, es aconsejable para los interesados sacarse el carné A1, para después, pasados 2 años con el mismo o con el B, ir a probar suerte con el A. Puedes visitar la página web <http://www.dgt.es> y obtener información de la Dirección General de Tráfico.

6.2.- ¿SE PUEDE LLEVAR A UN NIÑO EN LA MOTO?

Sí, siempre y cuando se sigan unas normas fundamentales. Por supuesto ropa y calzado adecuado (incluyendo el casco de la talla adecuada). Siempre debe ir a horcajadas sobre la moto, es decir, con una pierna a cada lado y con los pies apoyados en las estriberas. Nunca debe situarse entre el piloto y el manillar. Siempre detrás.

6.3.- ¿QUE HAGO SI ME ROBAN O PIERDO LA DOCUMENTACION DE LA MOTO?

Si pierdes la documentación, hay que pagar y no puedes poner una denuncia. Queda en tu mano "averiguar" si la has perdido, o te la han robado. ;-) Lo primero que tienes que hacer es poner una denuncia, pero vigila que te ponga la matrícula de la moto el policía, que si no luego no te valdrá en Tráfico. Pide un duplicado lo antes posible del último recibo del seguro al banco (suelen tardar una semana si no lo has pagado en el último mes), que si no te pondrán encima una multa... Más cosas: Tienes que pasar la ITV, no hay más remedio, pero indica en todo momento que es por robo de documentación. Te sacan una "copia" por decirlo de alguna forma del Nº del chasis y tardan unos 15 días en proporcionarte la nueva ficha técnica. No padezcas porque la revisión es barata dentro de lo que cabe (dependiendo de cada autonomía) y no castigan la moto. Una vez tienes la documentación de la ITV, has de ir al Ayuntamiento correspondiente a pedir (si no lo tienes) un duplicado del último impuesto de circulación. Con toda esta documentación, has de acudir a Tráfico con la denuncia (acuérdate, con la matrícula bien escrita) y pasar por Información de Vehículos indicándole "Duplicado por robo". Cuando te toque presentas la documentación e inmediatamente te dan el permiso de circulación, de forma gratuita (si presentas la denuncia con la matrícula de tu moto).

6.4.- ¿SON OBLIGATORIAS LAS MATRICULAS EN LA RUEDA DELANTERA?

No. Según el Reglamento General de Vehículos que entró en vigor el 27 de Julio de 1.999 Real Decreto 2.822/1.998 de 23 de Diciembre. En el Anexo XVIII sobre Placas de Matrícula. " III. Número y ubicación de las placas". " 2. 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 llevan sidecar, y entre ambas ruedas posteriores y, lo más alta posible, si lo llevan." Puesto que cualquier ley anterior que entre en contradicción queda derogada, esto supone que se elimina la obligatoriedad de las pegatinas con la matrícula.

6.5.- ¿QUE TRAMITES HAY QUE HACER PARA CAMBIAR DE NOMBRE LA MOTO?

Lo primero siempre es hacer un contrato de compra-venta entre particulares. te puedes ahorrar muchos dolores de cabeza posteriores. Aquí tienes un ejemplo válido. Vas a tráfico y pides los papeles de transmisión. Allí te darán un papel donde te pone todo lo que necesitas, que ahora se explica. Tienes que ir a Hacienda, pero a la de recaudación de tributos de transmisiones (tráfico te dirá la dirección), con: fotocopias de los DNI de los dos, y fotocopia de la ficha técnica y permiso de circulación de la moto. Bueno, vas allí, rellenas un papel que te dan y según el valor que tenga la moto tienes que pagar un importe que te dicen... Ya tienes el mod. 620. Ahora fotocopia y originales de los DNI de los dos, en el permiso de circulación de la moto, por detrás, debes rellenar los datos del comprador firma el vendedor y que un banco certifique su firma. También deberás rellenar y certificar por el banco si no tienes su carné la firma en uno de los papeles de tráfico, donde debe firmar el vendedor. Si vas a rematricular, tienes que firmar un papel más que te darán pero eso ya lo hace el comprador. Ahí todos estos papeles y una fotocopia de la ficha técnica. 4º con todos estos papeles, deberás pagar unas 16.000 Pts. (si rematriculas, si no 10.000) en Tráfico. Sólo si rematriculas: Te dan un papel y al día siguiente te dan el provisional de un mes. A los cinco días llamar a ITV para pasar revisión de cambio matrícula. Al mes te dan los papeles definitivos. La transferencia la hace siempre el comprador.

6.6.- ¿QUE HAGO PARA NO PAGAR LA MULTA QUE ME HAN PUESTO?

En principio lo que debe hacerse, si hemos infringido las normas de seguridad, es pagar y reconocer nuestras culpas. Sin embargo a casi todos nos han puesto alguna multa injusta (o casi) y es en estos casos en los que vamos a ver que se puede hacer. Estas líneas sirven para los casos más

corrientes de infracciones que suelen provocar la imposición de multas de tráfico. En general para cualquier tipo de multa, aunque habrá que adaptarlos en cada caso, y naturalmente salvo las de la grúa que o pagas la sanción o no te devuelven la moto lo que cambia el procedimiento en todo o casi todo. Hay que contar siempre con que la administración es lenta y muy ineficaz, por eso estos consejos serán algo menos útiles para aquellos que vivís en ciudades o en provincias cuyo ayuntamiento o diputación sea muy diligente y rápida. Por último estos consejos no sirven para ir acumulando multa tras multa sin pagar, pues la administración conserva los datos del historial de todos los sancionados y aquellos que tengan uno muy largo llamarán la atención de tal forma que estas líneas no le servirán, pues se basan, principalmente, en pasar desapercibido delante del monstruo administrativo.

1.- JAMAS FIRMES UNA SANCION "EN CALIENTE". Ultimamente las patrullas de la policía de tráfico (tanto Guardia Civil, como Policía Municipal, como Ertzaintza etc.) usan el radar de forma que, una de ellas obtiene la foto y otra espera unos kilómetros más adelante para detenernos y comunicarnos la multa. Cuando nos paren nos ofrecerán firmar la sanción. No firmar nunca, con ello se notifica la sanción y entra en período ejecutivo de cobro, es decir si no te presentas en tráfico a pagar te embargan. "¿Qué podemos alegar para no firmar?", " Pues que no estoy de acuerdo con la sanción orque yo no voy nunca tan rápido, habrá sido el coche que me ha adelantado y he salido yo en la foto..."etc. Echale imaginación, que para eso la tienes. Eso sí, apúntate bien la fecha en la que ha ocurrido el incidente y pégala en el corcho o en la pantalla del ordenador o donde la veas bien, es importante recordarla.

2.- HASTA QUE TE NOTIFIQUEN DE VERDAD NO HAGAS NADA. Lo primero de todo es saber que es "notificar de verdad", lo que técnicamente se llama "notificación fehaciente". Significa que la Administración puede demostrar, sin ningún genero de dudas que has sabido de la sanción. Es evidente que dejar la "multa" en el parabrisas no es "fehaciente" pues, por ejemplo, cualquiera puede habérsela llevado. El correo ordinario tampoco lo es, como ya se explicará, y si aparece un día una multa en el buzón: ni caso. En fin "notificación fehaciente" es, para la Administración, el correo certificado con acuse de recibo o el documento de sanción con nuestra firma de recibí en el pie, luego se hablará, un poco del correo certificado. Si has visto que te han sacado una foto en la carretera cuando marcaba 180 (con motivo justificado, claro), o si te dejan una "multa" en el parabrisas del coche por haber aparcado en la acera (ya sabes la típica emergencia), o por pasarte de la O.T.A. (bueno, un descuido..), no hagas nada. Bueno, nada nada no, como en el consejo anterior apúntate bien la fecha y espera. Si es un ayuntamiento que no sea el tuyo lo más probable es que no vuelvas a saber nada del asunto pero si es el de tu ciudad la cosa es más chungu. La Administración que sea, tiene dos meses, contados de fecha a fecha, desde el día de la infracción, para notificarte la sanción. Si en dos meses no sabes nada del asunto podemos guardar los papeles pero no tirarlos, no cantemos victoria todavía. La Ley de Circulación da un plazo de dos meses, pero permite a la Administración que haga que el plazo vuelva a comenzar cada vez que el infractor sabe algo del asunto, siempre de forma fehaciente, o cuando la Administración lleva a cabo actuaciones dirigidas a averiguar el nombre y domicilio del que conducía el vehículo, único infractor de verdad, en el momento de la infracción. Estas no hace falta que las sepa nadie más que la propia Administración. Todo esto quiere decir que si conducíamos nuestro coche, con todos los papeles en regla, y en dos meses desde la infracción no hemos sabido nada, siempre de forma fehaciente, podemos guardar el asunto en un cajón profundo. Más que nada de recuerdo, aunque ojo, que igual no termina aquí el asunto. Si conducíamos el coche de la Tía Enriqueta que murió hace cuatro meses y no hemos cambiado los papeles de tráfico la multa la guardaremos en el cajón menos profundo, quizá tengamos que rescatarla. Luego se hablará, un poco de los problemas de dejarle el coche a los amigos.

3.- MUCHO CUIDADO CON LA NOTIFICACION. Como ya se ha dicho más arriba, la notificación debe ser fehaciente... - "¿Cualo? " - FE-HA-CIEN-TE. Esto quiere decir que si nos encontramos una tarde una multa en el buzón aplicamos el punto 2, ni caso, siempre que no nos la

haya metido el portero tras firmar el recibí (Preguntádselo, por si acaso). Por tanto hay que advertir al portero que no firme nada en tu nombre y lo mismo con la gente que viva contigo "...que si no tengo autorización, que si por aquí viene de Pascuas a Ramos, que si tal.." pero no decir nunca " la rechazo"... Una fea tarde de invierno llaman a la puerta y abres tú mismo, un señor te pregunta: - ¿Perico Pérez? - Sí, soy yo. - Traigo una carta certificada para usted. "Alto, ¿Donde vas desgraciao?", no la rechaces, pasaremos al plan B, pero no rechaces la notificación, ya que el cartero o cartera dará fe de ello y se te notificará por edictos, es decir pondrán el anuncio en un tablón de ídem, que nunca lee nadie, y te cobrarán lo mismo más los recargos. Así que si abres tú la puerta o a pesar de todas tus advertencias alguien ha cogido la notificación y ha firmado en tu nombre, la cosa se pone peor pero no debe cundir el pánico. Bueno un poquito de pánico, sí. La Administración se ha acordado de nosotros y nuestra principal baza la hemos perdido. Sin embargo la cosa sigue estando dentro de nuestro control y no les será tan fácil vencernos.

4.- LEER ATENTAMENTE LA NOTIFICACION. Esto puede parecer una tontería, pero la gente no suele hacerlo, va directamente a la cifra a pagar y se olvida del resto. Siempre son impresos estándar que los funcionarios rellenan descuidadamente las más de las veces, el texto impreso no es atacable, la Administración lo ha perfeccionado adaptándolo a lo que le han ordenado los jueces, así que por ahí hay poco que rascar. Hay que fijarse especialmente en la descripción de la falta. Si es una multa de aparcamiento hay que compararla con los datos del papelito que dejan los guardias en el parabrisas aunque si en su momento no encontramos papelito o si es una denuncia por radar, lo más probable es que ni nos acordemos del asunto. También hay que fijarse en lo que en lenguaje de abogados se llama "el faldón de recursos", cualquier resolución administrativa que se comunique a un particular debe llevar en el pie, de forma bien clara, que recursos se pueden interponer y en que plazo. Así, por ejemplo, cuando los mozuelos pedimos prórroga de estudios o una exención médica para no ir a la mili, la contestación concediéndola siempre lleva al pie unas frases como: " Contra la presente resolución cabe interponer recurso ordinario ante el Coronel-Jefe (..) en el plazo de 1 mes." y uno siempre piensa " Con lo que me ha costado que me la den y encima me dicen que recurra..."; no es que los militares supongan que queremos ir a la mili, lo que pasa es que es obligatorio ponerlo en cualquier resolución sea del tipo que sea. La notificación de la multa tiene que llevarlo. En el punto 5 se explicará, lo que hay que hacer si no lo lleva. Otra cosa muy importante es la fecha, hay que fijarse que no hayan pasado 2 meses desde la fecha de la infracción hasta la fecha en que cogimos la carta. Así que recurriremos.

5.- RECURRIR SIEMPRE (CASI). Aquí hay que dividir los caminos que seguiremos según las condiciones de cada caso: A.- "Sí, es cierto, fui malo, aparqué, donde no debía.." Bueno, es un paso importante por tu parte, si reconoces que mereces la sanción impuesta.. pues la pagas. B.- La notificación no tiene "faldón de recursos", no hacemos nada, la notificación es como si no existiera, si presentas un recurso pasándote de listo, lo más probable es que lo pierdas y tu acción convalida la notificación defectuosa. Guarda bien la notificación y espera noticias, es posible que no vuelvas a saber más del asunto, es posible que te llegue otra notificación igual, pero esta vez correctamente hecha (ojo, la fecha de prescripción de esta nueva comunicación es de dos meses desde que recibiste la incorrecta). Si te llega una nueva notificación, pero esta de sanción definitiva, la recurriremos, según se explicará más adelante, y casi con toda seguridad ganaremos. C.- "Esto no ocurrió así, yo no he estado en Alpedrete en mi vida (ojo que no te haya usado la moto nadie, como trataremos más adelante), la notificación no está bien hecha, han pasado más de dos meses.." o "Esto no es justo, yo no fui, fue una emergencia, se han pasao 40.000 lúas no las he visto juntas ni jarto o jarta...etc". Bueno no desesperemos, hemos de recurrir la sanción por injusta, pero hay que hacerlo con cabeza..., ¿Con qué motivo recurrimos?, ¿Cómo se hace?... Recurrir es muy sencillo. No hace falta ser abogado para hacer un recurso administrativo, un buen recurso. Basta con fijarse bien y seguir las instrucciones. En principio las notificaciones de sanciones, de multas llevan en el faldón la posibilidad de presentar un "pliego o escrito de descargos" en plazo de 15 días (ojo no cuentan los domingos y festivos pero sí los sábados), es decir la Administración no puede sancionar

sin dar la posibilidad al particular de defenderse y para ello está este trámite. Si no lo presentamos facilitaremos mucho las cosas a la Administración (malo) y dictar la resolución de sanción definitiva con sus propios datos exclusivamente (malísimo). Conclusión: Moléstate cinco minutos y preséntalo. Para ello puedes usar el formulario que sigue:

Ilmo. Sr. (Aquí debe ir el cargo al que te indicaba el faldón de recursos que mandarás el pliego de descargos.) D....., mayor de edad, DNI....., con domicilio (el tuyo), a efectos de notificaciones, en Calle/Plaza,..... N°.....Teléfono ante usted comparece y como mejor proceda en derecho DICE: Que mediante escrito de fecha le ha sido notificada una propuesta de resolución, de la(Aquí figurará el órgano que emite la notificación que has recibido), expediente núm./....., en virtud de la cual puede serle impuesta una multa de pesetas y..... (si te han puesto otras sanciones se hacen figurar aquí), y no encontrando ajustado a Derecho dicho acto administrativo, dentro del plazo de quince días concedido al efecto, formula el siguiente escrito de DESCARGOS Y ALEGACIONES

PRIMERO.- No es correcto el relato de los hechos imputados ya que para su completo conocimiento, y la determinación de la supuesta infracción cometida, debe tenerse en cuenta lo siguiente: (Contamos nuestra versión de los hechos, sin mentir en absoluto, pero señalando las cosas que nos convengan y pasando un poco por encima de las desfavorables.)

SEGUNDO.- En cuanto a los aspectos jurídicos, formales y sustantivos del expediente, se ponen en conocimiento de ese órgano instructor los siguientes elementos de juicio que evidencian la ausencia de los principios básicos para el ejercicio de la potestad y el procedimiento sancionador: (Aquí pondremos, en lenguaje claro y de forma escueta, aquellos defectos de la descripción de la sanción o de la notificación en sí, por ejemplo:) (Si la multa es por aparcar en prohibido:) El Código de la Circulación en vigor distingue claramente lo que puede considerarse como parada y lo que debe considerarse estacionamiento. En el momento de ser sancionado, a la altura del número 20 de la calle Pérez, el vehículo se encontraba detenido para realizar una operación de bajada de pasajeros, en este caso una persona mayor, y que duró menos de dos minutos y medio. El lugar donde fue sancionado el vehículo esta señalado con símbolos de prohibido estacionar pero no se prohíbe la detención. Es por tanto claro que el agente que realizó la denuncia se excedió en su celo profesional sancionando una conducta, en este caso concreto, permitida. (Más o menos). (Si la multa es por exceso de velocidad:) Como se deduce de los hechos expuestos, es evidente que la sanción ha recaído sobre el vehículo adelantado por el verdadero infractor, es por ello que la propuesta de sanción no debería recaer sobre un quien cumple con las normas del tráfico, ni si quiera por error. Error que dice muy poco de la efectividad del sistema de regulación del tráfico por radar. (Pues eso, hay que echarle algo de imaginación al asunto refiriéndonos siempre a las normas de circulación.) En virtud de lo expuesto, y de conformidad con lo establecido en el artículo 79 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en relación con el artículo 16 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para el ejercicio de la Potestad Sancionadora, SOLICITA:

PRIMERO. Que se admita a trámite este escrito de descargos y alegaciones y se proceda al sobreseimiento del expediente o, de forma subsidiaria, se modere proporcionalmente la cuantía de la sanción propuesta.

SEGUNDO. Que para la demostración de los hechos citados se propone la práctica de los siguientes medios de prueba... (Aquí es interesante pedir pruebas fotográficas del radar o del aparcamiento indebido, o un dictamen de la Concejalía de Tráfico del Ayuntamiento para que se demuestre que la zona de multa es de estacionamiento prohibido pero no de detención y en general lo que se te ocurra porque generalmente no las admiten nunca. Pero ya se sabe, hay que mantener a la Administración ocupada en algo mientras transcurren los plazos...), con independencia de las demás actuaciones que, por el órgano instructor, se estimen convenientes para la más adecuada determinación, conocimiento y comprobación de los hechos controvertidos.

(Lugar, fecha y firma)

EL INTERESADO

Hay que fijarse bien al rellenarlo. ¿Dónde lo presentaremos? Pues en la dirección que figura en el faldón de recursos o en cualquier oficina de correos donde lo remitirán al órgano que corresponda, según te explicarán en la oficina correos más cercana a tu casa. Ten cuidado con el plazo, cuéntalo desde el día en que notificaron, puedes usar hasta el día en que termina la cuenta, la fecha que vale a estos efectos es la del sello de entrada en la oficina correspondiente o en la oficina de correos. (Por favor, nada de buzones, hay que molestarse en ir a la oficina de correos). Y ahora a sentarse y a esperar. Pues bien, si pasan más de seis meses y treinta días desde la fecha del escrito en el que se notifica la denuncia, no la fecha de notificación, y no sabemos más del asunto ya podemos olvidarnos del tema. Este plazo debe contarse de fecha a fecha los seis meses y además sumarle 30 días hábiles, es decir, treinta días excluyendo los domingos y festivos (incluidos los de la Comunidad Autónoma que corresponda y las locales) pero incluyendo los sábados. Por ejemplo: La notificación de la multa nos llegó el día 5 de febrero pero el escrito lleva fecha del día 1 de febrero y debemos alegar ante un organismo de Madrid, el plazo que tiene la Administración para comunicarnos la sanción definitiva termina el día 6 de agosto. Es decir seis meses hasta el 1 de julio, y treinta días más excluyendo los domingos y el 25 de julio fiesta de Santiago. Si nos llega más tarde recurriremos y ganaremos. Vaya, la Administración no se ha olvidado de nosotros y nos notifican la sanción definitiva, recurriremos, a ver que pasa.

6.- RECURRIR LA SANCION DEFINITIVA SIEMPRE. Nuestro magnífico escrito de alegaciones no ha sido tenido en cuenta, la prueba que hemos alegado no ha servido para nada.. y nos han puesto la multa definitivamente. ¿Qué hacer? Pues lo mismo que con la notificación de sanción provisional salvo que en el "faldón de recursos" nos permitir presentar recurso ordinario en plazo de un mes y determinar ante quien hay que presentarlo. El recurso ordinario es un pelín más técnico aunque lo más importante, sobre todo si no se tiene razón, es presentarlo. Para ello rellenaremos el formulario siguiente:

Excmo. Sr.....: D....., mayor de edad, DNI....., con domicilio a efectos de notificaciones en..... Calle/Plaza Nº....., ante ... comparece y como mejor proceda en derecho DICE: Que en virtud de este escrito, y dentro del plazo de un mes concedido al efecto, interpone Recurso Ordinario, contra la Resolución de fecha .. (fecha que figura en la notificación de sanción definitiva), de (el nombre del órgano que haya emitido la resolución), por no encontrarla ajustada a derecho en los términos del artículo 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, e infracción de la legislación sustantiva aplicable.

A) ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. Mediante oficio de fecha..... (fecha en la que te notifican), le ha sido notificada la Resolución referenciada, por la que se impone una multa de.... pesetas (y las accesorias que en el citado acto administrativo se señalan) como consecuencia de resultar probados los hechos reseñados en la denuncia de fecha .., formulada por la Comandancia de la Guardia Civil.

SEGUNDO. La descripción de los hechos imputados no se corresponde con la realidad y así se manifestó, aportando los elementos probatorios suficientes, en el escrito de descargos y alegaciones, de fecha..., que consta en el expediente y damos por reproducido para evitar reiteraciones innecesarias. No obstante, para la adecuada comprensión de estos hechos, conviene precisar lo siguiente:

B) FUNDAMENTOS JURIDICOS

PRIMERO. La resolución impugnada es nula de pleno derecho por cuanto que, en el expediente seguido para la imposición de la sanción a esta parte, se han infringido los principios que

gobiernan la potestad administrativa sancionadora, en los siguientes términos: (A elegir el que más te guste o el que se ajuste a la infracción) 1. Legalidad. La potestad sancionadora sólo se ejercerá cuando haya sido expresamente atribuida por una norma con rango de Ley y corresponde a los órganos que la tengan expresamente atribuida como propia por disposición de rango legal o reglamentario. En el presente supuesto el Centro Directivo que impone la sanción no tiene atribuida expresamente la competencia para ello en las normas reguladoras de la estructura orgánica del departamento de que depende ni está fijada tal competencia en ninguna norma jurídica. 2. Irretroactividad. La norma sancionadora, aplicada en este expediente, entró en vigor con posterioridad a los hechos que constituyen la infracción supuestamente cometida. 3. Tipicidad . La tipicidad es la descripción legal de una conducta a la que se conectar una sanción administrativa. No son lícitas cláusulas generales o indeterminadas de infracción que permitan al órgano sancionador actuar con un excesivo arbitrio y no con el prudente y razonable que permitiría una especificación normativa. En este caso, la descripción de los hechos no es subsumible en el precepto aplicado, ni siquiera mediante la calificación genérica como infracción de los "incumplimientos totales o parciales de las obligaciones o prohibiciones establecidas en las leyes" (Art. 2 RPS). 4. Responsabilidad. El expedientado no es responsable de los hechos denunciados ni aún a título de simple inobservancia. El principio de la culpabilidad hace que no se pueda configurar la infracción administrativa prescindiendo del elemento subjetivo de la culpabilidad para sustituirlo por un sistema de responsabilidad objetiva o sin culpa. 5. Proporcionalidad. El principio de proporcionalidad supone una correspondencia entre la infracción y la sanción, con interdicción de medidas innecesarias o excesivas. En el presente caso se ha realizado una valoración indebida de las circunstancias modificativas: intencionalidad o reiteración, perjuicios causados, reincidencia por infracción de la misma naturaleza en el plazo de un año, capacidad económica del interesado y los demás elementos de juicio, que debieron tenerse en cuenta para un adecuado ajuste proporcional de la sanción a las circunstancias del caso y del infractor. 6. Prescripción. Por haber transcurrido el plazo legalmente establecido desde la comisión de los hechos hasta la incoación del expediente (Art. 132 LPC). Por haberse producido la notificación del Acuerdo de Incoación dos meses después de haberse dictado (Art. 6.2 RPS). 7. Perención del procedimiento. Por no haberse dictado el acto terminal dentro del plazo en que el expediente tendría que haber finalizado (Art. 43.4 LPC), teniendo en cuenta que este tipo de caducidad se produce automáticamente por el simple transcurso del plazo máximo y de treinta días más; la Ley no exige declaración de caducidad, sino que emplea la fórmula inequívoca de "se entenderán caducados", de tal manera que la única resolución que procede a partir de ese momento es la de archivo de las actuaciones. 8. Concurrencia de sanciones. Identidad de sujeto, hecho y fundamento con la sanción impuesta por otro órgano administrativo. (Esta última sólo en caso de haber recibido otra multa por el mismo hecho, lo que por otro lado es bastante difícil).

SEGUNDO. Postulamos la pretensión de anulabilidad de la Resolución impugnada ya que (al margen de los vicios señalados sobre incumplimiento de los principios que gobiernan la potestad sancionadora y el procedimiento aplicable) resulta también infringido el ordenamiento jurídico en la aplicación de las normas sustantivas correspondientes (o desviación de poder): (Aquí debes hacer figurar aquellas normas del Código de la Circulación que consideres infringidas, el problema es agenciarse uno, el de la autoescuela no vale por que no viene por artículos. Por lo demás puedes poner las normas sin citar el artículo aunque, en el fondo, puedes poner lo que te de la gana, siempre que no sean burradas, ya que lo importante es que haga bulto. La prescripción de la sanción en dos meses está en el artículo 6.2 del Reglamento del Procedimiento Sancionador, la caducidad de 6 meses y 30 días en el artículo 43.4 de la Ley de Procedimiento Administrativo). En virtud de lo expuesto y de conformidad con las previsiones de los artículos 114 a 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

SOLICITA: Que se tenga por interpuesto este Recurso Ordinario ante (El órgano ante el que se presenta el recurso según figurará en el faldón de la notificación) (y por presentado ante la Dirección General de Tráfico) para que, de conformidad con las normas de procedimiento común, sea remitido en el plazo de diez días al órgano competente para resolverlo, previo cumplimiento de los trámites establecidos, y se declare la nulación del acto administrativo

impugnado con archivo de las actuaciones y los demás pronunciamientos favorables. (Lugar, fecha y firma) EL INTERESADO Conviene no poner burradas pero tampoco importa mucho que nos olvidemos de algo pues la inmensa mayoría de estos recursos se rechazan sistemáticamente y, si se tiene mucho interés, ante el Juez el abogado que necesitaremos podrá alegar lo que le parezca. Pero si la mayoría de los recursos se rechazan, ¿Para que recurrimos?, sencillamente porque si tenemos razón hay una remota posibilidad de que nos lo reconozcan y si no la tenemos el plazo de los seis meses y treinta días seguir contando y si no resuelven en plazo se acabó. 7.- SI PIERDES ADMITELO. Si a pesar de todo la resolución del recurso llega en plazo este nos permite acudir a la Jurisdicción Contencioso-Administrativa y si no quieres pagar tendrás que buscarte un abogado. El procedimiento es caro, hay que pagar abogado y procurador, y si la sanción no es grande no merece la pena. Además si no se tiene razón y se pierde nos meterán un "clavada" en los gastos del proceso. Así que, a no ser que sea una multa gigantesca o una retirada de carné imposible, lo mejor va a ser pagar y dejarnos de rollos. 8.- CUIDADO CON A QUIEN PRESTAS EL COCHE. Para terminar sólo decirte que si le prestas la moto a alguien y le ponen una multa la sanción te llegará a ti, si alegas que no eras tú el conductor tendrás obligación de comunicar quien era el conductor haciéndote a ti responsable, si la Administración no consigue averiguar la identidad del verdadero infractor. Bueno usa estos consejos con moderación y si has sido mala o malo y te han pillao pos a pagar. Algunos comentarios añadidos: LA DENUNCIA.- Los Guardia Civil, tiene la consideración de agentes de la autoridad y palabra contra palabra, la de ellos predomina sobre la nuestra. Esto quiere decir, que si te niegas a firmar la denuncia, lo hacen constar y de todos modos te consideran notificado. El Guardia Civil denuncia pero no sanciona. Propondrá a su jefatura la sanción, pero no sanciona. Esto es competencia del Jefe Provincial de Tráfico. LA SANCION.- En consecuencia, lo siguiente que recibirás después de la denuncia, es la sanción. Ahora si estamos hablando de dinero, de plazos, de forma y de medios de pago. La sanción no es firme mientras interpongas recurso contra ella y la resolución de este no sea notificada. Una vez la sanción sea firme y transcurra el plazo de ingreso en periodo voluntario, tráfico la enviará para su cobro en vía ejecutiva al organismo con el que tenga convenio. Este suele ser la Agencia Tributaria, salvo en las autonomías que tengan cedida la competencia a sus administraciones forales. En este caso desconozco la continuación. LA EJECUTIVA.- Suponiendo que la competencia para el cobro en ejecutiva le corresponda a la Agencia Tributaria, el Jefe de la Dependencia de Recaudación dictará Providencia de Apremio, es decir, incrementará tu deuda con un 20 % de Recargo de Apremio. La Providencia de Apremio ha de ser notificada fehacientemente. Suelen hacerla por Correo con aviso de recibo. Si quieres tener la certeza de que es una multa de tráfico antes de firmar mira el acuse de recibo, en el campo de contenido pondrá "LIQUIDACION EN EJECUTIVA" y donde pone clave de liquidación estará un número bastante largo que empieza por "K16101...". Como se dijo antes, la Providencia de Apremio ha de ser notificada y algunos recursos ante el Tribunal Económico Administrativo Regional, se han ganado al no tener la Admón. un justificante de la "NOTIFICACION DE PROVIDENCIA DE APREMIO Y REQUERIMIENTO DE PAGO EN VIA EJECUTIVA" sino un "LIQUIDACION EN EJECUTIVA". La prescripción para las sanciones de tráfico una vez notificadas en periodo voluntario es de un año. No es difícil que este haya pasado cuando recibas la carta en ejecutiva; Una de las formas de extinción de las deudas es la prescripción, que podrás alegar en cualquier momento, así que recurso de reposición al canto ante la Agencia Tributaria. Si rehusas la notificación y el funcionario pone "Rehusada por el destinatario", pueden considerarte notificado. En cualquier otro caso "Rehusada" (Así, a secas), "Ausente", "Desconocido"... la Admón., está obligada a practicar dos intentos de notificación en dos días diferentes y a dos horas diferentes. Fracasado lo anterior, publicarán en el Boletín Oficial de la Provincia, una "Citación para notificación por comparecencia". En esa citación te dan 10 días hábiles para personarte en el lugar y horario que indiquen a hacerte cargo de la notificación. Transcurridos 10 días sin que comparezcas, te considerarán notificado. LA PAGO.- Si optas por la opción del pago, y lo haces fuera de plazo de voluntaria, pero antes de que te notifiquen en ejecutiva, el recargo es de un 10% en lugar de un 20%. Si te notifican, puedes pedirle a la Agencia Tributaria un aplazamiento/fraccionamiento del pago. NO LA PAGO.- Terminado tu plazo de ingreso, harán un trámite interno que no se notifica en el cual, el Jefe de la Dependencia dicta Providencia de

Embargo, a partir de este momento ya pueden meterte mano. Lo primero que buscarán serán tus devoluciones tributarias, después tus cuentas bancarias. Y si de ahí no sacan lo suficiente lo intentarán con tu sueldo y con tus bienes muebles. No acumules muchas deudas y no irán en busca de bienes inmuebles. En definitiva, a la Agencia Tributaria tendrás que vigilarla en: a) El año de prescripción. Notificación que te practiquen, interrumpe el plazo. b) Recargo del 10 / 20 % c) Dos intentos de notificación previos al B.O.P. Son los puntos por donde suelen fallar. Puedes mirar más cosas en <http://www.terra.es/personal/waltrap/> y en <http://www.todomultas.com>

6.7.- ¿ES OBLIGATORIO LLEVAR LAMPARAS DE REPUESTO EN LA MOTO?

SI. El Reglamento General de Vehículos que entró en vigor el 27 de Julio de 1.999 Real Decreto 2.822/1.998 de 23 de Diciembre dice: ANEXO XII.- ACCESORIOS, REPUESTOS Y HERRAMIENTAS DE LOS VEHICULOS EN CIRCULACION Los vehículos de motor y los conjuntos de vehículos en circulación deben llevar, como mínimo, la siguiente dotación: 1. Un juego de lámparas de las luces que esté obligado a llevar de acuerdo con el artículo 16, en estado de servicio. Se exceptúa de llevar repuesto de la luz de cruce a los vehículos que incorporen un tipo de lámparas que garantice el encendido permanente de la luz de cruce (por ejemplo, las lámparas de descarga). 2. Herramientas indispensables para cambio de lámparas. 2.1. Los turismos, además del equipo señalado en el apartado 1: Dos dispositivos portátiles de preseñalización de peligro que cumplan con las condiciones establecidas en el anexo XI. Una rueda completa de repuesto o una rueda de uso temporal, con las herramientas necesarias para el cambio de ruedas, o un sistema alternativo al cambio de las mismas que ofrezca suficientes garantías para la movilidad del vehículo. En estos casos se circulará respetando las limitaciones propias de cada alternativa.

6.8.- ¿COMO LIMITAR A 34 CV. UNA MOTO USADA?

El rollito está en que si existe alguna limitación homologada a nivel europeo para ese modelo de moto (y de ese año), puede hacerse con "relativa facilidad" (por rollos de normativa de homologación en la C.E.E.). Hay que tener en cuenta que, aunque la normativa de limitaciones entró en España en el 96, en otros países como Alemania, G.B., etc., es muy antigua, incluso del 89. Eso quiere decir que si tu moto se vendía en esos países en ese año (lo que es muy probable) y se podía limitar allí, evidentemente existirá una limitación homologada en esos países. Pues con eso es suficiente para limitarla aquí. Sin embargo, es un trámite especial que requiere que alguien te mueva el papeleo. En Montesa Honda, existe una empresa - organismo que por el precio de una gestión (20K) te llevan el papeleo, se llama IDIADA AUTOMOTIVE TECHNOLOGY S.A. y está en Tarragona (no tengo el tlf. a mano, pero si a alguien le interesa lo posteo). Esta empresa lleva el papeleo. Por supuesto, hay que pagar aparte la instalación del kit de limitación apropiado (este kit te lo indica IDIADA) en un taller de la marca. Cada marca tendrá su propia forma de trabajar. Sin embargo, para casos aún más problemáticos hay *otra solución*. Esta consiste en hacer lo que en términos de la ITV se denomina "Reforma de Importancia" (creo), siempre que esté autorizada por el fabricante. La cosa es como sigue: Tenemos una moto antigua a la que puede aplicarse el kit de limitación moderno (porque el motor no haya variado sustancialmente) Conseguimos un certificado de la empresa importadora (Suzuki España, Montesa Honda,...) que diga que dicho kit es aplicable a la moto, no afecta a su seguridad ni al resto de parámetros de su homologación, etc. Instalamos el kit en un taller oficial de la marca, donde nos sellarán un certificado de instalación (con número de bastidor y de motor de la moto incluidos, y número de referencia del kit instalado) o la factura (con los mismos datos) Vamos a la I.T.V. central de la comunidad, donde la pondrán en un banco de potencia para ver si no sobrepasa los 34 Cv (que no los pasará), y allí gestionan el papeleo para recibir la nueva ficha técnica con la nueva potencia.

6.9.- ¿QUE PASA CON EL SEGURO Y LA LIMITACION DE LA MOTO?

A ver, repaso de la lección que parece que hay cosas que no estan muy claras en algunos integrantes del grupo: Si tienes el carnet limitado y conduces una moto sin limitar, es lo mismo que si vas SIN carnet, ...asi que te podrias haber ahorrado el esfuerzo de ir al autoescuela y examinarte ¿no?. Al ir sin carnet, vas sin seguro, y etc. etc. etc. Cualquier seguro NO te cubre en cualquiera de estos casos: 1) Circular SIN carnet (caso anterior) 2) Circular mazao (c)Crivi. Ojo, el limite de alcohol lo establece la aseguradora, no tiene pq ser el mismo que esta establecido por ley. 3) Circular sin ITV en vigor. Esto puede ser extensible a circular con los papeles limitados y no llevar montado el kit de limitacion. Al hacer modificaciones en la funcionalidad de un vehiculo hay que volver a pasar la ITV con modificacion de ficha tecnica 4) Circular realizando conduccion temeraria (no se como expresar esto de otra forma) Tambien pueden venir mas casos especificos en cada poliza particular Ir con los papeles limitados y no llevar el kit de limitacion, puede suponer un grave problema. Puede funcionar si no son muy graves los daños causados o si tu eres victima de un accidente. Tambien funciona a la hora de las multas. Esta claro que es mejor que no llevar nada... pero, al no ser legal tu seguro se puede lavar las manos a la hora de pagar y de reclamar. El consorcio de compensacion de seguros NO es lo mas barato a la hora de asegurar, y menos ahora que han subido precios. Solo hay que pillar las paginas amarillas y llamar a varias compañías a preguntar, o preguntar en las news, y preocuparse del tema, no esperar a que las compañías llamen a tu puerta. Ademas conviene recordar que el consorcio no es mas que un quitamultas, ya que SOLO cubre el SOA (seguro obligatorio de accidentes, creo que son las siglas). Es mejor que no llevar nada, pero a igualdad de precios no debes arriesgarte. Ademas si te gastas 2 kilos en una moto de ultima generacion ¿vas a andar escatimando 50 mil pelas en un seguro en condiciones, en un casco, en un mono....? Tambien debes saber que el consorcio no tiene asistencia juridica y reclamacion de daños, ni tiene asistencia en carretera

-
- 7.1.- ¿QUE PRIMERA MOTO ME COMPRO PARA CARNE A LIMITADO A 34 CV?
 - 7.2.- ¿QUE SE DEBE MIRAR CUANDO COMPRO UNA MOTO DE SEGUNDA MANO?
 - 7.3.- ¿DONDE ME PUEDO ENTERAR DE CONCENTRACIONES?
 - 7.4.- ¿CUALES SON LOS CODIGOS DE VELOCIDAD DE LOS NEUMATICOS?
 - 7.5.- ¿QUE DIFERENCIAS HAY ENTRE UN NEUMATICO RADIAL Y DIAGONAL?
 - 7.6.- ¿DONDE ENCUENTRO UN BUEN SEGURO?
 - 7.7.- ¿COMO PUEDO PLANIFICAR MI VIAJE?
-

7.1.- ¿QUE PRIMERA MOTO ME COMPRO PARA CARNE A LIMITADO A 34 CV?

La nueva normativa del Tráfico obliga a los que obtienen el carné A de motocicleta a circular durante 2 años motocicletas de potencia no superior a 34 cv. Por ello, las marcas ofrecen motocicletas de potencia superior con un conjunto de piezas (kit) que limitan la potencia a 34 cv. El consejo del grupo es que si el comprador tiene poder adquisitivo suficiente, empiece comprando una de 250 cc, ya que con los aproximadamente 20 cv que desarrolla se puede viajar aunque con ciertas limitaciones, puesto que no se aconseja hacerlo con pasajero ni con una carga elevada, así como por autopista, ya que debido a su escasa potencia, las prestaciones se ven muy penalizadas. En cambio son motos de muy fácil manejo, sobre todo en ciudad, por su escaso tamaño y la docilidad de sus motores. Además su mantenimiento y consumo es bastante reducido. Una vez que se han pasado los dos años de la limitación del carné, podemos pasar a un escalón superior, pudiendo obtener un buen precio en el mercado de segunda mano, ya que la moto no tendrá mucho tiempo ni muchos kilómetros. Si en cambio, no se tiene mucho poder adquisitivo para cambiar la moto a los dos años, el consejo es comprar una moto de 500 cc. Estas motos desarrollan de 50 a 60 cv, por lo que los fabricantes las venden con un kit de limitación de potencia y la documentación certificando esa limitación. Son motos de mayor tamaño y peso, pero sus mayores prestaciones que las de 250 cc, aunque sea limitadas, las hacen mejores en carreteras abiertas, con pasajero o con carga. Son motos que tienen poco mantenimiento en general, de consumos ajustados y buenas prestaciones. Se debe tener mucho cuidado, ya que 34 cv son, quizá, demasiados para tenerlos en una primera moto. Esta es una opción más válida para aquellas que sean de conducción tranquila y que no sean unos "carbonillas". Una vez pasados los dos años de la limitación de carné, podemos quitar el kit de limitación, solicitar al fabricante la documentación necesaria y pasar ITV para que nuestra moto esté totalmente en regla y con su potencia original. Así, por poco dinero podemos disfrutar de una moto con un motor nuevo y distinto sin tener que pagar por otra motocicleta nueva. A continuación tienes una lista de las motos de más de 34 cv. que son ofrecidas por los fabricantes en versión de 34cv y que, por tanto, puedes limitar, con sus versiones y qué es lo que modifican para disminuir la potencia (Fuente: Revista SoloMoto30-Noviembre de 1.999 y Motociclismo N° 1.698):

Marca - Modelo - Año - Limitador

Aprilia RS 250 Todos Unidad de control válvula de escape
Aprilia Pegaso 650 97 en adelante Tobera de admisión
BMW F650 FL/ST Toberas de admisión
BMW R 850 R/GS/C Toberas admisión, relé codificador Motronic
BMW F 650 GS
Ducati Monster 600 96 en adelante Tope acelerador
Ducati 750 SS 99 en adelante Tope acelerador
Honda CB 500 96 en adelante Toberas de admisión, chicle de alta
Honda NT650V Deauville

Honda VT 600 C Shadow 96 - 97 Tobera de admisión
 Honda VT 600 C Shadow 98 en adelante Placa limitadora mariposa, tornillo un sólo uso
 Honda CBR 600 F 96 - 98 Tobera de admisión
 Honda CBR 600 F 99 en adelante Tobera de admisión, filtro del aire
 Honda XL 650 V 2000 Unidad CDI, tobera de admisión
 Honda XL 600 V Transalp 96 en adelante Tobera de admisión
 Honda NX 650 Dominator 96 en adelante Tobera de admisión
 Honda SLR 650 97 en adelante Unidad CDI
 Honda FX 650 Vigor 99 en adelante Unidad CDI
 Kawasaki ER500
 Kawasaki KLR650
 Kawasaki ZR7
 Kawasaki Vulcan 500
 Kawasaki ZX-6R
 Kawasaki Vulcan 800
 Kawasaki Zephyr 550
 Suzuki GS 500 E Todos Campanas, chiclés alta y agujas carburadores
 Suzuki GSX 600 F 98 en adelante Campanas carburadores
 Suzuki GSF 600 98 en adelante Campanas carburadores
 Suzuki GSF 600 /S 95 - 99 Campanas carburadores
 Suzuki XF 650 Freewind Todos Campanas carburadores
 Suzuki SV 650 /S Todos Campanas carburadores
 Suzuki Bandit 600 /S Todos Campanas carburadores
 Triumph TT 600 2000 Tope acelerador
 Triumph Legend TT Todos Tope acelerador
 Triumph Adventurer 98 en adelante Tope acelerador
 Triumph Thunderbird /S 98 en adelante Tope acelerador
 Yamaha XT 600 E 99 en adelante Conducto de admisión
 Yamaha XJ 600 S/N Div. 98 en adelante Conducto de admisión, chiclés
 Yamaha XVS 650 /A Dragster 97 en adelante Conducto de admisión, chiclés
 Yamaha XV 535 DX Virago 99 en adelante Conducto de admisión
 Yamaha DS650 Classic
 Yamaha FZS 600 Fazer 98 en adelante Kit carburación
 Yamaha YZF 600 R Thundergato 96 en adelante CDI, inyectores, tope acelerador
 Yamaha YZF R6 99 en adelante Conducto de admisión, tope acelerador

7.2.- ¿QUE SE DEBE MIRAR CUANDO COMPRO UNA MOTO DE SEGUNDA MANO?

Cuando uno se compra una moto de segunda mano, es fácil que le den gato por liebre. Hay una práctica muy extendida entre vendedores "profesionales" de reducir el kilometraje que presenta el cuentakilómetros para que la moto luzca muchos menos kilómetros de los reales. Las tiendas te ofrecen los precios más caros, pero te dan garantía. Lo principal que se debe mirar son que las piezas de desgaste habitual (estriberas, roce del cuerpo con el depósito y las tapas, sillín, discos de freno, etc.) presente este desgaste de acuerdo a los kilómetros esperados. Procura ver la moto a la luz del día, nada de garajes ni por la noche. En cuanto al estado de la moto, se debe mirar: Un buen lavado resta años al aspecto de cualquier moto. ¡Que no te deslumbre! Las manetas, los contrapesos y las estriberas para ver si ha sufrido caídas (quedarían marcas del roce). Los amortiguadores no deben perder aceite por los retenes. Buscar pérdidas de aceite por el cárter. Estado de los neumáticos (no sólo dibujo, sino también cortes, abombamientos, roces, etc.). Por supuesto buscar sonidos raros. Mirar el estado de los discos de freno. No deben estar rayados ni alabeados. Buscar oxidaciones y picaduras en el sistema de escape y silenciosos. Son piezas muy caras de reponer. Mirar con lupa el estado de la cadena, la corona y el piñón de ataque. Si le queda poca vida es un elemento caro. Si la

moto lleva cardan, vigilar que no tenga demasiada holgura y que no haga ruidos raros al girar la rueda en el aire suavemente con la mano. Los precintos dicen que la moto ha pasado por carreras. Los plásticos muy degradados indican que ha pasado mucho tiempo al aire libre. Mira si el bombín del contacto está muy usado. Comprime la horquilla varias veces para ver si pierde líquido. Si cambia mucho el sonido del motor al accionar el embrague indica holguras. Es muy importante la documentación de la moto. Que el número de bastidor y motor coincidan entre el Permiso de Circulación, la tarjeta de ITV y los que vienen troquelados en la moto. Carenado. Que encaje a la perfección, no importa que tenga un roce o que este sucio, lo importante es que las piezas encajen perfectamente, que tengan todos sus tornillitos de serie, que el faro este en su sitio, es muy fácil ver esto por que cuando esta bien no tienes ninguna duda pero si no lo tienes claro es que hay algo, normalmente esto indica un buen piño por que una moto por caerse en parado o por que arrastre unos metros no suele tener tocado esto, lo que suelen tener es arrastrones o falta de pintura o algún trozo con un pequeño roto o cosas así. Llantas. Una buena forma de ver un piño es mirando que las llantas no tengan bollos o mordidas, hay veces que por montar un neumático te arañan la llanta pero nunca tendrás un bollo con lo cual se nota la diferencia, esto también indica un buen piño. Escapes. Fíjate bien en el óxido y pequeños agujeritos, si tiene dos escapes que por los dos salga la misma cantidad de humo si no puede indicar que esta taponado o que un cilindro no esta bien. Si la moto tiene refrigeración por agua es conveniente mantenerla encendida al ralentí durante un buen rato para comprobar como, al calentarse, salta el ventilador del radiador. Una vez que has decidido qué moto comprarte, puedes mirar en la Sección 6.5 para saber qué trámites tienes que seguir.

7.3.- ¿DONDE ME PUEDO ENTERAR DE CONCENTRACIONES?

En la página <http://www.encis.es/moto/indice.htm> hay una sección dedicada a publicar todas las concentraciones. Puedes incluir alguna que conozcas y no figure todavía. Se mantiene por los propios moteros que envían sus mensajes. En <http://web.jet.es/ichavarria> también las puedes encontrar ordenadas por fechas.

7.4.- ¿CUALES SON LOS CODIGOS DE VELOCIDAD DE LOS NEUMATICOS?

B- 50
J-100
L-120
M-130
P-150
Q-160
R-170
S-180
T-190
H-210
V>210
ZR 240 A 270
W>270

7.5.- ¿QUE DIFERENCIAS HAY ENTRE UN NEUMATICO RADIAL Y DIAGONAL?

La diferencia esta en la construcción de la carcasa: en un neumático diagonal, los hilos de la carcasa están puestos en sentido diagonal respecto al sentido de la marcha. En un radial, los hilos están en perpendicular respecto al sentido de la marcha. El resultado que se consigue con eso es más duración y más agarre. Aunque necesitan llantas con una garganta más ancha, para una misma medida. Según la página web de Michelin: Diagonal: Se disponen varias capas textiles de forma oblicua, de asiento a asiento (entendiendo como asiento la zona de contacto del neumático con la llanta), en

direcciones alternas. El número de capas depende del tamaño del neumático y de la carga que tiene que soportar. El número y grueso de las capas es el mismo en la banda de rodadura que en las bandas laterales. El rozamiento entre las capas que hay entre goma y goma, al moverse estas, hace que la goma se caliente, lo que con el tiempo perjudica al neumático y reduce su vida útil. Sin carga, la huella del neumático (la parte en contacto con el suelo) es redondeada, con sólo una pequeña parte elíptica haciendo contacto. Al poner peso, el neumático se aplana, de forma proporcional a la carga, mientras el dibujo del medio tiende a levantarse, con lo que pierde agarre. Radial: consiste en una carcasa formada por arcos textiles que van de un asiento al otro, de forma perpendicular a la dirección en la que rueda el neumático. En la parte superior, se dispone un cinturón hecho de varias capas reforzadas con hilo metálico, dispuestas una encima de la otra en ángulos diferentes según el tipo de neumático. El grueso de la banda de rodadura y de las paredes laterales es diferente, de forma que el trabajo de cada zona es más especializado. Esto hace que los laterales sean más flexibles, aún manteniendo la banda de rodadura inextensible. En la banda de rodadura, el entramado es casi imposible de deformar, alargando la vida del neumático. En cambio, la flexibilidad de las paredes ayuda a absorber los baches. En los laterales, el movimiento entre hilos paralelos es poco, igual que el grueso de la goma, lo que hace que se genere poco calor (por rozamiento). Por tanto se puede usar un compuesto más blando.

7.6.- ¿DONDE ENCUENTRO UN BUEN SEGURO?

Si lo que buscas es un seguro con las máximas coberturas y a un precio asequible, olvídate. En el mundo de la moto eso no existe. En <http://www.moteros.net/seguros>, Emilio Coiote mantiene una página con comparaciones según los datos de la gente del grupo. Te servirá para orientarte y encontrar alguna compañía que no te robe demasiado. A su vez, Edu ha creado una base de datos con información de muchas compañías de seguros en <http://aseguro.cjb.net/>

7.7.- ¿COMO PUEDO PLANIFICAR MI VIAJE?

<http://easytour.dr-staedtler.de/>
http://www.reiseroute.de/route_uk.htm