

## CONTENIDO

1. - ¿QUE PRIMERA MOTO ME COMPRO PARA CARNET A LIMITADO A 34 CV?
  2. - ¿QUE GASOLINA LE PONGO A MI MOTO? ¿SUPER O SIN PLOMO?
  3. - ¿QUIÉN ES SAN CILINDRIN DE LA BUENA TRAZADA?
  4. - ¿CÓMO SE DEBE SALUDAR CUANDO CRUZO / ADELANTO A OTRA MOTO?
  5. - ¿QUE SE DEBE MIRAR CUANDO COMPRO UNA MOTO DE SEGUNDA MANO?
  6. - ¿QUE HACER CON LA MOTO EN EL INVIERNO?
  7. - ¿CUÁL ES LA NORMATIVA SOBRE CARNETS DE MOTO?
  8. - ¿CÓMO LIMPIAR LOS MOSQUITOS DEL TRAJE?
  9. - ¿CÓMO CONDUCIR CON LLUVIA?
  10. - ¿QUE ACEITE DEBO USAR?
  11. - ¿CÓMO LIMPIAR LA CADENA?
  12. - ¿COMO LIMPIAR EL INTERIOR DEL CASCO?
  13. - ¿DÓNDE HAY BUENAS TIENDAS DE ACCESORIOS PARA MOTO?
  14. - ¿DÓNDE PUEDO ENCONTRAR MANUALES DE TALLER?
  15. - ¿QUE SON EL PAR Y LA POTENCIA DEL MOTOR?
  16. - ¿CÓMO EVITAR QUE SE EMPAÑE LA VISERA DEL CASCO?
  17. - ¿CÓMO CONSERVAR MEJOR EL ESCAPE?
  18. - ¿CÓMO CIRCULAR EN MANADA O GRUPO?
  19. - ¿SE PUEDE LLEVAR A UN NIÑO EN LA MOTO?
  20. - ¿DÓNDE HAY DESGUACES DE MOTOS?
  21. - ¿QUE SE DEBE HACER EN CASO DE ACCIDENTE?
  22. - ¿QUE HAGO SI ME ROBAN O PIERDO LA DOCUMENTACION DE LA MOTO?
  23. - ¿QUE ES UN SHIMMIE?
- 

### 1. - ¿QUE PRIMERA MOTO ME COMPRO PARA CARNET 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.

- 2. - ¿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 pueden usar gasolina sin plomo de 95 octano, es decir, eurosuper. 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 eurosuper, ya que el plomo daña el catalizador. El uso de gasolina sin plomo de 98 octano no es necesario en ningún caso, ya que es más cara y no proporciona ninguna ventaja. En motos anteriores a ese año, 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.

- 3. - ¿QUIÉN ES SAN CILINDRIN DE LA BUENA TRAZADA?

Es el patrón de todos los moteros del grupo. Es mundialmente conocido por sus hazañas moteras. No todo el mundo es capaz de hacer que Gelete monte en moto sin caerse y que encima llegue a meta de vez en cuando. Otro de sus más conocidos milagros ha sido hacer que Alzamora pase del noveno a cabeza de carrera en una frenada al final de recta en Montmeló 98.

- 4. - ¿CÓMO 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").

- 5. - ¿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. Lo principal que se debe mirar es que las piezas de desgaste habitual (estriberas, roce del cuerpo con el depósito y las tapas, sillín, discos de freno, etc.) presenten este desgaste de acuerdo a los kilómetros esperados.

En cuanto al estado de la moto, se debe mirar:

- Las manetas 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.
- 6. - ¿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 depósito, 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 gasssssssssss.....

- 7. - ¿CUÁL ES LA NORMATIVA SOBRE CARNETS 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.

- 8. - ¿CÓMO 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 frotas 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 sola 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.

- 9. - ¿CÓMO 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.

- 10. - ¿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.

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.

- 11. - ¿CÓMO 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 frotas 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. Si no quieres o no puedes utilizar queroseno (es muy difícil de encontrar en estos tiempos) utiliza gasolina o gasoil. La gasolina es más disolvente y el gasoil más lubricante. 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 contienen 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.

iiiAtención!!! Hay que engrasar los retenes, no los eslabones. Curso rápido para localizar los retenes -> Fíjate que los eslabones no van unidos directamente entre sí, sino 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.

• 12.- ¿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. Escúrralo 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.

• 13.- ¿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. Tlf: 07-376/826860 07-376/861617 Fax 07-376/860075
  - Martimotos. Av. Santa Coloma, 22. Tlf: 07-376/824114i
- Barcelona
  - JCB. Av. Parallel, 141. (Cerca de Pz. Espanya)
- 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 semiesquina Santa Lucía.

• 14.- ¿DONDE PUEDO ENCONTRAR MANUALES DE TALLER?

- Libromotor.
  - 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.

• 15.- ¿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 fuerza 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) esta 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 piston=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:

$$\text{Potencia (CV)} = 2 * (\pi) * (\text{num. de RPM}) * (\text{Par}) / 4500.$$

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.

• 16.- ¿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 la visera e impiden que la humedad de la respiración se adhiera.

• 17.- ¿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.

• 18.- ¿COMO CIRCULAR EN MANADA O GRUPO?

- Si son muchos y diversos, los que van mas 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: ii poner 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 cometes 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.

- 19.- ¿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.
  
- 20.- ¿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](mailto:simoto@recol.es)
    - Motostiön. C/ Toboso, 91. 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 670 47 48 50
  - 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. 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 (Vizcaya). Tlf:943 63 34 30
    - Motostock. IRUN (Vizcaya). 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
  
- 21.- ¿QUE 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://www.teleline.es/personal/fuenlapc/>
  - <http://members.xoom.com/pcaranjuez/>
  - <http://usuarios.maptel.es/igl/menu.htm>
  - <http://www.proteccioncivil.org/>
  - <http://www.ctv.es/USERS/sos/pauxmenu.htm>
  - <http://www.samur.org>

- 22.- ¿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).
- 23.- ¿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).