

SALIDAS, CONTACTOS, OPINIONES,...

9ª CONCENTRACIÓN DE MOTOS



El 1 y 2 de octubre celebramos en Andorra la 9ª edición de nuestra concentración de motos.

Habrà obsequios para todos los participantes, cena, sorteos de premios, fiesta nocturna, conciertos, rutas y visitas, medallas, exhibición de stunt y una gran paella y un sorteo de tres scooters para finalizar un gran fin de semana.

Para más información y formalizar inscripciones, visita nuestra página web: www.motoclubandorra.com.

MC Andorra
www.motoclubandorra.com

HONDA NX4 FALCON

En varias de nuestras queridas Solo Moto Treinta que leemos y releemos tantas veces se solicita a los fabricantes de motos por qué no tiene el público la opción de poder comprar motos simples, livianas, de 1 cilindro, encuadradas entre los 400 a 500 c.c., con la seguridad de contar con frenos de disco en ambos ejes, refrigeradas por aire y de buena calidad, estética y, sobre todo, buen precio. En América Latina con-

tamos con una de ellas, la conocida Honda NX4 Falcon,

fabricada en Brasil para exportar a muchos mercados emergentes (México, Colombia, Argentina, Nigeria, etc.)

Se trata de una trail de 1 cilindro de 397,2 c.c., un árbol de levas en cabeza, cuatro válvulas, refrigeración por aire y radiador de aceite.

Tiene cárter seco con depósito de aceite superior, lo que le permite disponer de un buen despeje al suelo. La máscara del faro delantero y sus aletas laterales debajo del tanque de combustible le dan un aire moderno y dinámico. Su guardabarros delantero, afilado y deportivo, parece acercarla más al asfalto que a la tierra, las piedras y el barro.

Las ruedas (delantera 90/90x21 y trasera 120/90x17 con cubiertas Pirelli MT60) son mixtas para uso asfalto/tierra, y necesitan cámara debido a que sus hermosas llantas de acero llevan rayos, como corresponde a una on-off.

El tablero posee dos esferas: una te indica los giros del motor y otra la velocidad. Tiene odómetro parcial y total, con numeración mecánica, ¡Qué antiguo! Indicadores de giro, luz de neutro y aguja indicadora de combustible con sector en rojo al llegar a la reserva. También te indica cuándo está puesta la pata de cabra, que al estar colocada no permite el arranque o apaga el motor.

La disposición general

de manillar, comandos, asiento y estriberas, recubiertas con goma proporcionan una muy buena posición de conducción a distintos tipos de personas, especialmente a los más altos. La altura del asiento de 850 mm así lo indica. También viaja cómodo un optativo pasajero. En parado es dócil y cómoda para maniobrar. Además, las largas suspensiones -tiene un recorrido de 200 mm delante en una horquilla convencional y 195 mm detrás, que dispone del conocido y eficiente sistema progresivo por bieletas Pro-Link- ofrecen una gran comodidad de uso en nuestras maltrechas calles y rutas con o sin asfalto, aprovechándose muy bien su gran rueda delantera para pasar sin problemas los baches y bordillos que nos tienden sus continuas y habituales trampas.

La motorización, como es de simple, es de antigua. A pesar de tener catalizador, es originaria de las viejas XR 400, es de tipo tractor, con muy buena aceleración y fuertes retenciones al desacelerar, que a veces te asustan porque debes estar muy prevenido. También en el uso en medio del tránsito te obliga a trabajar mucho con el embrague, lo que es muy cansado, cosa que se resuelve a su favor al lanzarte en la ruta, donde puedes usar casi solamente su quinta marcha, que te permite adelantar a vehículos más lentos sin necesidad de bajar marchas.

En los amplios curvos, una vez tumbada la moto con decisión, porque

su ruedaza delantera se esfuerza en contradecirte, mantiene la compostura sin problemas y te anima cada vez a mayores alegrías. El consumo, a pesar de su carburador, es razonable.

Es en viajes de mediano y largo alcance donde esta motocicleta, fácil y confiable, te demostrará lo guapa que es. Hay muchos testimonios de viajes a Cuzco, Salar de Ulluni, Patagonia y otras zonas inhóspitas de nuestra América del Sur, tal como hemos leído en Solo Moto en varias ocasiones.

Se producen accesorios y otros se adaptan fácilmente, como parabrisas, baúles y maletas laterales. Como final de esta carta les resumo los puntos positivos y negativos.

- A favor:
- Tamaño, peso y capacidad de carga
- Precio razonable
- Consumo aceptable
- Catalizador
- Amplitud de uso (on-off)
- Estética off-road
- Precios de reventa
- En contra:
- Motor antiguo, ruidoso, brusco
- Escaso lugar para llevar objetos: sólo manual y pocas herramientas
- Necesidad de uso de starter, aún en días de calor
- Servicios muy cortos: cada 3.000 km

Un abrazo para todos los moteros, desde General Cabrera, una pequeña ciudad del interior de Córdoba, República Argentina.

Eugenio Gabriel "Flaco" Ceballos
egceballos@cgdweb.com.ar



Que conste que no es por meterme con el gremio. Existen compraventas que por cuatro duros te pueden comprar, por ejemplo, en mi caso, una moto de 12 años que no logro vender -por mala suerte, porque pido demasiado por orgullo-; no la voy a regalar. Y éste llega a tener un beneficio por la venta, por la cantidad que sea. Si la hubiese vendido por lo que él pedía... Pues ése es mi/nuestro problema, ¿qué valor tiene?

¿Realidad o ficción? Da igual, me quedaré con la incógnita.

En alguna ocasión había escuchado que en los automóviles a cierta edad (10 años) su valor en el mercado es de cero euros. ¿Entonces? Si nos queremos deshacer de un coche/moto de más de una década o más... ¿La regalamos, la tiramos, la damos de baja y a circuito o...? Se admiten sugerencias.

Saludo en V y ráfagas...
Carlos Rubio
ersusuki@hotmail.com

NO VAMOS BIEN



¡Hola, amigos! Mi nombre es Juan, vivo en la localidad malagueña de Alhaurín el Grande y tengo 40 años. Por varios motivos llevo un poco de mundo recorrido y he visto muchas cosas y grandes cambios, unas veces para mejorar la calidad de vida y bienestar social y otras en detrimento de nuestros derechos como ciudadanos "libres".

Mi queja o disconformidad viene dada por un señor llamado Pere Navarro, que tiene montado un gran tinglado en beneficio de las arcas del Estado con la excusa de nuestra protección y nuestra seguridad. Recuerdo

UN MILLÓN DE PIEDRAS



La librería Altair de Barcelona, especializada en libros de viaje, es punto de encuentro del personal más variopinto de la Ciudad Condal. Sea cual sea su estilo de viaje, antes o después recalca en la librería, bien para aprovechar meticulosamente el dinero invertido en la agencia de viajes para las próximas vacaciones con mil mapas y guías, bien para soñar con los lugares del mundo descritos en maravillosas novelas de los principales autores de cada país, bien para curiosear volando con la imaginación a los siete mares, a heroicas exploraciones del pasado o a lo más alto del Himalaya...

De entre todos ellos, la sección de libros de viajes en moto de Altair es muy pequeña. Aunque la gran afición a la moto que llena los circuitos de Jerez, Cheste o Montmeló año tras año pudiera presuponer otra cosa, los libros de viajes en moto traducidos al español pueden contarse con los dedos de las manos, y más aún los escritos por autores españoles.

Por algún motivo, los grandes viajes en moto parecen no interesar en la misma medida a los motoristas españoles que a los de nacionalidad alemana, inglesa o estadounidense, y por algún otro motivo los pocos grandes viajeros españoles no se animan a escribir libros sobre su experiencia. El primer factor podría explicarlo la diferencia de poder adquisitivo, pero lo del segundo voy a dejarlo estar, porque temo las conclusiones. Parece increíble que el país que ha visto nacer a Ponce de León, Alí-Bey, Iradier o Cabeza de Vaca, entre otros, o a Miguel Delibes y Camilo José Cela no genere más literatura de viajes. Ningún país ha enviado tantas expediciones a los ochomiles, ningún país tiene nuestra tradición de exploradores y navegantes. El París-Dakar siempre ha estado lleno de españoles. No hay más que mirar los foros de motos españoles para darnos cuenta de que no será por falta de viajeros, ni por falta de ganas de explicar nuestros viajes. Pero muy pocos dan el paso de poner en papel sus narraciones, tanto en el pasado como en la actualidad.

Cuando tuve en la mano "Un Millón de Piedras", de Miquel Silvestre, no lo dudé: tenía que leerlo. En primer lugar, porque colecciono todos y cada uno de los libros de viaje en moto escritos por españoles -como si fueran tantos-, colección que comenzó con el precioso libro "Operación Impala", de Manuel Maristany, y en segundo lugar, porque tanto la temática, que es un viaje por África, como la

manera de narrar de José Antonio, que es redactor vocacional y escritor profesional, me gustó simplemente con hojear un poco sus páginas. No tenía ni idea de su currículum motero ni literario, pero leer unas pocas líneas me bastó para saber que no tenía delante la guía de viaje al uso, sino algo muy diferente, muy personal, muy vívido. Ahora que lo he acabado puedo decir que es uno de los pocos libros que he leído del tirón en los últimos meses, así que es probable que le pase a más gente. Me alegro mucho de saber que ha sido traducido al italiano, y espero que vengan más traducciones detrás.

La casualidad quiso que nos viéramos las caras en la presentación del libro en Altair, y también la casualidad hizo que me quedase hasta el final de la presentación, porque una hora de pie en una sala abarrotada sin apenas poder ver la pantalla es como para disuadir a cualquiera. Lo que podía atisbar de una colorida presentación fotográfica y una amena charla me mostró el espíritu de "Un Millón de Piedras": nada de vistosos y típicos trajes regionales, nada de angelotes mofletudos de Machín revoloteando junto a la moto, nada de masai dando saltos típicos al estilo "Coros y Danzas", nada de esculturales Venus de ébano, nada de vídeos de Jarabe de Palo mostrando bonitas postales de Mali y repitiendo la misma canción multiculti de éxito una y otra vez. Es un libro políticamente incorrecto, escrito por un españolito que ve el mundo de allá fuera como un españolito, y que da una visión de África coincidente con la que tantos viajeros te explican una vez que se han marchado los bien pensantes amigos que defienden el mito del buen salvaje a capa y espada. Su visión es la de una África viva, palpitante, con colores y sabores variados, sí, pero a menudo pintada con añejos colores lavados por el sol y apesando a olores tan corruptos como los que te puedes encontrar en la vieja Europa, o quizá más todavía porque la miseria humana y ética está mejor repartida que el pan, y el color de la piel no libra a nadie de ser, en palabras de José Antonio, un auténtico hijo de puta, o bien una estrella que brilla entre un millón de piedras. Es un libro auténtico, que huye del tópico y sus fotos de la postal de colorines, escrito por un autor que siempre dice lo que piensa y que incluso sonríe irónicamente cuando le comentas -por enésima vez- la cochina envidia que sientes por él.

Esa envidia no es por sus viajes, no. Coger una moto y salir a recorrer mundo es una cuestión de tiempo y dinero, además de valor, y si no, que se lo digan a Ewan McGregor y Charlie Boorman, o a Herbert y Ramona Schwartz. Otra cosa es salir más o menos con lo puesto, tener el coraje de mandarlo todo a la porra durante una buena temporada y ver qué pasa -aquí interviene una dosis de valor equivalente o incluso superior-, como es el caso del gran Guti o del increíble Alfredo, que han viajado por más países que años tienen, y siempre han ido y han vuelto con una mano delante y otra detrás, o, salvando las distancias, de Miquel Silvestre. ¿Quién conoce a los dos primeros? Siempre les digo que es una lástima que todas esas vivencias las guarden para sí mismos y los que les acompañamos en las fogatas de concentración de motos, pero a ellos les da lo mismo contárselo a todo el mundo con un libro, porque lo han hecho porque esos países estaban ahí y ellos tenían una moto, y para mí es una pena. Por suerte, no es el caso de Miquel Silvestre.

A ese coraje es al que yo le tengo envidia cochina, porque sé que mientras ellos se han lanzado a la piscina dándose un gran barrigazo, yo me quedo al borde pensando en si está muy fría el agua, si está profunda o si hay pelos asquerosos flotando mientrasw los años pasan y me decido o no.

Con envidia cochina,
Ana Pérez de Vasconcellos

TU VIAJE EN SOLO MOTO TREINTA



Si ya has hecho tus vacaciones de verano en moto o las estás preparando, ya sea un viaje de cierta entidad o una excursión por tu provincia, en solitario o con tus amigos, sobre cualquier tipo de moto, debes sabes

las fotografías sean aceptables y haya de todo, scooter y paisajes, paisajes solos, los protagonistas del viaje (por supuesto), detalles curiosos, fotos humanas, etc., e ir acompañadas de un texto correcto explicando el viaje o las vacaciones como lo harías a tus amigos.

Sobre todo, las fotos deben ser buenas o como mínimo aceptables, pues si el texto se puede arreglar, las fotos son irrepetibles y hacen bueno aquello de... "una imagen vale más que mil palabras..."

No hace falta que el viaje sea a Cabo Norte o Estambul, pues vuestras grandes aventuras en moto pueden suceder tanto a lo largo y ancho de España como en el extranjero o a pocos kilómetros de vuestro domicilio.

Ánimo, y a viajar sobre dos ruedas este verano, y luego enviado a Solo Moto Treinta y podéis convertirlos en los protagonistas de la revista.

Podéis informaros más ampliamente enviando un e-mail a Tono García (agarcia@alesport.com), a quien también le podéis pasar las fotos y textos de vuestras excursiones, salidas, viajes o aventuras, siempre sobre una moto.

que puedes verlo publicado en ésta, tú, vuestra, nuestra revista Solo Moto Treinta.

Para ello sólo tienes que cumplir unos fáciles requisitos. El primero es que