

On the Road

EL FANZINE DEL KMZ

RUTAS
DE INVIERNO

LAS CINCO FRIAS

TENERIFE CHAPTER
SECCIÓN
CENTRO

KMZ



N.6 - MARZO 2014



filosofando con manuelmotauro verdades como puños

- Los bichos en la noche tienen mejor sabor.
- Hogar es el sitio donde tu moto está el tiempo suficiente como para dejar algunas gotas de aceite en el suelo.
- Las motos no pierden aceite, marcan su territorio.
- La mejor forma de ver una tormenta es a través de tu espejo retrovisor.
- Si tú no conduces en la lluvia, entonces no conduces.
- Una moto en el camino es mejor que dos en el garaje.
- Los moteros jóvenes eligen un destino y parten. Los moteros antiguos eligen una dirección y parten.
- Un buen mecánico te dejará mirar sin cobrarte por ello.
- A veces, la forma más rápida de llegar es parando de noche.
- El invierno es la forma que tiene la naturaleza para recordarnos acondicionar y limpiar nuestra moto.
- Los reflejos bien entrenados son más rápidos que la suerte.
- El mejor reloj despertador es el reflejo del sol sobre los cromados.
- Un amigo es alguien que se levanta a las 2:00 AM para ir en su camioneta a buscarte al fin del mundo.
- No hay nada más feo que una moto nueva sobre una camioneta.
- El mantenimiento de una moto es tanto un arte como una ciencia.
- Si tú conduces como si no hubiera un mañana, entonces no lo habrá.
- Los moteros de cabellos grises no llegan a esa edad de pura suerte.
- Existen moteros borrachos. Existen moteros antiguos, pero NO existen moteros antiguos y borrachos.
- No importa de qué marca sea tu moto, el viento es el mismo.
- Varias motos estacionadas en la puerta significan que lo están pasando bien adentro.
- Los moteros somos los únicos que sabemos por qué los perros sacan la cabeza por la ventana cuando viajan en coche.
- Cuando un motero no se para y ayuda a un compañero que se quedó "tirado", es que llega tarde a recoger de la esquina a su puta madre.
- Disfrutar tu moto no es un derecho - es una actitud.
- La pareja que monta unida... permanece unida.
- La sonrisa del motero, tiene mosquitos en los dientes.
- La carretera es para todos... pero no todos son para la carretera.



sumario

Sumario **2** - Historias, leyendas... **3** - La música de una vida **8**
Rincón de la artillera **32** - Sed buenos... **36** - Zona técnica **39**
Manitas o manazas **40** - Próximamente **43**



HISTORIAS KMZ - SECRETOS AL DESCUBIERTO

Un descubrimiento que os dejará sin aire. Lo que nunca imaginábamos que saldría a la luz sobre algunos... y sin embargo, ha sucedido. No vais a creer lo que estáis viendo... »



GRANDES RUTAS - 5 INVERNALES, 5

¿Quién dijo que no se podía rodar con el frío invierno? Astérix y demás compañía nos demuestran que se puede, y mucho y bien! Pingüinos, Motauros, Gredos... no te lo pierdas! »



TENERIFE CHAPTER SECCIÓN CENTRO - ¡BIENVENIDOS!

Vienen a nuestras páginas a presentarse en sociedad. Adelante... nos contarán su historia, y que nos expliquen cómo acaba en Madrid un grupo que representa a Tenerife... »

N.5 - MARZO 2014

Gracias por su colaboración en este número a **Astérix, Bea, Charlie, Manuelmotauro y Orgaz.**

On the Road



On the Road

NÚMERO 6
MARZO 2014

Foto portada: Las cinco frías
Gredos 2014, by Astérix

la primavera, la sangre altera

Este pasado domingo, por la tarde, después de unos días de lluvia, coincidiendo con la llegada de la primavera (!), abrió un poco el cielo y me dije "esta es la mía": cazadora, botas, garaje y a dar una vuelta en la moto, que hay mono! Al cabo de unos kilómetros, llegué a la conclusión de que todos habíamos pensado lo mismo... cómo estaban las carreteras de gente a lomos de sus máquinas!!! Parecía que se iba a acabar el mundo...

Y es que, en cuanto pasan los fríos (y no digo que no se pueda salir con -10 grados, pero es otra cosa...), ya estamos deseando coger la moto y ponernos a rodar. Prueba de ello es que en el KMZ ya se están organizando muchas de las "clásicas" para la primavera-verano, a las que se están añadiendo nuevas propuestas; Benavente 2014, Gredos 2014, Ruta pirata 500 km, Iron Butt 2... vamos, para no parar!!

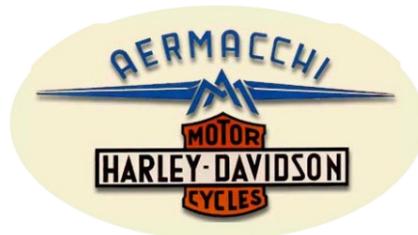
Y como evento estrella ya se está preparando la II Concentración MiHarley, esta vez en el marco incomparable de las Hoces de Cabriel.

Todo eso vendrá, pero ahora, de momento disfrutemos de los viajes invernales del KMZ y sus miembros a través del gran reportaje sobre las "Cinco frías" que nos ha preparado Astérix, o conozcamos a los miembros del Tenerife Chapter sección Centro, entre otras muchas cosas que ilustran este número.

Y un número más, que debemos agradecer a todos los que participan este fanzine y recordar a los demás que esperamos vuestras colaboraciones..

Un saludo a todos y hasta la próxima!!!
Mismo sitio, mismo día, misma hora...





Spaguetti-HID

Aermacchi: la harley "italiana"

**"ERRARE È UMANO,
PERSEVERARE È DIABOLICO"**

Pensando en sanear una empresa cuasi en ruinas, y como un objetivo el introducir motocicletas de baja cilindrada en un mercado "recién invadido" por "japanese bikes", Harley Davidson acometió un proyecto empresarial que acabó con la marca americana aún más hundida y que sólo fue posible rescatar con su re-compra por un holding empresarial y los descendientes de sus fundadores... Que ocurrió?... o mejor... **chè successo?**

Antes de la I Guerra Mundial, la Aermacchi, con sede en Milán desde 1912, fabricaba aviones en

pequeño número. A principios de los años 30, al recibir un pedido de aviones para Mussolini, la compañía creció pero durante la II Guerra Mundial quedó casi destruida. Tras la guerra se volvió a establecer, más modestamente, en Varese y empezó a fabricar coches pequeños, aunque seguía con problemas financieros. Entonces, en la Aermacchi se pensó que el negocio de las motos podía ser más rentable, por lo que empezó a fabricar modelos de pequeña cilindrada. En el verano de 1960, aquejada de problemas financieros, la **Harley-Davidson Motor Company empezó a negociar con la Aermacchi**, una empresa italiana radicada en



Varese. Era un paso encaminado a llegar a un acuerdo de distribución de motos de pequeña cilindrada que pudieran competir con eficacia con los modelos japoneses.

Así, **Harley-Davidson compró la mitad** de la división de motocicletas de la Aermacchi, constituyendo la Aermacchi/Harley-Davidson. En los años 60 Aermacchi produjo motos pequeñas de dos y cuatro tiempos para Harley-Davidson, bastante feas dicho sea de paso, pero no eran malas. Harley Davidson satisfizo así su deseo de fabricar motos de pequeña cilindrada para el mercado europeo. Modelos de las **series Sprint 250, Sprint 350, o la curiosa X-90**, entre otros, tuvieron poca aceptación. Así, pronto las "harley-spaguetti" comenzaron a resultar una mancha en la marca de las ostentosas custom. Además, Harley, centrada en la fabricación de sus custom tenía notables problemas para aplicar sus innovaciones y ventajas adquiridas

en un producto tan distinto. **Algunas unidades llegaron a venderse, pero fueron insuficientes**, pues aunque andaban muy bien cuando salían ya tenían un diseño antiguo, unas suspensiones arcaicas y costaba mucho más que los productos de sus competidores, e incluso que otras de sus propias motocicletas. Finalmente Harley vendió Aermacchi a Cagiva dando por concluida la "excursión italiana". Pero todo no fueron males: En estos años Harley Davidson llegó a participar en el **Campeonato Mundial de Velocidad** e incluso se llevó a sus vitrinas tres mundiales de 250 cc y uno de 350 cc con Walter Villa a los mandos.

Santillana

Información recopilada de Internet



motor



V-Twin

no siempre.....



HARLEY DAVIDSON 1942 WLA

Desde su primer motor V-twin en 1909, **Harley Davidson siempre ha construido motores en V**. Es más, esto es parte de su identidad, porque el desfase de los cilindros en 45 grados es el causante del característico sonido HD. Pero hay una honrosa excepción, La **WLA**, que montaba el único motor **Boxer** jamás construido por Harley Davidson.

En la segunda Guerra Mundial, el Departamento de Guerra de los EEUU pidió a los fabricantes americanos que presentasen modelos para uso bélico. En un principio, se produjeron modelos con los motores V-twin de las motos de producción comercial, pero el gobierno solicitó que se le presentasen diseños que se adaptasen a las necesidades del combate en los desiertos del Norte de África. La disposición de los cilindros

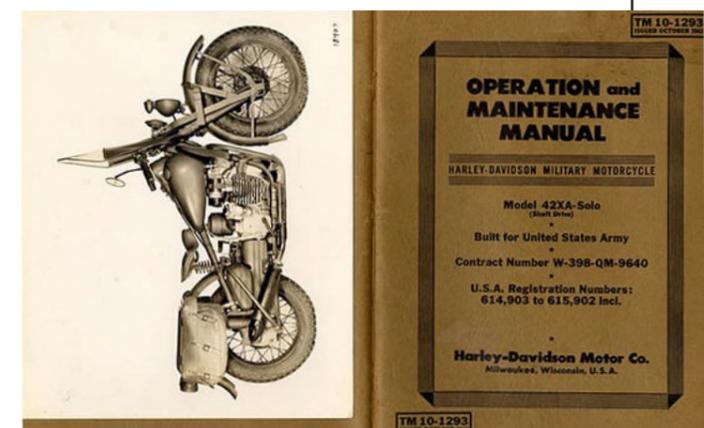
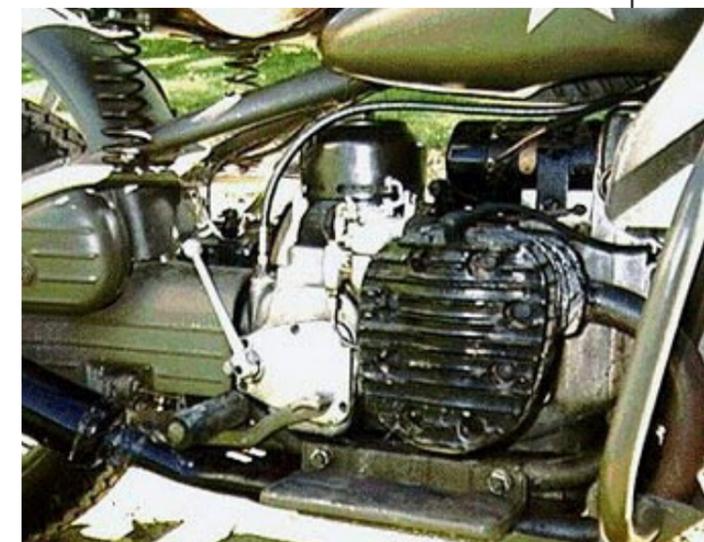
en los motores Boxer **proporcionaba mayor exposición al aire** y esto daba ventaja a los motores Boxer de la BMW que el ejército alemán utilizaba en el desierto (BMW R71).

Hay varias teorías, pero parece ser que en 1941 William Harley compró en Holanda una BMW R12 que sirvió de inspiración para el "flat-twin boxer" de la WLA.



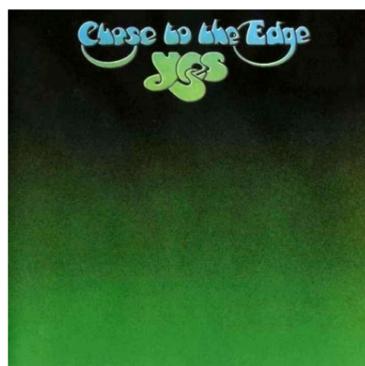
Se trataba de un motor Harley Davidson de **45 pulgadas cúbicas (750cc)** de 2 cilindros, gasolina, que desarrollaba 23 hp de potencia. Con "válvulas al lado del motor", tecnología codificada como "W"; compresión mas baja, codificada "L", y un filtro de aire tipo baño en aceite codificado "A", (WLA), desarrollaba una velocidad máxima en carretera de 105 kms/h. Las WLA originales llevaban un pequeño manual de instrucciones y mantenimiento rápido para los soldados pegado y barnizado en la parte derecha del depósito (cosas básicas como: cómo cambiar el aceite, la correa, reparación de frenos y cambios de rueda, tipos de aceite y un pequeño despiece). Harley pintó las motos de verde. La estrella es posterior, se las pintaban a las WLA que volvían de la guerra y desfilaban. Se produjeron **90,000 unidades** para el ejército americano, pero también se fabricó una variante de la WLA para el **ejército canadiense llamado WLC**. También muchas WLAs fueron vendidas a los aliados bajo el programa de Préstamo y Arriendo. Un dato curioso es que, independientemente del año de producción, todas las WLAs salieron con números de serie de 1942, por lo que la producción del tiempo de guerra sería conocido como 42WLAs. La WLA se dejó de producir después de la guerra, pero se reinició brevemente durante la guerra de Corea durante los años 1949-1952. Esta moto se considera **el antecedente de las chopper y la cultura custom**, ya que los soldados volvían a casa y buscaban la Harley-Davidson que usaron o vieron durante el servicio.

Santillana
Información recopilada de Internet



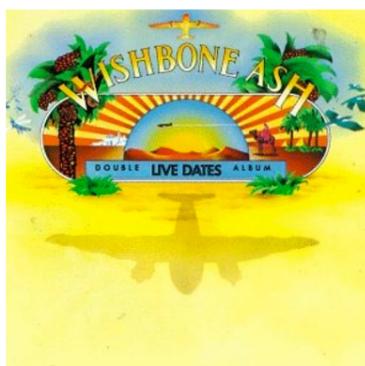


esta es la música que



CLOSE TO THE EDGE
YES (1972)

Quinto álbum de la banda sinfónica, y uno de los más representativos de esa época. Álbum con varios temas "extended", subdivididos en varios "passages", y en los que Jon Anderson muestra una vez más sus influencias con religiones de Asia. La formación de Yes entonces era la de Anderson, Howe, Squire, Wakeman y Bruford, mostrando cada uno sus dotes como instrumentistas. Un álbum para escuchar, para analizar y para descubrir el rock sinfónico, y además admirar el magnífico diseño del ilustrador Roger Dean.



LIVE DATES
WISHBONE ASH (1973)

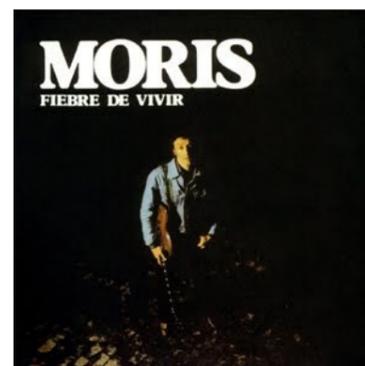
Primer álbum en directo de esta banda británica a caballo entre rock progresivo con toques hard. Se les considera precursores de un estilo llamado "double guitar", que consiste en el "doblaje" de las guitarras en terceras o quintas, y que luego tan usado ha sido en el rock. Memorables son "The pilgrim", "Jail bait" o "Blowin' free". Curiosamente con el paso de los años se instalaron en Estados Unidos, donde tuvieron una mucho mayor repercusión y éxito que en Inglaterra. Una banda fácil de escuchar y recomendable.



UNLEASHED IN THE EAST
JUDAS PRIEST (1979)

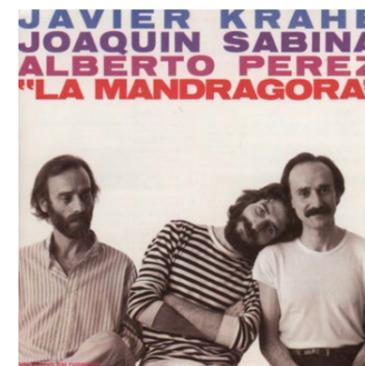
Otro álbum grabado en directo, esta vez de Rob Halford y sus muchachos de Judas Priest. Quizás uno de los directos más venerados del heavy metal, grabado, como no, en Japón, y que sin embargo causó controversia al conocerse que la mayoría de las partes vocales cantadas por Halford se añadieron posteriormente en estudio. De cualquier manera, con un sonido potente, presenta grandes temas como "The ripper", "Diamonds and rust", "Exciter"... que demostraron al público que la banda era algo más que unos imitadores de Black Sabbath...

me gusta



FIEBRE DE VIVIR
MORIS (1978)

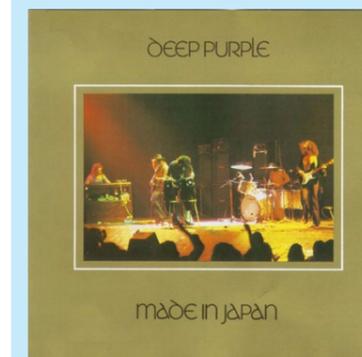
Cuando este argentino apareció por Madrid por el año 1975, seguro que nunca imaginó el éxito que llegaría a tener con un bagaje tan pobre como con el que se presentaba en los escenarios. Canciones sencillas, directas, musicalmente primitivas, pero que influenciadas por gente como Dr. Feelgood hacían que te movieras sin quererlo. En este trabajo además contó con el "germen" de Tequila, con las guitarras solistas de Ariel ya marcando territorio. "Sábado a la noche", "Rock del portal"... quién no las ha berreado y berreado?



LA MANDRÁGORA
KRAHE-SABINA-PÉREZ (1981)

Más de uno se sorprenderá de ver aquí a este trío de cantautores que se arrastraban por Madrid. Pero sed sinceros, ¿quién no ha tenido un pasado "Brassens", o una novia/novio al que escuchar estos rípios fuera la única manera de poder llevarla/o a jugar a los bosques de El Pardo? De cualquier forma, son una serie de canciones graciosas, originales, apolíticas (!), muy ingeniosas y representativas de una época diferente que nos tocó a algunos vivir. Luego Sabina se hizo mayor y pasó lo que pasó...

must have
by Santillana



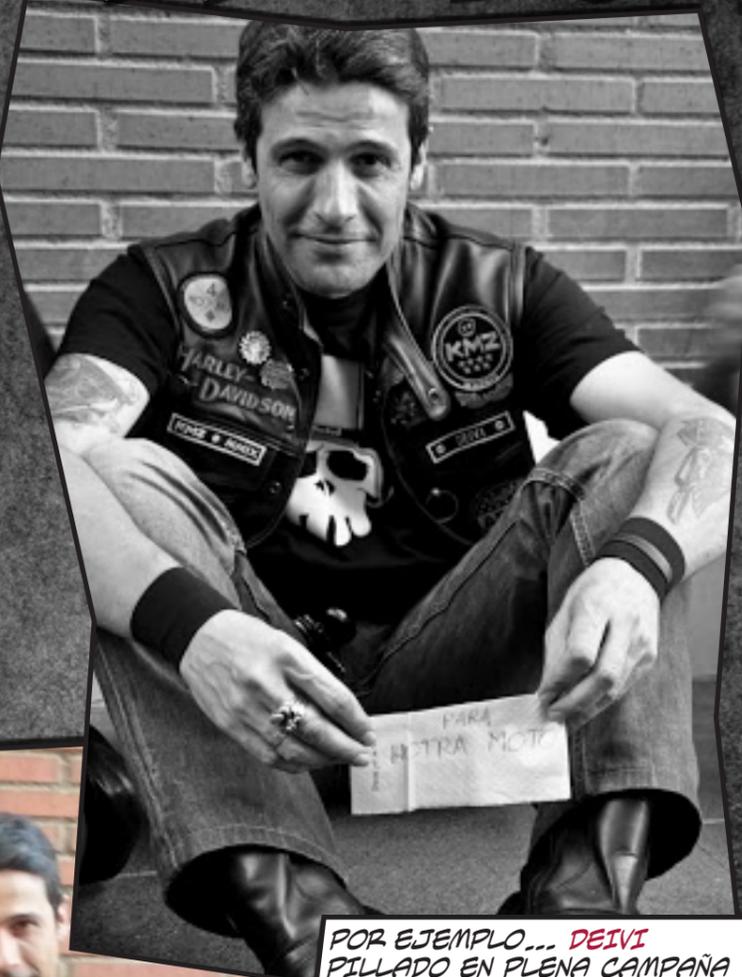
MADE IN JAPAN
DEEP PURPLE (1972)

¿Quién no ha vibrado alguna vez al escuchar los riffs de "Smoke on the water" o el solo de "Highway star"? En parte, la culpa la tiene este magnífico directo grabado en Japón de Deep Purple, en su formación más exitosa, la MK II, formada por Ian Paice a la batería, Ian Gillan con la voz, el bajista Roger Glover, Jon Lord y su Hammond y Ritchie Blackmore haciendo rugir su Stratocaster. Un directo grabado con un ínfimo presupuesto, en el que la banda no creía y que salió a la luz por la insistencia de Warner Japan, y que se ha convertido en una selección de himnos del heavy metal: "Child in time", "Space truckin'", "Lazy", "The mule" (con el gran solo de batería de Paice)... más las comentadas "Smoke..." o "Highway star" entre otras hacen de este LP un clásico... para siempre!!

KMZ

KMZ: LOS ARCHIVOS SECRETOS

DESPUÉS DE UNA ARDUA INVESTIGACIÓN Y DE PASAR POR SITUACIONES REALMENTE PELIGROSAS, AQUÍ OS TRAEMOS LAS IMÁGENES MÁS PROHIBIDAS Y SECRETAS DEL KMZ. AQUELLAS DE LAS QUE SUS PROTAGONISTAS NIEGAN SU EXISTENCIA PERO QUE EL VALEROSO **MANUELMOTAURO** HA DESCUBIERTO... PREPARAOS PARA SENTIR UN VERDADERO ESCALOFRÍO EN LAS CARNES...



POR EJEMPLO... **DEIVI** PILLADO EN PLENA CAMPAÑA PARA CAMBIAR DE MOTO...



... ACOMPAÑADO POR OTRO COMPINCHE... **GARLONCHO** MANO EN RISTRE Y MIRADA PERDIDA...

NA, QUE NOS HA CAZAO...



QUE SÍ, QUE ENTIENDO LO DE LAS **1HD**, PERO QUE DE GAÑOTE NO PAPEAIS, GUAPOS...

¿QUÉ ME DECÍS DE ESTE PAR DE TRUHANES INTENTÁNDOSE COLAR EN UN COMEDOR SOCIAL??? ASÍ NO VÁIS AL CIELO, **HADDOCK** Y **JUAN FÉLIX**...

AY... **BANDIT**, UN SERVIDOR DEL ORDEN DEBE SER MÁS DISCRETO... HASTA PARA SALIR DEL ARMARIO... QUE ESPECTÁCULO!!!!

A ESTE DE LA MOTO COBRE ME LO COMO ENTERITO



... Y PARA TERMINAR, ESCALOFRIANTE IMAGEN DE LA HORA DEL RECREO EN EL CORRECCIONAL... **MURDOCK** AL SOL...



VAYA TELA...

astérix y cía. contra los elementos las cinco frías: objetivo cumplido

Bueno, la verdad es que no sabía si lo iba a conseguir. Parecía un reto demasiado fuerte, pero he contado con las más excelentes compañías en todas las invernales. El KMZ en pleno en **Motauros**, un grupo de Kaemezeteros, con Lobežno a la cabeza (a la cabeza simplemente porque pasé casi todo el tiempo con él, explorando el terreno y a las terrenales que por allí pululaban) en **Pingüinos**, el Maestro Ossomoto, del cual no se puede más que aprender, en **Arguis y Jabalistroffen**, y una recién llegada que lo hace llena de ganas y energía: Noe (que cuando salga este resumen ya se habrá registrado en Mi Harley como Cuartokilo).

Vamos allá con el relato de esta pequeña maratón invernal, que comenzó en Diciembre, poco antes de Navidad en Arguis, un poco más arriba de Huesca junto a otros cerca de 300 moteros, y terminó a principios de marzo en **Gredos** con unos 70 participantes, de los cuales no más de 30 hicimos noche.



ARGUIS 2013

Es la Primera invernal de esta temporada, y para mí, también la **primera de las más famosas por su dureza**. Está en un paraje en medio de ninguna parte en **Arguis, pequeño pueblo situado entre Huesca y Jaca**. La incertidumbre hace mella, ya que normalmente tiene lugar en medio de una buena capa de nieve y a temperaturas prepirenaicas.

Salimos hacia Arguis a las 12 desde la gasolinera situada en el PK 61 de la carretera de Zaragoza. Yo llego algo antes y cargo la moto con su líquido alimento. A poco de sonar las campanadas aparece una figura extraña. De lejos parece una moto adelantando a un coche-mingurria, pero poco a poco se distingue la irreplicable figura de **Ossomoto**.

El abrazo de rigor, repostaje, estiramientos y en camino. La verdad es que yo, pobre ignorante, creía que un "side" me iba a llevar a menos de 100 Km/h. todo el camino, pero pronto me doy cuenta que la "PanEuro" aguanta perfectamente los 130-140 km/h y, según me comenta Manuel más tarde, **va bien hasta los 180 km/h**, que es cuando empieza a vibrar.

Hay una pausa obligatoria al pasar con Osso por esta carretera, por no sé qué antigua tradición, y es la de parar a sacar una **foto en el cartel que indica la desviación a "El Temple"**, por lo que salimos de la autovía dispuestos a inmortalizar el momento. Nueva etapa hasta más allá de Zaragoza, donde paramos a reponer fuerzas. Viajar con Osso es no tener problemas en ningún sentido, pero en lo tocante al tripeo es todo un Maestro. Como a mí tampoco me disgusta el mencionado deporte, hacemos una relajada sobremesa, con postre y cafelete.

Preparados para hacer el último recorrido volvemos a montar en nuestros acerados corceles y, en un tris, llegamos a Arguis, aunque ya es casi de noche.





Al aparecer en el punto de la Concentra, vemos que no hay sitio para plantar la tienda pues, al disfrutar de un clima casi tropical, la abundancia de **"familias-marujonas" llena todo el espacio posible.** En una concentración en la que no es normal llegar a 100 participantes, nos encontramos con más de 300, bastantes de ellos con ropa de haber venido en lata... ¡¡¡El día que prohíban el acceso a los lateros, las concentras volverán a ser moteras!!!

Nos vamos carretera abajo unos 700 m. y encontramos un lugar, cerca del lago, para plantar nuestra mansión.

Una vez establecidos, dejo mi moto y nos subimos en el dúplex para inscribirnos y tomar el vasito de caldo con el que somos agasajados. A partir de ahí, las cervezas se suceden sin orden, concierto ni cadencia... A eso de las cuatro de la mañana, nos acordamos de que en alguna maleta de la Street habían dos joyas, no literarias (va por la Leti) sino gastronómicas: **un par de Chuletones de genuino Buey de 1,5 Kg.** cada uno que traíamos, entre otras pequeñeces, para saciar nuestros más confesables apetitos.



Como la temperatura ambiental está varios centígrados por debajo de la media de los frigoríficos y eso garantiza su conservación, decidimos volver con ellos a Madrid.

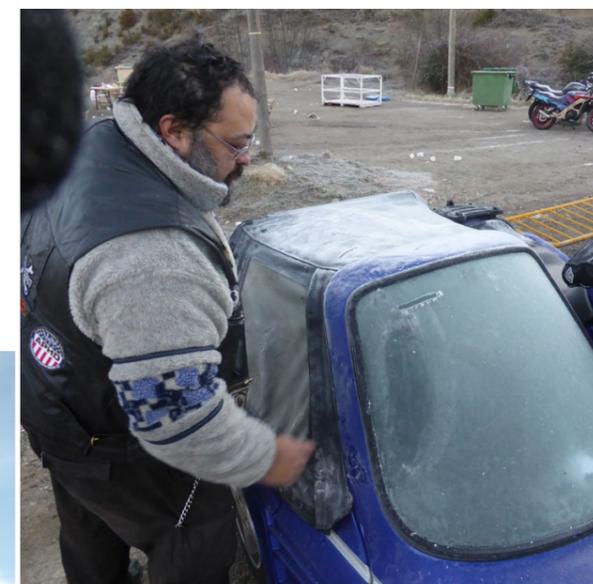
Tras un ratito de soñar con las angelitas, nos levantamos y observamos que el regato que por la noche bajaba con algo de corriente, está totalmente congelado, así como el lago. Aunque no llega al grado del año pasado en el que, según me relata Osso, hicieron patinaje con un Mini por su superficie. El termómetro de la moto marca -9 °C, pero según **he leído en algún chat de la quedada, llegamos a -14°C.**

Nos vamos a desayunar, y en el camino vemos unos vasos de cerveza que alguien se dejó olvidados en el exterior, y ahora permanecen perfectamente congelados.

En fin, un buen cafelete con tostada, y a proceder al desmontaje de la tienda. La verdad es que en un side cabe absolutamente de todo...

Enfilamos la carretera con muy buen tiempo, parada en Guadalajara, un abrazo, un "hastasiempre"... y a casita.

Inmejorable comienzo...





PINGÜINOS 2014

De Pingüinos, qué decir... una buena cantidad de los testigos que adornan mi chaleco son de allí. Incluido el de 2009, el año del frío y las nevadas: Cuentan las crónicas que sólo llegamos un 40% de los que salieron hacia Pingüinos. Muchos se quedaron atascados en medio de la nieve, y la mayoría se encontró las carreteras cerradas por la Guardia Civil. En la foto se puede ver cómo estaba la calle Hermosilla en el mismo momento en que yo partía hacia Valladolid.

Pero este año ha sido totalmente opuesto. **El primero, fui sólo; éste con unos 15 compañeros Kaemezeteros.** El antedicho, frío, nieve y lluvia; el actual, sol y calor. En aquel, no llegamos a la mitad de los esperados; en este, superamos los 27.000...

Una vez llegado el primer grupo, escogemos un lugar para plantar las tiendas, donde siempre, por el primer camino a la derecha nada más pasar la entrada, buen sitio porque es fácil salir en caso de que el terreno esté embarrado o nevado, y plantamos la nuestra. Estando en la labor, llega el segundo grupo, que procede a hacer lo propio.

Una vez acomodados, a dar un rulito y ver los tenderetes de chuches moteras. El primero en ser visitado es El Duende, que tiene un puesto con verdaderas maravillas y nos hace impresionantes descuentos. La segunda visita es el chiringo de las litronas para rellenar el cuerno, que al final de la noche nos deja a algunos con agujetas en el brazo derecho... Creo que nos merecimos una medalla de halterofilia o, mejor dicho de cuernorofilia, en versión arrancada. Así como otros años el complemento más generalizado **era el gorro y la braga, este parece una convención de gafas de sol.** Hasta el punto que nos fuimos toda la tropa a la ribera del río, a tumbarnos a tomar el sol, y viendo a más de una zagala cerca de nosotros durmiendo plácidamente.

Y estando por aquellos lares, aparece una simpática pareja de la Organización, consternada y casi pidiéndonos perdón por la demasiado buena climatología. En vez de Pingüinos, aquello parecía Lagartos, todos al sol, como si fuéramos jubiletas en el parque.

Por la tarde, brujuleo entre los numerosos puestos de "golosinas" y más de una compra de chorradillas para acicalar las burras o sus conductores, regalos para compensar (o chantajear) a las parejas que no han podido venir...

El comando veterano (**Lobezno y Astérix**) nos damos unas cuantas vueltas al recinto buscando de todo, y encontrando, sobre todo, cerveza fresquita con la que rellenar el cuerno, nunca mejor dicho, de la abundancia. Si se pudieran medir los Kilómetros que hizo el asta entre subir y bajar desde la altura del cinturón hasta la de las bocas, creo que habría podido volver a los Madriles él solito...

En uno de estos deambulares, nos encontramos a unos grandes personajes en el mundo de la moto: Nacho COE y Mar, su mujer. Compartimos con ellos paseos y cervezas con conversaciones sobre aventuras vividas o por vivir y nos separamos para ver qué era del resto del grupo. Ya caída la noche, los más jóvenes se quedan de charleta en la hoguera con un par de vecinas de tienda y el comando veterano se da el piro en descubierta hacia los conciertos y el despelote de varias agraciadas bigardas. A todo esto hay que decir que **Soychivi se ha quedado este año, de forma voluntaria, a dormir**, lo que le ha redundado en la no-pérdida de unos cuantos puntos del carné de conducir y varios cientos de euros disponibles para accesorios de la burra. La verdad es que si la emetérica pusiera controles de cervezolemia por el recinto, les daba para renovar toda la flota, multacópteros incluidos.



En este último peregrinaje nos acompaña un clon de Guti, personaje que apareció por la hoguera y se quedó de residente con el KMZ. Dicho elemento había intentado seguir el ritmo del comando sedentario del KMZ en la hoguera y llevaba tal "medallón" encima que si le pilla la Alcohola de Chinchón le nombre hijo predilecto. Al pasarle el cuerno para que libara el zumo de cebada, no sabía si metérselo por el ojo, chupar la puntita o derramárselo directamente por la camisa, en un intento fallido de localizar su propia boca. Al cabo de poco tiempo y numerosas fotos (y nada más) con varias mozas del lugar, el tal "Guti" desaparece en busca de un sitio para descargar varios de los hectolitros consumidos, y no vuelve a aparecer. Sospechamos que en la actualidad sigue errando por tierras vallisoletanas en busca de su furgoneta.

Y nosotros, una vez terminado el concierto, el estritís y la cerveza, nos fuimos a la hoguera, unos 10 minutos o así, y luego a dormir, soñando con el Walhalla de los moteros, y amenizando a los circundantes con un sonoro solo de flauta no tan dulce...

Al día siguiente, despertar, paracetamol, recogida de tiendas, paracetamol, desayuno de la organización, paracetamol y vuelta a casa con el casco abierto, para que el aire calme al enanito tamborilero que algunos tenemos dentro de la cabeza. Nadie estaba para ir por el Puerto, o sea que túnel al canto, parada a la salida del peaje para darnos un abrazo y despedirnos, y desbandada general con la imaginación fija en un curioso mueble con patas, almohada y colchón que nos llamaba como sirenas deseosas de trasladar nuestras almas al Hades. Con las cervecitas en el barrio y el dulce recuerdo de lo acontecido, acaba la segunda invernall.

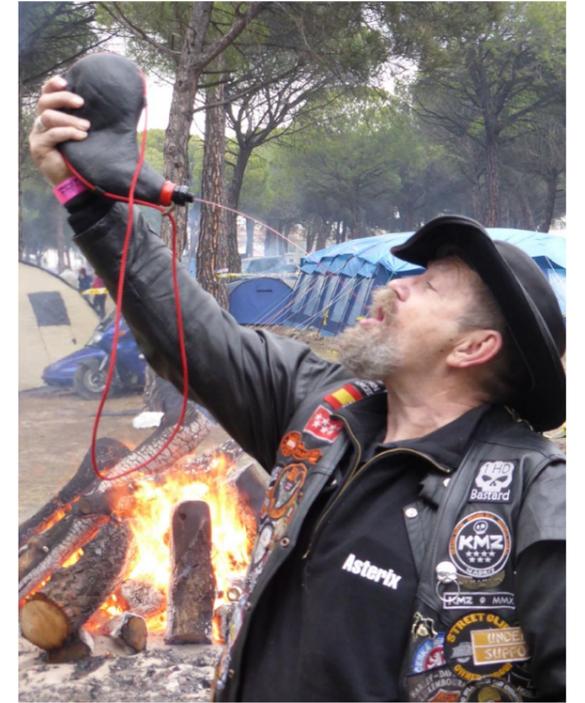
¡El año que viene, más!



MOTAUROS 2014

De esta concentración, **ideada y liderada por el gran Manuelmotauro** tengo poco que decir, pues ya el maestro DOC ha hecho una glosa digna de Aristóteles, aleccionando a los peripatéticos.

Sólo agradecer al comité de organización la labor realizada con las carpas y al Comando Cocinillas, que nos deleitó con unos guisotes dignos de una comida de negocios de Altos Cargos de la Administración (ahí es ná). **Es la única invernall que no pareció primaveral**, la única en la que cayó una ligera nevada, precisamente en el ratito en que estuve de guardia con Lobežno... y que nos deleitó con unos cuantos copos a la vuelta. ¡La verdad es que es un placer especial el conducir en medio de una nevada!





El punto especial lo pusieron una manada de niños que nos tocaron las gónadas a todos los presentes y al final salieron indemnes. Siempre tiene que aparecer un Gil del Candil para amancebar la puerca...

¡Una vez más ha sido un inmenso placer compartir tres días con tan grandes amigos!

Mención especial merece ese **gran fichaje gallego para el KMZ que es Pilar JB**, incansable, ayudando magistralmente en absolutamente todo lo que acontece en el campamento, aliñando con maestría, dando tientos a la bota, siempre con la sonrisa en la boca y una frase amable para todo aquel que tiene el placer de cruzarse con ella... Y Anita Dinamita, y su hermano Raúl, gran ejemplo de moral, motero y escalador que no se agacha ni en las puertas bajas, y que nos enseña que la vida es tal y como nosotros queremos que sea. Creo que el gran Manuel está pensando en usar las técnicas de desmontaje usadas en Debod para trasladar el Palace al campo que nos albergará en Motauros 2015, campo que parece ser que no será el mismo, gracias a la "generosidad" de los políticos de turno.

**¡¡¡Gracias, Manuel, no cambies nunca!!!
Y van tres.**



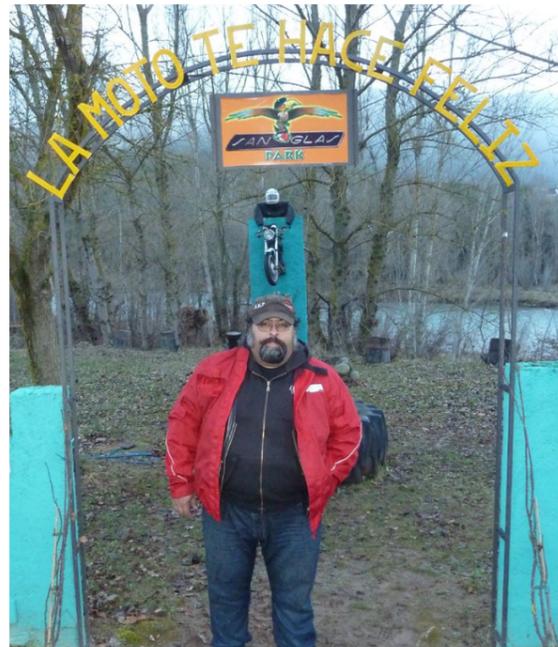
JABALISTREFFEN 2014

Esta vez los nervios son menores que en Arguis. Aunque Jabalistreffen se celebra más al norte, ya casi en Jaca, **el ir casi todo el rato por tierras conocidas da mayor tranquilidad.** Esta es la cuarta invernal de la temporada y la verdad es que frío de verdad no lo hemos visto ni en pintura. Y la nieve no ha hecho ni acto de presencia. Cae a ratos una llovizna medio molesta pero hace una temperatura realmente agradable. Como en el anterior viaje a Arguis llegamos a destino bien entrada la tarde y ahora tenemos unos cuantos kilómetros más, quedamos un poco antes, a las 10:30 en la misma gasolinera del PK 61. **Más de lo mismo: Abrazo, llenado de gasofa**, patadas al aire para soltar músculos y a la carretera. Volvemos a "retratarnos" con el cartel de acceso a El Temple y continuamos ruta. Como el tiempo es un poco más inestable que en el viaje a Arguis, decidimos ir por Ayerbe y no por la carretera de Arguis, o por la de Jaca.

La carretera no está mal y vamos a buen ritmo, hasta la altura de Yeste, donde empieza a ser espectacular. Paramos en los Mallos de Riglos a sacar una foto, Arco Iris incluido, ya que ha dejado de lloviznar y asoma un tímido sol. A partir de aquí la carretera es gloriosa. Sucesión de curvas y paisajes fabulosos, carretera que discurre en paralelo al Río Gállego con varias represas ¡¡y varios miles de baches por metro cuadrado!!! En algunos de ellos se puede jugar la Final de la Copa de Europa con las gradas atiborradas de público... Pero el paisaje es impresionante. En un ratito, se hace corto, llegamos al Camping. **El barro es de gran calidad** y como no hace frío del todo, el terreno es un perfecto lodazal. Pero la afluencia es grande. Muchos van a las casetas, que están agotadas desde hace meses, y otros nos decantamos por la acampada clásica. Una vez más, la zona preferente está a rebosar y nos tenemos que trasladar hasta las afueras del campamento. El buen tiempo propicia la abundancia de latas, y el camping está atiborrado.

Una vez establecidos, empezamos con las rondas de cebada bifermentada hasta la hora del refrigerio.

Cenamos en el amplio restaurante con una impresionante chimenea central que caldea el ambiente hasta hacerlo casi irrespirable y salimos un buen rato a la hoguera, con una no pactada pero bien cumplida intermitencia para efectuar viajes a la barra para recargar los estómagos con la rubia espumosa... Empiezan a caer tímidos copos de nieve, lo que nos da una cierta esperanza de despertarnos mañana con un buen manto blanco. Las motos están aparcadas de forma que sea fácil salir, haya terreno seco, barro o nieve, **y yo tengo las cadenas en una maleta, por siaca.**



Y a eso de las 2, después del sorteo de regalos y baile erótico-festivo, un ratito más de hoguera y a la dulce piltra. **Mañana nos esperan otros 450 Km. hasta Madrid**, y no sabemos qué tiempo tendremos.

Al despertarnos vemos que luce un espléndido sol. Un fantástico desayuno consistente en café con galletas, un par de huevos fritos (recién hechos, los van haciendo delante de ti) y un buen trozo de chorizo frito, con algo de pan para mojar, después de conversaciones y más

conversaciones con antiguos conocidos, nuevos conocidos y demás gente de bien rodar, y toca recoger la tienda y los enseres de nuestro habitáculo.

La cuarta invernal toca a su fin. Salimos a buena hora para llegar a comer en casita. Nos despedimos, como siempre, en la parada de Guadalajara, y cada mochuelo a su olivo. Al llegar a Madrid, vaciado de la moto, duchita reparadora y a la calle, a ver si encuentro a alguien que me líe...



EL ESCOCÉS DE GREDOS 2014

Por fin llega el turno a la quinta y última invernada. En esta cambio la compañía del maestro Ossomoto por una novata. **Noe. Es la amiga todoterreno, que se apunta a un bombardeo,** pero sin ser metepatas y que tiene un espíritu y un aguante que acojona...

Todo empezó cuando se enteró del viaje que preparo para este verano a unos cuantos países, y me dijo que se apuntaba. Como no ha hecho un viaje en moto en su vida (bueno ahora sí...) le comenté que se tiene que probar como paquete en varios viajes "cortos": Galicia, Cantabria, y alguna concentra para que compruebe si le gusta el ambiente. Dicho y hecho o, como diría un valenciano "pensat y fet". El bautizo motero no ha sido cualquier cosa. Un viaje que ha tirado p'atrás a más de un aguerrido motero (Osso, lo tuyo fue por Manolete...) le ha hecho conocer, y amar, el mundo de las dos ruedas.

Después de buscar ropa para Noe (tamaño cuartokilo), ya que se ha apuntado a la invernada sin haber salido nunca en moto, quedamos el sábado a las 10 para salir sin demasiadas posibilidades de encontrar hielo en la carretera.

Cuando llegó Noe a mi casa estaba lloviendo, lo que me hizo temer una lógica deserción...

Pero nada más lejos de la realidad. Llegó con esa sonrisa que la caracteriza dispuesta a cambiarse a ropa de faena e iniciar la aventura.

Salimos sobre las 11, cayendo una lluvia intermitente durante casi todo el camino, que de vez en cuando dejaba paso a una niebla que no dejaba ver mucho más allá del manillar. Todo ello aderezado con un toque de frío al punto de sal, y un viento racheado **que jugaba a su puta bola con los más de 500 Kg.** que formaba el paquete moto-chica-chico... Al fin llegamos al Camping. Como fuimos los primeros en llegar del sábado, recibimos un sonoro aplauso por parte de los que estaban desde el viernes, y procedimos a engullir sendos botijos para equilibrar el frío exterior con el líquido interior. La mañana discurrió plácidamente entre botellín y botellín, viendo llegar cada vez a más gente (hasta unos 30 en el día).

La comida se hizo esperar hasta cerca de las 5, pero mereció la pena. Nos pusimos ciegos de raciones hechas en el momento, una sopa que le habría gustado incluso a Mafalda y que nos regeneró hasta las entretelas.



A eso de las 6, visita a una fábrica de cervezas, donde una majísima guía nos explicó el proceso de fabricación de esa diosa líquida y luego procedimos a catar las tres variedades que producen, junto con unos generosos taquitos de embutidos, queso y pastas.

Vuelta al camping y fiesta amenizada por el DJ Escocés hasta eso de las 3, hora en la que algunos subieron al pueblo a buscar otro garito para una ingesta generalizada de zumo de cebada, y otros nos metimos en el sobre sin ponernos ni el sello. Como la noche estaba fresquita y algo remojada, El Escocés nos propuso dormir todos en el comedor, con chimenea incluida en el precio. A mí, como de costumbre, casi no me dio tiempo a cerrar la cremallera del saco y caí en brazos de la prima de Morfeo. Por cierto, al chavalote de la foto con gorra Sudista, que está con El Escocés, le dieron el premio a la constancia. Cumplió los 5.000 Km. antes de llegar a la concentra y tuvo dos averías importantes. Venía desde Suiza, dando un rulito, y ya que pasaba por aquí...



El domingo amaneció despejado de forma que la primera parte de la ruta hasta el Circo de Gredos la hicimos con sol, pero al ir ascendiendo empezaron a turnarse las nieblas, lluvia, aguanieve, sol, más niebla, aguanieve y un buen frío repartido de forma generosa entre todos ellos. **Llegamos al Circo de Gredos con casi medio metro de nieve** y sacamos las fotos de rigor antes de iniciar la vuelta pasando por Hoyos del Espino, de tan gratos recuerdos para todos nosotros gracias al Crack de Manuelmotauro. Cuando llegamos al Camping, los que no habían venido al rulito nos esperaban ya sentados a la mesa. Un arroz con tropezones que quita hasta la caspa nos devolvió las fuerzas y, al terminar, se hizo el reparto de premios y el sorteo de regalos. **La suerte de la novata se hizo notar**, y a Noe le tocó una red elástica para sujetar bultos en la moto... Sobre las 4:00 p.m. iniciamos la vuelta a Madrid, para terminar una de las mejores invernales de las que he disfrutado, siguiendo la tradición, con unas rondas botijeriles que acabaron cerca de las 11:30.



Y con esta, puedo dar por concluida la maratón de invernales 2013 - 2014.

Ya hay que empezar a pensar en la siguiente aventura... que seguramente nos llevará hasta Helsinki, pasando por cerca de 15 países. Pero entre medias quedan unas cuantas ilusiones, muchos horizontes por superar y cantidad de compañeros con los que disfrutar.

Astérix





tenerife chapter pasión por

NUESTRA HISTORIA

El concepto Chapter surge como filial del HOG (Harley Owners Group) para alcanzar los mismos objetivos de promoción y aumento del entusiasmo de conducir Harley-Davidson pero a nivel local, siendo ante todo una organización sin ánimo de lucro, orientada a la familia y de carácter apolítico. Todos los socios del H.O.G. pueden inscribirse en cualquier chapter local.

El **TENERIFE CHAPTER** fue constituido en 1992 y, bajo el patrocinio del concesionario de Harley Davidson en Tenerife (Gubra), agrupa a los propietarios de Harley-Davidson de la provincia de Santa Cruz de Tenerife y ahora con sección en Madrid.

La historia de la SECCIÓN CENTRO se resume en cuatro palabras: **"PASIÓN POR NUESTRAS MÁQUINAS"**.

Hace ya bastantes años que varios amigos de la **Comunidad de Madrid** nos juntamos para compartir esta pasión por las HARLEYS, no éramos muchos, pero lo importante es que teníamos una buena amistad. Fundamos un club llamado "Iberos", luego otro llamado "Carpetanos", pero por diversos motivos nos fuimos disgregando. Pasados unos años yo volví a retomar el tema y fundé otro grupo llamado **"Samoabikers"** en el cual estábamos los fundadores de la **SECCIÓN CENTRO DEL TENERIFE CHAPTER**.

¿Como fue el pasarnos al CHAPTER? La respuesta es sencilla: la necesidad de estar en el lugar adecuado dentro del custom (todos sabemos cómo es este mundo). Nosotros como grupo estábamos cómodos pero dentro de este mundo del custom no encajábamos en los MCs, CC, etc..., dicho esto como no puede

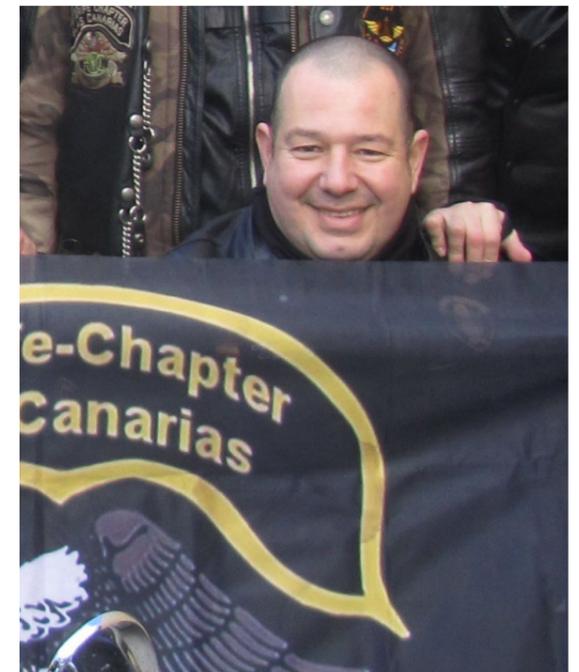
sección centro nuestras máquinas

ser de otra manera respetamos a todos y queremos que se nos respete. Nuestra PASIÓN por las HARLEYS es ABIERTA para disfrutar con todo el mundo.

Al principio cuando mi hermano el SUBDIRECTOR del TENERIFE CHAPTER nos hizo la propuesta de pertenecer al Chapter, **me surgieron dudas** (yo siempre había visto a los Chapter como muy "elitistas"), pero me confundí totalmente, me encontré con una gente espectacular y muy abierta que nos abrieron las puertas de par en par, y estaban encantados de contar con una sección permanente en Madrid. Dicho y hecho se pidió permiso al H.O.G. el cual no nos puso ninguna pega y así en **ABRIL DEL 2013 se fundó la SECCIÓN CENTRO DEL TENERIFE CHAPTER**.

Como sección oficial del Chapter nuestro deber es difundir nuestra pasión por las HARLEY DAVIDSON y ser una "ventana" en la península de nuestros hermanos Tinerfeños, también dar apoyo y logística a cualquier miembro del Chapter.

Como nuestro carácter siempre ha sido abierto, estamos encantados de participar en cuantos eventos, foros y demás donde se nos llame. **A día de hoy somos 25 socios y estamos hermanados con los AA.GG (ÁNGELES GUARDIANES), y tenemos amigos en los HDC, en los CHAPTER MADRID Y CAPITAL, y, cómo no, ahora hermanados con el KMZ. Pensamos que con estos grandes amigos estamos en el lugar adecuado.**





Queremos llevar nuestra SECCIÓN sobre todo por eventos solidarios, así como montarlos nosotros mismos (ya lo hemos hecho) y darnos a conocer como sección abierta a todos para lo cual invitamos a todos nuestros amigos a nuestros eventos.

Tenemos dos **CLUBHOUSE** (qué suerte): **AMERICAN BAR AGUACATE**, en travesía de Madrid 1, Leganés, y **ROBERANGELO**, Avenida Emperatriz 1, Madrid.

En cualquiera de los dos locales os sentiréis como en casa y los dos tienen un gran ambiente motero custom.

Si queréis pertenecer a un CHAPTER "distinto" os invito a que entréis a formar parte, aquí no miramos que se sea de otros grupos todo es compatible y además enriquece.

Esta es hasta ahora nuestra historia y seguirá.

Charli
Director Tenerife Chapter Sección Centro



BEA



¿Quién eres? Cuéntanos un poquito y lo que quieras de ti.

Soy Bea, una más de las artilleras que andamos a las espaldas de nuestros moteros. Siempre me han gustado las motos, en mi habitación el poster más grande que tenía era el de una Road King roja. Me encanta la gente alegre y con energías positivas, creo que todo se contagia

por eso huyo de los cascarrabias.

¿Quién te lleva?

Me dejó llevar por Orjatar, con quien comparto mi vida desde hace unos cuantos años y la pasión por las motos, especialmente las Harleys. Tanto subidos en la moto como en el día a día, nos compenetramos a la perfección.



¿Desde cuándo te lleva? ¿Sobre qué modelo de moto?

Desde que se compró su primera moto en 2008, una intruder de 250 cc. La recuerdo con mucho cariño, sobre todo cuando pasábamos por algún puerto, ¡¡¡lo que le costaba subir!!!... jajajaja!!! Después, en 2011 llegó por fin nuestra Sportster 1200 Custom. El día que le entregaron a Orjatar la Harley, vino a verme al curro y yo sólo quería irme con él a probarla, qué envidia me dio verle irse y yo en el trabajo.

Cuéntanos cuando y cómo conociste o te enrolaste al KMZ...

Fue un jueves, cuando todavía se quedaba en el Gambrinus, a los primeros kmezeteros que conocí fue a Jimbo, Conan y Santa.. Pensé que sólo aparecerían 5-6 personas más, ¡¡¡qué ilusa!!! cuando me quise dar cuenta la terraza estaba plagada de moteros "malotes" con sus cazadoras de cuero llenas de parches, pins, calaveras por todas partes... estaba flipada. Encima ese fin de semana era la salida a Gredos, nos apuntamos a ir y volver el sábado, y nos quedamos con ganas de pasar más tiempo porque nos hicieron sentir como en casa, me lo pasé genial. Este fue el principio de muchas de la Quedadas que intentamos, desde aquel día, no perdernos.



Para ti el KMZ es...

Es algo más que un grupo de amigos, se han convertido en una parte de mi vida, en una pequeña familia con la que sé que puedo contar cuando lo necesite. Me encanta que esta afición por las Harleys pueda unir a gente tan dispar, que quizás nunca se hubieran conocido porque son totalmente diferentes. Ese es el encanto del KMZ.

¿Qué es lo que más valoras del grupo?

Desde luego, la solidaridad, las ganas de ayudarse unos a otros. Me enorgullece pertenecer a un grupo que siempre quiere echar una mano a quien más lo necesita. Cada vez que entro en el despacho de mi casa y veo nuestro calendario solidario pienso ¡¡¡olé por nosotros!!!

Dinos cual ha sido, hasta ahora, tu "mejor momento" montando en moto, o con el KMZ... y el peor, claro... y mójate!

El mejor?, es difícil decidirse por uno sólo porque han sido (y serán) muchos, pero me encanta la Ruta de los Huevos de Jimbo cuando a la vuelta se hace de noche y por la carretera sólo se ve

serpentear una hilera de faros y sólo se escucha el sonido del motor de nuestras Harleys, ¡¡¡espectacular!!!. El peor sin duda, la vuelta de la Quedada de Gredos (la primera vez que fuimos) Llevabamos el asiento de serie y el dolor en mi trasero era insostenible, creí que por culpa del dichoso asiento no podría apuntarme más a las rutas largas. Sé que no me porté como una buena artillera, no paraba de moverme me daba igual que entrara o saliera de una curva, le dí el viajecito a Orjatar (sé que me lo supo perdonar). Así que cuando me compré el asiento sundowner, para esas rutas largas, casi lloro de la emoción. Ahora voy tan agusto que, de vez en cuando, cae alguna siesta...jajaja!!!

Además de ser la "perfecta artillera", cuéntanos alguna faceta más de ti que no sea demasiado secreta...

Me encanta la montaña, hacer senderismo, aunque debo confesar que desde que tenemos la moto he dejado un poco apartado este hobby. Ahora, me estoy aficionando a las otras dos ruedas, las de sin motor, aunque es un poco más cansado.



¿Moto preferida?

Una Fat Boy, como la de Terminator, la típica del motero malote. Pero para Orjatar y para mí, me quedo con una Road King, espero que en un futuro nos hagamos con una.

¿Que música no puede faltar en tu iPod?

Extremoduro, Marea, Héroe, Loquillo, Amaral...y para mis momentazos de locaza Fangoria.

Cuando no tienes sueño y no está tu Javi al lado... qué lees?

Me encanta leer cualquier cosa que caiga en mis manos, y son muchas porque soy bibliotecaria en una universidad. Pero por desgracia no tengo tanto tiempo para poder leer todo lo que me gustaría. Y ya sé lo que estáis pensando, ¡¡pues sí!!! en una biblioteca universitaria se curra, y mucho! y no!!, no me he leído todos los libros.

Una ruta que te gustaría hacer...

A EEUU y recorrerme la ruta 66, sé que es un viaje que tarde o temprano terminaremos haciendo.

Un par de buen@s amig@s que hayas conocido desde que vas en moto...

Hay muchas personas que son muy especiales para mi (Jimbo, Katy, Ernani, Sonia...), pero con Sito y Gotiquilla tengo una relación genial, nos entendemos a la perfección, nos parecemos bastante.

Bueno, despídete, anda...

Nunca me han gustado las despedidas, pero ya que me lo pides. ¡¡¡Nos vemos en la carretera!!!

Bea



taxi! taxi!

no siempre vamos a ir en moto...

INFORMACIÓN DETALLADA SOBRE TARIFAS PARA 2014 - MADRID

Cantidad a pagar

La cantidad a pagar es el importe que figura en el taxímetro más, en su caso, los suplementos correspondientes que únicamente pueden estar contabilizados en los taxímetros con impresora de recibos. Los peajes serán a cargo del viajero, si éste ha ordenado o aceptado el trayecto correspondiente.

TARIFAS BÁSICAS

El taxímetro empezará a contar cuando el viajero y su equipaje se encuentren debidamente instalados, excepto en los servicios contratados por vía telemática, en los que el taxímetro empezará a contabilizar desde el lugar de partida del vehículo pudiendo alcanzar un máximo de 5 euros cuando el punto de recogida esté dentro de la Zona A y un máximo de 8 euros cuando el punto de recogida esté dentro de la Zona B.

El precio/h de servicio (tarifa temporal) se aplicará cuando la velocidad de circulación sea inferior a las siguientes velocidades del cambio de arrastre:

- en Tarifa 1 a **19,52 km/hora**
- en Tarifa 2 diurno a **17,08 km/hora**
- en Tarifa 3 diurno a **16,40 km/hora**
- en Tarifa 2 nocturno a **19,58 km/hora**
- en Tarifa 3 nocturno a **18,80 km/hora**

La velocidad del cambio de arrastre es la que resulta de dividir el valor correspondiente a la tarifa temporal (precio por hora de servicio) por el valor correspondiente a la tarifa basada en la distancia (tarifa kilométrica). Cuando la velocidad de circulación es inferior a la velocidad del cambio de arrastre el cálculo del importe del servicio se basa en la aplicación de la tarifa temporal y cuando la velocidad es superior a la velocidad del cambio de arrastre este cálculo se basa en la aplicación de la tarifa kilométrica.



TARIFAS AEROPUERTO

Tarifa 4:

En los viajes con origen o destino entre el aeropuerto y el interior de la Calle 30, incluyendo aquellos que hayan sido contratados por medios telemáticos, se aplicará una tarifa fija de **30 euros**. A esta tarifa fija no se le podrá añadir ningún suplemento ni se aplicará la cuota máxima de los servicios contratados por medios telemáticos, siempre y cuando el pasajero esté en el punto de encuentro a la hora convenida.

Tarifa 5:

En los viajes con origen en el aeropuerto en los que no corresponda aplicar la tarifa fija y que no hayan sido contratados por medios telemáticos, se cobrará una carrera mínima en los diez primeros kilómetros de recorrido o distancia inferior de 20 euros. Superados los 10 kilómetros el taxímetro continuará contabilizando en la tarifa que corresponda.

Suplementos:

- **5,50 euros:** viajes con destino en las terminales de pasajeros del Aeropuerto de Barajas.
- **3,00 euros:** viajes con origen en las estaciones de autobuses y ferrocarril (Méndez Álvaro, Avda. de América, Atocha y Chamartín).
- **3,00 euros:** viajes con origen o destino en el recinto del Parque Ferial Juan Carlos I (IFEMA).
- **6,70 euros:** viajes en Nochebuena y Nochevieja que finalicen entre las 21 horas del mismo día y las 6 horas del día siguiente.
- **1,00 euro/plaza:** por ocupación a partir de la quinta plaza del vehículo

* El número máximo de suplementos a cobrar será de seis. No obstante en los períodos de Nochebuena y Nochevieja, se podrán cobrar hasta siete suplementos. El suplemento de aeropuerto sólo se puede cobrar una vez. El suplemento por ocupación a partir de la quinta plaza del vehículo se podrá aplicar un máximo de cuatro veces por servicio en los vehículos de 9 plazas.

Viajes en el exterior del Área de Prestación Conjunta (APC)

En los trayectos desde la salida del Área de Prestación Conjunta (APC) hasta el destino fuera de ella, se aplicarán las mismas tarifas de la zona B. Estos precios incluyen el retorno según la Orden de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid.



Inicio del viaje		Precio por hora	
Lunes a viernes, de 6 a 21 horas	Resto de días y horarios	Entre las 6 y 21 horas	Entre las 21 y las 6 horas
2,40 euros	2,90 euros	20,50 euros/h	23,50 euros/h

Precio por kilómetro			
Horario	Zona	Tarifa	Euros/Km
Entre las 6 y 21 horas de lunes a viernes laborables	A	1	1,05
	B	2	1,20
Resto de días y horas	A	2	1,20
	B	3	1,25

Derechos del viajero:

- Obtener un tique del servicio que contenga los datos mínimos establecidos en el artículo 22 de la Ordenanza reguladora del taxi. En caso de avería de la impresora, tendrán derecho a obtener un recibo con los mismos datos que el tique.
- Efectuar el pago del importe del servicio con tarjeta de crédito y débito en los vehículos que dispongan de lectora que lo permita.
- El transporte del equipaje. Asimismo tienen derecho a que el conductor recoja el equipaje, lo coloque en el maletero del vehículo y se lo entregue a la finalización del servicio.
- Elegir el recorrido que considere más adecuado.
- Recibir el servicio con vehículos que dispongan de las condiciones necesarias en cuanto a higiene y estado de conservación, tanto exterior como interior.
- Solicitar que se suba o baje el volumen de la radio y otros aparatos de imagen y sonido que pudieran estar instalados en el vehículo, o que se apaguen los mismos.
- Solicitar que se encienda la luz interior cuando el usuario tenga dificultades de visibilidad, tanto para subir o bajar del vehículo como en el momento de efectuar el pago.

- Transportar gratuitamente los perros guía.
- Ser atendidos durante la prestación del servicio con la adecuada corrección por parte del conductor.
- Abrir y cerrar las puertas traseras durante la prestación del servicio, siempre que el vehículo se encuentre detenido y las condiciones del tráfico lo permitan, y requerir la apertura o cierre de las ventanillas traseras y delanteras así como de los sistemas de climatización de los que esté provisto el vehículo, pudiendo incluso bajar del vehículo, sin coste para el usuario, si al requerir la puesta en marcha del sistema de aire acondicionado o de climatización, al inicio del servicio, éste no funcionara.
- Elegir en las paradas de taxi, salvo en Aeropuertos y estaciones ferroviarias o de autobús, el taxi con el que desea recibir el servicio.
- Solicitar el libro de reclamaciones en el que podrán exponer cualquier reclamación sobre la prestación del servicio.
- Recibir contestación a las reclamaciones que formule.

Objetos perdidos

P ° del Molino 7, (Legazpi)
Teléfono: 91 527 95 90



cuídala, no podrás vivir sin ella batería, “mon amour”



La batería es un **acumulador de energía** cuya función principal es poner en marcha el motor del vehículo. Esto se consigue por un proceso químico entre 2 placas de plomo y un líquido llamado electrolito formado por agua y ácido sulfúrico. En baterías con mantenimiento es importante comprobar el nivel del electrolito y si es necesario añadir agua destilada. Es muy importante no utilizar agua del grifo porque contiene minerales que interfieren en las reacciones químicas y dañan a las placas. No es necesario añadir ácido porque no se evapora como el agua; solo será necesario si se ha producido un derrame.

La reacción química que se produce genera energía eléctrica y es reversible. Todo este proceso origina un desgaste de las placas internas, que se acelera si el nivel del electrolito desciende por debajo del mínimo, se utiliza la batería con poca carga o se realizan procesos de carga muy rápidos. El desgaste hace que el material se deposite en la parte inferior del vaso originando un cortocircuito. Esto se conoce como vaso comunicado y se detecta al aparecer burbujas en el vaso cuando se somete la batería a un esfuerzo prolongado (arranque del vehículo). Esto origina una rápida descarga que puede suceder en muy pocos minutos.

Mantenimiento de la batería

Evitar que el nivel del electrolito descienda por debajo del mínimo. Realizar una carga si presenta síntomas de falta de energía en el momento del arranque del motor. Una batería pierde un 0,24% de su carga cada día que no se pone en marcha el vehículo. Evitar las cargas rápidas, no debiendo utilizar intensidades mayores del 10% de la capacidad de la batería. Una batería de 12

voltios y 75 Ah deberá cargarse a una intensidad máxima de 7,5 amperios.

Otro punto importante es el estado de los bornes de conexión. Los vapores del ácido pueden llegar hasta ellos creando una capa de sedimentos que atacan el material. Para eliminarla se recomienda utilizar solamente agua en abundancia. Para prevenir estos depósitos de sulfato, aplicar en los bornes algún tipo de grasa o vaselina. La unión entre los bornes y los conectores del vehículo debe mantenerse lo más limpia posible para evitar que aparezca resistencia entre ellos. Esta resistencia origina un peor arranque del vehículo y un descenso de la eficacia del sistema de alumbrado y es causa de fallos en los sistemas electrónicos.

Las baterías sin mantenimiento no se pueden abrir fácilmente porque el proceso químico no es igual al de las baterías con mantenimiento. El agua necesaria para el proceso químico es generada con los elementos químicos de las placas. Por esto los vasos no necesitan agua y la batería no debe ser abierta. Su mantenimiento se reduce a la comprobación del estado de sus bornes y a evitar su carga rápida.

En caso de no utilizar el vehículo durante un largo periodo de tiempo se recomienda desmontar la batería y realizar cargas periódicas (una cada mes) para evitar que se descargue completamente. Una descarga completa de la batería origina un rápido deterioro de las placas, reduciendo su vida útil.

Información recopilada de Internet



que no te falten!!

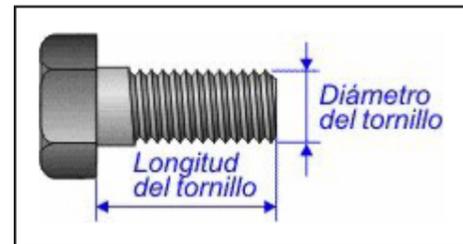
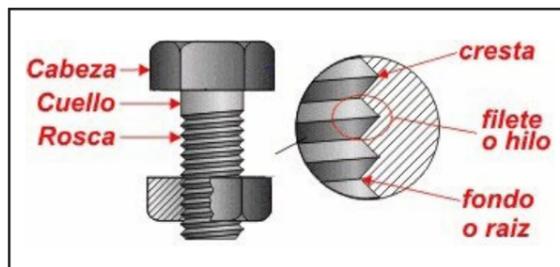
esos tornillos...

TORNILLOS Y TUERCAS INFORMACIÓN Y CONSEJOS

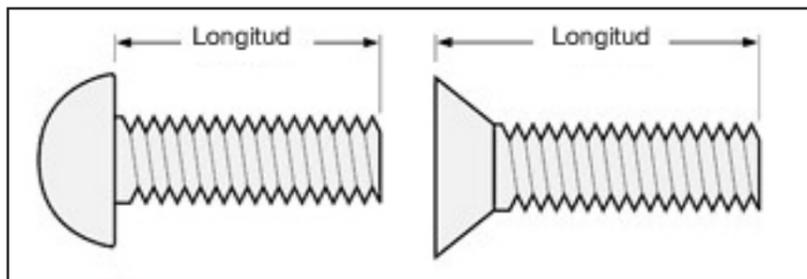
La mayoría de los tornillos que encontraremos en nuestra Harley Davidson son tornillos en pulgadas.

¿Cómo identificamos un tornillo en pulgadas?

De forma general, un tornillo en pulgadas se describe por el diámetro de su eje o vástago y el número de hilos que hay en una pulgada. Adicionalmente, podemos encontrar (tras esta dos medidas) la longitud del tornillo. Con estas tres medidas tendremos definido, básicamente, el tornillo que necesitamos. Sin embargo, más adelante veremos que hay otras características también muy importantes que definen el tipo de tornillo más adecuado.



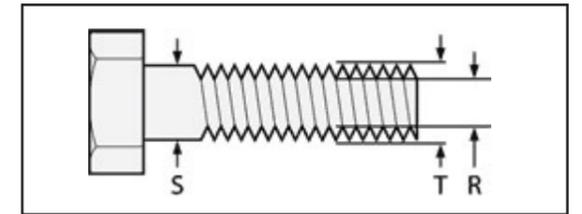
Hay que tener en cuenta que la longitud de un tornillo se mide según el tipo de cabeza que éste tenga:



En cuanto al diámetro, este suele medirse sobre la **rosca** (T) o sobre el **cuello** (S) ya que esta medida suele coincidir en tornillos mecanizados.

El número de hilos por pulgada determina la diferencia entre **"Fino" (B)** y **"Grueso" (A)**. En general, el paso "grueso" se utiliza cuando el tornillo se rosca directamente sobre una pieza sólida, mientras que el paso "fino" se utiliza cuando se utiliza una tuerca junto con el tornillo para finalizar la unión de dos partes.

Entre las "otras" características que mencionamos, y que es bastante importante a la hora de seleccionar un tornillo, está **la dureza del tornillo**. La escala estándar de los rangos de dureza de los pernos va desde el **Grado-2 (suave) al Grado-12 (duro)**. Un Grado 5 es lo más normal que encontraremos en una Harley. Por otro lado, recordad que si usamos arandelas con el tornillo, deberemos elegir éstas del mismo grado que el tornillo sino queremos "extraviar" el tornillo con el tiempo.



 Sin marcas	Grado 2 Acero al carbono bajo o medio
 3 marcas radiales	Grado 5 Acero al carbono medio, endurecido y templado
 6 marcas radiales	Grado 8 Aleación de acero endurecido y templado



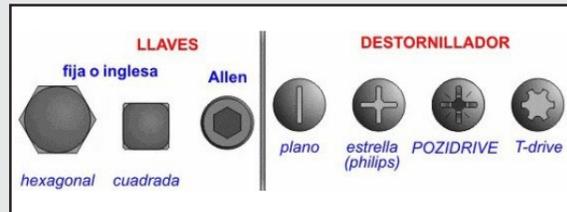
Otra de las características importantes es la **forma de la cabeza**, que determina el estilo o tipo de tornillo.

Los diferentes tipos de cabezas se eligen según la instalación, accesibilidad y la capacidad del par (torque) que se necesita en la unión. **El tornillo más común es de cabeza Hexagonal (F), así como los Allen de cabeza cilíndrica (D) o socket.** Los tornillos Torx (G) se encuentran cada vez más en las motos nuevas y admiten más par que los Allen. Los tornillos de Botón (E) se usan en lugares donde la estética es importante aunque no admiten pares altos. También, tenemos los tornillos de cabeza Avellanada (C) que se usan allí donde es necesario mantener una superficie plana en la unión de las piezas.

Por último, nos encontramos con el **material y tipo de acabado** de los tornillos. Los acabados en cromo son muy vistosos pero no duran mucho en ambientes muy sucios, húmedos o expuestos a la sal. En ambientes salinos, sale más a cuenta el acabado en acero inoxidable pulido.

Como resumen, diremos que la tornillería americana (US Fasteners) se describe por el material, estilo y tipo de la cabeza, seguido por el diámetro, hilos por pulgada y la longitud en pulgadas. Así por ejemplo, hablaremos de un tornillo de acero cromado, phillips, avellanado y de 1/4-20x6. Cabe decir que uno de los tornillos más comunes en nuestra Harley es el Allen de 1/4-20 de cabeza cilíndrica "Socket cup".

Orgaz



el mes que viene...
volveremos!!!



On the Road

RUTA PIRATA: 500 KMS CURVEANDO...

Oye, y por qué no juntarse unos cuantos y hacerse un recorrido por lo más "curvoso" de los alrededores de Madrid? Pues nada, dicho y hecho. 500 kilometritos casi sin parar por las zonas más reviradas... igual hasta nos mareamos, pero de cualquier forma os lo contaremos. Vámonos....

On the Road

... BAJO EL MAR, BAJO EL MAR....

Algunos miembros del KMZ se hacen notar hasta debajo del agua!!! Y ahora nos dan la oportunidad de conocer de primera mano qué se siente en este mundo subacuático, en el que te puedes topar desde criaturas feroces con miles de dientes hasta seductoras almejas...



Y ADEMÁS...

Historias curiosas, opiniones, técnica y mecánica fácil para "chuzos"... y mucho más...



On the Road



Esos es todo amigos

Sigue al KMZ en

