

# MOTOS

## de Ayer

LA REVISTA DECANA DE LAS MOTOS DE COLECCION

Nueva época nº 93 PVP España 4,50 € Portugal cont. 3,80 €

Vuelta a España  
en Bultaco  
Mercurio

YAMAHA RD 350  
CUANDO EL INFIERNO ATUPO



HOMENAJE A  
PACO ROMAN



Museo de Torreblanca



SANGLAS 350/3

MIMOTO FAVORITA



BMW R65  
EL PATITO FEO



Feria

DE AUTOP...



¿Pero qué pasa con la marca Vespiño?: pues que es una moto desahuciada. Desde el año 2.000 ya no existe para el mercado, a pesar de que durante casi cuatro décadas fue líder en el mercado de ventas de ciclomotores. ¿Resulta paradójico, verdad?, pues es así, estas cosas son fruto de operaciones comerciales que los ciudadanos de a pie difícilmente podemos llegar a entender. Lo cierto es que la fábrica Moto Vespa de Madrid, que durante esos años llegó a producir dos millones de Vespiños, cerró sus puertas para ella. El último gesto conocido es el de componer, como si se tratase de un "mecano" usando piezas de diferentes modelos, la última criatura de la marca. A pesar de todo, un montón de entusiastas de los Vespiños nos damos cita alrededor de un par de webs y un foro que aglutinan todo lo necesario para que estas motos no desaparezcan para siempre. Desde el corazón de ese mismo foro ha surgido la idea y el ánimo necesarios para esta aventura.

## La vuelta a España en Vespiño



## Primera vuelta a España sin paradas, 7.000 kilómetros, por relevos

Va lo tenemos todo, ahora a conseguir el objetivo. Nuestro vehículo reúne las características necesarias para ello y además resulta simpático a todo el mundo, posiblemente porque es el eslabón de unión entre las bicicletas y las motos. Que puede considerarse según se mire, y sobre todo para los que no lo conocen, o una moto de lo más sencillo, o una bicicleta con motor. Además, de entre el colectivo que peina casa: ¿quién no ha tenido o conducido en alguna ocasión una moto de estas?, o ¿Quién no tiene en su

garaje una en la actualidad?. Si se vendieron dos millones, algo debe quedar... ¡¡queda!! Posiblemente por la capacidad de esa moto para convertir en mecánicos aficionados a personas normales, todo el mundo se atreve a manipular sus entrañas y además con éxito. Pero sobre todo porque a estas alturas nadie duda de la efectividad y fiabilidad de una moto que durante tantos años ha servido de medio de transporte a jóvenes y menos jóvenes, que nació como vehículo económico heredando virtudes de sus hermanas mayores, las Vespas, y

siviendo de modelo a gran parte de los scooters automáticos en la actualidad, que en esencia son Vespiños modernos.

Con la Bella Durmiente hemos recorrido 7.000 kilómetros en 10 días, sin descanso para ella, sin largas paradas, sin miedo al intenso calor de los desiertos peninsulares o a la "sartén de Andalucía". No ha habido manos expertas para dosificar el esfuerzo del motor, simplemente se ha avanzado a ritmo lento, el que permite el pequeño motor. Incluso en algunas ocasiones



**BADAJOZ**



**BURGOS**

extrañaba a los relevistas que cuesta arriba no superase los 25 o 30 kms/h., en fin... ¿qué esperaban?. Ante puertos de montaña como el de "Piqueras", o el "Pajares", o serranías como la de Málaga, que hubo que transitar para evitar caer una y otra vez en las redes de la DGT y sus sanciones por circular por autovías no hubo titubeos. Porque todo sea dicho: nos hemos paseado por todos los sistemas montañosos de la península. Una vez nos pusimos en marcha no había ningún tipo de planteamiento, se seguía adelante y se afrontaban las pendientes que hiciese falta, o bajadas, o llanos, o calor, o frío.

Vaya incongruencia: se desdoblaron en autovías antiguas nacionales y no dejan opción a ciertos vehículos, a los lentos naturalmente, ¿por dónde pasamos?. Cuando circulando por

una supuesta "vía de servicio", hartos de dar saltos, pisar piedras, tragar polvo y vadear ríos terminamos en un campo de olivos, lo que menos deseábamos era seguir jugándonos el tipo de esa manera, de modo que por seguridad en la primera oportunidad entramos en la autovía. Eso supuso 300 €. de sanción y 4 puntos para el piloto de ese momento, Fernando. ¿Ya está bien así?. Creemos que no.

Pero sigamos con nuestra aventura: ya existían precedentes de grandes cabalgadas a lomos de Vespinos. Ernesto Palmieri en 1981 viajó a Cabo Norte y volvió en 28 días con su Vespino "Vale". El pasado año se hicieron 3.000 kilómetros en seis días en un viaje de ida y vuelta a París. Hace algunos años otro Vespino, también por relevos, se vino de París

a Cataluña de tirón, algo más de 1.200 kilómetros. Y otros amigos atravesaron la península en menos de 24 horas. Con este currículum, con la moto y con algunas previsiones más, el paso siguiente era encontrar a los voluntarios-relevistas. En primer lugar echamos mano del foro de Vespinos (en "mivespino.com" y "vespinos.net", aquí se encuentra todo lo necesario). No hizo falta insistir para contagiar nuestra ilusión a muchos de los amigos que allí se dan cita, de manera que a partir de ese momento había que hacer un par de cosas más. Por un lado confeccionar un rutómetro lo más detallado posible, algo que diese idea de rutas y horarios precisos, luego asignar un relevista a cada tramo y, por último, vestir de gala a la Bella Durmiente, revisarla por dentro y por fuera, nada especial, cosas al alcance de cualquier aficionado. Esto era sencillo de imaginar pero difícil de coordinar, supuso varios meses de trabajo y no quedó perfecto del todo, al menos la parte humana, por eso decimos que tiene una porción tan grande de aventura y de incertidumbre.

La puesta en marcha de la moto, e inicio de la vuelta, se fijó para el domingo 27 de Julio a las 14:00, en la plaza de la iglesia de Vall de Almonacid, provincia de Castellón, como broche final a un apasionante fin de semana en el que se dieron cita en la localidad los participantes a la "Primera reunión nacional de Vespinos". Con unos minutos de retraso la moto salió a la carretera, Samuel fue el primer relevista, su misión consistía en poner rumbo a Castellón, que era la primera capital a



**RELEVO EN ALICANTE**



**RELEVO EN PALENCIA**



visitar. Se respetó escrupulosamente la velocidad de 35 kms/h. marcados para rodar en los primeros compases un motor que a los efectos se acababa de estrenar. Siguiendo la moto iba la VW Transporter que la empresa Hertz de alquiler de vehículos nos prestó para realizar toda la vuelta escoltando a la Vespino como "coche de apoyo". No hubo dificultad alguna puesto que era domingo de verano y hora de comer. Las carreteras estaban solitarias, disponibles solo para nosotros. Tanto es así que de regreso a Vall de Almonacid en dirección a Teruel ya contábamos con un adelanto de 30 minutos sobre el horario previsto. Fernando hizo el trayecto de regreso desde Castellón una vez hecha la foto de rigor sin dificultades. La foto iba a ser el testigo gráfico del paso por cada una de las capitales de provincia,

en ella se reflejaría la entrega de un "certificado de participación" al relevista que llevase la moto hasta ese punto, normalmente la puerta del ayuntamiento de la ciudad, o en su defecto, un edificio emblemático de la localidad. Además en esa misma foto también debía aparecer un cartel en el que se reflejase el nombre de la ciudad, el nombre del piloto relevista, la hora, día de llegada y los kilómetros acumulados hasta ese momento.

El sistema planteado para llevar a cabo la vuelta era bien sencillo. Disponíamos de una lista de participantes voluntarios distribuidos en el rutómetro. A cada uno de ellos le correspondía un tramo que solía tener inicio en una capital y fin en otra, aunque en ocasiones eran varios los relevistas que se encargaron de hacer un tramo. También es



cierto que todos los tramos no tenían la misma longitud, superando en ocasiones los 250 kilómetros. También se dio el caso de un solo relevista hacer varios tramos seguidos, como el caso de Kike de Galicia que llegó con su Le Mans, anduvo solo toda una noche y continuó hasta las 5 de la tarde del día siguiente. O Diego "Markitos" que tomó la moto en mitad de la noche, en San Vicente de la Barquera, y escoltado por sus padres la llevó hasta Bilbao. O nuestros héroes Gabriel y Olga de Valencia, que se movieron con su Honda 750 por toda España saliendo a nuestro encuentro para cubrir etapas en las que no teníamos relevistas. Pero las heroicidades existieron también fuera del estricto manejo de la moto, tras ella iba constantemente el coche de apoyo en el que viajaban personas que no tenían relevo y que al final

fue el punto más débil de la organización, por donde se podía haber roto sin remisión. Pero se pudo concluir, no sin sobrepasar ampliamente los límites de cansancio aconsejable. Se debe mencionar a estas personas que fueron Fernando, Nacho, Augusto, Francesc y Valentín, ayudados en algún tramo por José Ángel, venido a propósito desde Castellón a Ávila para contribuir a la causa, y el mismo Kike Rascado de Galicia que estuvo al volante de la VW la tarde anterior a su cabalgada. Los del coche de apoyo tuvieron que realizar labor doble puesto que en muchos tramos no había relevista y por tanto hicieron las veces de piloto de la moto y conductor de la Transporter, entonces...¿quién descansaba?. A pesar de todo, el esfuerzo mereció la pena.

7.000 kilómetros sin parar es una heroicidad para un motor tan pequeño. Lo hemos conseguido y todavía no nos lo creemos. Hacerse una idea de lo que significa estar funcionando durante 10 días sin interrupciones importantes, las necesarias para cambiar de piloto, repostar, estirar las piernas, o reparar las pocas averías que surgieron por el camino fueron las únicas detenciones largas. Hubo dos averías importantes que no entendemos cómo se produjeron,

### ... Y TAMBIEN HUBO REPARACIONES, COMO EN ORENSE Y SEVILLA





tenemos sospechas, pero no certezas. La cuestión es que pertenecen a ese tipo de problemas que casi nunca se suelen dar. La primera de ellas ocurrió en el centro mismo de

Sevilla, justo en el momento en el que se iba a producir el relevo, de madrugada. Se rompió el piñón corredera que permite pasar de la posición bici a la posición moto. Se pudo resolver en dos horas. La

otra avería tenía un tinte semejante, en esta ocasión lo que se rompió fue el piñón de bicicleta que sirve para arrancar la moto dando pedales, o simplemente para pedalear con motor parado. En esta segunda ocasión la rotura se produjo en las proximidades de Orense, por la mañana. Aunque la avería era sencilla de resolver nos llevó demasiado tiempo tener la moto lista. Una serie de casualidades hizo que la cosa se complicara demasiado y el acumulo de horas de retraso respecto al horario llegó a su registro más alto. Además, un error de montaje en la parte del embrague provocó unas vibraciones excesivas y el rápido deterioro de varias correas de transmisión que nos mantuvo entretenidos en sucesivas ocasiones. Se pudo resolver pasado San Sebastián, gracias a

que el "gurú" de los Vespinos, Francesc Garí, que se había incorporado en Bilbao al coche de apoyo, se dio cuenta del error de montaje. Dos pinchazos de la rueda trasera, unos problemas de "vacío" en el depósito auxiliar de 10 litros que se manifestaron en varias ocasiones junto al desprendimiento del tubo de escape por las vibraciones comentadas completaron la lista de averías de la vuelta. El conjunto "ciclo" y el "termodinámico" se comportaron de manera excelente, así como los amortiguadores delanteros, el hidráulico trasero y el asiento expresamente diseñado para la ocasión.

Montañas, valles, llanuras, todos los ríos importantes, la orilla de todos los mares, todas las capitales, muchos puertos de

# SERGIO ROMAGOSA S.L.

CORREDURIA DE SEGUROS

Tel.: 902 889022

## Colaboradores

- ALICANTE 965124853  
Caballero Mediadores,SL
- ALMERIA 950244746  
Armando Ruiz Moreno
- ASTURIAS 639220402  
Leopoldo Escobedo
- BALEARES 971717276  
Gabriel Ferragut Fiol
- BARCELONA 933189385  
Peribañez Asesores,SL
- LAS PALMAS 928761247  
Mario Dominguez
- MALAGA 952779068  
Mª Jesús Gutiérrez
- MURCIA 968353871  
Carlos del Espino
- ORENSE 988241353  
Javier Frivida
- PONTEVEDRA 986204010  
Mercedes Ponte
- TENERIFE 922383952  
Schippers Seguros,SL
- SEVILLA 954220743  
Ignacio Porras
- VALENCIA 963611166  
Avance,SCP
- ZARAGOZA 976386212  
José Manuel Bernad



*20 Años dedicados al diseño y comercialización de Seguros para Vespas. Los Historicos y decenas de miles de pólizas intervenidas y aficcionados. Sus devotos constituyen nuestra mejor garantía de asesoramiento y servicio.*

Más información en **LA ESCUDER** [www.escuderia.com](http://www.escuderia.com)

Nº Registro DGS-J-1709: Concertado seguro Responsabilidad Civil seguro Ley

## VIAJANDO CON CLASICA: Vuelta a España en Vespino

montaña, desiertos peninsulares, calor y frío. Curiosamente el intenso calor lo soportaron bien los participantes, sin embargo hubo quejas del frío. La lluvia nos respetó, salvo en el tramo San Sebastián-Vitoria en la que nos pilló una fuerte tormenta de agua y en algunas partes de Galicia y Oviedo donde la niebla bastante estaba cargada de humedad, el resto del camino estuvo despejado.

Beber se bebió mucho. Comer... cuando pudimos. Algunos relevistas nos trajeron comida y dulces típicos de su zona, pero aquello de sentarse a comer en plato únicamente se hizo en tres ocasiones de las veinte posibles. Dormir... para los del coche de apoyo era utópico incluso pensar en ello. Una noche se tomó una pensión cerca de Pontevedra para intentar recuperar energías, pero solo se consiguió a medias porque la correa de transmisión de la moto nos reclamó a media noche desde las proximidades de A Coruña. Era un continuo no parar, el día daba paso a la noche y la noche nuevamente al día sin apenas darnos cuenta. Llenábamos los depósitos de combustible y un instante después estábamos nuevamente llenándolos. Una tras otra fueron pasando ante nuestros ojos las capitales españolas, pero lástima,

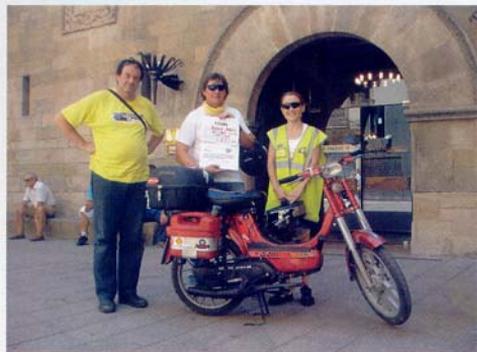
estábamos en ellas el tiempo indispensable para la foto y el relevo, no había para más. Era curioso pero cuando en principio planteamos las rutas la sensación que nos daba era que habría tiempo para adelantarse a la moto y comer, o descansar, incluso dar una cabezadita a motor parado dentro de la furgoneta. No ocurrió así, la moto tardaba poco en llegar al lugar de cita. Si por el contrario le dábamos tiempo para luego alcanzarla, por momentos nos daba que pensar que podíamos haber tomado una carretera distinta, o la habíamos rebasado sin darnos cuenta. Al final, a lo lejos, la distinguíamos rodando por el arcén de turno... la GL granate, el baúl negro y el chaleco reflectante amarillo, lo demás iba cambiando pero en la distancia parecía siempre lo mismo. El único momento de "gozo" real ocurrió entre Logroño y Burgos. Venía con nosotros Miguel Ángel, que había traído desde su casa provisiones para un ejército, incluida la "tortada" que había hecho su mujer. Hacía un calor terrible y llevábamos demasiados días sin darnos una ducha decente, entonces alguien comentó que nos vendría bien un baño en un río de aguas transparentes y frescas... ¡¡milagro!! Al subir un pequeño puente sobre la carretera lo vimos escondido entre chopos, allí

estaba el río Najerilla, a escasa distancia de la localidad de Nájera de la que lógicamente toma su nombre. Sin pensarlo dos veces buscamos algún camino que nos permitiese acercarnos al curso del río y disfrutar de un refrescante baño. Vimos renacer el optimismo sumergidos en aquellas aguas transparentes. Cuando llegamos a Burgos la moto y los relevistas nos esperaban.

Salvo en los primeros centenares de kilómetros en los que íbamos ganando tiempo a lo previsto en el rutómetro, a partir del segundo día ocurrió al contrario, el rutómetro nos adelantó a nosotros y ya no volvimos a alcanzarle. A pesar de todo, incluso en los momentos en los que el tiempo perdido se acercó a las 20 horas, nunca perdimos la confianza en la máquina. Las averías y los contratiempos no habían cambiado los planes, el objetivo estaba intacto, al alcance de la mano... si es capaz de hacer cien kilómetros sin problemas puede hacer mil, si supera los mil puede con dos mil, ¿por qué no va a poder con los siete mil?. El peor momento se vivió en la segunda etapa, por la tarde. Habíamos pasado dos noches sin dormir, habíamos sufrido un largo trecho sobre una horrenda vía de servicio, nos habían puesto una multa y agosto había sufrido un

accidente en las proximidades de Jaén. Por un momento pensamos que era imposible seguir adelante... No era cierto, al limón se le podía estrujar un poco más, de manera que unos días después, en la madrugada del 7 de Agosto, entrábamos triunfantes en la Plaza de Sant Jaume de Barcelona con apenas 6 horas de retraso respecto a lo previsto, suficiente para que no hubiera periodistas, ni curiosos, ni banda de música. Únicamente las familias y los omnipresentes Gabriel y Olga aplaudieron la llegada de la Vespino. Jordi Viñals de Virmotos, "Kiku" Garf y quien suscribe entregamos las energías que nos quedaban para entrar a la plaza entre unos pocos aplausos y algunos destellos de flashes. Cumplimos el objetivo, la moto se portó, conseguimos la foto ante el ayuntamiento, tomamos champán y pusimos fin a la aventura. Una modesta aventura, grande en espíritu que no sabemos si perdurará en el tiempo. De lo que si estamos seguros es de que los que hemos participado en ella la tendremos siempre presente, sobre todo cuando a nuestro lado transite algún viejo Vespino.

La Bella Durmiente descansa pero sigue despierta, en el verano 2009 llegará a Cabo Norte, pero eso todavía está por llegar... tiempo al tiempo.



LLEIDA



AYUNTAMIENTO DE MURCIA