



Ver y ser vistos

ué lástima que en España perdamos oportunidades de consolidarnos como un mercado de la moto rencia mundial y tengamos que contentarnos con el "quiero y no puedo". Hace dos años va hablábamos de tú a tú a potencias como Francia y Alemania y nos acercábarnos a la todopoderosa Italia pero los constantes valvenes legislativos unidos, ahora, al afán de un mal entendido protagonismo con la elevación de la edad mínima para conducir un ciclomotor de los 14 a los 15 años, arremeten en la línea de flotación de las ventas en nuestro país y en la supervivencia de las marcas, incluidas las españolas. En recientes eventos internacionales he tenido la oportunidad de contrastar la opinión que tienen en el exterior de lo que sucede en el mercado dentro de nuestras fronteras. Por un lado, con un periodista portugués. Hace pocos meses que allí se ha estrenado la convalidación entre carnés, pero el resultado no

"En España hay ha sido el que pasión por la moto, tenéis campeones del mundo y se aprovechan sus ventaias de movilidad. Es otro mundo"

La incidencia ha sido menor porque, según mi interlocutor: "En Portugal, históricamente, la moto es para gente pobre. Asimilan el 125 a personas que sin recursos para ir a trabajar o moverse en coche. Pero en España hay pasión por la moto, tenéis

cabría esperar

desde el punto

de vista español.

campeones del mundo y se aprovechan sus ventajas de movilidad. Es otro mundo". Y aún nienso que el techo del efecto de la convalidación en nuestro país está lejos de alcanzarse

Y por otro lado, el Director General de BMW Motorrad, Hendrik von Kuenheim, me comentó que no entendía cómo se puede afectar de forma tan negativa, con continuos cambios de leyes, a un sector que genera puestos de trabajo y actividad económica. Destacaba que esté efecto no sólo es negativo en España, sino también fuera. Que el mercado caiga en nuestro país implica que Alemania reduzca la producción y los puestos de trabajo. Es la globalización. Por cierto, que también me confirmó que BMW volverá a involucrarse en el segmento del scooter. Lo dicho, los portugueses "nos ven" y "somos vistos" por los alemanes. Yo, lo que veo, es que hay oportunidad, y necesidad, de hacer las cosas meior.

RAMÓN LÓPEZ, Director

Sumario





Test & Técnica

18. VAMAHA XMAX 250 La firma del diapasón reinventa su icono XMax para seguir siendo el único baluarte "dos y medio" que resiste la avalancha de los recientes 300.

26. COMPARATIVA

ECOLÓGICOS VS. GASOLINA Enfrentamos tres scooter propulsados con tres métodos distintos: Kymco G5 de gasolina, Piaq gio MP3 Hybrid mitad eléctrico, mitad gasolina, y Vectrix VX1 totalmente eléctrico. ¿Puede sustituir ya la energía eléctrica a la gasolina?

36. GAMA PEUGEOT SATELIS Descubrimos los secretos de la

familia GT más exitosa de Peugeot y sus modelos de 125, 250, 400 y 500 cc.

40. SYM CITYCOM 125

Probamos el nuevo rueda alta GT del fabricante taiwanés. Amplio, bien equipado y con un precio por debajo de 3.000 euros.

Informe

12. LOS SCOOTERS, MÁS BARATOS Análisis del histórico de precios desde hace cinco años de los 50 scooter más vendidos en España, ¡Los precios 2010 son los más bajos!

12. 25 AÑOS DEL MITO SCOOPY El scooter más legendario de la historia de Honda cumple un cuarto de siglo.

Ciudades como Barcelona no se entenderían sin él.

Reportaie

54. EN VESPINO AL CABO NORTE Aventura imposible de Tarifa hasta Cabo Norte a los mandos de un Vespino GL.

Servicios

 4. Noticias • 46. Resuelve tus dudas y Usuario • 48. Guía de compra (scooters y motos 125) • 52. Ofertas • 62. En la red



PÁGINAS CON EL SISTEMA CLIC2C

Scoopy

Pág. 12: Reportaje: Pág. 22: Presentación: Historia del Honda Yamaha XMax 250

KYMCO GS

Pág. 29: Comparativa: Pág. 30: Comp.: Vectrix VX1 Pág. 32: Comparativa: Piaggio MP3 Hybrid

Más info.: página 59

Reportaie En Vespino al Cabo Norte



¿Quién dijo miedo?

UNIR EUROPA DE SUR A NORTE, DESDE TARIFA HASTA EL CABO NORTE DE NORUEGA, ES UN VIAJE FRECUENTE DE LOS AMANTES
DE LOS VIAJES EN MOSTO. MÁS DE 14.000 KILÓMETROS A TRAVÉS DE 16 PAÍSES DIFERENES, AUNQUE CON LAS MOTOS Y SCOOTERS
QUE DISPONEMOS EN LA ACTUALIDAD HACE TIEMPO QUE ESTO HA DEJADO DE SER UNA AVENTURA. NO ES EL CASO DE VALENTÍN
SALVADOR, ÉL LO HA HECHO EN SU "BELLA DURMIENTE", UN VESPINO GL DEL 75. IDA Y VUELTA.

TEXTO Y FOTOS VALENTÍN SALVADOR CALVO



El anuncio de la **salida** de Valentin rumbo al Cabo Norte con su Vespino congregó a varios medios de comunicación. Fue el 27 de junio, en Tarifa y por delante tenia **14.000 kilómetros** hasta su frío y lejano destino.

iajar desde Tarifa a los confines septentrionales de la vieia Europa, a Cabo Norte, es un itinerario de ensueño en el que cualquier turista podría satisfacer sus más recónditos instintos viajeros. Para ello, consulté mapas, libros de viajes, revistas y artículos en Internet. Pregunté en embajadas y oficinas consulares y escuché a cualquiera que me pudiese dar algún dato de lo que iba a encontrar en mi camino. Dos años recabando una información que tomó su forma definitiva cuando el momento de la salida estaba a punto de llegar. También contaba con mi propia experiencia, puesto que en el verano de 2007 recorrí 3 000 kilómetros en una aventura de ida y vuelta a París en la misma moto. Al verano siguiente, con la colaboración de varios amigos relevistas de todas las provincias, pasando mi Vespino de mano en mano, conseguimos visitar todas las capitales peninsulares de España sin descanso. Eso supuso recorrer 7.000 kilómetros en menos de 11 días.

El dia 27 de junio sali de Tarifa, concretamente desde la Isla de la Palomas, por delante, un viaje de 14:000 kilómetros en Vespino, con 30 engas atravesando 16 países diferentes. Francesc Garí "Kiqu" y su hija Aina, venidos desde Arenys de Mar, une habían llevado hasta la sida en su furgoneta porque allí se encuentra el otro confin de Europa, el meridional, motos suficiente para dar comienzo a "el viaje tros suficiente para dar comienzo a "el viaje







Arriba a la izquiera, punto de partida del viaje en la Isla de las Palomas (Taría), el lugar más al sur del continente europeo. Abajo, Valentín con Luis y Félix en el Atomium de Bruselas (Bélgica). A la derecha, no creo que haga falta decir en qué parte de Francia se encuentra la Bella Durmiente.

de mi vida". No existe continente más al sur. Ni en Grecia ni en Italia se pueden encontrar latitudes europeas más próximas al ecuador, si exceptuamos territorios insulares como las Canarias que no forman parte física del continente. Aina me acompañaría con su Vespino NL durante muchos kilómetros en algunos de los tramos de las tres primeras etapas marcadas hasta San Sebastián. Ella me ayudó a dar los primeros pasos de un viaje que tenía por delante el consumo de todas mis vacaciones de ese año. Por su parte, Francesc, como buen escudero y artífice de la puesta a punto de la Bella Durmiente, así es como llamamos a mi Vespino, iba y venía detrás o delante de nosotros. siempre pendiente de cualquier incidencia.

En las tres primeras etapas, las horas y los kilómetros transcurrían como estaban escritas en el rutómetro, tal como las soñé tantas veces, interrumpidas de cuando en cuando por la sinrazón de unas carreteras desdobladas en

«Por segunda vez, dos años después, entré en la "Ciudad de la Luz" con mi Vespino»

modernas vías en las que olvidaron añadir unas áreas de servicio en condiciones o, se guaramente, nunca las consideraron en cesarias. Llegados a San Sebastán, en el mismo camping del Monte [guelo, me despedi de Frances: y Aina que pasaron el testigo a Luis y Félix y su Hillman Minx convertible de 1956. Éstos Ilegaron desde Mardi elsa noche. En el coche, hicieron un hueco para el repuesto de la moto. Aunque para ellos significaba un lastre que Ilevarían durante miles de kilómetros, yo viajaba mucho más tranquilo.

cas del sur de Dinamarca. Las largas cabalgadas por las planicies en Francia, Bélgica, Holanda

e incluso Alemania, donde casi siempre nos acompañó el sol y el calor, parecieron breves. Ciudades como Burdeos, París, Bruselas, Ámsterdam y muchas otras nos vieron pasar. A 45 km/h disfruté de la oportunidad de contemplar cómo los paisaies cambiaban sus tonalidades, los campos de cultivo sucedían a húmedos bosques y éstos a nuevos campos de cultivo. Por segunda vez, dos años después, entré en la "Ciudad de la Luz" con mi Vespino. La cita de esa tarde con los compañeros del Hillman era a los pies del emblema nacional, la torre Eiffel. El lugar exacto de reunión era el Campo de Marte, en la parte del río donde se encuentra la torre. A última hora de la tarde nos volvíamos a encontrar a 70 kilómetros de allí, en Rosny-sur-Seine, donde pasamos la noche v el día siguiente disfrutando de un merecido descanso. Aprovechando esas horas en Rosny, le hice una pequeña revisión de mantenimiento a la Vespino. Todo parecía en orden, sin ningún

que fuese a fallar. Al segundo día, después del descansar, nos

umergimos en una larga etapa. Con algo de resco, sol y por momentos una fina lluvia, odamos carreteras entre campos que cerca le 100 años atrás fueron escenarios de cruenas batallas, era la zona de Cambrai y Saint Duentin, Luego atravesamos Bélgica parando inicamente en su capital Bruselas para hacernos unas fotos con el Atomium de fondo. Sin iempo siquiera para tomar una cerveza, pasanos al país vecino. Allí me esperaba el primer guacero de verdad. Casi anocheciendo, el cieo se cerró dejando paso a continuas cortinas le agua que me acompañaron en el último rayecto, en las proximidades de Wernhout. ugar donde aguardaban Luis y Félix mientras nacían amistades con los lugareños brindando con rubias espumosas.

Dos días después, en la octava etapa, subí por cuarta vez a un barco, en esa ocasión un fery desde la ciudad de Puttgarden en Alemania a Rødbyhavn en Dinamarca. Aunque no ne consideraba un turista, quería llegar prono a Copenhague para fotografiar la famosa 'sirenita", como hice con la torre Eiffel y el Atomium. Estas eran las únicas licencias que como turista me podía permitir, el resto era una interminable marcha de un país a otro serpenteando por carreteras secundarias. No uve suerte porque la pequeña figura de una oven mujer con cola de pez no se encontraba en el sitio de costumbre. La contrariedad me hizo deambular por la ciudad hasta toparme con la autovía que daba acceso al puente-túnel de Öresund, el más largo de Europa que, con



en Noruega, a más de 1.500 kilómetros de distancia. Comenzarían a cumplirse las inoportunas Leyes de Murphy.

FRÍO, LLUVIA Y ALGUNOS PROBLEMAS Pero volvamos a esa décima etapa: cumpli-

das las dos terceras partes de la distancia que fallata para llegar al objetivo, habia recorda algo más de 4.500 kilómetros desde la lejana ísla de las Palomas. Hacía un par de dias que no plantaba la tienda de campaña con mis compañeros de viaje, pero lo peor era que la ropa que guardaba para las jornadas de frío y agua viajaba en el maletero del Hillman, al

«Se empezaron a cumplir algunas de las inoportunas Leyes de Murphy. La Vespino y yo sufrimos la primera de 111 a sucesión de duras pruebas de resistencia»

sus 27 kilómetros de longitud, une Dinamarca con Suecia en la ciudad de Malmô. Al llegar a la orilla sueca no hubo problemas, la llivia y el funcionario del peaje me recibieron con la misma friladad. Esa misma noche Luis y Félix decidieron permanecer en tierras danesas. Como yo no tenía reserva, me quedé sin plaza. Ese día fiue el primero en que sufrí el asedio de bandadas de mosquitos, ocurrió en un camping camino de Goteborg.

Por la mañana nos habíamos despedido Luis yo, mientras Pélia remolenaba en el interior de su tienda de campaña. Lo habíamos hecho en los aparcamientos de un camping précismo Bermenn, en Alemania, donde tuvimos que plantar las tiendas por llegar fuera de horario la noche anterior, eso que nos aboramos. Lo que no sabíamos en el momento de despediros es ra que mestro próximo encuento será a

igual que las botellas de aceite para mezclar con la gasolina. Por tanto se cumpliría una de las primeras leyes inoportunas, algo en lo que no pensé en mis reválidas de los últimos dos años. Por eso, cuando el navegador me dirigió hacia los impresionantes parajes de la "carretera número 7" no podía imaginar que la Vespino y yo fuésemos a sufrir en pocas horas la primera de una sucesión de duras pruebas de resistencia. Lo peor es que ésta que iba a ser la primera, llegó sin avisar. El calor y las planicies de días anteriores habían terminado, ahora las pendientes del 8, 10 y hasta el 12 por ciento se sucedían en tramos que parecían interminables. Estaba inmerso en plena aventura y ya no era posible subir más cremalleras ni ponerme más ropa de abrigo, me iba a "pelar" de frío. Por si esto fuera poco, la lluvia que al principio parecía que simplemente iba



una boda. En el centro, Valentin revis sa u Vespino en Korgen.
Abajo, el filtro del aire del motor de la Bella Durmiente estaba atascado por la acumulación de mosquitos. Para la cantidad de kilómetros que hizo, el motor del Vespino aguantó sin dar demassiados problemas mecánicos, es buen momento para recordar que es un modelo de 1975.









las postales más tradicionales nto En el cer Anish auchland una de las durísir pendientes por las



Todo lo que te gusta

Motos Cascos Confederate Precios

Cursos Novedades Superbikes Fichas Técnicas Trial Aprilia RSV-4 Mundial de Velocidad Prueba a fondo Viaies v Rutas Soa Ducati Desmosedici Salón de Milán Precios Tandas Pingüinos Todos a Jerez Fórmula Moto Dakar Honda VFR1200 F Agenda Comunidad Videos GP de España Marc Coma Harley-Davidson Kawasaki Clásicas Jorge Lorenzo y Tatiana MotoGP Suzuki Tokyo Motor Show Toni Bou Álvaro Bautista Moto2 Yamaha YZR-M1 Julián Simón

Concentraciones Pilotos de Levenda **BMW S1000 RR**

Si eres motero, motorista, motociclista, motard, rutero, biker...

Semáforo Rojo Kvmco

lo que te gusta está en fórmulamoto.es

ientra a fondo!

LUIKE BEROAMERICANA
DE REVISTAS JURGER
FORMULA Scooting 57