

# XXX Viejas Glorias

C A N A R I A S

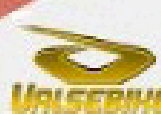


629 848 274



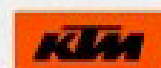
DEL 11 AL 13 DE NOVIEMBRE - VALSEQUILLO - GRAN CANARIA

AMIGS (rally 10)



3DTS

Husqvarna



BULTACO



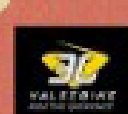
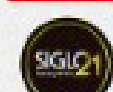
BAZAR NONIN



AUTOMOVES

ahembo

Melo's design



TH HOMOLOGACIONES

nuestro florido



AQUACANA, S.A.

ARMAS



COM MARKETING



canariasenmoto



EL PASO 2000

MOTOSUKI.com

REDD



## SALUDA ALCALDE DE VALSEQUILLO

Francisco M. Atta Pérez

*H*an pasado cuatro años y una pandemia, desde que nos visitara las Viejas Glorias del motociclismo canario y ya están de vuelta con el compromiso adquirido con su moto club Las Palmas Roque Nublo, que además cumple aniversario 30 años al igual que este emblemático evento del que tenemos bonitos recuerdos. Con doble alegría al volver a poner en el calendario un macro evento del motor con todos los ingredientes de las grandes citas. Por un lado, la bandera del aniversario que ha marcado la historia de este evento y su moto club Las Palmas Roque nublo, residente en este municipio desde sus inicios, además la puesta en escena de dos grandes citas del clásico canario, como nuestro querido cuéntame historias sobre ruedas y el Viejas Glorias Canarias, doble ración de emociones aderezadas con el buen hacer de nuestros paisanos que enarbolaran una cita a la altura de las circunstancias, son muchos los detalles y contenidos que encierra esta magna cita. Desde nuestro escenario del municipio de Valsequillo en las áreas de deportes, pabellón deportivo del centro cívico y campos de fútbol, tendremos el encuentro del motor clásico y antiguo, más esperado del año.

*Nuestra invitación más cordial y feliz estancia a todos los amigos del patrimonio vintage que se darán cita, desde todo el territorio nacional a este fin de semana en nuestro municipio.*

*Feliz aniversario al Viejas Glorias Canarias.*

*Francisco Manuel Atta Pérez  
Alcalde de Valsequillo*



# Pasajes Viejas Glorias



## EDITORIAL

**C**omo todos los cuentos que describen pasajes hermosos de gloria y esfuerzo donde los personajes han ido elaborando sus propias historias de concilio, de pasión, de amor... por el motociclismo. En muchos casos adosado a los recuerdos que les producía la memoria de su infancia, ver a sus padres o abuelos rodar en moto, en las primeras motos de pequeñas cilindradas que aparecieron en escena para poner la vida industrial y laboral en marcha, a todo un país en acción.

La lejanía de los pueblos y la necesidad crearon el primer motor del movimiento y las motocicletas fueron ese artefacto que movió nuestra vida en el estado primario.

Luego llegó la bonanza y la explosión, llegó el turismo y el deporte, las máquinas modernas clásicas, aquellas japonesas maravillosas que desplegaron nuevos conceptos y una mirada de buena ventura al



futuro, las viejas motos, comenzaron a guardarse en el garaje y al olvidarse, llegó la revolución y la modernidad, ya no habían manchas de aceite en el suelo, ni costaba dar patadas al arranque, ahora era por botón automático y las máquinas comenzaron a reproducirse

en todas las marcas, en conceptos, en potencia, en diseño, en disciplina, era un catálogo maravilloso de selección para todos los gustos y colores, la invasión de la motocicleta como medio de seducción entró en acción en una sociedad que ya comenzaba a cubrir sus necesidades.

Y en toda esta extraordinaria lectura social de nuestra vida junto a las motocicletas apareció el Viejas Glorias como defensor y guardián de las pasiones e historias de momentos felices con motos de ayer, hoy y siempre.

El evento que nos unió en la defensa del patrimonio cultural del futuro quedó anclado en la acción y tradición de festejar su esencia, como una necesidad referencial que mimara el concepto festivo y riguroso de restaurar, recuperar, conservar, guardar y manifestar este culto de valores. Por ello la necesidad de marcar el camino con pies de plomo, dejar huellas de pasiones compartidas, seguir recuperando y conservando la historia como cultura del futuro encantado de esencia, el mensaje encriptado de tantas personas que han aportado esta funcionalidad en el puzle que nos tocó armar y festejar.

Hoy, como ayer, como mañana, el curso de la historia de esta fiesta canaria sigue el ritmo de sus aciertos y las estaciones marcan los ciclos de cercanía y lucidez. Nos

congratulamos de esa nostalgia arraigada convertida en fiesta del deporte, de la cultura vintage, de la historia labrada, del arraigo de pueblo en su evolución tecnológica, por ello este asalto de medida



temporal de 30 años es un sello más en el carnet de ruta del Viejas Glorias, del que las generaciones venideras tomarán el relevo con los sellos de identidad de su entusiasmo.

Son tantos amigos los que han compartido esta perenne ilusión que hasta en los peores momentos de abandonar la moto en la cuneta y cambiar la ruta hemos encontrado el desnivel para tirarnos a recuperar energía y continuidad.

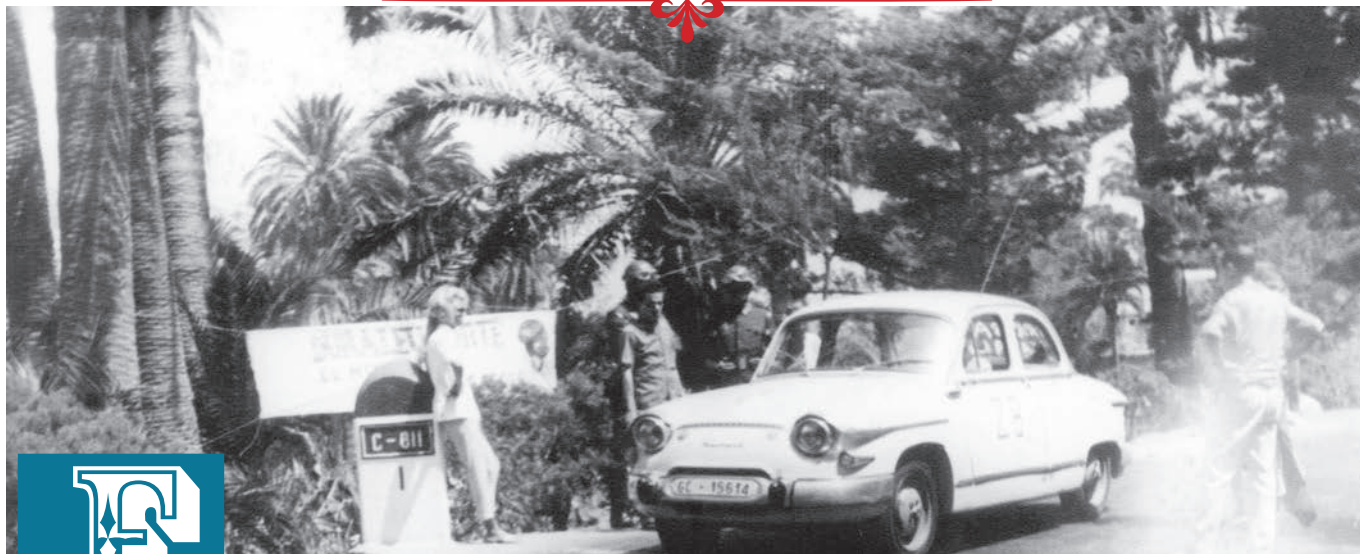
Por ello y por todos el Viejas Glorias Canarias es patrimonio cultural y festivo de los pasionales de las motos en las islas, un espacio de amor e ilusión para compartir pasiones motorísticas, un encuentro lleno de amigos que aman las motos y su deporte.

*Feli Santana*  
*rinconviejasglorias@hotmail.com*  
*629 848 274 Whatsapp*

# Historias del Automovilismo Canaria 1962

## VI Subida a Tafira

POR PEPE MONZÓN



Hilario Gómez del Rosario | Auto Unión



El domingo 16 de septiembre estaba prevista la salida a la tan esperada VI Subida a Tafira, sobre todo, después de ver los resultados de los dos días de entrenamientos. Se hicieron muy buenos tiempos y esto sólo significaba una posible jornada de superación de récords. Todas estas circunstancias se reflejaban en la gran afluencia de espectadores que llegaron a colapsar cualquier espacio libre a lo largo de sus 4.500 metros de recorrido.

La jornada empezaba con un fuerte sol y se llegaron a batir récords en distintas categorías y clases, tanto en motocicletas como en automóviles. En un principio, se habían inscrito 57 participantes pero fueron 38 los pilotos que tomarían, finalmente, la salida, correspondientes a 19 motos y 19 coches, en

la que se encontraba una participante femenina, la alemana Helga Baumann.

**En el apartado de motocicletas, Óscar Bolaños demostró, a propios y extraños, el buen estado de forma en el que se encontraba, dando constancia de que sería el referente a batir en las dos ruedas en Canarias.**

Pulverizó los récords de varias categorías marcando un tiempo estratosférico de 2'33"8 en la "Categoría de IV de Competición", a una media de 105,331km/h sobre una "Mondial", y proclamándose vencedor absoluto de la VI Subida a Tafira.

El récord anterior absoluto estaba en manos de Félix Rivero, en automóviles, con 2'38"8, desde 1960.

En automóviles, el piloto más destacado fue Juan Domínguez Arias realizando, con el "Sunbeam Alpine", el mejor registro con 2'43"7, a un promedio de 98,961 km/h.

Robert T. Waid tomó la salida en dos clases diferentes, participando en una con un "Sunbeam Rapier", marcando 2'54"7, y en otra lo haría con un "Sunbeam Alpine", con un tiempo de 2'52"1, mejorando su registro en 2 segundos y 6 décimas, batiendo récord de clase.

El segundo mejor crono en coches estaba en manos de Fernando Cardoso Suárez, que hacía una gran carrera con "M.G.A." y marcaba 2'49"2.



uevamente en motos, Antonio de la Coba registraba con su "Bultaco" un excelente tiempo de 2'47"9, que lo colocaba en la segunda posición en motos detrás de Bolaños.

En la categoría de automóviles participó la alemana Helga Baumann que, por primera vez, participaba en una prueba de tal calibre como la famosa rampa de Tafira y declaraba reconocer que la curva del Secadero le impuso respeto.



Juan Domínguez Arias | Sunbeam Alpine



Michel Hoo-Paris | Austin Innocenti

Esta corredora participó con un "Austin Innocenti" y marcaría un tiempo de 3'30"2.

**Lo más destacado de esta espectacular jornada de velocidad, además de la gran afluencia de espectadores, fueron los ocho récords batidos, incluido el de Óscar Bolaños, realizados entre la categoría de motocicletas y automóviles.**



Agustín Romero | Panhard

La organización estuvo nuevamente a la altura de las exigencias que reclamaba esta prueba reina de la velocidad en el Archipiélago.

Entre las autoridades que acudieron al evento se encontraba el Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, Sr. Federico Díaz Bertrana, asiduo espectador incondicional de esta prueba.



Michel Hoo-Paris | Vespa



Octavio Ojeda Hdez | Austin Cooper

Hilario Gómez del Rosario | Auto Unión



En motocicletas, exultante Óscar Bolaños con una impecable conducción y un récord absoluto que tardaría en rebajarse.

Magnífica actuación en coches de Juan Domínguez Arias que, a pesar de su esfuerzo, no pudo mejorar el récord de Félix Rivero.

## CLASIFICACIÓN POR CLASES

ORD.	DORSAL	PILOTOS	VEHICULO	TIEMPOS
------	--------	---------	----------	---------

### CATEGORIA 1. TURISMO (Normal y Mejorado)

#### Clase 1ª. Hasta 400 cc

1º	20	André Jean Hefti	Vespa	4'44"0
2º	51	Michel Hoo-Paris	Vespa	4'47"1

#### Clase 4ª. De 601 a 700 cc

1º	22	José A. Jiménez Valido	B.M.W.	3'13"6
----	----	------------------------	--------	--------

#### Clase 5ª. De 701 a 850 cc

1º	23	Antonio Fuentes Araya	Panhard	3'15"3 *
2º	52	Jacques Dupuy	Austin Seven	3'36"5

#### Clase 6ª. De 851 a 1.000 cc

1º	25	"Roque Nublo"	Austin Cooper	3'06"3 *
2º	26	Octavio Ojeda Hernández	Austin Cooper	3'10"1 *
3º	28	Agustín Romero	Panhard	3'16"6 *
4º	24	Hilario Gómez del Rosario	Auto Unión	3'23"3 *

#### Clase 9ª. De 1.301 a 1.600 cc

1º	17	Robert T. Waid	Sunbeam Rapier	2'45"7 *
2º	53	Jesús Benjumea	Sunbeam Rapier	2'55"7 *
3º	29	Horts Narkootter	Fiat 500	3'10"1

### CATEGORIA 2. GRAN TURISMO Y TURISMO (Especiales)

#### Clase 21ª. De 850 a 1.000 cc

1º	19	Michel Hoo-Paris	Austin Innocenti	3'15"9
2º	30	Helga Baumann	Austin Innocenti	3'30"2

#### Clase 24ª. De 1.301 a 1.600 cc

1º	32	Juan Domínguez Arias	Sunbeam Alpine	2'43"7
2º	55	Fernando Cardoso	M.G.A.	2'49"2
3º	56	Robert T. Waid	Sunbeam Alpine	2'52"1
4º	57	"Sprint" Cuqui Casanova	Sunbeam Alpine	2'57"9



Juan Domínguez Arias



Robert T. Waid



Jesús Benjumea



"Sprint" Cuqui Casanova

Los pilotos, familiares, organizadores y autoridades, se reunieron en uno de los salones del Hotel Santa Catalina para celebrar la Cena-Gala y entrega de trofeos.

# UN EQUIPO VENCEDOR



## sunbeam

### VI SUBIDA A TAFIRA

ABSOLUTO AUTOMOVILES

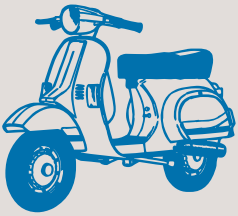
1.º SUNBEAM ALPINE pilotado por Don Juan Dominguez Arias

CATEGORIA TURISMO (1,301 - 1,600 C.C.)

1.º SUNBEAM RAPIER pilotado por Mr. Robert T. Waid (Récord categoria)

2.º SUNBEAM RAPIER pilotado por Don Jesús Benjumea



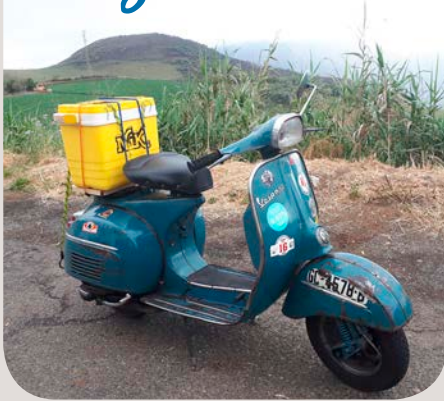


# Vespa



## Un genial diseño artístico sobre dos ruedas

por Pepe Morales



**L**

as primeras unidades llegaron a nuestras islas a mediados de los 50, solucionando a muchas familias el precario transporte de entonces, pues no en vano iba el padre de familia, la señora sentada de lado ¡faltaría más! en ocasiones con un bebé en brazos y de pie, sujetando el manillar, otro pequeño y todos con una contagiosa cara de felicidad a unos 50 km/h por las carreteras de aquel entonces.

La genialidad de su diseño, originalmente de utilización exclusivamente urbana y al que los canarios le sacamos todo el partido posible por nuestras carreteras isleñas, ha permitido su estampa atemporal grabada en nuestras retinas.

El fenómeno VESPASIÓN ha triunfado en la recuperación de la idea de su utilización como vehículo lúdico, jubilándolo de trabajos penosos en condiciones desfavorables y no siempre con los aceites idóneos.

Desde la creatividad de los carteles convocando los diferentes encuentros, rutas, viajes interinsulares y vueltas a la isla; hasta la colaboración, siempre con una



completa participación, en la cita anual del Viejas Glorias y además con varias asociaciones con el común denominador del scooter como protagonista, dan fe del éxito interinsular de nuestra afición.

**“Despertando simpatía a raudales, una salida de adeptos a estas máquinas, tiene las sonrisas garantizadas por donde quiera que ruede con sus pequeños neumáticos de 8 y 10 pulgadas en su chasis monocasco y sonido característico con estilo propio”.**



En este colectivo sobresale extraordinariamente la solidaridad ante cualquier incidente mecánico en ruta, rápidamente solventado por los “manitas” a los que falta tiempo para prestar ayuda con su buen hacer y herramientas con repuestos que salen milagrosamente de los pequeños huecos muy bien aprovechados en nuestras Vespas.



Con la presentación del cartel oficial del próximo Vespasión en su edición XII a celebrar el 29 y 30 de abril de 2023 en Gran Canaria empieza la cuenta atrás para la entusiasta participación en tu scooter.



Gonzalo Naranjo siempre en el recuerdo



The entire page is framed by a film strip border. On the left side, the text "ME100 CC" is repeated vertically. On the right side, "C9" and "B8" are repeated vertically. The background is filled with various logos and icons: the Piaggio logo (a blue square with a white 'P'), the Vespa logo (the word "Vespa" in a stylized font), and various Vespa scooter models (including the Vespa Primavera and Vespa 125). There are also smaller icons of Vespa scooters and the Piaggio logo scattered throughout the background.



**Viejas Glorias** SINCE 2004 **RADICAL CUSTOM PERFORMANCE**

**VIII BIKE SHOW**

**SÁBADO 12 DE NOVIEMBRE DE 2022**

629 848 274

**Viejas Glorias 30 AÑOS**

**FMGC**

AGUACANA, S.A. PMSV SULTACO ARMAS .COM AUTO ENDURO FIORJO

PETROFUEL TRAIL GC Estudio creativo TH HOMOLOGACIONES SIGLO 21 VALSEBIKE

**XXIX FERIA VINTAGE VIEJAS GLORIAS CANARIAS**

**VALSEQUILLO 12 Y 13 NOVIEMBRE**

629 848 274

**Viejas Glorias 30 AÑOS**

**CAJA DEL TURISMO**

**AYUNTAMIENTO Valsequillo de Gran Canaria**

**TRAIL GC VALSEBIKE HOMOLOGACIONES**

AGUACANA, S.A. .COM ARMAS HOME Estudio creativo MOTO

**XVIII RALLYE VIEJAS GLORIAS 2022**

**12 de noviembre**

686 84 07 50

**mototrailgc@gmail.com**

Área de Recreo y Deporte de Valsequillo, carpa cubierta  
Parque cerrado junto piscina municipal  
A las 8.30 H. a 9.30 H. Verificaciones administrativas y documentación.  
Salida oficial a las 10.00 H

**ABIERTO A TODAS LAS CATEGORÍAS. CLÁSICAS, ANTIGUAS Y MODERNAS Y TT CLÁSICO**

**TRAIL GC** **PMSV** **ARMAS** **ahembó** **FIORJO**

**ORGANIZA: Viejas Glorias Scalextric 2022**

Feria, exhibición, competición y Concursos

**AYUNTAMIENTO de Valsequillo de Gran Canaria**

**Viejas Glorias 30 AÑOS**

**SCALEXTRIC 69**

**Información: arnezslot@gmail.com**

**Eventos:**  
Sábado 12: De 10:30 a 18:30 Reto Seat Panda  
18:30 RallyLegend 60 Aniversario de Scalextric  
Domingo 13: 9:30 Rallysprint Viejas Glorias Slot

**Del 12 al 13 de Noviembre**



## UN PROYECTO ILUSIONANTE

**A** mediados de febrero del 2021, me surge la idea de pertenecer a un proyecto que se iniciaba justo antes de la pandemia después de muchos años sin dirección como era dirigir la Federación Interinsular de Las Palmas (FIMLP). Con un campeonato 2021 por iniciar y un presidente, D. Juan Luis Hernández, pendiente de saltar el charco.

Mi nombre es **Marco Antonio Herrera**, soy el actual Presidente de la FIMLP, cañaillo y gaditano que el destino por motivos laborales me trajo a Las Palmas de Gran Canaria, hace ya dos décadas, y donde decidí anclar mi residencia y vivir con mi familia, eso sí, sin perder mis costumbres, creencias ni tradiciones y escapándome a los aires de mi "caí", cada vez que lo permite la vida.

Volviendo al relato, la idea me atrae mucho dado mi afición a la moto desde muy pequeño, en todas sus facetas, por lo cual desempeño el cargo de **Delegado de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial en Canarias**, lo que me lleva de forma indirecta a este nuevo proyecto.

Tras una meditada proposición, acepte la misma, y tome posesión de Vicepresidente de la FIMLP, iniciándome de la mano de Juan Luis,

aprovecho para agradecerle su apoyo, acompañamiento y como no sus conocimientos dada su dilatada experiencia en el mundo federativo.

Es en marzo del 2021 cuando genero mi proyecto federativo, siempre, bajo el hospicio de la Federación Canaria de Motociclismo, y su Presidente, y hoy puedo decir orgulloso, que amigo mío D. Vicente González, una persona que sabe mucho



de Federación y que, con más de 20 años de experiencia, mantiene el deporte del motociclismo vivo en canarias, lo cual, desde dentro, os aseguro que no es nada fácil, por lo que aplaudo todo su trabajo y la gran labor que ejerce junto a todo el equipo que le acompaña.

### Como puntos a destacar dentro de mi proyecto están:

- **Regenerar los Delegados de algunas Disciplinas para dar más dinamismo a las mismas.**
- **Establecer contactos con las administraciones públicas, con el fin de abrir puertas al mundo de las motos, hacer del Cabildo Insular de Deporte y del Instituto Insular de Deportes nuestra casa, como cualquier otra federación, y llegar a firmar acuerdos para favorecer a nuestros clubes y pilotos.**
- **Generar noticias y hacer eco del motociclismo canario en prensa y redes sociales tanto locales como nacionales.**
- **Establecer vínculos con otras federaciones autonómicas con el fin de en un futuro crear proyectos juntos.**
- **Fortalecer la confianza de los pilotos.**
- **La integración de la mujer en la disciplina de velocidad.**
- **La creación de una escuela de motociclismos para fomentar el deporte base.**
- **Abrir la comunicación directa con todos los clubes federados.**
- **Adquisición de material federativo.**



- **Formación de cargos oficiales organizando cursos (los últimos fueron todo un éxito de donde salieron 53 cargos oficiales).**
- **Terminar un proceso iniciado como es la creación de la Federación de Motociclismo de Gran Canaria, aprobada en Asamblea General de la FCM tanto el nombre como las siglas y su logo, la cual esta falta de dotarle de entidad jurídica propia, proceso que está resultando tedioso y que se está dilatando más de lo deseado.**

Todos estos proyectos y otros que se me quedan en el tintero llevan como es lógico un desarrollo y un trabajo el cual ha de ser motivado y además deben de estar entrelazados unos con otros y sin olvidarnos de que los campeonatos siguen y los pilotos quieren sus pruebas y nuestra obligación no solo es que se lleven a término, sino que se realicen en las mejores condiciones posibles tanto de calidad de las mismas como seguridad.

Hay mucho trabajo por hacer y muy poco construido, después de tanta historia de motos en canarias, lo cual ha sido mi mayor sorpresa al adentrarme en este mundo. Desta-

car la labor de los clubes que a pesar de la precariedad de la FIMLP ha mantenido vivo el mundo federativo en algunas disciplinas y que hoy me siento en deuda con ellos y que son prioridad máxima darles todo el apoyo de la Federación, porque sin ellos no hay competición y también a todos aquellos que quieren estar dentro de la FCM, porque mi cargo solo se debe a los federados, tanto clubes como escuelas y pilotos.

Tenemos muchas deficiencias, entre otras la irregularidad de nuestros circuitos, tanto de carretera por su carácter privado como los off-road por la falta de permisos.

Otra asignatura pendiente en la que también estamos trabajando para intentar dotar a la federación de un espacio, donde el deporte federado del motociclismo en todas sus disciplinas pueda llevarse a cabo. Seguro que pueden tacharme de ingenuo, pero cuando yo era niño jugaba a la pelota en las calles, hoy cualquier barrio tiene un campo de fútbol, cancha de baloncesto, parques de juego, vemos pista para practicar skate, pista de hockey sobre patines, piscinas públicas y grandes centros deportivos públicos, etc. Y yo pregunto ¿No es hora



ya de tener en Las Palmas de Gran Canaria, un terreno donde se pueda practicar trial, motocross, enduro, mini velocidad y velocidad?, pues responderé yo mismo, si es hora y para la federación es una prioridad esta línea de trabajo y no vemos imposible su ejecución, dado que se afrontan proyectos más desorbitados para gremios deportivos no menos importantes para la sociedad canaria, pero sí con menos tradición e historia que el motociclismo. Quizás esta deficiencia haya sido consecuencia directa de nuestra mala gestión como federación con el Gobierno de Canarias, con la Dirección General de Deportes y con el Cabildo Insular de Deportes, los cuales no me queda duda que, si les contagiamos de ilusión y les ofrecemos una imagen de federación fuerte, nos tomarán en cuenta y escucharán nuestras solicitudes. Incluso las apoyaran. Hasta hoy ha sido así, el Cabildo Insular de Deportes nos ha abierto sus puertas y nos ha acogido dándonos un apoyo

que hasta la fecha la FIMLP no tenía, evidentemente las gestiones y más tratándose de administración pública van despacio, pero con tesón y constancia no me queda la menor duda que los objetivos se irán cumpliendo.



Aunque podría estar escribiendo líneas y líneas, terminaré agradeciendo la oportunidad que me brindaron todos aquellos que pensarán en mí, para el desarrollo de este cargo, también a todos los clubes y pilotos que se ha vuelto a ilusionar conmigo depositando su confianza y que espero no defraudar, del mismo modo pedir disculpas a los que no haya sabido expresar mis inten-

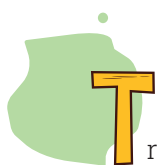
ciones invitándoles a conocer el proyecto de cerca.

A los que crean que tienen ganas, y un proyecto mejor les animo a presentar su candidatura, dado que estamos en año de elecciones y no será el que frene al motociclismo si se presenta alguien con más conocimientos y saber hacer que yo.

Y por supuesto pedir a todos que sea conmigo a la cabeza o con otro futuro presidente electo en estas elecciones que se celebrarán a finales de año, que sean pacientes, que lo que no se ha hecho bien en más de cuarenta años no se puede hacer en un día.

Un millón de gracias por dejarme pertenecer a la historia del motociclismo canario, lo cual me genera una deuda con todo el pueblo canario, al cual espero no defraudar y ser un digno representante del motociclismo dentro y fuera del entorno insular.

# DEL TRITÓN A ROCA DRAGÓN UN SINGULAR RECORRIDO POR GRAN CANARIA



## UNA RUTA DE 120 KILÓMETROS IMPRESCINDIBLE PARA TODO MOTERO

**T**ritón, el dios mensajero de las profundidades marinas, hijo de Poseidón, es el encargado de dar la bienvenida a los viajeros que llegan por la autovía del sur (GC-1) a Las Palmas de Gran Canaria. Un impactante mirador sobre la playa de La Laja que será el punto de partida de una atípica ruta en moto que finalizará en el mirador de "La Cola del Dragón", en La Aldea, atravesando de este a oeste la isla, descubriendo los contrastes de Gran Canaria.

El itinerario de la ruta que les proponemos se puede completar a ritmo tranquilo en unas tres horas y media, pero nosotros les vamos a proponer estirarlo "al golpito" para no perderse ninguno de los obligados puntos de parada y para llegar a la meta, a la que hemos querido llamar "Rocadragón", justo cuando el sol del atardecer perfile con mayor nitidez la silueta de la cola del dragón sobre el inmenso Océano Atlántico.

Siempre hay motivos para recorrer Gran Canaria en moto. Una isla que sorprende por sus contrastes, en cualquier época del año y que presume, con sólidos argumentos, de

tras uno disfruta y siente los olores del del Atlántico, puede resultar una experiencia insuperable. En sus playas, valles, cumbres, barrancos y hasta desierto, se pueden



## LO DE "CONTINENTE EN MINIATURA" NO ES NINGÚN MITO

ser un "continente en miniatura". Sin embargo, hacerlo con la libertad que dan las dos ruedas mien-

"sentir" las cuatro estaciones del año en una sola jornada.



## NOS PONEMOS EN MARCHA

Con la intención de conocer los secretos mejor guardados de Gran Canaria, tenemos que dejar atrás el reino del “Tritón” en el mirador de La Laja y comenzar la ascensión hacia la cumbre de la isla para disfrutar de la experiencia de atravesar el mar de nubes por la sinuosa carretera de Cazadores hasta coronar la isla en Pico de Las Nieves. En la cima descubriremos espléndidas formaciones rocosas como el Roque Nublo y el Roque Bentayga, íntimamente ligados a la cultura prehistórica de Gran Canaria y envueltos en mitos y leyendas fascinantes, con el Teide al fondo, si las nubes lo permiten.

Para llegar hasta este icónico punto estratégico de la isla, haremos un cambio de sentido en la GC-1 (Pedro Hidalgo) para tomar dirección sur y desviarnos hacia Telde (GC-10), GC-100 hacia El Caracol, GC-130 La Breña y coger finalmen-

te en la GC-134 hasta el Pico de Las Nieves.

Un enigmático paisaje cubierto entre brumas los días de invierno, como sacadas del interior de un cuento mágico, o inundadas de flores y días de azul intenso, guiará nuestro camino. Antes habremos hecho una pausa en la Caldera de Los Marteles, un gran cráter volcánico originado durante el ciclo eruptivo más reciente de formación geológica de la isla, con 80 metros de profundidad y 550 de diámetro.

## A LA SOMBRA DEL NUBLO

Tras la pausa en la atalaya más alta de Gran Canaria (1.949 metros), un lugar privilegiado para sentir la esencia de un lugar y empaparse de su atmósfera, o para disfrutar de la mejor puesta de sol de la isla que perfila infinidad de barrancos profundos y de aristas afiladas, cubiertos de vegetación y coronados por pitones volcánicos de formas

enigmáticas, comenzamos a bajar por la GC-130 para llegar hasta el cruce de Los Llanos. En este cruce de caminos tomaremos la GC-600 hasta llegar a la entrada del sendero que nos lleva, a pié por un sendero de 1,7KM, hasta el Roque Nublo, un icónico monolito basáltico considerado como una de las peñas naturales más grandes del mundo y montaña de culto para los gran-canarios.

## RISCO CAÍDO Y LAS MONTAÑAS SAGRADAS DE GRAN CANARIA

Un poco más abajo, donde confluyen las estribaciones del sistema montañoso más ciclópeo de la isla, el Bar Melo, en Ayacata, es punto de parada obligado para los moteros de la isla. Lugar de encuentro en el que se consensuan rutas, se encuentran motoristas de medio mundo y donde el espíritu motero derriba cualquier barrera idiomática. La GC-60 nos guiará en nuestro

avance hacia las Montañas Sagradas de la isla, dejando atrás uno de los pueblos "más bonitos de España", como advierte al viajero un cartel a la entrada de Tejeda. Un lugar de parada obligada. Un pueblo acogedor que recibe al motero con hermosas vistas, deliciosos dulces de almendra y serena tranquilidad. Un poco más adelante, en la GC-210, podemos disfrutar del espectacular paisaje de Risco Caído y las Montañas Sagradas de Gran Canaria, Patrimonio Mundial de la UNESCO, ubicado en el centro montañoso de Gran Canaria, donde ocupa casi en su totalidad la colosal cuenca de Tejeda.

## COMER, SENTIR Y UNA VERTIGINOSA MONTAÑA RUSA HACIA EL MAR

Tras admirar el colosal paisaje que nos ofrece la serpenteante carretera GC-210, llegamos a Artenara, lugar ideal para una parada culinaria. Recomendamos el Restaurante La Cilla, un mirador labrado dentro de una montaña de Artenara, al que se accede a través de un túnel de 50 metros de largo y desde cuya terraza se dominan las cumbres de la isla de Gran Canaria, coronadas por los emblemáticos Roque Nublo y Roque Bentayga. En el menú no pueden faltar las "papas arrugás", el conejo, los quesos de la cumbre de la isla o las carnes del país. Tras haber degustado la comida, conviene hacer una pausa disfrutando del paisaje porque lo que nos aguarda es una excitante bajada por la GC-210 que arranca en Acusa y que nos lleva por una impactante carretera abalconada sobre el Barranco del Silo, por las presas de Candelaria, El Molino, El Parralillo y el Caidero de la Niña, hasta La Aldea.

La bajada hasta La Aldea, por un barranco que busca desesperadamente el océano, puede ser el tramo más atractivo de la ruta para el motero. Aquí, las colosales murallas basálticas que emergen de lo más profundo del suelo han permiti-

do dos cosas: la primera, ser una inmejorable caja de sonido (puedes sentir las pulsaciones del corazón de tu moto); y la segunda, sentirte protagonista del paisaje que te rodea. Un enclave inhóspito, salvaje y gutural que sin embargo magnetiza al viajero, obligándole a detenerse en cada recodo del camino, tentaciones tras cada curva.

## CAMPO Y OLOR A MAR, LAS DOS CARAS DE LA ALDEA

Ya sea en el pueblo o en la zona de la playa, La Aldea cuenta con atractivos suficientes para que el

nuestro camino, será un placer disfrutar de la tarde tomando y pican-do algo, o simplemente mirando cómo las olas salpican las nubes en la playa de piedras. Todo un espectáculo.

## BUSCANDO LA COLA DEL DRAGÓN

Ya caída la tarde, cuando el calor pierde fuerza y el azul del cielo comienza a tornarse rojizo, tomamos la GC-200 en dirección a Las Palmas, y después de dejar atrás la rotonda a la Playa de La Aldea, en la carretera "nueva" tomamos el desvío por la antigua GC-200 hacia el



motorista se sienta contento y a gusto de llegar a un municipio pegado históricamente a la cultura de la moto. Un pueblo que ha sabido, como ninguno en la isla, aprovechar cualquier resquicio de agua que se filtra de las murallas de piedra que rodean el valle, para dar vida a un paisaje verde, escondido, repleto de pozos, frutales y huertos, que son la principal industria del municipio.

En el pueblo, junto a la iglesia hay una buena oferta de lugares en los que hacer un alto en el camino, y en la playa, a pocos kilómetros y en

añorado Andén Verde, justo hasta el Mirador del Balcón. Un agreste y privilegiado punto de parada desde donde contemplar un atardecer que salpica de destellos de mar, "la cola del dragón".

Un embriagador espectáculo que nos invita a olvidarnos del tiempo, del mero placer de contemplar la inmensidad y que nos invita a dejarnos arropar por un manto de estrellas, mecidos por el lejano susurro de las olas del mar... hasta quedarnos dormidos y soñar con las historias de Rocadragón, con Daenerys Targaryen y sus dragones, con Jon Nieve y la Guardia de



la Noche que mantenía a los “Otros” alejados del muro.

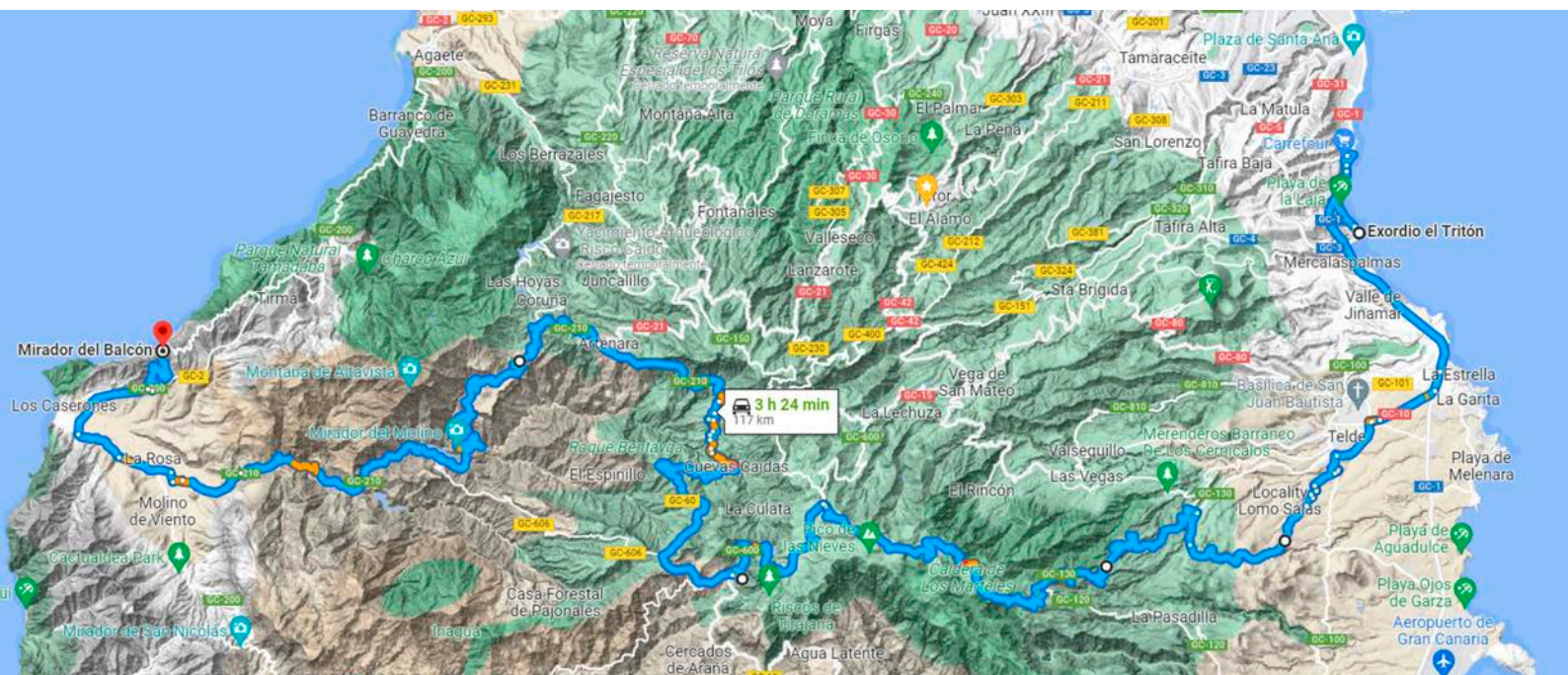
## ¿QUÉ TIENEN EN COMÚN LA ALDEA Y ROCA DRAGÓN?

De la misma manera que “Roca dragón”, la fortaleza ancestral de la Casa Targaryen (Juego de Tronos)

era famosa por contar con minas de Vidriagón, también llamado Vidrio de Dragón en la lengua de la antigua Valyria, en las entrañas de las montañas que rodean La Aldea de San Nicolás, la obsidiana, o vidrio volcánico, fue un mineral extraído por los antiguos canarios, para elaborar herramientas con un filo extraordinario con las

que podían llevarse a cabo tareas diversas: corte, raspado, etc. Su importancia económica, así como la escasez de esta materia prima, convirtió a la obsidiana en un producto de mucho valor que fue objeto de intercambio a escala insular.

**Fernando Jiménez**  
Colaborador de Canariasemoto







# SANTI HERNÁNDEZ

## Promesa y juventud

**A**penas luce ahora el despertar de un jovencito imberbe, lleno de fuerza y escuela, Santi Hernández se ha tomado tan en serio su asignatura del motociclismo que nos está dejando la estela brillante de un gran despertar, aún así tiene los pies en el suelo y su padre Santi, se encarga de ponerlo en su sitio con disciplina infantil-juvenil, su recompensa es hacer bien los deberes si quiere moto, la tendrá, si quiere carreras su familia hará un esfuerzo, pero el resto de sus responsabilidades son igualmente prioridad de su edad, estudios, casa, relaciones sociales etc.

La indudable trayectoria ascendente de este chaval de Las Tirajanas debe servir de orgullo para la concejalía de deportes de aquel ayuntamiento sureño, que constata como el hijo del pueblo puede llegar lejos con apoyo institucional y deportivo, evidentemente el motociclismo también es deporte y esperamos que la concejalía así lo vea y lo apoye.





**Santi 88** comenzó con tres añitos la afición de su padre, el trial, aunque ahí no encontró el hueco de su pasión, hasta que probó el enduro, la mezcla de velocidad y todo terreno le fue fraguando la idea y tras ganar el primer campeonato 65cc en 2019 se va consolidando en la modalidad. Con el primer salto a la península y un 6 puesto de la general, comienza a entrenar con disciplina, y tras el año Covid de diverso aprendizaje, reinicia su confianza para comenzar a dar sus primeros buenos augurios.

El paso a la 125cc. Categoría E2 en Canarias le empuja a codearse con gente grande, a la que comienza a tutear y reparar con un 5 puesto a final del campeonato.

Mientras en la península corre con 85cc. siguiendo la progresión de edad y anda cuarto de la general a falta de una carrera, sin perder tiempo se engancha al campeonato catalán donde continúa segundo con una gran proyección.

El próximo año dará un nuevo salto a 125 en el nacional, que hoy por hoy está siendo su mejor escuela de evolución.

Esperamos que la suerte siga del lado de su tenacidad y poder compensar los esfuerzos de muchos colaboradores y amigos que creen en su proyecto de Endurero y en triunfos importantes por llegar.

Desde el Viejas Glorias Canarias, todo nuestro apoyo y reconocimiento a este joven de Tirajana. **Santi 88** un crack que apuesta fuerte por estar delante.

Mucha suerte Santi.

# EL MOTOR PANTAH

*Pues eso que la cosa definitivamente parece haberse normalizado y vuelven los Viejas Glorias Canarias, este año la trigésima cita nada más y nada menos. Como en otras ocasiones el amigo Feli me ha invitado a escribir unas líneas para la revista del evento producto de la pasión que compartimos, y aquí estoy. En esta ocasión he decidido hacerlo con algo de historia, con algo de reconocimiento a una moto muy especial para mí, con datos obtenidos de aquí y de allí que nos permitirán conocer mejor la transición que para Ducati supuso su paso a la modernidad y lo cerca que estuvo de desaparecer como ocurriera con otras muchas marcas europeas.*



por **Filiberto Leal**

*La elegida es la Ducati Pantah o más bien el motor Pantah y la importancia que el mismo ha tenido y tiene para la historia de Ducati, espero que disfruten de la lectura.*

**N**i que decir tiene que la llegada de las motocicletas japonesas a Europa supuso el fin de buena parte de la industria de la moto europea. De poco o de nada sirvieron las trabas arancelarias que se impusieron en prácticamente todos los países a los productos del Japón, allá por los años 70. El nivel de calidad, acabado y fiabilidad que aportaban las marcas niponas pronto haría temblar a las más grandes y consagradas marcas europeas del sector.

Y esto fue lo que ocurrió en Italia, que a principios de los 70 vivía sus años dorados, con la incontestable superioridad de sus máquinas en las más altas cilindradas. Ducati, con su motor de 750 cc más tarde de 900 cc de ejes cónicos y culatas desmodrómicas, presumía de unos avances tecnológicos como nunca antes se habían conocido en el sector que además eran demoledoramente efectivos en el mundo de la competición.

Aun así, los beneficios económicos para Ducati no terminaban de llegar, con motocicletas tremendamente costosas de construir y ensamblar y, sobre todo, un depar-

tamento de competición absolutamente embebido en su propio éxito; ajeno a los más mínimos criterios de sostenibilidad económica.



Ducati tenía el nombre y el prestigio pero no las cifras de ventas que mostraba la competencia, mientras Piaggio invadía las calles del mundo entero con su archiconocida Vespa, Ducati seguía dormida en los laureles con un catálogo que

principalmente ofrecía motocicletas de gran cilindrada dirigidas a un público muy determinado y de alto poder adquisitivo, pues en precio estaban entre las de más caras del mercado en aquellos momentos.

Pero pronto perdería Ducati el sueño, y hasta los laureles, con la llegada de las mecánicas del sol naciente. A principios de los años 70, Honda primero y Yamaha, Suzuki y Kawasaki después, desembarcarían en Europa anegando el mercado de monturas baratas y eficientes, aportando una variedad y "color" al consumidor hasta entonces desconocido.

Y lo peor no es eso, a las motocicletas de baja cilindrada que inicialmente llenaban los catálogos de las marcas niponas se irían sumando otros modelos de cilindrada media e incluso de gran cilindrada que seguían batiendo en precio y fiabilidad a las monturas europeas.

Fue entonces cuando Ducati reconociendo su incapacidad económica para el combate recurrió al estado, incorporándose a la marca un buen número tecnócratas que



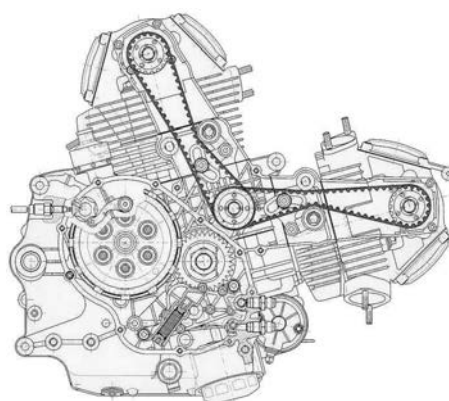
poco o nada tenían que ver con lo que hasta entonces representaba Ducati.

Lo primero que hubo de asumirse sería que el catálogo de la marca centrado en el gran L-Twin de ejes cónicos era insuficiente, además de imposible de mantener, los costes de producción del gran L-Twin, con sus tediosos ajustes resultaban tan elevados que aún con los precios de venta al público más altos del mercado no se obtenía el debido margen de rentabilidad, con lo que resultaba inviable ampliar el catálogo en esa dirección o inclusive dejarlo como estaba.

Ducati necesitaba desesperadamente una motocicleta de media cilindrada con una mecánica sencilla y unos costes de producción ajustados que pudiera contrarrestar las escalofriantes cifras de ventas que comenzaban a mostrar las motocicletas japonesas.

El modo en que se presentó la propuesta, centrada en la rentabilidad económica y el bajo precio de producción, despreciando lo que hasta ahora había sido el gran orgullo de

la marca, su sofisticación técnica, trajo consigo que el ingeniero jefe de la marca, Fabio Taglioni, padre del L Twin y del sistema desmodrómico que tantos éxitos había



dado a Ducati, se desligara de ese futuro impuesto optando por seguir con la producción de su gran L-Twin, manteniendo en la medida de lo posible el departamento de competición con asistencia a las motocicletas que con esa mecánica seguían compitiendo.

La nueva línea que introduciría a partir de entonces Ducati, que copiaría el concepto nipón del motor

de dos cilindros en línea (Twin), resultaría en un fiasco económico y comercial sin precedentes hasta el punto de tener que recurrir la marca a última hora a soluciones técnicas mucho más caras que las inicialmente previstas para con ello salvar el buen nombre de Ducati, y lo harían de manos del propio Fabio Taglioni, quien a regañadientes, incorporaría al modelo una nueva culata desmodrómica y otras muchas exquisiteces en la que sería tope de gama del twin: la Sport Desmo, una motocicleta que en nada obedecía a lo inicialmente proyectado pues volvía a dispararse en costes de producción y por tanto en precio. Un fracaso en toda regla a nivel comercial.

Aún así, el agujero económico que habían dejado los nuevos ingenieros y consejeros incorporados por el gobierno a la ya maltrecha Ducati abrieron la puerta a que se permitiera al ingeniero Taglioni innovar; una especie de carta blanca y compromiso de no injerencia condicionada, eso sí a la sostenibilidad económica, de lo que surgiera de la pluma del "gran hacedor" el Doctor "T" como se le conocía.

Y eso fue lo que ocurrió, basada en modelos ya existentes de la marca, principalmente la 500 GP de 1970, surgió la Ducati Pantah, el último gran proyecto del que aún hoy se considera el mejor ingeniero con el que ha contado la marca, que no sólo salvo a Ducati en lo económico con el nuevo motor sino que además le aseguró su continuidad, introduciéndola en la modernidad.

El primer prototipo de Ducati Pantah se presentó a principios de 1978, con un modelo pre-serie de 163 unidades; salvados ciertos problemas de la pre-serie la primera serie comercial llegaría a los concesionarios a finales de 1979. La Ducati Pantah acabaría incluyendo en su catálogo hasta tres cilindradas (500, 600 y 350), con tres modelos diferentes (SL, TL y XL); con una versión súper deportiva de 750cc que salió a la luz entre 1985 y 1988 (750 F1), con la marca ya en manos de Cagiva.

La Ducati Pantah, con sus modernas culatas desmodrómicas, distribución por correas dentadas de goma y el denominado chasis "Trellis" que utiliza el motor como parte de la estructura ciclo de la motocicleta conformó desde su presentación lo que pasaría a ser la nueva identidad de Ducati, desplazando a las hasta entonces meritorias Super Sport que tanto habían hecho por la marca.

El departamento de competición de Ducati, también en manos de Taglioni, se volcaría con este nuevo propulsor consiguiendo ser prácticamente invencibles con Tony Rutter que ganó con la TT2 oficial (Pantah 600) consecutivamente los campeonatos del mundo de 1981 a 1984; a él se uniría Marco Lucchinelli en las américas y las importantes victorias conseguidas en los campeonatos de resistencia a lo largo y ancho del planeta, de manos de los más afamados pilotos del momento.

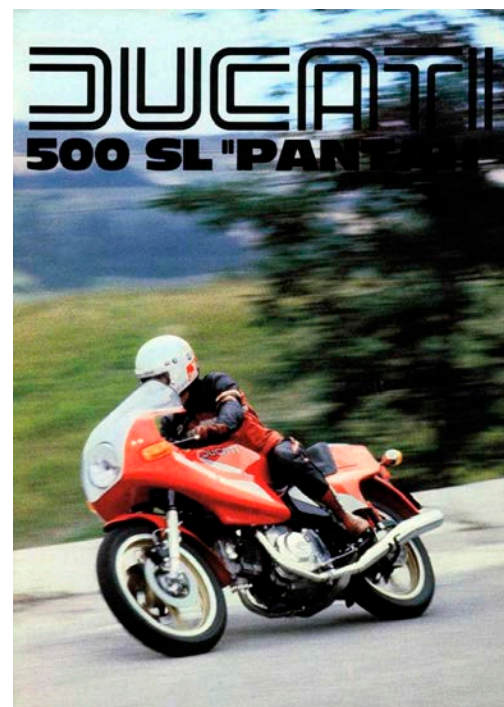
Con la línea de producción en marcha, a partir de 1983, Ducati que no acababa de levantar cabeza comenzaría a suministrar motores Pantah y hasta componentes ciclo a terceras marcas como Cagiva y Bimota. En 1985, Cagiva adquiriría Ducati dando a la mecánica Pantah utilidad en un buen número de nuevos modelos, alcanzando su culmen comercial con la presenta-



ción de la Ducati Monster en 1993; la indiscutible superventas de la marca.

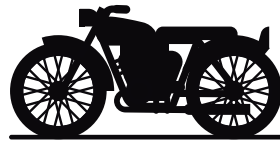
Hicieron falta años y otros tantos tropiezos económicos para dar con la solución, por fin Ducati contaba con una mecánica de calidad y moderna, sostenible en términos económicos y sumamente versátil, con la que defender en el mercado su buen nombre y pasado, y lo ha hecho hasta nuestros días.

Con la jubilación del ingeniero jefe Flavio Taglioni su sucesor Massimo Bordi introduciría en las mecánicas Ducati la refrigeración por agua y las culatas de ocho válvulas, manteniendo hasta el motor 996 el diseño y la estructura de cárteres, bielas, caja de cambios y cigüeñal propios del motor Pantah, pero eso es ya otra historia ...



# MOTOCICLETAS DE LA GUERRA CIVIL

por *Juan Manuel Monzón*



**D**esde la primera guerra mundial hasta ahora las motocicletas han jugado un papel importante, estas páginas se centran en las de nuestra guerra civil (1936-1939) vamos a explicar su historia resumida de los dos bandos en conflicto de esa época.

## BANDO REPUBLICANO

El llamado Ejército Popular utilizó en su mayoría motos inglesas de renombre las más famosas fueron:

**BSA 500 M22** 



Mono cilíndrica de gran fiabilidad y peso contenido.

**VELOCETTE MSS 500** 



Velocette MAC 350 y MSS 500 consideradas las más potentes.



## BANDO NACIONAL

Aunque la guerra comenzó en 1936 las motos de uso militar del bando rebelde del general Franco no entraron en el conflicto hasta 1937 cuándo sus aliados alemanes e italianos las empezaron a enviar junto con todo el material de guerra que aportaron, estas máquinas tenían gran calidad de fabricación y fueron las siguientes:

**BMW R12** 



Esta motocicleta se empezó a fabricar en 1935 como vehículo de uso turístico, para la guerra civil los nazis las adaptaron para el combate añadiéndoles sidecar con ametralladora, como curiosidad, esta moto fue la primera de la marca con horquilla telescópica.

**NORTON M30** 



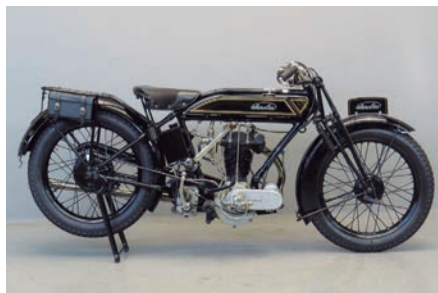
Apodada "Cammy Norton" famosa por ganar varias ediciones del TT isla de Man.

**SAROLEA 38S 500** 



Las Sarolea belgas también fueron muy utilizadas la mayoría eran de 2 tiempos y 147 cc excepto unas cuantas modelos 23M de 500cc.

**SAROLEA 23M 500** 



De estas motos la mayoría fueron requisadas y en otros casos compradas a particulares y modificadas para uso militar.

De todas estas joyas han sobrevivido sólo unos cientos, unas se han quedado en España y otras repartidas por Europa principalmente, su gran valor histórico es incontestable a día de hoy cosa que enorgullece con toda seguridad a sus propietarios. El Viejas Glorias rinde homenaje a todas ellas desde estas páginas.

**HARLEY FLATHEAD** 



Las Harley-Davidson Flathead y las Gillet belgas formaron parte de los cuerpos de seguridad del estado antes de la guerra y algunas se quedaron en el bando republicano usadas como motos de escolta de los principales mandos militares.

**GILLET HERSTAL 500** 



**GILERA VL 500** 



**BENELLI 500** 



**BMW R35** 



También llegaron unas cuantas R35 mono cilíndricas que se utilizaron para misiones de enlace y mensajería.

**ZUNDAPP K600** 



Esta moto creada exclusivamente para el combate y probada en batalla por primera vez en nuestra guerra civil fue la antecesora de la famosa KS 750 que participó con éxito posteriormente en la segunda guerra mundial. Considerada más fiable y potente que las BMW las Zündapp fueron destinadas a servir en la tristemente célebre Legión Cóndor, responsable de múltiples bombardeos como los de Madrid y Guernica.

**MOTO GUZZI 500S** 



Por su parte los soldados de Mussolini se trajeron a España sus joyas más importantes.



# Los sueños son para cumplirlos



osiblemente esta sea una nueva historia por contar, por ello el personaje de Burt Munro se convierte en el icono de los sueños de nuestro amigo Germán González. Dicen que los sueños no se deben contar porque el hechizo de su suerte se duerme en la utopía del desarrollo.

Llegados a la mitad del cuento hemos oído el susurro del soplete azulado calentar con silbido y entrega las piezas, el martillo golpear con dulzura el molde perfecto a los ajustes, las gafas de pintar mirando a través del espejo donde se refleja el arte de pincelar los pensamientos, el apriete de los últimos tornillos sabiendo que se escapa un suspiro de pasión en cada giro y llamado en el garaje a solas con sus melodías radiofónicas sueña, piensa, acaricia y vuelve a pensar mientras la emoción le pone piel de gallina.

Su montura está casi lista, me atrevo a comparar sus colores en flashes del pensamiento con los sueños de Mercedes con sus flechas plateadas, la firmeza de Norton con su robusta mentalidad y traje de combate, elegancia y arte en la rotundidad del clásico de carreras la mítica carrera de la Isla de Man es el cordel de esos sueños.

A lo largo de las 37 millas ha ido estudiando cada una de esas curvas entre el temor y el alient, Bray Hills, Glen Helen, Ballacraine, Hillbarry, Douglas, en cada secuencia de sus visiones mentales se ve subiendo y bajando marchas, apurando frenadas, vigilando la retaguardia; y en cada uno de esos pasos míticos la gloria de haber rodado en tierra de reyes. Sentir el saludo y el susurro de los

árboles que hablan de leyendas y héroes es acariciar con la mano tocando las nubes desde el cielo, como danzar en el Lago de los cisnes con el aplauso de los espíritus caídos.

El vintage clásico le pierde como destilar las lágrimas de los dioses mundanos después de besar la gloria de los pódium, que reto más alu-



cinante sentirse parte de esa historia de las carreras de motos.

Una cosa es el sueño y otra la realidad, en ello un trabajo artesanal atesorado por la entrega sin reparos, con constancia y tenacidad. ¿Qué tendrán estos locos del vintage que les pierde la obsesión por las carreras sobre máquinas de combustión y frenos de zapatas? Son especies en vías de extinción de un mundo sobre-saturado de chips y centralitas y falta de romanticismo y gestas.

Es obvio que para encasquetarse una armadura de Quijote habrá que visualizar un campo de molinos gigantes, buscarse un Rocinante y partir a la aventura.

Germán ya lo ha hecho, ha ido hilvanando las secuencias del sueño de Burt Munro, se ha obstinado con la consecución de los objetivos y su primer eslabón de la cadena se ha consolidado, su moto (capítulo aparte): una Parilla 175 SS de los recordados años 60, cuya genética italiana produjo máquinas desde 1946 a 1965, bastante desconocida en Canarias ya que llegaron pocas unidades, quizás más recordados sus motores en el emergente espectáculo del karting de los años setenta (en breve se hará pública su presentación, en las instalaciones de Pole Position, proyecto y objetivos del equipo).

Grandes son los sueños de quien los cultiva, intensas las emociones de quien las vive, la ilusión es la madre de todas las guerras y éste Germán "El Munro Canario" ya tiene los respetos de toda la comunidad Viejas Glorias.

Adelante Guerrero, los sueños son para cumplirlos, que Dios te bendiga y la suerte te acompañe en tan noble reto.



# IDENTIDAD MOTOCICLISTA ROQUE NUBLO



**P**ocas veces en la identidad de moto clubes canarios hemos encontrado la sintonía perenne y constante de un grupo de amigos que aman el motociclismo y sus actos a lo largo de la historia.

El **Moto club Las Palmas Roque Nublo** es un clásico duradero que en su segunda época ya ha batido muchos récords de actuaciones, de nacer como club organizador **Moto Club Las Palmas** realizando eventos de velocidad y excursiones de carretera en su génesis (*años 60*) pasó a dormir unas décadas en el olvido hasta que un grupo de amigos de las motos de trial decidieron rebautizarlo en **Moto Club Las Palmas "Roque Nublo"** a principios de los años 90.

Esta buena suerte arrancó un sinigual entusiasmo organizativo en todos los frentes del motociclismo acertando de pleno en la fundación y el compromiso social con el deporte y el patrimonio. Puesta en escena desde el primer año activo con singularidades y ejecuciones y abanderando en su evolución el evento **Viejas Glorias Canarias** del motociclismo, el moto turismo internacional o la participación en pruebas mundialistas con muchos de sus pilotos, a todo ello se le ha sumado la moto solidaria como

bandera generosa de sus compromisos sociales con el mundo.



Moto Club Las Palmas Roque Nublo

En este brevísimo análisis llega la cita de los treinta años ininterrumpida para colocar otro listón



en su camino, sellar el carnet de ruta de su continuidad y seguir alimentando la cantera de pilotos y organizadores canarios. El "Ro-

que Nublo" grande por naturaleza geológica también lo es grande por convicción con la sociedad a la que devuelve su memoria ordenada y conservada, restaurada y revalorizada como un bien cultural que alimentará las próximas generaciones de entusiastas de la motocicleta.

Felicidades a todos los pioneros y conservadores de los principios que lo han motivado, larga vida al **Moto club Las Palmas Roque Nublo**.

**Viejas Glorias Canarias** una razón para existir y continuar con las pasiones, la libertad de enhebrar ordenando la historia.

Déjanos ver el cuidado trabajo que manifiesta tus emociones, sentir que el tiempo quedó atrapado en la materia y los fotogramas que la enriquecieron.

La historia la escriben los testigos de los hechos, la iluminan las luces de los escenarios y la conservan los artesanos del tiempo, guardianes de la cultura del patrimonio universal.

**Viejas Glorias Canarias** una realidad tridimensional del efecto del tiempo que toca la fibra sensible de los recuerdos con emociones y los conserva mimando su esencia con el respeto y la cultura que otorga sus credenciales.

# BULTACO

## SPORT CLASSIC



A punto de cumplirse el 65 Aniversario del nacimiento de Bultaco (17/05/1958) impulsado por el genio de Don Paco Bultó, Bultaco Sport Classic lleva cerca de 27 años (15/02/1996) acompañando ese sueño.

Cuando en 1996 creamos el BSC venía avalado por el rodaje adquirido en el Club Bultaco desde 1990 hasta 1995, predecesor del cual tuvimos que divergir por diferentes visiones de representación en las competiciones, BSC apostaba por actividades activas y deportivas y Club Bultaco abogaba por visiones solo de coleccionismo y conservadurismo.

Fue un volver a empezar con la organización de eventos, competiciones, reencuentro de amigos, colaboradores, etc. Lo más interesante de todo ese proyecto es que 26 años después continuamos aquí con el ánimo de seguir ofreciendo a todos los amantes de Bultaco un hogar de amigos donde priman las actividades, eventos, competiciones y un largo etcétera de cosas que año tras año seguimos aportando a muchas personas que nos siguen dando su confianza y apoyo.



**Establecer un ritmo y mantenerlo es el objetivo que se marcó en el BSC en sus inicios.**

**El BSC es nuestra herramienta para seguir manteniendo la marca Bultaco viva y donde se merece, en lo más alto.**

La gran cantidad de eventos en los que el BSC ha participado y/u organizado es interminable, estos han marcado el destino donde queríamos ir, siempre con las personas que han confiado en nosotros y por nuestra parte apoyando a todo aquel piloto o aficionado que nos quisiera seguir, plantando con ellos la semilla de grandes pilotos como Toni Bou, Pepe Saez, Ricard Alcazar, Joan Pedrero, Ignasi Chivite, Ignasi Codina, y muchísimos más.



Ignasi Chivite | Piloto BSC en el Dakar



Copa Bultaco Trial de Clasicas BSC



Trial Pla de Sant Tirs



Juan Bultó

Creamos con mucha pasión eventos ya míticos como la Copa Bultaco de Trial Clàssiques, la Copa Bultaco de Motocross de Clàssiques, el Trial de Clàssiques del Pla de Sant Tirs, el Trial Bultaco Memorial FX Bultó, la Trobada de Perafita, la Trobada de Castella-dral, el Trial de Sant Boi de Lluçanès, el Trial de Cabrianes, el Trial de Sant Julià de Loria, el Trial de Victoria, el campeonato de Andorra de Scooters y Supermotard, ... Pero no solo eso, nuestro club y nuestros pilotos hemos colaborado en la Copa Catalana de Trial de Clàssiques, actividades en el circuito de Bellpuig, Nit dels Campions, 24 hores de Montmeló, 24 hores de Moià, 24 hores de Lliçà, concentraciones de clásicas por todo el país, Rallies, Resistencia TT, tramos cronometrados y un largo etcétera en el que es imposible no olvidarse de algo.

muchos títulos de Trial en las categorías infantil, junior, clásicas y también en Motocross, Enduro, Resistencia, Supermotard...

de nos juntamos todos los amigos y celebramos los títulos y homenajes a todas las personas que han colaborado y contribuido a que el BSC siga en pie después de tanto tiempo.



Concentración Clásicas BSC Terrassa-Mura

**En fin, Bultaco Sport Classic tiene muy claro de donde viene, donde estamos y a donde queremos llegar; y es representar Bultaco no como una simple marca sino como un sentimiento y una comunidad.**

Muchas de las cosas nombradas en este texto no hubieran sido posibles solo con nuestro equipo, que no es muy grande, para llegar a todos estos objetivos hemos necesitado de la compañía y el apoyo de todos. El camino es largo, duro y con piedras, pero para un buen piloto eso no es nada.



Cena anual BSC | Oriol Puig Bultó y Pepe Sánchez

Los pilotos/amigos que nos han representado a lo largo de estos años nos han regalado

Uno de nuestros eventos más queridos del BSC es la cena anual don-



Laura Vilalta Carbonell



# TH HOMOLOGACIONES

LA EMPRESA **TH HOMOLOGACIONES** NACE EN EL AÑO 2005 PARA ABASTECER LA DEMANDA DE HOMOLOGACIONES DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL. CANARIAS ES CONSIDERADA UNA COMUNIDAD CON GRAN AFICIÓN EN EL MUNDO DEL MOTOR, POR LO QUE PARA CUBRIR LA DEMANDA DE ESTAS ISLAS SE CREA NUESTRA DELEGACIÓN EN CANARIAS CON NUESTRO COMPAÑERO **ISAAC ALONSO** AL FRENTE, CON SEDE EN GRAN CANARIA PERO CON REPRESENTACIÓN EN LAS 8 ISLAS PARA DAR UN SERVICIO DE FORMA DIRECTA Y CERCANA A LAS PARTICULARIDADES DE CADA USUARIO.

A LO LARGO DE NUESTRO RECORRIDO HEMOS HOMOLOGADO MÁS DE 25.000 VEHÍCULOS REFLEJANDO SIEMPRE NUESTRA RAPIDEZ, SERIEDAD Y DIFERENCIÁNDONOS POR NUESTRA CALIDAD- SERVICIO. ENTRE LOS VEHÍCULOS QUE MÁS NOS GUSTA HOMOLOGAR SE ENCUENTRAN LAS MOTOS YA QUE SIEMPRE LLEVAN EL SELLO PERSONAL DE CADA PROPIETARIO, LAS HOMOLOGACIONES EN MOTOS PUEDEN IR DESDE UN SIMPLE MANILLAR A UN ESTILO CAFE RACER CON IDENTIDAD PROPIA.

REALIZANDO UNOS SENCILLOS PASOS PODRÁS OBTENER TU HOMOLOGACIÓN EN UNA SEMANA SIN SALIR DE CASA SIMPLEMENTE RELLENANDO NUESTRA HOJA DE PEDIDO Y MANDANDO UNAS FOTOS QUE TE INDICAREMOS SEGÚN TU CASO.

EN NUESTRA WEB **WWW.TUNINGHOMOLOGACIONES.COM** ENCONTRARÁS MUCHAS HERRAMIENTAS DE TU UTILIDAD PARA SABER SI NECESITAS HOMOLOGAR CUALQUIER ELEMENTO DE TU MOTO.

PONTE EN CONTACTO CON NOSOTROS ESCANEÁNDO ESTE CÓDIGO QR:



TE ATENDEREMOS Y RESPONDEREMOS TUS DUDAS, INFORMACIÓN SOBRE PRECIOS Y TE ASESORAREMOS SIN NINGÚN COMPROMISO.



# TH HOMOLOGACIONES

TURISMO · VEHÍCULO VIVIENDA · 4X4 · MOTOS



669 303 308

SÍGUENOS



THCANARIAS

# Entrevista a Pedro Peñate



## **VG: ¿Cómo empezó? ¿cómo se inició la aventura de Valsebike?**

**P:** Hace 30 años en Valsequillo un joven de 22 años con muchas ganas de vivir las aventuras y pasión por la moto tuvo un sueño. Se mezcló mi pasión y mi ilusión por el mundo de las dos ruedas —de la bicicleta y del motor en general—.

Mis primeros comienzos fueron en el mundo de la bicicleta, mi pasión siempre fue el mundo de las dos ruedas, Valsebike surgió por eso. En un momento puntual yo terminé de estudiar y pensaba qué hacer con mi vida, un día surgió la oportunidad de que un amigo me dejó estar en Valsequillo en su local y arrancar el proyecto ahí en el año 92. En el año 94 bajamos a Telde y ya empezamos a darle un poco de forma a esa parte de la iniciación de Valsebike, de nuestro club deportivo y de la parte comercial, siempre uniendo mi pasión que es el deporte con la parte profesional. Esos realmente fueron los inicios, unos inicios complicados, un local de 30 metros cuadrados, actualmente tenemos unas instalaciones de 1600 metros cuadrados, lo cual ha hecho que fuéramos profesionalizando y mejorando el servicio al cliente que es de lo que se trata”.

## **VG: ¿De dónde surge la idea de Valsebike?**

**P:** La idea de Valsebike surge de mi pueblo Valsequillo que con mucho orgullo siempre lo llevo por todos lados. Es un pueblo que me parece espectacular estoy enamorado

de él y de mi isla también, soy muy de la tierra me encantan todos los rincones de Gran Canaria y de todas las islas en general —de ahí viene realmente Valsebike de ser tan de aquí—. Pensé cómo introducir el nombre de mi pueblo en el nombre de mi empresa, de ahí Valse, queríamos una mezcla un poco más moderna, un poco más internacional, más a lo que nos dedicamos nosotros del tema del mountainbike y de las pocket bike y de ahí fue de donde salió el nombre. Queríamos llevar siempre en referencia y siempre en mi estandarte la marca Valsequillo, donde nací, donde me crié y donde tengo mis amistades, mi familia, todo.

## **VG: ¿Cómo fueron esos primeros años de la tienda? ¿Fue clave el boca a boca en esos tiempos?**

**P:** La clave fue el boca a boca ya que lógicamente en aquellas generaciones no existían las redes sociales de hoy en día, no teníamos esa facilidad de comunicación como tenemos hoy en día. Empezamos una tienda en Valsequillo en el año 92, en el 94 nos mudamos a Telde, en el 98/99 fuimos a la rotonda de las Barranqueras, de ahí nos fuimos en el 2000 al Barrio de las medianías en Telde y de ahí a

donde estamos ahora, que llevamos 20 años en Valsebike en nuestras instalaciones actuales en el Cruce de Melenara donde realmente fue la parte que reactivó los primeros años de la tienda. De 30 metros cuadrados aumentamos a los 1600 metros cuadrados de hoy en día. Los medios de comunicación no eran iguales y por medio



del boca a boca y el servicio que siempre intentamos dar, empezamos a crecer. Siempre lo hemos hecho lo más profesional posible, siempre hemos puesto la misma ilusión el mismo interés en ofrecer lo mejor a nuestros clientes.

## **VG: ¿Cómo fue evolucionando la empresa y con qué objetivos?**

**P:** Los objetivos eran siempre disfrutar del deporte, siempre hemos tenido el enfoque de intentar generar una línea deportiva, motos preparadas para la competición y eso fue un poco el enfoque que le dimos. El objetivo era ser una marca líder como es actualmente

en el mundo de las dos ruedas a nivel internacional y a nivel Canarias con los eventos deportivos, así fue cómo la empresa fue evolucionando, trabajando por y para el deporte y dando un buen servicio. Al principio eran solo motos de campo, motos de Enduro y ahora en los últimos diez años estamos en el mundo del On-Road, el mundo de la carretera donde generamos otro público diferente y un trabajo diferente como marca de motos que somos hoy en día.

**VG: ¿Cuándo pensaste que ya se había asentado en el sector?**

P: Seguimos con la misma línea del primer día, con la misma ilusión y las mismas ganas. No hemos terminado de estar asentados, estar asentado en el sector es algo bastante complicado. La empresa se consolidó en el año 2000/2003 con el taller y las nuevas instalaciones pero siempre ha sido una lucha dura porque en estos últimos tiempos hemos pasado varias situaciones de crisis, en 2008 y con la pandemia en 2020. Valsebike es una empresa que tiene que estar activa constantemente, nunca hubo una tranquilidad, un confort de asentamiento.

**VG: ¿Cuál fue el primer paso clave para ampliar miras hacia patrocinios y apostar por el mundo del motor?**

P: A mi me gustaba mucho el motor, el mundo de las dos ruedas, la adrenalina, la velocidad, el entrenamiento y el trabajo que hacemos constantemente con estas cosas, es muy interesante y estamos muy motivados. La mezcla de pasión y que económicamente sea sostenible hace que realmente sea la clave de la ilusión para intentar

buscar ese apoyo y buscar ese patrocinio. Apostar por el mundo del motor, eso es lo que nos movía.

**VG: ¿Cómo fue el adaptarse a las nuevas tecnologías?**

P: Los motores iban con carbu-



ración ahora van con inyección esto supone mucha electrónica. Tenemos mucha formación desde KTM fábricas, nuestros mecánicos están continuamente adaptándose a las nuevas tecnologías. Trabajamos siempre con cursos presenciales en nuestra central en España, que es en Terrassa, Barcelona. Tenemos todos los medios a través de diferentes herramientas digitales como puede ser el

plicada, éramos cinco tiendas tres en Las Palmas de Gran Canaria una en Lanzarote y otra en Fuerteventura. Éramos unos cuarenta empleados en ese momento, tuvimos que hacer muchísimo esfuerzo, vender propiedades, tapar un poco esas finanzas que teníamos abiertas para poder afrontar las inversiones. Tuvimos que pagar con nuestros propios fondos con lo que habíamos ahorrado durante muchos años. La crisis de 2008 fue algo muy complicado para nosotros, íbamos muy lanzados, era algo brutal lo que estábamos vendiendo, lo que se ganaba y llegó la crisis. Hay que quedarse con lo positivo

y es saber qué es lo que no debo hacer en otra crisis. Lo importante es estar estabilizados y concentrados en un sitio, ofrecemos un un servicio muy amplio a toda Canarias con las redes sociales, con internet, con una tienda online, con los servicios de recogida a domicilio de los vehículos de nuestros clientes y eso lo hacemos en toda Canarias.

**VG: ¿Cómo se pasa de una tienda a ser parte del deporte en Gran Canaria?**

P: Tenemos mucha pasión por el deporte, realmente somos una empresa donde nos encanta la pasión de promocionar el deporte a nivel amateur deportivo de una forma profesional, con federaciones, instituciones, etc. y también a nivel menos ama-

teur. La empresa se ha centrado en la parte del deporte porque es mi forma de dirigirla, es muy importante el tema del deporte.

**VG: ¿Alguna vez pensaste que Valsebike estaría en el Dakar?**

P: Nunca pensé que Valsebike



corrector con la nube para hacer las diagnosis. Fue adaptarse a la tecnología por que era lo que había que hacer.

**VG: ¿Cómo sobrellevó Valsebike la crisis del 2008?**

P: La crisis de 2008 fue muy com-



ruedas y con la naturaleza. Xenia tenía un perfil muy bueno, empezó con nosotros con 13 años y disfrutamos muchísimo enseñándola, siempre tenía un espíritu de sufrimiento una valía muy potente, está demostrando que puede. Este año le espera un año muy potente porque se va a Sevilla con el equipo TRT. Ella termina su último año de carrera en Sevilla y el hecho de estar ahí nos da la posibilidad de que pueda hacer un Campeonato de España más cómodo y más tranquila, sacando el máximo rendimiento.

**VG: ¿Cuánto de importante son las pruebas de Enduro y tu apuesta por ella?**

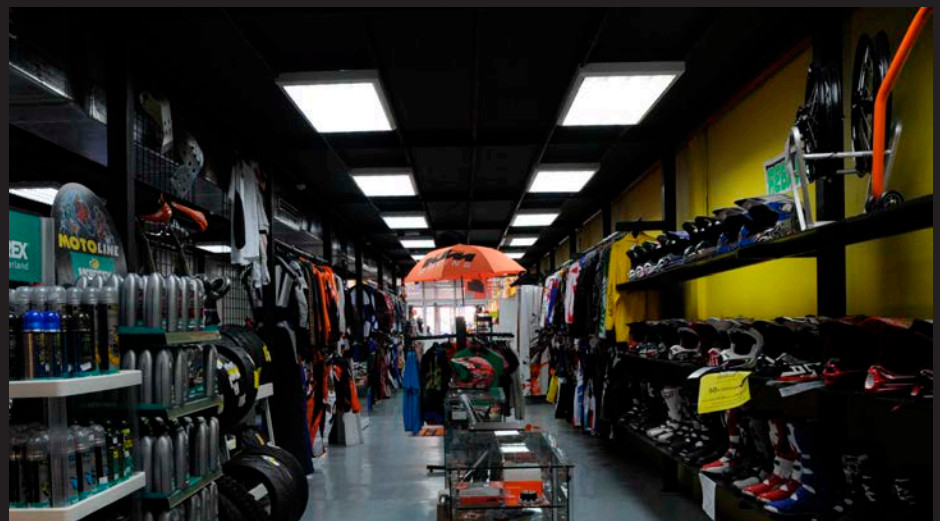
P: Las pruebas de Enduro son

participara en el Dakar, me encantaba la idea lo veía como un sueño, al final ves que es real que estás ahí que se pueden hacer las cosas y es un gran esfuerzo que hacemos, siempre estamos súper motivados con esto. Para mi fue una escuela en la vida la disciplina del Dakar, las exigencias, el nivel de estrés que llegas a tener del pre y post es brutal. El Dakar ha sumado muchas cosas positivas en mi vida.

**VG: ¿Cómo afectó la pandemia?**

P: En la pandemia cerramos dos meses, al tercer mes ya estábamos casi al 100% de la plantilla otra vez. Vendimos bastantes motos, hicimos bastantes cosas porque creo que era un poco lo que buscábamos, una estabilidad. En esa época se trabajó, hicimos las cosas básicas y nos adaptamos mucho, había que aguantar. Nos cogió en un momento fuerte para aguantar un poco lo que nos estaba cayendo. El confinamiento fue

bastante duro, como para todo el mundo, estar en casa encerrado es muy complicado.



**VG: ¿Qué significa para ti que deportistas como Xenia Melián lleguen tan lejos?**

P: Dentro del proyecto del deporte Xenia es un proyecto de nuestra escuela, la escuela es un proyec-

to que nace porque lo demandan nuestros clientes y amigos, es un lugar donde poder aprender, tener una toma de contacto con las motos, con el mundo de las dos importantes porque hay que moverlas, tanto en la parte de competición como en la parte de Enduradas. Las Enduradas son aquellas pruebas de Enduro en las que no se exige licencia federativa ni se exige ningún reglamento particular, es un punto de concentración donde pasas un día, tienes ambulancia de apoyo pero no es competitivo, no hay salida ni mangas oficiales, las Enduradas son importantes.

**VG: ¿Cuáles serán los siguientes pasos mirando hacia el futuro?**

P: Los siguientes pasos serán ir cuidando lo que tengo, es mi slogan, cada día lo digo más, se trata de ir buscando lo que tengo y cuidarlo, es parte del trabajo que hay que hacer.



COLECCIONISTA  
**JOSÉ MARÍA  
 MARRERO**  
 desde  
**1981**



**D**espués de más de 40 años coleccionando automobilia (objetos relacionados con el automóvil) y los últimos 22 todo tipo de juguetes anteriores a 1980, quiera uno o no, la red de contactos crece hasta el punto de tener que llevar un archivo de los mismos. He indagado entre los más expertos y contrastado información sobre que piezas son más coleccionables, su conservación, las fluctuaciones del valor de las mismas según determinadas épocas y otros puntos que normalmente no tenemos en cuenta los que nos dedicamos a esto.

En este artículo repasaré de manera superficial el valor, o como dar valor, a nuestras colecciones sin entrar en cifras que pueden parecer de mal gusto. He procurado escribir de forma genérica, buscando que mis comentarios se refieran al coleccionismo en general pasando de puntillas por mi pasión por los juguetes antiguos (Para más info ver X edición de la revista "Cuéntame Historias sobre Ruedas").



Siempre digo que el poder de la nostalgia es uno de los principales motivos que nos llevan a coleccionar, recuerdos de la niñez o de la juventud, la añoranza de ese juguete que nunca tuvimos o el vago recuerdo de una imagen que surge de un rincón de nuestro cerebro. Puede que en otros casos los motivos sean intereses varios como: temas aeronáuticos, arte, coches, antigüedades, etc. En definitiva,

no hay una norma y eso es lo mejor, pues cada cual elige el camino guiado por sus gustos y posibilidades. Sí es cierto que de entre todas las formas de coleccionar hay dos que suenan siempre que hablo con algún anticuario o coleccionista de prestigio, entendiéndose como tal persona de referencia, especializada en el estudio del tema de su colección y estas son por calidad o por cantidad.

En cuanto a calidad encontramos quienes prefieren optar por menos piezas, ya sean de relativo valor (no tienen que ser carísimas), mejor conservadas, por ser escasas, etc. Estos, en muchos casos, se plantean esta afición como una inversión de futuro, cosa que no es mala, creo que incluso bastante buena, pues la menor cantidad de objetos atesorados y su mayor valor, hace que sea más fácil recuperar la in-



# Coleccionistas

ftres1@gmail.com  
@gcjuguetes

## EL VALOR DE UNA COLECCIÓN

versión ante cualquier vuelta que nos dé la vida.

Este tipo de colecciones suele estar amparada por un estudio minucioso de cada pieza, de la historia del fabricante u otros temas culturales (estudio de una época, historia de un lugar, etc.)

Otros coleccionistas apuestan por la cantidad, intentan conseguir el máximo número de piezas, ya sean muñecos de PVC (ahora es uno de los temas que más adeptos tiene) o cualquier otro tema como llaveros, latas de refrescos, etc. Estas también pueden tener una base interesante como completar el catálogo de un fabricante, baste como ejemplo conseguir todos los coches que fabricó Matchbox (fabricante de juguetes, conocido mundialmente por sus coches de metal inyectado o "die cast") en un periodo y categoría determinada. En estos casos también hay quien estudia e investiga sobre sus piezas, pero también quien acapara sin más que el afán de llegar a un alto número de piezas, opción también respetable.

Hay preciosas colecciones de cochitos "jugados" que para unos no tienen valor alguno y que para otros son la esencia y el motivo por el que se

fabricaron muchos años atrás. Lo mismo pasa con muñecas y resto de juguetes. "No hay nada más triste que un juguete que no haya llegado a manos de un niño". Pasado y presente han estado entrelazados en lo anteriormente detallado pero ¿y el futuro? Llegará un momento en el que seamos mayo-

res o en el que ya no estaremos, en el que nosotros o nuestras familias se vean ante el reto de conservar o deshacerse de todo ese montón de cosas que no hacen más que acumular polvo, y sí, eso es en lo que se convierten muchas colecciones

después de años, es una pena que ese sea el final después de tantas horas dedicadas por una persona a su pasión. Ante esta situación las alternativas son muchas, pero no siempre las que hubiera querido quien reunió esos objetos, detalles que considero principales: Cederla o venderla.

Cederla a otra persona o entidad: En estos casos los objetos pueden caer en manos inexpertas salvo que sea otro coleccionista o entidad especializada, de lo contrario las piezas podrían terminar arrumbadas en un rincón de un almacén o repartidas entre empleados o funcionarios.

Venderla: La venta de los objetos, puede aportar una ayuda finan-

ciera a la familia o propietario de los mismos, si la cantidad de piezas es alta, una buena opción puede ser venderlas a uno o varios intermediarios por lotes, pues darle salida independientemente a cada pieza es muy complicado para un profano en el tema (entiéndanse familiares del coleccionista). Serán

muchos días de llamadas telefónicas, WhatsApp, e-mails y visitas a Correos para poder vender una o dos cosas, lo que se convertirá muy posiblemente en un quebradero de cabeza. Ciertamente el precio de venta por lotes será más bajo, puede que un 20 o 30 % del valor de mercado pero podría ser una forma efectiva de quitarnos esa carga (en el

caso de que lo sea). Cuando son colecciones pequeñas y de alto valor suele ser mejor darle salida pieza a pieza, por supuesto después de estudiar con objetividad el valor de mercado unitariamente.

En el momento de la venta siempre hay un serio problema, y es el precio, si la información que tenemos no es real (se suele pensar que todo vale mucho más), veremos que los especialistas o interesados de la materia no comprarán, en estos casos lo mejor es contactar con alguien especializado y de confianza que nos asesore. Muchas veces el vendedor se empeña de sumar al valor real, el valor sentimental cuando este último puede no tener un interés para el comprador, creando aquí otra barrera que posiblemente impida o dificulte la transacción.

*En definitiva, sabemos que hay multitud de formas de crear una colección: con o sin inversión económica, ecléctica o específica, enfocada a objetos usados o nuevos, por fascículos o de antigüedades, pero la mejor de todas es la que cada uno elija.*



# CIRO CORUJO

## EL PERSONAJE MOTORISTA

**“La voz del paisaje de Lanzarote”**



¿Qué tienen aquellos volcanes para que el rugir de su sueño centenario, moldee a los cantadores de aquella isla?

Vozarrón indescriptible en cualquier pasaje de las tradiciones de Lanzarote, ecos de volcán, de paisaje peinado por el viento.

Aquellos chinijos que corrían encima de los aljibes, que jugaban a esconderse en las bodegas centenarias de Masdache, en casa de la abuela materna, en pleno corazón de la Geria donde las nubes acarician las montañas con la textura de sábanas blancas sagradas.

La familia Corujo, además, agarraron las tradiciones con más de ciento cincuenta años y las convierten en el espejo del alma del sentimiento del pueblo. Su arte inconfundible de tradición folklórica y cantador sinfónico derrocha con gran acierto y estilo de la vieja guardia del canto lanzaroteño y enumera la esencia de aquella escuela añorada por su desaparición de referencias.

Super activo e ilusionado, genera y comparte proyectos novedosos con muchos compañeros a lo largo de toda Canarias: “Ochorillas, A tierra, Cantador, De la raíz a la tierra”.

**“Detrás del artista cantador, un viejo rockero de las motos”**

Conceder el espacio motorista a un personaje tan peculiar nos obliga a adentrarnos en su historial de las dos ruedas, y es ahí donde encontramos una pasión cultivada desde pequeño. Cuando con apenas 12 años rodaba en vespa por los pasajes negros de la Geria.



El despertar de su pasión por las motos le lleva adquirir la DR Big aquella Suzuki española superventas que releva los sueños de la Puch en la factoría de Gijón. El pasaje entre Masdache y Tahiche entre la casa de sus familias, le hizo descubrir la pasión por rodar en tierra, y aquel sueño de juventud

poderosa y libre eran los años de las transiciones y pronto cambiaba de montura nuevamente para adquirir una fantástica Rieju.

Apareció entonces el amor de instituto y de su vida, aquella chiquita -su mujer- Begoña que intentaba enamorar con cierto estilo clásico.

El día lluvioso en que la convenció, después de caminar por el charco San Ginés a la vuelta del instituto, de que lo esperara en lo que se acercaba a buscar el Rieju para llevarla a su casa en un "pis-pas".

Tras el gesto caballeroso cuando volvió por ella comprobó con triste desilusión que había decidido irse, dejando su primer interés por el amor esquivo.

Evidentemente, la afección emocional le llevó al reproche juvenil, al despiste del tráfico y acabó dándose una galleta en un charco en los sardinales de la zona pesquera, por lo que tuvo que deshacerse de todo por el olor a marisma vieja y mala suerte.

Aunque el sueño de todo joven estaba por llegar, la fantástica Dax 70 roja impoluta que le devolvió la confianza y el amor que mantuvo mucho tiempo como equilibrio a su pasión por las motos.



## El flechazo definitivo

Luego llegó la etapa de la Yamaha XT, de rodar por la isla, de desafiar al viento, a la libertad, de disfrutar de ese regalo indescriptible que envuelve el moverse en moto.

En una de esas escapadas de descubrimiento encontró el flechazo de su vida motorísticamente hablando. Una Honda CB 600 F Hornet impoluta, con la que después de intimidar la posibilidad de la adquisición, acabó en su patrimonio de éxitos y es que esta dulce dama Hornet enamora a todo buen motorista; una moto para mantenernos activos, vivos, libres y hasta nostálgicos.

Ciro se mueve por la Geria como pez en el agua, con su Hornet y sus paseos le recuerdan los años mozos cuando las motos eran parte esencial de su vida tanto como la música y el canto que hoy enhebra con grandeza y responsabilidad tradicional, grandes virtudes unidas a la pasión por las motos.



# Conciertos Viejas Glorias



**tío matt**  


12/11/22 12:30 h.

13/11/22 13:30 h.



**Homenaje  
 moteros  
 caídos**

12/11/22 20:00 h.



**Misael Jordan**

**Ciro Corujo**

## HONORES BUCIO & MARGARITA



**Monográficos históricos**  
*(Sala exposiciones Centro Cívico)*

- EXPO DE FOTOGRAFIA D. MARCE "HISTORIA DEL MOTO CLUB LAS PALMAS ROQUE NUBLO"
- HISTORIA DE LA MOTOCICLETA 1910 - 1920 POR MELO DESIGN SOBRE UNA COLECCIÓN DE RÉPLICAS REALES.



AGUACANA, S.A.



EULTRACO

ARMAS

COM

AUTONEOS



Moto Club Las Palmas Roque Nublo