

Club
más moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 24 Enero 2012
www.clubmasmoto.com



MotoGP/CRT

El mundo en moto

*Ruta conquistadores y
Salí a dar una vuelta*



*Alzamora habla sobre Márquez
"Un talento natural..."*



LA REVISTA DEL CLUB MAS MOTO, AHORA EN FORMATO DIGITAL

Los socios del Club Más Moto ahora podrán disfrutar de las mejores y más interesantes noticias del mundo de la moto con la nueva revista en formato digital. Todos los trimestres en tu correo electrónico.

Siempre preocupados por el medio ambiente, las últimas tecnologías y la comodidad de todos nuestros socios, va a llegar a vuestras manos la nueva revista del Club Más Moto en formato digital. Con los mejores contenidos y la información más interesante que nos hace llegar nuestro extenso grupo de colaboradores.

Tras modificar el diseño de nuestra revista para hacerla más atractiva y actual hace apenas poco más de un año, hemos decidido dar un paso hacia adelante, pensando primordialmente en todos

nuestros socios, pero también en la naturaleza, el ecosistema y la racionalización los recursos y de todo cuanto nos facilita la naturaleza, por eso reducimos el consumo de papel.

Los mejores reportajes de nuestros periodistas del Campeonato del Mundo, entrevistas de las principales figuras del mundo del motor, historias de ayer y de hoy, rutas, aventuras a lo largo y ancho del planeta, pruebas de todo tipo de motos, sorteos, productos al mejor precio y un sinfín más de ventajas para todos los socios de nuestro

Club Más Moto completarán cada número de nuestra revista.

Necesitamos contar con todos vosotros para que podáis estar permanentemente informados y recibir en vuestro correo electrónico todas las ventajas que día a día os preparamos.

Actualiza tus datos en la web del club o ponte en contacto con nosotros en número 902 12 31 76 o en el buzón electrónico del club, cuya dirección es atencion_al_socio@lineadirecta.es y lo haremos nosotros por ti.



Miguel Ángel Merino
Director General de Línea Directa

Mucho por hacer

Los datos publicados recientemente por la Dirección General de Tráfico sobre la accidentalidad en España en 2011, revela una mejoría sustancial que confirma la tendencia iniciada en el año 2004, y que ha permitido, en menos de una década, reducir el número de fallecidos en las carreteras de nuestro país en nada menos que en un 170%. De hecho, las cifras de siniestralidad del pasado año han arrojado un balance de 250 muertos menos que en 2010, bajando, por primera vez desde la década de los 60, de los 1.500 fallecidos.

El perfil de la accidentalidad en España, sin embargo, no ha variado mucho en los últimos tiempos. Por días de la semana, los domingos concentran el 20% de los accidentes con víctimas, mientras que, por meses, julio y agosto reúnen el 22% del total de fallecidos, lo que permite extraer la conclusión de que la mayoría de los accidentes mortales se producen en los desplazamientos por ocio y quizás, por descuidos o por excesos de confianza.

Respecto a las motos, el año que acabamos de finalizar no ha sido especialmente bueno, ya que la cifra de motoristas fallecidos en acciden-

tes de tráfico (235), es casi idéntica a la registrada durante el año anterior. Pero lo realmente preocupante, es que, pese a todas las campañas concienciación llevadas a cabo tanto por la Administración como por el resto de agentes implicados en la seguridad vial, casi 1 de cada 4 usuarios de ciclomotor que murieron el año pasado, no llevaba puesto el casco.

Si analizamos el resto de vehículos, los datos sobre negligencias son incluso peores. En el caso de los turismos, el porcentaje de conductores fallecidos que no llevaba puesto el cinturón, llegaba al 22%, y en el de las furgonetas hasta el 33%. Por eso, a pesar de que las cifras de mortalidad en carretera han tenido una evolución extraordinaria, nos queda mucho por hacer. Cada informe de siniestralidad de la Dirección General de Tráfico nos brinda la oportunidad de seguir reflexionando sobre las cuestiones que están en nuestra mano mejorar. Debemos de concienciarlos para tomar las medidas necesarias para reducir las consecuencias de un accidente de tráfico a la mínima expresión. Sólo así lograremos que los accidentes de tráfico se conviertan en un recuerdo del pasado.

Más Competición

4// "Hacia un futuro mejor", por **Chema Medina**
12// "Éxito en el estreno de la nueva categoría", por **Borja González**

Más Off Road

20// ¡Forajidos!, por **Santí Ayala**

Más Tribu

30// "Carreras, café y Rock 'n Roll", por **Too Fast Edi**

Más Pilotos

38// **Leyendas de la Moto** Emilio Alzamora habla de **Marc Márquez**: "Un talento natural, madurez y predisposición al sacrificio", por **Tito Lladós**.

Más Prueba

50 // Crossover Japonesa: **Honda NC 700 X**

La vuelta al mundo

54// Salí a dar una Vuelta, por **Roberto Crivillén**
64// Ruta de los Exploradores Olvidados, por **Tito Lladós**

74 // **Calendario** Concentraciones Moteras



linea directa

Entra en clubmasmoto.com y hazte socio del mejor club de España.
Publicidad 918 072 000

MotoGP 1.000 c.c. / CRT

Hacia un futuro mejor

2012 supondrá para MotoGP un año de transición, con el regreso a los 1.000cc y la aparición de las CRT, motos con propulsores derivados de la serie con chasis de fabricación propia, mucho más económicas y creadas por los propios equipos, liberados así de los altos costes que suponía alquilar motos de serie



MotoGP 1.000 c.c. / CRT

// Chema Medina

Hacia un futuro mejor. Así es como afrontará la categoría de MotoGP la temporada 2012, la del regreso a los 1.000 c.c. y, sobre todo, la de la aparición en la parrilla de las CRT, unas motos con propulsores derivados de la serie y chasis prototipo, de fabricación propia, mucho más económicas para los equipos privados que las satélites anteriormente alquiladas a las fábricas y, lo que es mejor, en propiedad, sin necesidad de devolverlas al acabar el año, lo que obligaba a buscar otros tres millones de euros por montura para repetir a la temporada siguiente.

La desoladora crisis económica afecta también al Mundial de motociclismo y la parrilla de MotoGP es el mejor ejemplo de ello.

El año pasado, en la cita de Australia, sólo salieron catorce pilotos a la pista y esa es una pobre imagen que no se volverá a repetir en el futuro. Carmelo Ezpeleta, CEO de Dorna y máximo responsable del campeonato, ha tomado medidas para luchar contra la crisis, aunque eso le suponga enfrentarse a las marcas que durante tantos años han sostenido este circo.

El dirigente ya advirtió en octubre por dónde debían ir los tiros para que su campeo-

nato se salve, porque lo visto en la era 800 c.c. ha decepcionado: "A mí las motos de MotoGP de ahora no me gustan nada.

Con MotoGP hemos hecho una categoría en la que las Honda van de locura, las otras un poco peor, las otras un poco más... todo va así y no hay ni categoría, ni pelea, ni nada. A mí eso no me gusta y no seguirá siendo así. Tengo claro que, con la situación económica actual, el modelo para la fabricación de estas motos no nos vale. Empezar a gastar cajas de cambio de 650.000 euros y todo esto para ganar no vale. Además, como no va a haber dinero para alquilar esas motos el año que viene, al final sólo habrá dos Honda de éstas en 2013. Ese año, yo no pienso ayudar a ningún equipo a tener una MotoGP de leasing y voy a ayudar a todos los demás a lo contrario, a tener motos CRT. Si quieren correr sólo seis con esas motos, pues perfecto, ellos serán los campeones del mundo y

"MOTOGP EN 2012, SERÁ LA DEL REGRESO A LOS 1.000 C.C. Y LA DE LA APARICIÓN DE LAS CRT, MOTOS DERIVADAS DE LA SERIE Y CHASIS PROTOTIPO".



MotoGP 1.000 c.c. / CRT

yo enfocaré hacia los otros 16 que completarán la parrilla. Hay que ir hacia donde ha ido la Fórmula 1 y todo lo demás, hacia una reglamentación económica, más sencilla, que permita a más gente estar interesada y que haya más pelea. Es irónico que Moto2, que fue tan criticada, esté haciendo carreras más divertidas con pilotos que, teóricamente, son peores que los de MotoGP”.

El ejemplo más significativo de lo disparatado que se había convertido correr en la clase reina fue el primer intento, frustrado, de Bradl para dar el salto desde Moto2. El alemán correrá finalmente con Cecchinello, pero primero quiso subir con su equipo, el Viessmann, pero resultó imposible. Disponían de 2,5 millones de su patrocinador y no pudieron subir porque hacían falta cinco... Como dice Ezpeleta, “eso se ha acabado”, y explica el nuevo panorama: “Me da lo mismo lo que digan las fábricas. No les declaro la guerra. Hay que explicárselo así y tampoco creo que las fábricas vayan tan sobradas de dinero”.

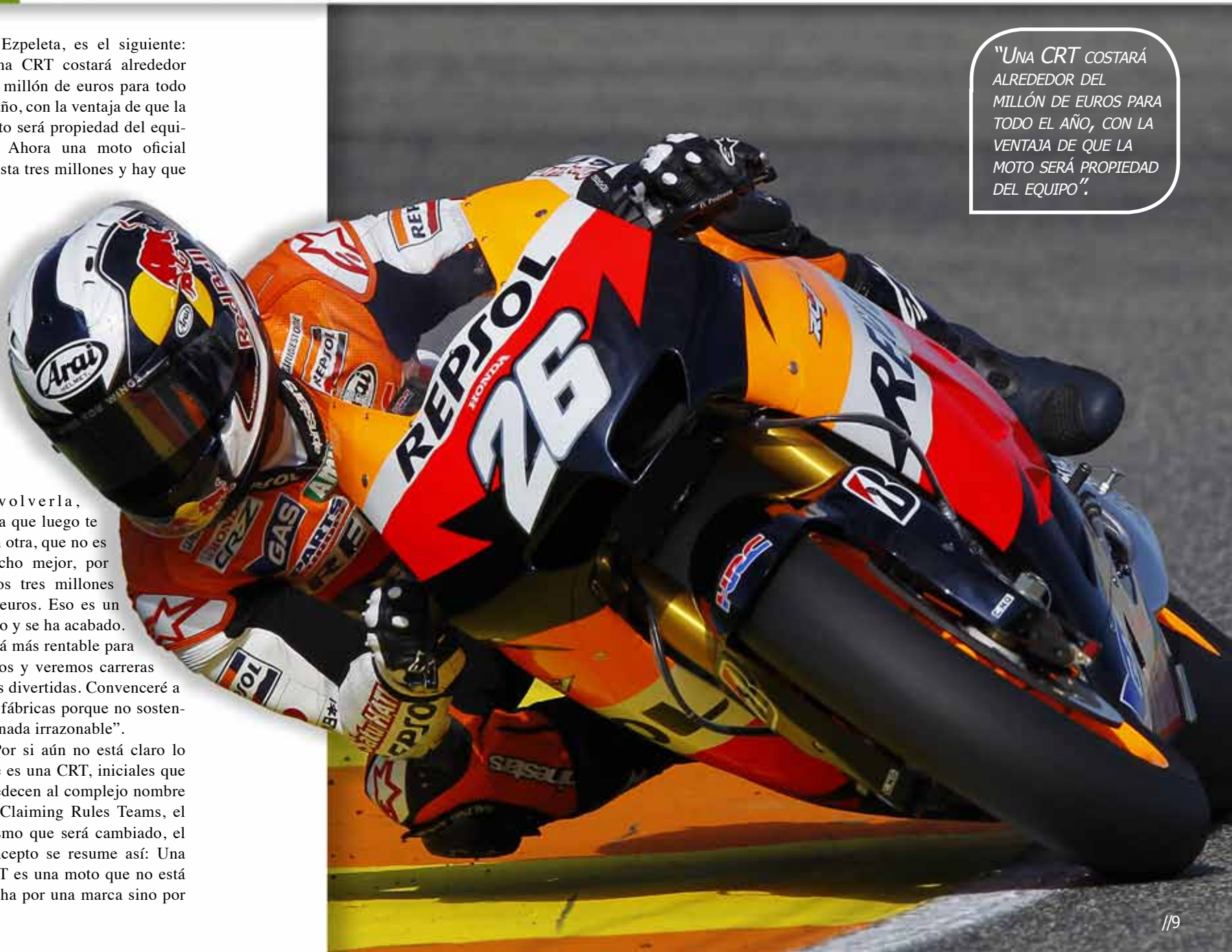
La prueba de ello es que Suzuki se ha ido por falta de recursos económicos, pero con la vista puesta en volver algún día, quizá como proveedor de motores para las CRT.

El nuevo panorama, en boca

de Ezpeleta, es el siguiente: “Una CRT costará alrededor del millón de euros para todo el año, con la ventaja de que la moto será propiedad del equipo. Ahora una moto oficial cuesta tres millones y hay que

devolverla, para que luego te den otra, que no es mucho mejor, por otros tres millones de euros. Eso es un timo y se ha acabado. Será más rentable para todos y veremos carreras más divertidas. Convenceré a las fábricas porque no sostengo nada irrazonable”.

Por si aún no está claro lo que es una CRT, iniciales que obedecen al complejo nombre de Claiming Rules Teams, el mismo que será cambiado, el concepto se resume así: Una CRT es una moto que no está hecha por una marca sino por



“UNA CRT COSTARÁ ALREDEDOR DEL MILLÓN DE EUROS PARA TODO EL AÑO, CON LA VENTAJA DE QUE LA MOTO SERÁ PROPIEDAD DEL EQUIPO”.

los equipos, que puede usar parte de los motores derivados de la serie, que será propiedad de los equipos, con el bloque del motor derivado de la producción en serie. Cada equipo usará el chasis que prefiera, con 24 litros de depósito en lugar de los 21 actuales, podrán usar doce motores en vez de seis y esos motores, si se lo requiere otro equipo, tendrán que venderlos a 20.000 euros.

Dicho todo esto, la próxima temporada se vivirán dos campeonatos en uno. Marcarán la pauta los prototipos de las marcas, las cuatro Honda, las cuatro Yamaha y las tres Ducati, y habrá otra batalla a tres o cua-

"LA CATEGORÍA DE CRT SERÁ EL PASO PREVIO A UNA PARRILLA COMPUESTA ÍNTEGRAMENTE POR MOTOS CRT EN UN FUTURO PRÓXIMO".

tro segundos por vuelta entre las nueve CRT que se esperan: las de Aspar (con chasis Suter y motor Aprilia para Randy de Puniet y Aleix Espargaró), las del BQR (una Inmotec para Iván Silva y una FTR-Kawasaki para Yonny Hernández), la de Forward Racing (chasis Suter y motor BMW para Colin

Edwards), la de Gresini Racing (FTR-Honda para Michele Pirro), la de Speed Master (FTR/Aprilia para Anthony West), la del PBM Racing (chasis por decidir y motor Aprilia para James Ellison) y la de Ioda Racing (FTR-Aprilia para Danilo Petrucci).

La Suter-BMW del equipo español Laglisse finalmente no estará en la parrilla al caer su patrocinador. Será un año de transición y que, si se acaba imponiendo la voluntad de Ezpeleta, será el paso previo a una parrilla compuesta íntegramente por las CRT, pasando a la historia los sofisticados y costosos prototipos.



Todas las publicaciones de motos no son iguales
Es duro ser distinto

Chopperon
magazine

Ride on

Revista mensual gratuita *online* sobre la Cultura Custom

Moto3

Éxito en el estreno de la nueva categoría del CEV

Uno de los aspectos que hacen que el Campeonato de España sea la referencia entre las competiciones internacionales, es su capacidad de adaptación para convertirse en un auténtico laboratorio de pruebas. El último hito del CEV ha sido el de ser escenario del primer gran éxito de una Moto3.



Moto3

// Borja González

Sin prisa pero sin pausa. Los rectores del CEV sacaron en poco tiempo un reglamento técnico paralelo al del Mundial para la nueva cilindrada que va a sustituir a la 125 c.c. ya oficialmente a partir de la nueva temporada 2012.

Si ya habíamos conocido casos de Moto3 en competición –en el All Japan o en el Campeonato Italiano de Velocidad-, el verdadero desembarco no llegó hasta la penúltima prueba del CEV disputada en Valencia. En la cita anterior, en Albacete, el joven talaverano de 14 años de edad, Daniel Sáez, se había convertido en el debutante oficial a los mandos de la Moriwaki MD250. En el Ricardo Tormo, hasta siete de estas Moto3 compartieron pista con las 125 con un éxito inesperado.

Moto3 nace para cubrir el hueco de 125, con un espíritu gemelo al de Moto2, y con el objetivo de igualar prestaciones y rebajar costes.

El reglamento de Moto3 establece que el motor deberá ser de cuatro tiempos, monocilíndrico y usando un pistón convencional –no oval-. La cilindrada sube hasta los 250cc, con el límite de diámetro máximo de pistón fijado en los 81mm, el mismo que el de las nuevas MotoGP. Esto, el motor, es la mayor diferencia con Moto2, en el sentido de que es una competición abierta tanto a constructores de chasis como de propulsores.

"EL ASPECTO ELECTRÓNICO TIENE SU RELEVANCIA, YA QUE LOS PILOTOS DISPONDRÁN DE DIFERENTES MAPAS DE GESTIÓN".

Además, se ha fijado un régimen máximo de vueltas de 14.000rpm. Esta 'simpleza' técnica va a permitir que se pueda adquirir uno de estos prototipos en precios que rondarán los 50.000 euros –sin motor-, siempre con las variaciones que cada uno quiera dar en función de los objetivos deportivos. Al igual que ocurre con las Moto2, los neumáticos estarán al cargo de Dunlop, que está desarrollando compuestos propios en unas motos que ya sabemos que exigen mucho menos a sus gomas.

El último punto destacado atañe a la electrónica. Todas las motos del CEV en esta categoría deberán llevar un controlador de revoluciones, el RPM Logger de la marca AIM, aunque se hace una excepción con un par de modelos de la firma italiana Dell'Orto, que en el Mundial tiene la exclusividad de este sistema. El aspecto electrónico tiene su relevancia, ya que los pilotos dispondrán de diferentes 'mapeados' que empezarán a servir como aprendizaje para lo que se puedan encontrar si en un futuro llegan a la máxima categoría del motoci-



Moto3

clismo mundial.

También hay fabricantes de suspensiones, como Öhlins, que ha creado material específico para Moto3, la FG385, una horquilla con un sistema presurizado como el que se usa en MotoGP con esa misma idea de ir enseñando a los pilotos a trabajar con estos componentes desde la base.

A nivel pilotaje, este tipo de motores dan una respuesta más previsible, se pueden llevar a un régimen de giro más bajo, una exigencia menor que limará las diferencias de pilotaje y que aumentará la igualdad, al estilo Moto2. Una igualdad que en el caso de la clase intermedia ha llevado a un mayor espectáculo. Todo esto ha vuelto a ser una nueva invitación para que los pequeños constructores se embarquen en la aventura de Moto3, algunos ya con la referencia de Moto2.

Por lo que respecta a las firmas españolas por el momento sólo ha tomado cuerpo el prototipo de la firma Ariane Tech, el Ariane3, un chasis que permite regular la altura del motor para ajustar el tiro de la cadena y la posición del centro de gravedad. Esta moto está pensada para tres tipos de motores, uno para CEV o Mundial, con un coste de 48.000 euros, y dos versiones más económicas que incluso podrán usar un propulsor derivado del de off road.

Y es que Moto3 ha permitido la aparición de iniciativas para abaratar al máximo el coste, como en

"KENTA FUJII, QUE EN 2012 COMPETIRÁ EN EL MUNDIAL, GANÓ UNA DE LAS CARRERAS DEL NACIONAL DE SU PAÍS CON UNA TSR CON MOTOR HONDA".

el caso de la Sherco, pensada para que se puedan aprovechar algunos componentes de las Aprilia 125, una idea que también han planteado otros italianos, Oral Engineering.

También la ingeniería BeOn tiene preparada su Moto3, a la espera de ver si se animan otras firmas españolas, si bien ya hay en la lista de fabricantes como Moriwaki, Tech, Bianchi Motor Sport, ADV, TSR, Ioda, Suter, Kalex y, por encima de todos, Honda y KTM. Aunque no todas estas marcas desarrollarán motor propio, siendo el de la NSF250R de Honda el más solicitado.

Doble pole, doble victoria

Kenta Fujii, piloto japonés que en 2012 competirá en el Mundial, logró vencer una de las carreras del nacional de su país con una TSR con motor Honda, en el que ha sido el primer éxito deportivo de estas motos, aunque el más sonado llegó, como no, en el CEV.

Decíamos que en la penúltima prueba del CEV, disputada en Valencia, hasta siete Moto3 estuvieron en pista y si para la carrera no se



clasificaron ni el pionero Sáez, ni el francés Pierre Giniéys –con un proyecto con motor Yamaha y chasis del fabricante OVER-, sí lo hicieron Alejandro Medina (Moriwaki), Francisco García (Honda), Xavi Vierge (Honda), Kenta Fujii (TSR/Honda) y Miguel Oliveira (Honda)... que logró la pole a la primera.

Un logro, el del portugués, que se extendió a la carrera, con una rotunda victoria y, por si fuera poco, una semana después, en Jerez, Oliveira volvía a repetir estos resultados: pole el sábado, y victoria el domingo. En esa misma carrera, Fujii terminó cuarto.

De todas formas, este éxito hay que verlo con una cierta perspecti-

"EN LAS DOS ÚLTIMAS CARRERAS DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA EL PORTUGUÉS OLIVEIRA DEMOSTRÓ EL POTENCIAL DE LAS NUEVAS MOTO3".

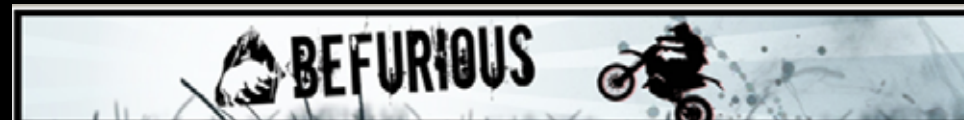
va. A las Moto3 les queda todavía mucho trabajo de desarrollo por delante, un largo camino hasta alcanzar sus mejores prestaciones.

Las Moto2, tanto en el CEV como en el Mundial, han sido capaces de mejorar sus tiempos por vuelta hasta en un segundo de 2010 a 2011, por lo que conviene

esperar un tiempo para entender cuál es su techo.

Las dos últimas pruebas del nacional, las de Valencia y Jerez, estuvieron protagonizadas por la lluvia, que dejó ambos asfaltos en condiciones complicadas y la experiencia de Oliveira –subcampeón de España de 125 c.c. en 2010-, su buen entendimiento con el agua, y la mayor docilidad de estos motores, ayudaron a estas victorias de la Moto3 sobre las 125 c.c.

Un primer paso de lo que, pase lo que pase, se ha convertido en el presente de la clase pequeña. Un presente –y un futuro- en el que una vez más el CEV se ha convertido en toda una referencia.



www.befurious.com

Patrocina la sección off road de la revista Club Más Moto te invitamos a profundizar en contenidos off road especializados y exclusivos:

Espectaculares videos, noticias, fotografías, entrevistas y reportajes seguimientos de los campeonatos mundiales y nacionales de enduro, motocross, cross-country, rally Dakar y free style.



Disfruta del mejor material off road de la actualidad



Licencia verde

Licencia verde

La Ley de Montes ha querido poner puertas al campo y hacer desaparecer el «Off Road». Pero, en Cataluña se ha abierto una posible vía de solución con el anteproyecto de Licencia Verde.



Licencia verde

// Santi Ayala

Tras años de desacuerdos por parte de las autoridades y los que cada día salimos al campo a practicar nuestro deporte preferido en cualquiera de sus modalidades cross, enduro, trial o raids.

No se libran ni los pilotos profesionales que ven como las autoridades se acercan a ellos para lucirse en las fotos de rigor cuando hay un éxito deportivo pero que luego no pueden entrenarse tranquilamente, como cualquier deportista, pues su deporte se considera ilegal.

Nombres como el piloto mundialista de motocross Jonathan Barragán, o el triple vencedor del Dakar, Marc Coma, han sufrido la actuación de los agentes del medio ambiente, aduciendo, en muchos casos, argumentos banales y una multa de entre 1.500 y 3.000 euros. Unas actuaciones desmesuradas contra una modalidad de la moto erróneamente mal considerada por su supuesta degradación del terreno.

Decimos supuesta pues estudios, como el llamado Informe Boada, dirigido por el doctor Martí Boada, elaborado por el Instituto de Ciencia y Tecnología Ambientales de la Universidad Autónoma de Barcelona, demuestran que el impacto de la moto de montaña sobre el medio natural es medio-bajo y

ridículo si se compara con otras actividades mucho más nocivas y con mucha mejor consideración social.

Aunque este informe también incide en la aplicación de algunas medidas para que el daño al medio natural sea aún menor: una conducción respetuosa, un buen ajuste de la moto en general y del silenciador en particular, la posibilidad de montar en moto eléctrica y el estudio de la licencia verde.

A semejanza de otros colectivos que también usa el campo como escenario de su afición, como los cazadores o los pescadores, se trataría de regular con ella la práctica, marcando espacios donde practicarlos y otros detalles. En definitiva una regulación que evite la prohibición como simple actuación inicial por aquello de “muerto el perro, se acabó la rabia” que es como las administraciones actúan ahora mismo. Esas mismas administraciones que cobran los impuestos derivados de la matriculación de las motos de campo,

"NOMBRES COMO EL MUNDIALISTA BARRAGÁN, O EL TRIPLE VENCEDOR DEL DAKAR, COMA, HAN SUFRIDO LA ACTUACIÓN DE MEDIO AMBIENTE".



Licencia verde

de sus seguros, de las reparaciones en los talleres, de la gasolina que se consume...

En Cataluña, gran centro de actividad industrial de la moto de montaña, así como de práctica, deportiva y lúdica, se han dado cuenta de que con la opresión se está perdiendo riqueza, pues se deja de mover una importante actividad económica. Y aunque sólo sea la vil vía «monetaria» la que estimula a regular la actividad, bienvenida sea esa consideración.

Por ello, la Generalitat ha hecho público un anteproyecto de ley bajo el título «simplificación, agilidad y reestructuración administrativa y de promoción de la actividad económica». Una posible salida regulada para salir a montar en moto en los caminos considerados como aptos para ello.

Así pone en un párrafo: «Se permite la circulación motorizada por las pistas y los caminos delimitados en redes o itinerarios establecidos por el Departamento competente en materia de medio natural. La delimitación de estas vías, que podrán tener anchura inferior a cuatro metros y varios tipos de firme, se efectuará mediante órdenes del consejero competente en materia de medio ambiente, en las que se establecerán las condiciones específicas de circulación y las características de las vías».

Y también se contempla el complicado aspecto de las competiciones, dejando claro que se pueden realizar carreras, aunque con limitaciones: «Se prohíbe realizar competiciones deportivas dentro de los espacios naturales especialmente protegidos, en las reservas nacionales de caza y las reservas naturales de fauna salvaje, salvo en el caso de tramos de enlace no cronometrados, que podrán pasar por vías aptas para la circulación motorizada previo informe del órgano gestor del espacio con las autorizaciones correspondientes».

Una fórmula esperada para definir y delimitar las diferentes actividades que se pueden hacer en el medio natural, siempre con la consideración de que los usuarios, por regla general, son gente respetuosa. «No somos delincuentes, somos deportistas» ha sido el slogan de una de las últimas manifestaciones, en este caso realizada en Madrid, pidiendo un trato respetuoso hacia un colectivo tratado de forma

"LA GENERALITAT HA APROBADO YA EL ANTEPROYECTO DE LEY QUE PERMITE EL ACCESO AL MONTE DE LOS USUARIOS DE LA MOTO".



Licencia verde



injusta, haciéndolo responsable como el que más perjudica a la naturaleza.

«Sí a la regulación, no a la prohibición. Moto y campo son compatibles» ha sido otro de los clamores populares, dejando claro que la interacción motor-naturaleza no sólo no se debe prohibir, sino que hay que fomentarla para generar riqueza, desarrollar actividad deportiva y estimular un medio como el rural, en muchos casos en peligro de abandono debido a que la agricultura y la ganadería están en retroceso, y la actividad del turismo rural no motorizado no llega a sostener las infraestructuras y las zonas rurales.

Ojalá esta iniciativa de Cataluña llegue a ser real, no un

mero borrador o un pliego de intenciones y que detrás, vengan las de otras muchas comunidades en las que la moto de campo tiene tanta importancia. Y si ha de ser pagando con una Licencia Verde, así será, pero eludiendo esa situación actual de prohibir tajantemente sin dejar abierta ninguna otra opción.

¡No le pongamos puertas al campo!, aunque lo delimitemos.

**"SÍ A LA REGULACIÓN,
NO A LA PROHIBICIÓN.
MOTO Y CAMPO
SON COMPATIBLES,
HA SIDO OTRO DE
LOS CLAMORES
POPULARES".**



Licencia verde

*"¡NO LE PONGAMOS
PUERTAS AL ACCESO
AL CAMPO! AUNQUE
LO DELIMITEMOS".*



Café Racer: su historia

Carreras, café y Rock 'n roll

El fenómeno Café-Racer tuvo su origen en Inglaterra en la década que transcurre entre 1950 y 1960. Son unas motos influenciadas por la competición y concebidas por la juventud de ese período. Las Café-Racers, denominadas así por la costumbre que tenían los incondicionales de ese estilo de utilizar sus motocicletas para hacer carreras de café a café, situados a las afueras de grandes ciudades como Londres, Manchester o Birmingham.

Café Racer: su historia

// Too Fast Edi

En la década de los 50, la sociedad del ocio no existe aún y, aparte de unos ritmos de rock americano que les llegan a los oídos a través de los grandes puertos del oeste (Manchester y Liverpool). Los jóvenes currantes ingleses no tenían más lugar de esparcimiento que los Estadios de fútbol y los cafés. Nacían los primeros Clubs, de los que el más legendario sin duda The Fifty-Nine Club; el "59", cuyo presidente de honor no era otro que el reverendo padre Bill Shergold, a la sazón párroco de Paddington, otra excentricidad británica. Su amplio salón y los alrededores sirvieron asimismo como escenario natural para la filmación en 1963 de la película The Leather Boys "de Sidney J.Furie.

Los rockers que pilotan las Café-Racers se denominan Greasers (grasientos), Coffe-bar Cowboys o Ton-up Boys; que en el argot motociclista inglés significa llegar a las cien millas por hora o, lo que es lo mismo, los 166 km/h. Diferentes nombres para una cultura similar, la mayor parte puestos por la prensa amarilla de la época.

Iban ataviados con chaqueta de cuero, vestimenta ideal del motorista. Eran muy comunes las modelo Perfecto que se adornaban con las famosas tachuelas que tanto darían que hablar y cientos de insignias (todavía no se llamaban pin's) con la efigie de Elvis Pres-

ley, Eddy Cochran, y también de grupos y cantantes locales como Cliff Richards, Billy Fury, Crazy Cavan, The Shadows...

No podían faltar unas biker's boots de cuero negro con hebillas. Cuentan los viejos bikers que a cierta marca de botas se le atribuían unas buenas propiedades impermeables, que no eran otras que las que les proporcionaban las pérdidas de aceite de los Vertical Twins británicos. Circunstancia de la que se dieron cuenta más adelante con la aparición de las motocicletas modernas. Paralelamente a los rockers se desarrolla otro movimiento que tendrá también una gran influencia: Los Mods. Al contrario de los primeros, éstos proceden de la clase media y media-alta, y no piensan más que en gastar la pasta de sus bolsillos comprando ropa. Como los rockers, tienen sus propios ídolos musicales, como The Who... También se desplazan en moto pero las suyas son scooters de chapa, Lambrettas y Vespas aderezadas con multitud de espejos retrovisores cromados y faros auxiliares.

Tanto unos como otros son buenos chicos si se toman por separado. No beben (tienen menos de 21 años) ni se drogan (la marihuana todavía no ha hecho su aparición). Rockers y Mods evolucionan en sus respectivos medios, pero no por ello se ignoran... antes al contrario, se detestan. Cuando se encuentran las dos bandas la historia

cambia. En Hastings o Brighton, ciudad balneario a orillas del Canal de la Mancha, ha sido a menudo escenario de los enfrentamientos de ambos clanes.

Tomaban las calles atemorizando a los ciudadanos. A la derecha dos o incluso tres mil Rockers con sus Cafe-Racers; a la izquierda, otros tantos Mods. Avanzan unos hacia otros sin intención de cederse el paso. Con un gran estruendo de chapa las Lambrettas y las Cafe Racers chocan, la pelea comienza, la sangre corre, hay muchos heridos incluso algunos muertos. La prensa sensacionalista, Sun a la cabeza, no se priva de nada para destacar el fenómeno. Mods y Rockers son entonces marginados de la sociedad, los ingleses de hoy todavía recuerdan aquella época como los Wild Years, los años salvajes. Todo esto es Historia (con «H» mayúscula).

Se crearon cafés exclusivos para motoristas con curiosos nombres como The Busy Bee, Nightingale o Johnson's, pero el que reunía a un mayor número de aficionados era sin duda el Ace Café de la North Circular Road. Alrededor de las mesas o cerca de la barra las conversaciones tratan acerca de los éxitos de los ídolos como Duke, Hailwood o Agostini en Mallory Park, Brands Hatch, Donnington Park o en la Isla de Man -entonces prueba puntuable para el Campeonato del Mundo de Velocidad-. ¿Qué hay más natural entonces que querer trans-



Café Racer: su historia

formar ellos sus propias motos en bólidos de carreras escapados de las pistas?

Una de las carreras más conocidas de las que se tiene conocimiento son las que se realizaban entre el Ace Cafe y el Bussy Bee, otro garito muy conocido situado a 12 millas del primero, en el cruce de Watford. Otros locales como el Nightindale y el Johnson's también fueron lugares de encuentro para los más entusiastas del cuero y la brillantina. Era legendaria la apuesta sobre quién iría hasta el roundabout mientras sonaba un hit de Jerry Lee en la juke-box y regresaba a la explanada del café antes de que el Killer de Louisiana hubiera terminado de sacar notas incendiarias de su piano en Great Balls of Fire.

Allí se escenificaba toda la parafernalia de piques entre seguidores de Norton, Triumph, Velocette o B.S.A. con sus consiguientes derrapadas, adelantamientos por el wrong side, contusiones y bajas inevitables sobre el resbaladizo asfalto londinense. Las carreras de discos o Record Racers era otra forma de excitante diversión.

Para tener una Café Racer bastaba con desproveer a la moto de todo lo que la civiliza, destripando la moto original, aligerándola de peso. Fuera guardabarros inoxidable, los cromados, los sillines biplaza, los manillares estándar, los intermitentes y los tubos de escape. Los teenagers quieren algo agresivo. Cambian árboles de le-

vas y balancines, recortan o retiran los guardabarros, colín monopla-za, colocan depósitos de gasolina mayores, suprimen los bloques ópticos para colocar un gran faro cromado sobre pequeños soportes racing que ellos mismos fabrican o que adquieren en los talleres de tunners de las afueras. Aquí también encuentran los escapes escupe guisantes -Swept Back- y los megáfonos que les conviene: ruidosos a gusto del cliente. Y, lo más importante de todo, la pieza de resistencia: semimanillares por debajo de la tija superior y los estribos retrasados para dar toda la importancia necesaria a su inspiración en la competición y su inmanente posición. Para hacerlas racing a tope, se retiraba el soporte central e incluso la pata de cabra y uno se conformaba entonces con dejarla apoyada contra la pared del bar.

Todos los preparadores tenían su especialidad: Eddy Down prefería las B.S.A. (Birmingham Small Arms), mientras que Gus Khun operaba sobre Norton, Rickman se dedicaba a los chasis y John Tickle fabricaba mandos retrasados, frenos de doble leva y distintos accesorios en aluminio. Dave Degen, el gurú de Dresda -ganador de las 24h de Monjuich en 1965 y 1970- estaba especialmente interesado en Norton y Triumph, cuyos nombres se unieron para dar vida a las legendarias Tritón.

La Tritón auténtica fue creada para las carreras de pista engen-

drada con el mítico motor Speed Twin de la Triumph Bonneville T120 650 cc. doble carburador diseñada por Edward Turner. El nombre adoptado por los éxitos en los lagos salados secos de Bonneville en el estado de Utah donde se batían records de velocidad. Y el famoso chasis featherbed con partes del ciclo de la Norton Manx 500 cc. Como los chasis de Norton Manx no eran los más fáciles de encontrar, la gran mayoría de las Triton eran construidas apartir de un chasis similar al featherbed, el de las Norton Dominator de 600 y 650 cc. A menudo ambas marcas estaban enfrentadas comercialmente. La mezcla fue tan explosiva que incluso Triumph quiso tomar parte del asunto interponiendo una demanda para evitar la comercialización estas motos.

En 1950 los hermanos irlandeses Rex y Cromie McCandless diseñaron y construyeron para Norton el chasis de doble cuna con brazo oscilante Featherbed o lecho de plumas. Nombre que le da el corredor Harold Daniellm, ya que decía que era tan confortable como dormir en una cama de plumas. Iba a convertirse en el bastidor de moto más imitado de todos porque rompe con los tradicionales cánones de chasis problemáticos e inestables, no era simplemente un problema de comodidad, se lograba también la suficiente rigidez manteniendo siempre las ruedas perfectamente alineadas. Dos tubos bajaban des-



Café Racer: su historia

de la dirección y pasaban a cada lado del motor para después subir a cada lado del depósito y volver a la dirección en un solo tubo.

La máxima dificultad consistía en unir los dos tubos en uno único en la parte superior para llegar a la dirección, fue necesario emplear nuevos métodos de ensamblaje, soldándose con bronce y, como requerían una técnica bastante especial para la época, se encargaron por parte de Norton a la compañía Reynolds fabricándolos en el legendario tubo Reynold 531. Combinaba las mejores ideas de suspensión con una ubicación avanzada del peso del motor y del piloto, esto permitía trazar con precisión incluso acelerando a la salida de curva. Reunía dos grandes condicionantes, era ligero y efectivo, y se mantuvo en producción durante casi 20 años. Como curiosidad se debe resaltar que los amortiguadores hidráulicos traseros eran una adaptación a la moto procedente de la marca de automóviles Citroën.

Si bien todas las marcas inglesas de motos se vieron afectadas en mayor o menor medida por el fenómeno Café Racer, hubo varios modelos que se llevaron la mejor parte. Entre ellas cabe destacar las Norton (88, 89, SS y Mercury), las BSA (A7 y A10 de caja separada o las A50 y A65 de bloque motor y por supuesto la Gold Star 500, ya muy cara incluso para la época) y las Royal Enfield 750 (montadas sobre

un chasis Rickman y con todo el equipamiento en poliéster). Algunas marcas como BSA Gold Star, Velocette, Thruxton, Royal Enfield 250 y Continental GT incluyeron entre las páginas de sus catálogos sus propios modelos de Café Racers.

En la prensa motociclista de la época se reveló una fascinación y obsesión nacional entre los bikers británicos de los años 50 y 60 por encontrar cualquier motor que encajara mínimamente en los chasis featherbed de Norton -con diferentes grados de éxito-. Algunos ejemplos de estos salvajes y bellos artilugios veían la luz mensualmente en la sección Readers Special de la revista Motorcycle Mechanics, como una moto con seis motores de 50 cc. procedente de ciclomotor Nippy, o dos o más motores acoplados de Ariel Arrow 250.

También se les aportó ese matiz Café-Racer a muchas de las motos japonesas de pequeña cilindrada (que muchas veces eran las más potentes), pero estas creaciones nunca fueron tan populares entre la corriente de la fraternidad pseudo-racer debido a la oferta indígena propia. Lo que sí crearon fue una moda seguida por cierto sector, causando dos vertientes de culto dentro de una misma religión. Esta pequeña pero entusiasta fidelidad por las máquinas de dos tiempos de inspiración en la competición se mantiene todavía en la actualidad con máquinas como la Yamaha YDS, las RD,

LC, y TZR, o las X7, RG Gamma y RGV Suzuki o las RS de Aprilia de hoy en día.

En definitiva todos estos preparadores tuvieron sus días de gloria hasta la llegada de las motos japonesas, momento para que algunos aprovecharon para reconvertirse poniendo todo su conocimiento al servicio del invasor, mientras que otros continuaron, contra viento y marea, evolucionando en su labor. Y otros desaparecieron de la escena motociclista dando otra dirección a su vida profesional. Incluso el ACE Cafe de la North Circular cerró sus puertas en el año 1969, pero volvió a abrirse por el empeño de muchos Rockers veteranos encabezados por Mark Wilsmore apostando por su reapertura; todo un símbolo de una generación y de una época dorada de la motocicleta británica.

Con el ocaso de la década de los setenta, y la llegada de las autopistas, toda la cultura de la carretera y las cafeterías de camioneros y de cubiertos grasientos que eran la sede principal de los aficionados a las Café-Racers estaba viviendo una realidad más negra que el alquitrán.

En España el fenómeno de las Café Racer nunca tuvo repercusión salvo contadas ocasiones, aunque quizás los bikers, cansados de la producción japonesa y asustados por los terroríficos precios de las Harley, redescubran estas máquinas de tan marcada personalidad.



Leyendas de la moto

Alzamora nos habla de Márquez “Un talento natural, madurez y predisposición al sacrificio”

Marc Márquez sorprendió desde el principio a su mentor deportivo, el campeón del mundo de los 125 c.c. en 1999, el ilerdense Emilio Alzamora “por su talento natural, su madurez a pesar de la corta edad —doce años— a la que lo conoció y por su incuestionable predisposición al sacrificio en todo momento”.



Leyendas de la moto

// Tito Lladós

Alzamora conoció a Marc Márquez, personalmente, “cuando tenía 11 años y al coincidir con él en el Palacio de la Generalitat de Catalunya, cuando me rindieron un homenaje al finalizar mi carrera deportiva en el año 2003, pero yo ya conocía a sus padres por la relación que tenía con el moto club Segre”, el club que vio nacer tanto a Alzamora como a los Márquez y que se encuentra en Lérida, provincia de la que los dos campeones son naturales.

El campeón del mundo de los 125 c.c. en 2010 posee un talento natural que ya quedó al descubierto con apenas cuatro años, cuando les pidió a los Reyes Magos su primera moto, pero además de ello el tiempo ha demostrado que sabe escuchar y atender a todas las explicaciones.

“Su madurez y espíritu de sacrificio son, desde luego, destacables, pero también el hecho de que sabe escuchar todos los comentarios que le indican tanto el equipo técnico como yo para mejorar su pilotaje”, explicó Emilio Alzamora.

“Marc se inicio con las competiciones de enduro para niños para pasarse a la especialidad de motocross y más tarde a competir con motos de velocidad de 70 c.c. en circuitos de Karting, creciendo como joven

“MARC SE INICIO CON LAS COMPETICIONES DE ENDURO PARA PASARSE DESPUÉS AL MOTOCROSS Y MÁS TARDE A LA VELOCIDAD”.

valor en el campeonato de Catalunya de 80 c.c. en circuitos de velocidad hasta llegar a la categoría de 125 c.c. GP, participando en el campeonato de Catalunya”, comentó Emilio Alzamora sobre los primeros “pinitos” en el mundo de motociclismo del joven campeón de Cervera.

“Es a partir de ese momento, en el Campeonato de Catalunya de 125 GP cuando Marc se incorporó a la estructura de Monlau Competición, con apenas doce años y cuando comencé a trabajar con él”, indicó.

Alzamora debió darse cuenta muy rápido de que entre sus manos tenía un auténtico diamante por pulir y no tardó nada en comenzar a trabajar con él pues desde el principio “trabajamos en la metodología y técnica dentro y fuera de la pista, dentro de la pista aportándole información para perfeccionar la trayectoria y trazadas de su pilotaje, además de formarlo en los aspectos de puesta a punto de la moto”.

“Como también en los datos técnicos o en la familiarización

con la telemetría para poder interpretar las sensaciones cuando estaba pilotando y saber transmitir las a los técnicos para mejorar la puesta a punto de la moto”, comentó Alzamora a la revista del Club.

“En cuanto al trabajo fuera de la pista se trataba de saber entender que los fines de semana de una carrera se tenían que tener unas actitudes positivas, fueran bien o mal los entrenamientos y siempre buscando como poder mejorar su rendimiento, teniendo una metodología durante los intervalos cuando no se entrenaba en pista en los que trabajar en el box con los técnicos, preparando el equipo para entrenar o ayudando a los mecánicos limpiando las llantas de su moto por ejemplo”, aseguró Alzamora.

Después de conseguir el título mundial de 125 c.c. y tras una intensa preparación de la temporada, los primeros grandes premios de 2011 en Moto2 no fueron demasiado alentadores por las caídas, razón por la que Alzamora reconoció que “fue un periodo de duro aprendizaje con muchas caídas en las que influyeron su poca experiencia en muchas de ellas, por querer llevar la moto a un límite que su cuerpo y también el potencial de sus motos no estaban preparados”, reconoció Alzamora, quien agregó que “durante sus dos primeras tem-



Leyendas de la moto

"TANTO PARA ALZAMORA COMO PARA SU PUPILO, EL FINAL DE 2011 MÁS QUE DESILUSIÓN FUE UNA SENSACIÓN DE IMPOTENCIA".

poradas en el CEV y Mundial la moto tenía que ir lastrada con 18 kilos".

Pero como bien dice el refrán, "lo que no te mata te hace más fuerte" y en el caso de Marc Márquez fue así.

"Entre sus virtudes destaca su trazada y el paso por curva muy rápido que aprendió en la categoría de 125 c.c., si bien actualmente en la categoría de Moto2 ha tenido que aprender dos aspectos importantes, como son la frenada, en la cual la retención del motor es superior que con las Dos Tiempos, debido a las principales características del motor Cuatro Tiempos y la salida de las curvas, teniendo que levantar la moto mucho antes para tener menor inclinación del neumático, pero sin perder su potencial con la alta velocidad en el medio de la curva", explicó Alzamora.

El ilerdense no cambió en lo más mínimo tras proclamarse campeón del mundo del octavo de litro en 2010, si bien es cierto, como explica Emilio Alzamora al Club Más Moto, que

"cuando un piloto se proclama campeón del mundo consigue un sueño que le hace ser más fuerte mentalmente y le ayudara en el futuro a conseguir objetivos más altos para las categorías superiores, pero lo más importante es que a nivel personal no ha perdido un ápice de humildad y sabe escuchar para seguir creciendo como piloto y persona".

En esos primeros pasos en la nueva categoría de Moto2, tras su flamante título del octavo de litro, Marc Márquez tuvo que "adaptarse a la frenada de la nueva moto debido a las peculiares características de los motores de cuatro tiempos, además de dominar el peso de la moto a la hora de hacer adelantamientos en las carreras con más pilotos en pista, así como aprender a cambiar el régimen de las revoluciones de la moto a bajas vueltas, especialmente en la salida de las curvas lentas y así poder expresar las marchas cortas como en la categoría de 125 c.c.", reconoció Alzamora.

Ese fue el trabajo de Marc Márquez a lo largo de toda la temporada y por ello que cuando tuvo bien aprendida la lección y tras ceder más de ochenta puntos respecto a su principal rival, el alemán Stefan Bradl al llegar al Gran Premio de Holanda comenzó una remontada que acabó siendo espectacular

pero que quedó truncada por su secuencia de accidentes en Australia y Malasia.

La pregunta era ineludible, ¿Desilusionó el final de temporada?, pero Emilio Alzamora reconoció que tanto para él como para su pupilo "más que desilusión fue una sensación de impotencia, de no poder finalizar el gran trabajo que realizó durante todo el campeonato, y creo que sólo la mala suerte no quiso que Marc luchara hasta la última carrera por el campeonato del mundo".

Marc Márquez cerró su temporada mucho antes de lo previsto por los problemas de visión doble, pero a pesar de todo ha continuado trabajando con esfuerzo y dedicación durante todo el invierno para intentar llegar en las mejores condiciones a los primeros entrenamientos de la pretemporada.

"Afortunadamente Marc se está recuperando tal y como los médicos nos pronosticaron desde el principio y teniendo en cuenta que la recuperación se ha prolongado durante un amplio espacio de tiempo, los más de dos meses antes del inicio de la pretemporada han permitido que todo se solucionara de la mejor manera posible para afrontar con las mejores garantías el campeonato del mundo de 2012", confirmó Emilio Alzamora.



Leyendas de la moto



"MARC MÁRQUEZ
CERRÓ MUCHO ANTES
DE LO PREVISTO
SU TEMPORADA
POR CULPA DE LOS
PROBLEMAS DE
VISIÓN DOBLE"

Cargador "Compact Worldwide"

Carga la batería de motocicletas CAN-BUS
Con carga de conservación
y control de carga LED

79,00€
~~90,00€~~



**PROMOCIONES ESPECIALES
PARA CLIENTES EXCLUSIVOS
LINEA DIRECTA**

Saco de equipaje ORTLIEB



~~67,00€~~
L 61,00€
XL 66,00€
~~72,00€~~

13,00€
~~16,00€~~



Puede realizar su pedido:
902988126 -info@touratech.es



TOURATECH

www.touratech.es

iBraket - Soporte para el iPhone



89,00€
~~102,00€~~



Rokstraps Strap It Pack Adjustable 140 cm

17,00€
~~21,00€~~

GARMIN Zumo 660

509,99€
~~599,00€~~

Con soporte V2
575,00€
~~715,00€~~



Mapa de toda Europa - Bluetooth estereo
100% impermeable - Pantalla táctil ancha de 4,3"
Puedes adquirirlo con nuestro soporte Touratech



Soporte Zumo660 V2.0

MIDLAND BT NEXT

Solo piloto

175,00€
~~220,00€~~

Hasta 1,6 km
Intercom. 4 personas
Radio FM
Bluetooth
Conexion con:
GPS - iPod



Tambien disponible:
BT NEXT TWIN
Para piloto y
pasajero.

319,00€
~~399,00€~~



~~130,00€~~
99,00€

Cámara de vídeo XTC-100



TOPCASE JOURNEY



~~120,00€~~
96,00€

~~130,00€~~
105€

~~189,00€~~
150€

TOPCASE JOURNEY
TC 40 y TC 50
Capacidad de 38 /48 Litros.
Versión en negro y en negro/plata.

Es impermeable al agua gracias a su junta especial.
La cubierta de la maleta es de plástico de alta resistencia a los golpes.
Este diseño nos permite poder aplicar pintura del color de los vehículos.
Se puede adaptar a cualquier moto, gracias al soporte universal para Topcase, también incluido.

WWW.TOURATECH.EU



Honda NC700X, un nuevo concepto

Crossover japonés

// Tito Lladós

La nueva Honda NC700X se podría incluir dentro del segmento de las Crossover pero también partiendo de un nuevo concepto establecido con ella del fabricante japonés del que vamos a intentar desglosar sus principales características antes incluso de que este nuevo modelo llegue al mercado.

Entre las principales características de la NC700X se encuentran sus suspensiones de largo recorrido, su agilidad y una posición de conducción erguida, típica de una moto off-road, con un conjunto con elevados niveles de estabilidad, frenada y prestaciones de motor, además de un motor de baja fricción, el sistema PGM-FI y el nuevo sistema de frenado C-ABS.

En cuanto se refiere al motor de baja fricción, destaca la excelente eficiencia en el consu-



Honda NC700X, un nuevo concepto

mo de gasolina y el bajo nivel de emisiones, resultado de unos niveles de fricción muy bajos dentro del motor, gracias en parte al relativamente bajo número de piezas en movimiento. El sistema PGM-FI es un nuevo sistema de inyección de gasolina que asegura una entrega de potencia inmediata y sin brusquedades, además de unas emisiones y un consumo muy reducidos. Por último, merece la pena destacar el sistema de Frenos Combinados Antibloqueo C-ABS, que modula la fuerza de frenada para asegurar que se mantiene el agarre, maximizando la capacidad de frenada. El resultado es un nivel de seguridad mucho más elevado para el conductor y el pasajero.

Si nos adentramos en la parte técnica, el motor es un bicilíndrico de 670 c.c., con sistema SOHC y refrigeración líquida que ofrece unas prestaciones suaves, pero lleno de personalidad, con sensaciones próximas a un V-twin y una gran respuesta a bajo y medio régimen y un consumo de combustible sorprendentemente bajo (3,6 l / 100 Km.), además de ser tremendamente respetuoso con el medio ambiente.

El motor desarrolla una potencia máxima de 35 kW, lo que lo convierte a la motocicleta en apta para poder conducirla con el permiso A2.

La Honda NC700X utiliza su propio y exclusivo conjunto crossover de suspensiones de largo recorrido y ruedas para ofrecer una parte ciclo enormemente versátil y pensado para asegurar una marcha suave incluso sobre superficies cambiantes e irregulares.

La relación entre la amortiguación y los muelles, optimizados para el recorrido de la suspensión, aseguran un excelente control y tacto.

Las geometrías del chasis garantizan una buena maniobrabilidad y manejabilidad, con una posición de conducción de inspiración off-road, a lo que ayudan sus ligeras ruedas de 17pulgadas, fabricadas en fundición de aluminio, para una tracción y control excelentes sobre cualquier tipo de superficie, en donde destaca el diseño

de los radios, con una forma de sección transversal en Y que absorbe mejor los baches.

La Honda NC700X incorpora un gran espacio interno de carga, capaz de albergar un casco integral en la zona que habitualmente se reserva para el depósito de gasolina, que se encuentra en la parte trasera y tiene una capacidad de 14,1 litros, suficiente para una impresionante autonomía de cerca de 400 kilómetros.

En cuanto al sistema de frenos, con el C-ABS de la NC700X se equilibra de forma efectiva el control de frenada delantera y trasera, proporcionando una frenada suave, a la vez que el ABS proporciona seguridad extra y la confianza necesaria para adquirir experiencia en situaciones extremas.

Ficha técnica Honda NC700X:

Motor	4 tiempos, 2 cilindros paralelos, SOHC, 8 válvulas, refrigeración líquida
Cilindrada	670 cc
Pot. máx. Decl.	35 kW (47 CV) / 6.250 min ⁻¹ (95/1/EC) (ABS)
Par máximo	60 Nm / 4.750 min ⁻¹ (95/1/EC) (ABS)
Suspen. delantera	Horquilla telescópica de 41 mm, 153,5 mm de recorrido
Suspen. trasera	Amortiguador Monoshock, basculante Pro-Link, 150 mm de recorrido
Altura asiento	165 mm
Distancia entre ejes	1.540 mm
Depósito	14,1 litros
Distancia libre al suelo	165 mm



Salí a dar una vuelta

El mundo es SUYO

Fabián está cumpliendo su sueño y el de muchas personas que alguna vez hemos pensado en dejarlo todo y salir en busca de aventura, para ello además ha elegido como medio de transporte la moto, lo cual hace aún más atractivo su viaje y la manera que tendrá de relacionarse con las personas, parajes y enfrentarse a situaciones que irá encontrando a su paso.

"LLEVAMOS 598
DÍAS, 99448 KM, 50
PAÍSES, 24 HUSOS
HORARIOS".
FABIÁN PRECISA

Salí a dar una vuelta

"FABIÁN SE INCLINÓ POR UN MODELO DE MOTO AJUSTADO A SU PRESUPUESTO QUE NO DEPENDIERA EN EXCESO DE LA ELECTRÓNICA"



// Roberto Crivillén

Pabían cuenta para engancharnos a su aventura con una manera muy especial de vivir y escribir lo que le va aconteciendo en el camino, destacando su sentido del humor y capacidad para contarnos con todo detalle las situaciones más inverosímiles, además de pericia y un buen gusto especial para diseñar y estructurar su web, que ira cargando de contenidos muy a menudo, resaltando la calidad de sus textos y fotografías que va realizando, así como su capacidad para crear videos interesantes y divertidos sobre los lugares que visita, en definitiva con esta aventura Fabián nos abre una ventana para vivir en primera persona su viaje, pensamientos y forma de ver la vida.

Ruta

Nuestro amigo comenzó su aventura el 22 de mayo 2010 justamente hoy hace 598 días En ruta acumula 91.248 km de vivencias, un tercio de la distancia que separa la tierra de la luna, 50 países con sus correspondientes pasos fronterizos que son la especialidad de Fabián y el cambio de 24 horarios diferentes haciendo que viva en un "jet lag" continuo.

Comienza su viaje a través de Europa marcando en negrita puntos de interés para él que no quiere dejar pasar, ya sea por querer regresar o porque necesi-

ta descubrir, pero no sentirá la aventura con mayúsculas hasta llegar al punto donde Europa se convierte en Asia, a partir de aquí y por la lejanía y diferencias de culturas su relato se torna épico.

Turquía, Rusia, Liberia, los kazajos montados a caballo en la estepa comienzan a dibujar otro paisaje bien distinto, Pakistán y sus gentes le calan muy hondo, India impresiona por sus costumbres, colorido y sobre todo por sus contrastes y miserias, os recomiendo el relato espeluznante donde narra su estancia a la orilla del Río Ganges con todo tipo de detalles y su posterior huída hasta Katmandú, donde descubre un pequeño paraíso en su ruta, nos narra los contrastes entre Bangkok y su turismo ... con las grandes extensiones de campo en Laos y sus chozas superpobladas.

Atravesando Malasia llegará a islas como Java y Bali donde sus campos de arroz, templos o mezclas de religiones le dan bastante juego en sus narraciones y fotografías finalizando esta zona del mapamundi con el paso a Australia y sus playas infinitas, saltando desde allí a Sudamérica, en concreto a Argentina donde se reunirá no sin problemas con su compañera de aventuras "Fefa" para continuar su periplo.

Entonces es cuando hace las Américas, donde le acompañaremos por la inmensidad de la Pata-

Salí a dar una vuelta

Tuve la oportunidad de entrevistarme con Fabián antes de salir de viaje a 'Dar Una Vuelta' como dice el, refiriéndose modestamente al Mundo. Ya esto nos hizo sospechar que el humor iba a ser unos de los ingredientes de sus crónicas. Humor inteligente. Y humor que hay que tener para soportar los trámi-

tes legales antes de salir, según nos comentaba. Y ahora que seguimos su aventura a cada paso (estamos suscritos a sus novedades), eso no fue nada comparado con la burocracia que existe en las fronteras de todos los continentes.

En su partida nos enseñó detalladamente el equipamiento y preparación de la

moto, su 'Fefa'. Tenía todo listo, todo nuevo, todo. Solo le quedaba dar la vuelta, y en eso está. Escribiendo sus gloriosos relatos, sus descriptivas fotos y sus instructivos vídeos. ¿Qué vas ha hacer cuando acabes, Fabián? ¿Qué va a ser del Mundo sin tí?

Ride On!

Nacho Mahou. ChopperON

gonia hasta playas de arena blanca y aguas cristalinas, contrastes de grandes ciudades con edificios coloniales y barriadas de chabolas coloridas, gentes, costumbres y comidas de los países que visita son descritos por Fabián con detalle aportándonos su peculiar opinión y visión sobre todo ello.

Moto

Para esta gran aventura como muy bien explica Fabián se inclinó por un modelo de moto ajustado a su presupuesto que no dependiera en exceso de la electrónica que tantos problemas puede atraer fuera de países donde los concesionarios y talleres de motos al uso escasean, para ello necesitaba una marca y modelo de resistencia contrastada, accesibilidad a repuestos en el último confín del mundo y de fácil reparación.

Acorde a su presupuesto, por que como bien dice en uno de sus capítulos una vez elegida marca y modelo, el fabricante no se interesó en su proyecto con lo que su decisión fue adaptarse a las circunstancias, comprar el modelo elegido en el mercado de ocasión con sus añitos y transformar con la ayuda de 2T moto a su "Fefa", en una auténtica bestia capaz de sacarle de cualquier problema que pudiera surgir en el camino.

Con criterio, Fabián decidió pintar a su Fefa de negro mate, obviar su marca y modelo en to-

das las crónicas de viaje creando una interacción especial de sus seguidores que son legión con los avatares de Fefa teniendo que dedicar una sección específica a la preparación, mantenimiento, cambios de look y problemas que sufre Fefa en el viaje compartiendo protagonismo con Fabián en esta aventura como si de un personaje más se tratara con sus propios sentimientos.

Un punto en común en todos los aventureros en moto y sus relatos es el desconocimiento de la verdadera esencia o explicación que les lleva a embarcarse en semejantes aventuras, cada uno la encuentra de una manera diferente, suelen coincidir en que es un viaje al conocimiento de uno mismo y que todos encuentran explicación a las preguntas que surgen en un momento puntual del camino en el que se les presenta lo que andaban buscando casi como una revelación, sus motivos, etc.

Fabián describe perfectamente cuando encuentra la razón para la felicidad (post 4/11/2011) lo titula: Viaje al interior de mi mismo.

Lo que al parecer es seguro en todos los casos es que el motivo, el porqué lo encuentran en el camino y en el momento o situación más inesperada.

Ambos tienen un pensamiento común y es que el mundo es mucho más amable de cómo lo describen en los telediarios, sal y disfrútalo.



Salí a dar una vuelta



Salí a dar una vuelta



Biblioteca



Los viajes de Júpiter
Ted Simon
Ed. Grijalbo



Un millón de piedras
Miquel Silvestre
Ed. Bararia



España en moto
Pedro Pardo
Blanco
Ed. Anaya Touring



Vuelta al mundo en Vespa en 79 días
S. Guillén/A. Vecina
Ed. Dossat



Los Caballos alados de la ruta de la seda
Carlos Martínez
Ed. Dossat

Ruta De Los Exploradores Olvidados

La Ruta de los Exploradores olvidados es el argumento básico de la aventura que Miquel Silvestre quiere completar y que básicamente es una nueva vuelta al mundo en moto, acompañado por la aventurera madrileña Alicia Sornosa y que comenzó desde una de las mejores convocatorias de ruteros de la moto como son los participantes en el encuentro BMW Riders, que desde hace unos años se celebra en Formigal.

// Tito Lladós

Antes de llegar a Formigal, Miquel Silvestre realizó en solitario un viaje hasta Cabo Norte, desde donde regresó a España tras pasar por varios países entre ellos Lituania para descubrir el rastro del embajador español en la época de los reinos vikingos, durante los tiempos de Al Andalus para enfilarse casi de inmediato camino hacia Polonia y Hungría.

Así fue como la Ruta de los Exploradores Olvidados alcanzó las Repúblicas Bálticas con Miquel Silvestre y su moto, llamada Atrévada, que llegaron a Vinius, capital de Lituania tras dejar atrás Letonia y su capital Riga, en busca del rastro de Al Ghazal, embajador español en los reinos vikingos en tiempos de Al Andalus.

Durante su estancia en Noruega Miquel Silvestre asistió a la conmemoración nacional provocada por los ataques terroristas de Oslo, de los que dio cuenta en una serie de artículos publicados en España, para continuar su ruta hacia Polonia y

Tras sus huellas



Ruta De Los Exploradores Olvidados

Más Información, pincha.

Hungría y rescatar el recuerdo de otros españoles valientes, quizá poco conocidos para el gran público, pero que merecieron el alto honor de ser declarados Justos entre las Naciones, por haber salvado a miles de judíos de los campos de exterminio a riesgo de su propia vida.

Tras ese periplo por media Europa con el reconocimiento histórico al comportamiento que a lo largo de décadas ha mantenido en el anonimato a muchos valientes españoles, Miquel Silvestre regresó a España para dirigir la Ruta de los Exploradores Olvidados, una gran aventura en la que le acompaña la periodista Alicia Sornosa, también con una BMW, y que partió del gran evento que todos los años organiza la marca alemana en España.

Alicia será la encargada de plasmar en soporte digital toda la aventura, con la que luego se realizará un documental, en el que Miquel Silvestre actuará como padrino de una ruta que, en el caso de completarla con éxito, convertiría a la periodista en la primera mujer española en realizar una vuelta al Mundo en su propia moto.

El objetivo de Miquel Silvestre y Alicia Sornosa no es otro que completar una vuelta al mundo denominada "Ruta de los Exploradores Olvidados", que en realidad es un viaje a través de la historia de muchos ilustres aventureros españoles de otros siglos a lo largo de toda la historia y narrado desde las sensaciones y experiencias que estos



Ruta De Los Exploradores Olvidados

Más Información, pincha.

aventureros irán viviendo a lomos de sus motos.

Moto

Miquel siempre ha sido fiel a BMW en sus viajes, en sus últimas expediciones en concreto al modelo Gs 1200, la suavidad de la suspensión telever, el cardan para olvidarse del mantenimiento de la cadena, la posición de conducción, la situación del manillar alto y la fortaleza de su ya legendario motor boxer y la dureza y rotundidad del conjunto hacen que sea un modelo ideal para devorar kilómetros sin presentar problemas.

Las motos de Miquel y Alicia reciben el nombre de Atrevida y Descubierta, que son los nombres de las dos corbetas que participaron en la Expedición Malaespina del siglo XVIII.

Comentario de Tito Lladós a la aventura de Miquel

Poco se puede decir sobre alguien que pretende dar la vuelta al mundo sobre una moto que no sea para ensalzar y hasta sentir envidia de esa iniciativa y, si además es con un argumento tan educativo e ilustrativo como seguir los pasos de grandes descubridores y exploradores españoles pues aún mucho mejor.

Desde mi punto de vista la idea de Miquel Silvestre y Alicia Sornosa no deja de ser harto original y ambiciosa y desde los primeros kilómetros realizados se ha podido comprobar que a la inquietud que



Ruta De Los Exploradores Olvidados

Más Información, pincha.

une a ambos aventureros se ha unido una nota educativa e histórica que prácticamente ilustra todo su recorrido con amplias referencias de esta índole.

Con su punto de partida en el BMW Riders de 2011 en Formigal, parecía que la primera parte de la ambiciosa vuelta al mundo de Silvestre y Sornosa iba a resultar muy tranquila a lomos de sus BMW, pero la verdad es que saltar desde la Península hasta el continente africano como “aperitivo” de los miles de kilómetros iniciales del periplo mundial, desde mi punto de vista daba ya a sus protagonistas el toque de atención de lo que va a ser su recorrido.

África es uno de los continentes más complicados de recorrer y afrontar para cualquiera, más aún si vas en moto, pues a la conflictividad existente en muchos de los países que deben atravesar y los peligros, incluso de muerte que representan, se unen los escasos recursos de todo tipo a los que tendrán que hacer frente, tanto de índole personal como técnica.

Pero nada arredra a estos dos aventureros que ya han completado buena parte de su recorrido por África culminando con éxito la llegada a muchos de los puntos históricos que siglos atrás ya hicieron suyos conquistadores españoles y que nos refrescan en la memoria unas gestas que, durante años, han estado hasta cierto punto olvidadas.

Gran iniciativa y ambicioso proyecto del que a más de uno nos habría gustado formar parte.



Ruta De Los Exploradores Olvidados

Más Información, pincha.





MOTOBUYERS.com
motorbike shopping club



EL CLUB DE COMPRAS SOLO PARA MOTEROS
DESCUENTOS ENTRE 30% Y 70% CADA SEMANA



OUTLET

STORE

VIAJES

Las mejores marcas estan en www.motobuyers.com



motobuyers **OUTLET**



¡Regístrate Gratis
y te regalamos 7€ en
tu primera compra por ser de Linea Directa!

Solo 3 pasos te separan de las mejores ofertas del mundo de la moto

1. ¡Regístrate Gratis!
2. Entra el Código!
LINEA2011

3. y consigue los **7€** Gratis en motobuyers.com

Regístrate aquí GRATIS

*Promoción válida hasta el 29 de Febrero de 2012.

motobuyers **STORE**

LA TIENDA DE EQUIPACIÓN, ROPA Y ACCESORIOS DE MOTO.
La mejor selección de la temporada para el motorista, con las mejores marcas Dainese, Alpinestars, Acerbis, HJC, Shoei, Schuberth. También podrás encontrar gran cantidad de accesorios para tu moto: baterías Yuasa, bujías NGK, candados, baúles, maletas, alforjas, cúpulas Givi, plásticos, filtros K&N, escapes LeoVince, frenos Galfer...

	CASCOS ACERBIS GANG 2012 Precio (IVA inc.) 179,95 €		ACEITE MOTOR 4T ELF MOTO 4 0X RATIO 20W50 4L. Precio (IVA incluido) 25,78 €		FILTRO DE AIRE K&N BM1299 BMW R.1150RT - K.1200 Precio (IVA inc.) 66,07 €
	CASCOS HJC RPHA 10 ASSEN MC1 Precio (IVA inc.) 359,00 €		CHAQUETA DAINESE G. SOLOGNA MARRÓN Precio (IVA inc.) 175,12 €		GIVI Bolea cilindrica Waterproof 40LTS. TWO1 Precio (IVA inc.) 59,40 €

motobuyers **VIAJES**

ENCUENTRA AQUÍ LOS VIAJES EN MOTO DE TUS SUEÑOS
Tenemos una amplia selección de viajes en moto por todo el mundo: **trail, carretera, enduro, quads, motos de nieve...** y si no lo encuentras te lo diseñamos a medida.
Más información: www.motobuyers.com/viajes

Desde: 1.450€	Desde: 450€	Desde: 1.180€	Desde: 999€	Desde: 970€	Desde: 1.150€



Calendario motorista

ENERO

7/1 a 7/1

IV Aniversario Cosmopolitans

Murcia (La Manga del Mar Menor)

12/1 a 15/1

Pingüinos 2012 XXXI Concentración Motorista invernol

Valladolid (Puente Duero)

14/1 a 15/1

Reunión libre La Cabra Mocha 2012

Barcelona (Sant Sebastià de Montmajor)

19/1 a 22/1

XII Concentración motorista

internacional de invierno Motauros 2011

Valladolid (Tordesillas)

21/1 a 22/1

Mototurismo rider festival Motodes

Alicante (Calpe)

28/1 a 29/1

XXIII Reunión libre Estrella de Javalambre 2012

Teruel (Manzanera)

FEBRERO

2/2 a 5/2

Llunática 2012

Castellón (Benicàssim)

3/2 a 5/2

III Reunión motera San Valentín

Almería (Mojacar)

4/2 a 5/2

XXIII Jabalistroffen 2012

Huesca (Anzánigo)

4/2 a 5/2

XXVIII Concentración Invernol Rota

Cádiz (Rota)

11/2 a 12/2

XIX Reunión invernol motociclista

Riberas del Voltoya

Segovia (Juarros de Voltoya)

25/2 a 26/2

XVIII AMOTONamiento 2012

Tarragona (Ulldemolins)

3/3 a 4/3

VI Concentración Villa de Conil

Cádiz (Conil)

3/3 a 4/3 2012

XV Heartbreak Hotel 2012

Barcelona (Lloret de Mar)

16/3 a 18/3

XXII Concentración Fallas Benicarló

Castellón (Peñíscola)



Concurso Fotografía

Mándanos tus mejores fotos y puedes ganar alguno de los numerosos premios de Línea Directa para sus socios

▷ Disfruta de tu moto a lo largo de centenares de kilómetros pero no te olvides de plasmar con una cámara de fotos las mejores instantáneas del recorrido o de vuestras peripecias, puesto que la mejor fotografía que recibamos puede ser la agraciada con alguno de los premios que hemos preparado para vosotros.

▷ Un casco de la marca **Shark** o alguna de las tres cazadoras del **Club Más Moto** pueden ser para cualquiera de vosotros, aquellos que de entre todos los seleccionados logren destacar por la calidad, originalidad o atractivo de sus imágenes y éstas resulten agraciada con alguno de los premios establecidos.

▷ Si alguna de las fotografías resulta seleccionada recompensa alguno de los cascos y muchos premios más que en **Línea Directa** hemos preparado para nuestros socios.

▷ ¡No tardes en enviar tus mejores fotografías a atención_al_socio@lineadirecta.es y así podrás entrar en nuestro nuevo concurso!



Ahora que ya te has ahorrado
un pico en el seguro de tu moto,

¿no te gustaría ahorrarte otro pico
en el seguro de tu casa?

Llámanos ahora y benefíciate de un precio especial en el **Seguro de Hogar** por ser cliente de Línea Directa. Porque a todos nos gusta pagar menos, ahorra también en el seguro de tu casa.



9 0 2 1 2 3 6 0 1

lineadirecta.com
seguro hogar