

Club
más moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 25 Abril 2012

www.clubmasmoto.com



*Prueba BMW GS
1200 Adventure*



**El Caribe
en Harley**

La historia de
Honda



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

Objetividad, prevención, compromiso

En Línea Directa siempre hemos mantenido que la concienciación sobre la seguridad vial, es por fuerza, una tarea de todos los agentes implicados: Administración, aseguradoras, motoristas y conductores y, por supuesto, los medios de comunicación. Para concienciar a todos ellos y poner en valor la labor de estos últimos, Línea Directa creó hace ahora nueve años, el Premio Periodístico de Seguridad Vial, cuyo objetivo principal es contribuir a la difusión de noticias sobre seguridad en carretera, y con ellas, los hábitos de conducción segura, para lo que premia los mejores artículos y piezas que, cada año, se publican y emiten en los medios españoles.

Tras nueve ediciones, en las que el certamen se ha convertido en un referente en el panorama del periodismo español, desde Línea Directa hemos querido recopilar y analizar los artículos y piezas que, desde 2004, han concurrido a nuestro Premio, siempre con el objetivo de poner de relieve la gran importancia de los medios de comunicación en la lucha contra la mortalidad en los accidentes de tráfico.

Para ello, Línea Directa, en colaboración con la Universidad de Navarra, ha realizado un estudio que analiza más de 400 noticias de prensa, radio y televisión sobre seguridad vial, que fue presentado el pasado mes de marzo y que contó en su puesta de largo ante los medios con la presencia de la nueva Directora General de Tráfico, María Seguí.

El informe, el primero de estas características que se realiza en España, concluía que la concienciación y la prevención están presentes en casi el 60% de las noticias publicadas en España, lo que pone de relieve la importancia y trascendencia de los medios a la hora de concienciar a la sociedad sobre la necesidad de mantener conductas responsables al volante.

En cuanto al tono empleado en las noticias, el estudio sostenía que el 64% de las noticias publicadas adoptaban un tono neutral en su redacción, por sólo un 19% que adolecía de cierto sensacionalismo, algo que se da sobre todo en las crónicas radiofónicas. Precisamente este medio, el de la radio, es el que menos informaciones facilitan sobre seguridad en carretera, y las prensa escrita, incluyendo ediciones digitales, las que más.

La intención del informe es devolver a los medios el protagonismo que trasladan cada día a la seguridad de todos, sirviendo como reconocimiento a una labor que es absolutamente esencial en la lucha contra la accidentalidad. En este sentido, ninguna legislación, ninguna medida y ninguna iniciativa, pueden ser tan efectivas como la labor de reflejar, desde la más certera objetividad, la terrible realidad que supone un accidente de circulación. Por eso, es fundamental que todos, empezando por los medios y terminando por nosotros mismos, aportemos nuestra experiencia y nuestro compromiso para lograr nuestro objetivo común: ni una muerte más en la carretera.

Más Competición

4// Las CRT ya están aquí, por Chema Medina

Más Competición

12// El momento de la verdad, por Borja González

Más Off Road

22// Motocross en las venas, por Yago Basante

Más Tribu

30// El caribe en Harley, por Nacho Mahou

Más Historia

40// El sueño de Soichiro Honda, por Tito Lladós

Más Prueba

56// BMW GS 1200, Tótem, por Roberto Crivillé

Más Ruta, Viajeros Intrepidos

68// El Reto de Retor, por Retor/Tito Lladós

64// Ofertas Club Más Moto

79// Librería IPAD

82// Calendario Concentraciones

83// Concurso Fotografía Línea Directa



linea directa

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

MotoGP CRT

Las CRT ya están aquí

El Mundial 2012 presenta cambios revolucionarios en MotoGP, y no sólo por el regreso a los 1.000cc. Una docena de prototipos de fábrica comparten parrilla con nueve satélites mucho más económicas y que incorporan un motor derivado de la serie con un chasis artesanal

MotoGP CRT

// Chema Medina

El GP de Qatar supuso el arranque de la temporada 2012 del Mundial de motociclismo y el inicio de una nueva era para MotoGP. Además del regreso a los 1.000cc, la cita de Losail sirvió para el estreno oficial de las esperadas CRT. Estas motos al estilo 'carreras cliente' de antaño son mucho más asequibles para los equipos satélites. Su precio es de un millón de euros y son motos en propiedad de los equipos, porque las fabrican ellos mismos, así que ya no están en régimen de alquiler como antes.

Su característica técnica principal es que incorporan un motor derivado de la serie con un chasis artesanal, lo que permite la llegada de nuevas marcas a un campeonato en el que el reglamento está pensado para favorecerlas. Esa es la manera de acercar sus prestaciones a los prototipos de las fábricas, que siguen este año en unos precios prohibitivos para las escuderías satélites, rozando los tres millones de euros por temporada y que, lógicamente, son más competitivas que las recién llegadas.

Hay nueve CRT en pista en el año de su estreno y tendrán su cuota de protagonismo ya que hay una clasificación propia para los pilotos que llevan este tipo de mecánicas, con acceso

al parque cerrado de la mejor de ellas después de la calificación y de la carrera, para que luzca sus colores junto a los tres primeros clasificados. La Suter BMW de Colin Edwards tuvo el honor de ser la primera en estrenarse dentro del parque cerrado, al clasificarse decimotercero en la sesión oficial y duodécimo en la carrera de Qatar. El tejano es el único piloto del NGM Mobile Forward Racing y en el desierto acabó por delante de Randy de Puniet, del Power Electronic Aspar, un equipo en el que comparte box con Aleix Espargaró y que ha apostado por las ART (Aprilia Racing Technology).

La moto italiana es la que, de entrada, más cerca está en prestaciones a los prototipos de Honda, Yamaha y Ducati, siendo también la apuesta de Mattia Pasini (Speed Master) y James Ellison (Paul Bird Motorsport). A estos modelos hay que añadir la Ioda que pilota Danilo Petrucci, el benjamín de la parrilla con 21 años y enrolado en el Came IodaRacing Project, la

"SON MOTOS AL ESTILO 'CARRERAS CLIENTE' DE ANTAÑO, MUCHO MÁS ASEQUIBLES. SU PRECIO ES DE UN MILLÓN DE EUROS Y SON MOTOS EN PROPIEDAD DE LOS EQUIPOS."



MotoGP CRT

FTR Honda de Michele Pirro (San Carlo Honda Gresini) y la española BQR-FTR, con motor Kawasaki, que pilotan Yonny Hernández e Iván Silva en el Avintia Bluesens.

La intención de Dorna, empresa promotora del Mundial, es que la parrilla de MotoGP esté compuesta algún día íntegramente por las CRT o, en su defecto, que las fábricas construyan prototipos que no excedan el millón de euros. Esta temporada ya las ha penalizado incrementando su peso con cuatro kilos más, pasando de 153 a 157 el peso mínimo, y para el próximo año les caerán otros tres kilos a los prototipos. La idea de subir a los 1.000cc poniendo un diámetro de pistón de 81 mm fue para evitar la creación de motores específicos, porque ese tipo de motores ya existe en el mercado. Eso implica que no se hagan grandes gastos a la hora de evolucionar los motores, entre otras cosas porque los equipos CRT están obligados, si se les solicita, a vender a cualquier fábrica que se lo pida su motor por 20.000 euros.

Las diferencias en pista a día de hoy entre los Lorenzo, Pedrosa, Stoner y compañía aún son muy significativas respecto a las CRT más lentas, lo que va a proporcionar que se vuelvan a ver adelantamientos a pilotos doblados como en los viejos

tiempos. Las principales quejas de los pilotos más reacios a la llegada de estas motos estriban en las diferencias de velocidad punta entre unos y otros, y con razón en algunos casos. En Qatar, la Ducati de Barberá fijó el tope en 342,3 km/h y la Ioda de Petrucci hizo 301,1. Conclusión: 41,2 km/h de diferencia entre la más rápida y la más lenta. Y en cuanto a tiempos, la vuelta rápida de carrera la marcó Stoner con 1:55.541, lo que es dos segundos y medio por delante de la mejor de una CRT (1:58.153 hizo Edwards) y cuatro segundos y medio más rápida que la más floja de las CRT (2:00.246 marcó Ellison). Se trata de una diferencia importante en la caso del inglés, pero satisfactoria en el del estadounidense. El año pasado también había pilotos con prototipos en equipos satélites a esa distancia o incluso peor. Y también hay que tener en cuenta que en las CRT no va subido ningún campeón del mundo de GGPP (Edwards lo es de SBK), por lo que a medida que vayan mejorando sus prestaciones y sean también tentadoras para pilotos de más nivel irán ganando posiciones en la clasificación. El promotor del Mundial tiene muy claro que el futuro del campeonato pasa por estas motos y las CRT ya forman parte de nuestro presente.



"LOS EQUIPOS CRT ESTÁN OBLIGADOS, SI SE LES SOLICITA, A VENDER A CUALQUIER FÁBRICA QUE SE LO PIDA SU MOTOR POR 20.000 EUROS".



"EN LAS CRT NO VA SUBIDO NINGÚN CAMPEÓN DEL MUNDO DE GGPP (EDWARDS LO ES DE SBK), SEGÚN VAYAN MEJORANDO IRÁN GANANDO ..."



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

Chopperon
magazine

Ride on

Revista mensual gratuita *online* sobre la Cultura Custom

El momento de la verdad

A ciegas. Así comienza una nueva categoría como es Moto3, en la que los equipos han tenido que apostar por diferentes constructores sin referencias y sin saber quién ha hecho mejor su trabajo.



Moto3

// Borja González

Una vez fijado el reglamento de Moto3 –motos con motores de 4T, monocilíndricos y de diámetro máximo para los pistones de 81mm-, fue Honda la primera casa en mostrar su prototipo. Con el historial que HRC, la sección de competición de la marca nipona, ha ido acumulando en todos estos años como casa dominadora en el motociclismo de velocidad, era lógico pensar que su NSF250R tenía que ser una moto ganadora. Aunque otros pequeños constructores no se amedrentaron por su poderío.

Con su larga experiencia en este tipo de motores, muy desarrollados en motocross, KTM decidió regresar al Mundial con

" KTM REGRESA A MOTO3 CON DOS PROYECTOS, UNO PROPIO POR MOTOR Y CHASIS Y OTRO EN EL QUE CEDE SU MOTOR A KALEX" .

un ambicioso doble proyecto. Por un lado, diseñando un bastidor propio, un multitubular, que equipan los cinco pilotos gestionados por la escudería finlandesa Ajo Motorsport, y por el otro, aportando motores a las cuatro motos que se han decantado por el chasis de la ingeniería alemana Kalex, ganadora del Mundial de pilotos de Moto2 en 2011 con Stefan Bradl.



Moto3

El Aspar Team, con Héctor Faubel y Alberto Moncayo, y el RW Racing holandés, de Luis Salom y el surafricano Brad Binder, son los encargados de competir con unas motos que comenzaron muy fuerte en la pretemporada, pero que poco a poco han visto comprometida su posición competitiva. Esto ha obligado a Kalex a hacer algunas modificaciones, para poder hacer más corta la moto, sobre todo centrándose en el basculante.

Aunque en esta categoría se está revelando como imprescindible el trabajo que los propios equipos puedan hacer en las motos, tanto de puesta a punto, geometrías y reparto de pesos, como en otras mejoras, centradas en el rendimiento del motor, por ejemplo, tocando la parte aerodinámica.

De todos modos, estos dos equipos saben que a priori cuentan con un buen motor, desarrollado ya desde la partida contando con el software de Dell'Orto —encargados del suministro de todas las centralitas de la parrilla—, algo que en Honda no hicieron al haberse implicado antes en la construcción de su propulsor.

Volviendo a la casa japonesa, la realidad está constatando que su NSF250R es una buena moto, estable, con la que es fácil de trabajar, pero que se queda corta para un campeonato del mundo. HRC ya dijo en el día de su pre-

"SUTER Y FTR, CON MUCHA IMPLICACIÓN DIRECTA, HA DESVELADO QUE EL MOTOR HONDA PUEDE ALCANZAR UN POTENCIAL MUCHO MÁS ALTO".

sentación que se preveían unas ventas altísimas de su Moto3, sobre todo en competiciones nacionales.

A la postre, la irrupción de dos constructores de chasis con experiencia en Moto2, y desde hace poco también en MotoGP vía las escuderías CRT, como Suter y FTR, y con mucha implicación directa a través de sus ingenieros en el Mundial, ha desvelado que el motor de Honda puede alcanzar un potencial más alto con otros bastidores.

Tanto Suter como FTR han aportado soluciones más racing, chasis de mayor rigidez cuyo límite está aún por descubrir. De momento Suter cuenta con las dos motos de Monlau Competición. Tanto el portugués Miguel Oliveira, como el campeón de España de 125 en 2011, Alex Rins, constataron desde el principio que el salto de Honda a Suter les permitía exprimir mucho más su pilotaje.

En cuanto a FTR, lo mismo le ocurrió a Romano Fenati, revelación de la pretemporada y del inicio de Mundial. El italiano,



Moto3

debutante en el campeonato, comenzó el invierno con la moto desarrollada por Ioda Racing; su escudería, el Team Italia de la federación del país trasalpino, decidió abandonar este proyecto tan casero, capitaneado por el ex máximo responsable deportivo del Grupo Piaggio, Giampiero Sacchi, para pasarse a FTR, con un salto cualitativo brutal.

Aunque la referencia dentro de la casa británica no es otra que la de Maverick Viñales, unánimemente señalado como el máximo favorito al título. Con una particularidad. Blusens Avintia, el equipo del piloto catalán, ha hecho un trabajo de primer nivel de pulido de su Moto3.

En la pretemporada han explorado todo tipo de escapes y airbox en busca de algún caballo de potencia más, a la vez que han hecho un trabajo muy importante en aerodinámica. Bueno, más bien han recurrido a lo ya conocido y desarrollado, adaptando el carenado de la Aprilia RSA al chasis FTR. Con unos resultados excepcionales.

Pequeñas aventuras

FTR, Suter, KTM, Kalex y Honda no son los únicos que se han embarcado en la aventura Moto3. Mencionábamos antes a Ioda, pequeña ingeniería italiana que se ha lanzado a la aventura de desarrollar todo por su cuenta, chasis y motor.

"VIÑALES, SEÑALADO COMO MÁXIMO FAVORITO AL TÍTULO EN BLUSENS AVINTIA, QUE HA HECHO UN TRABAJO DE PRIMERA CON SU MOTO3".

Aunque los resultados no están siendo los mejores, sólo la propia Ioda Racing, tras la espantada del Team Italia, compite con estas motos, estando a estas alturas muy lejos de la competencia.

Tampoco está al mayor nivel la fábrica india Mahindra, otros que como KTM se han decantado por el diseño de un multitubular, aunque mucho más basto que lo hecho por la marca austriaca. En cuanto al motor, Mahindra se ha decantado por el diseñado por Oral Engineering, obra del ex ingeniero de F1 Mauro Forghieri. Al igual que dijimos para Honda, con un rendimiento insuficiente todavía para el Mundial, aunque junto a Mahindra hayan sido capaces de vencer carreras en el Campeonato Italiano.

Este propulsor del ex de Ferrari, Lamborghini y Bugatti, también lo equipan las motos de la escudería Ambrogio, con una curiosidad. Forghieri preparó un motor compatible con el chasis de la Aprilia RS, moto dominadora de la parrilla de 125 hasta hace pocos años. Una solución



que buscaba economizar aún más una cilindrada nacida con el objetivo principal de tener un Mundial más barato.

Y es por ello que el reglamento técnico introduce una serie de variables que tratan de garantizar que esto se cumpla. A los motores se les ha fijado un régimen de giro máximo de 14.000 rpm, además de un precio máximo de 12.000 euros.

La organización considera que una buena medida es que, si se retoca el bloque, y se modifican determinadas piezas, el coste nunca se dispare por encima de las dos o tres veces el precio del motor completo.

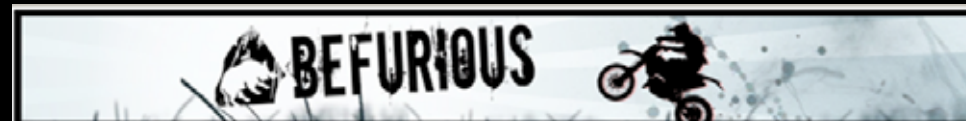
**"CUATRO MARCAS
DISTINTAS DE MOTORES,
OCHO DE CHASIS Y 33
PILOTOS DE 14 PAÍSES,
QUE TRATARÁN DE
DEMOSTRAR LA VALÍA DE
LA NUEVA CATEGORÍA".**

Además, en un año sólo se podrán emplear un máximo de ocho motores. Cada motor tendrá que ser precintado, lo que hace que, una vez roto ese precinto, simplemente por el hecho de que éste se vuelva a precintarse adquiere la consideración de nuevo. Es decir, retocar un mo-

tor es renovarlo.

Los cálculos más optimistas hablan de que, con los arreglos y ajustes necesarios, se podría hacer sin problemas un Mundial sólo con tres motores. Por último, se ha fijado un límite de peso mínimo del conjunto moto/piloto en 148 kilos, para evitar tentaciones de uso de materiales súper ligeros, que suelen tener un precio altísimo.

En resumen, cuatro marcas distintas de motores, ocho de chasis y 33 pilotos de 14 países, que en 17 carreras tratarán de demostrar la valía de una nueva categoría que se mira en el espejo de la exitosa Moto2.



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



MotoGPCross

Motocross en las venas

No sólo del asfalto vive el piloto de velocidad. El campo también juega una parte importante en la preparación, sobre todo en la pretemporada, y son muchos los que practican motocross como actividad de entrenamiento que mantiene abierta la mente y fortalece el físico. Campeones del Mundo de Moto GP como Valentino Rossi y Jorge Lorenzo son adictos del cross.



MotoGPcross

// Yago Basante

Probablemente alguno estará aún mirando las fotos con absoluta confusión y sorpresa, algo extraño hay que no cuadra y, otra vez, la vuelves a mirar. Pues sí, son quienes son haciendo lo que ves. Pilotos «pro» de velocidad metidos en el barro y el polvo de la moto de campo practicando motocross, trial o enduro. Los profanos pueden no entenderlo pues, a priori, poco tiene que ver una cosa con la otra, la tierra con el asfalto.

Pero nada más lejos de la realidad, pues el vínculo de la velocidad con todas las especialidades «off road» es absoluto, sobre todo porque el campo aporta un gran complemento en la preparación técnica y física para el piloto de velocidad.

Así, resulta sencillo entender los motivos por los que estrellas de MotoGP como Valentino Rossi, Jorge Lorenzo o Andrea Dovizioso, de Moto2 –Marc Márquez, Julián Simón.– o de Superbikes –Marco Melandri, Carlos Checa, Joan Lascorz...– hacen motocross.

En el largo invierno, cuando los equipos trabajan en sus cuarteles generales preparando la siguiente temporada, no hay opción para rodar con sus motos habituales. Hay que mantenerse en activo, cuidando la forma y sin perder el «feeling» y eso, de

forma «fácil», se consigue con el cross.

Dominar la moto, controlar el derrapaje, interpretar los movimientos de la moto, mantener el gas abierto aunque el tren trasero rebote, despegar, volar y aterrizar... Muchas sensaciones que aportan una sensibilidad especial que luego ayuda al perfeccionamiento de la conducción cuando hay que domar motores como los de MotoGP de 1.000 c.c. con potencias de más de 230 CV y pasos por curva superiores a los 200 km/h.

Haciendo motocross pasan muchas cosas en milisegundos, hay una constante transferencia de información al piloto que le llega a través de las piernas, las manos, el culo, las rodillas.

Asimilar esos datos, procesarlos y entenderlos es un reto que implica una destacada rapidez cerebral. Sumemos, además, lo cambiante del terreno natural, tierra de fácil degradación según se va rodando más tiempo en el circuito, lo que exige una reinterpretación constante de

"MUCHAS SENSACIONES QUE APORTAN UNA SENSIBILIDAD ESPECIAL QUE LUEGO AYUDA AL PERFECCIONAMIENTO DE LA CONDUCCIÓN".



MotoGPcross

por dónde se rueda, cuáles son las trazadas buenas, dónde están los baches complicados, las roderas más deterioradas... Otro componente para aumentar la agilidad visual y mental.

Explosión física

El motocross es muy explosivo, exige mucha entrega física y mental para su práctica, no deja ni un músculo relajado, agota físicamente, y exige consumir mucha adrenalina.

Veinte minutos de cross son tan exigentes como horas de máquina en el gimnasio. Por ello es una óptima puesta a punto para la resistencia del piloto que compagina los esfuerzos aeróbicos y anaeróbicos en una sola jornada, machacando brazos, piernas, torax, cuello, manos...

Los impactos contra el suelo, los golpes bruscos de la dirección, los rebotes del tren trasero todo tipo de movimientos que acaban repercutiendo en el cuerpo haciendo trabajar partes del mismo que de ninguna otra forma se pueden conseguir, ni con máquinas ni con otros métodos y con otro valor añadido extra, como es el poderlo practicar entre amigos, de forma divertida.

Así lo hace Rossi, que entrena con el Campeón del Mundo de MX1, el italiano Antonio Carioli –este invierno le ha prestado al piloto de Ducati sus

KTM- o Jorge Lorenzo, al que se le ve con frecuencia junto a un Campeón de España como Javier García Vico.

Y, entonces, si el motocross es tan maravilloso, ¿por qué no lo hacen todos? Algunos porque nos le gusta y otros por evitar el posible riesgo de caídas y lesiones –el mismo Dovizioso se rompió la clavícula haciendo cross el pasado invierno- y antes le sucedió algo parecido a Rossi, quien se lesionó un hombro.

Otros optan por el trial, como Loris Capirossi o el piloto del Mundial de Superbikes oficial Aprilia, Eugene Laverty, modalidad que aporta más tacto de equilibrio y precisión en los movimientos, sin resultar tan exigente con el cuerpo y, con mucho menos riesgo de lesiones que el motocross.

Incluso pilotos retirados, Campeones del Mundo de 500 c.c., como Alex Crivillé y Kevin Schwantz, son unos apasionados del trial y lo practican con frecuencia.

También los hay, como el

"ROSSI ENTRENA CON EL CAMPEÓN DEL MUNDO DE MX1, ANTONIO CARIOLI, O JORGE LORENZO, JUNTO A UN CAMPEÓN DE ESPAÑA COMO JAVIER G^a VICO".



MotoGPcross



Campeón del Mundo de Superbikes, Carlos Checa, que disfrutan con el enduro, haciéndolo con su hermano David –piloto del Mundial de Resistencia– junto a amigos, como los Campeones del Dakar, Marc Coma o Nani Roma.

Incluso, Carlos Checa se atreve a competir en carreras de enduro populares invernales, como la Enduroc, que se celebra en las proximidades de Manresa, Barcelona.

Y un último detalle. El motocross, el trial o el enduro representan la escuela ideal para la iniciación a la moto y, en algunos casos, el camino previo para la velocidad. Como muestra, el ejemplo del Campeón del Mundo de 125 c.c., Julián Simón,

que comenzó compitiendo en motocross, siendo Campeón de España Cadete de 65 c.c. en 1997.

También Jorge Lorenzo hizo motocross cuando era un niño antes del salto a la velocidad.

La moto de campo. Un mundo de sensaciones, una gran escuela de formación y una fórmula ideal de puesta a punto para la velocidad.

"CARLOS CHECA SE ATREVE CON LA ENDUROC, QUE SE DISPUTA EN LAS PROXIMIDADES DE MANRESA Y EN DONDE COINCIDE CON OTRO CAMPEÓN COMO COMA".



Rodar con tu moto por el mundo es una maravilla, pero si lo haces sobre una Harley y por el Caribe, es que estás en el Paraíso.

El Caribe en Harley



Dominican Riders

// Nacho Mahou

Recientemente pude comprobarlo y es así. Un Paraíso. No solo por las Harleys y por los paisajes caribeños, sino por el enfoque del viaje en sí. Una experiencia vital que comienza desde que descendes del avión y el trato es VIP, algo que se agradece tras unas 'horitas' sentado. Poco después estás en tu habitación de Punta Cana Resort, frente al mar Caribe, preparándote para la cena de bienvenida en un restaurante cercano, elevado sobre postes de madera que hacen sonar las

suaves olas. Una cena opípara con copas de bienvenida.

Por la mañana recorrimos en un transporte/enlace los 11 minutos que nos separan de la base de Dominican Riders, empresa que organiza el evento. Tienes unas 15 Harleys para escoger siempre que lo que elijas sea Dyna Street Bob 2012. Hay posibilidad de elegir otros modelos, pero veremos que la mejor opción en este territorio es la Street Bob.

El alquiler de la moto incluye la gasolina, aceite, seguro completo a todo riesgo, sin depósito alguno. Empezamos positiva-

mente.

Tras un pequeño briefing en el que nos explican las peculiaridades de la ruta de seis días, vamos a arrancar por fin.

Al estar en marcha observo a los guías -uno delante y otro atrás- se comunican por radio y facilitan las tareas de circulación. Y es necesario estar atento al tráfico -o tránsito- como dicen allí. Ya tengo curiosidad de 'sacar el hocico' por República Dominicana. El grupo es de diez personas, ese es su tope, así se circula mejor.

La primera impresión es enorme al encontrarte un ver-



Dominican Riders

dor que inunda todo, casas de madera y colores. Rótulos llamativos hechos a mano, denso tráfico, pero fácil de digerir las 'sales' de la sabiduría motorista. Los arceles están inundados de pequeños comercios donde podrías sobrevivir perfectamente. Hay de todo. Peluquería, tapas, bebidas, restaurantes, reparapinchazos (llamados gomeros), farmacia, colmados, cafés, saca muelas...

La ruta recorre buena parte del país, y la primera parada es cerca de la capital para almorzar. Siempre eligen los mejores restaurantes. El que visité fue

una maravillosa pasarela de madera que se adentra en los bajíos de los arrecifes cercanos. Es el Boca Marina. Un precioso entorno para descansar y tomar algo, por ejemplo: Hongos Portobellos con camarones gratinados con salsa termidor en cama de lechuga romana y rúcula.

A una decena queda Santo Domingo, donde el tráfico se aprieta, pero enseguida llegamos. En la Capital disfrutamos de lo mejorcito de allí, el Hotel de lujo Francés Santo Domingo. Un alojamiento del siglo XVI y de 19 habitaciones. Situado en el barrio colonial, ofrece todo

el encanto y la elegancia de la arquitectura española; fue una antigua hacienda. La noche es muy animada, y con las motos aparcadas fuimos a tomar unas copas.

No se madruga mucho, con lo que la noche se alargó. En marcha ya, nos dirigimos hacia las montañas. Antes de subir por la sierra almorzamos en Típico Bonaio, un establecimiento que data de 1962 complaciendo a sus clientes. Mientras tomábamos algo otro grupo de Harleys apareció por allí. Iban a tomar también la carretera de Cibao. El tramo es una delicio-



Dominican Riders

sa consecución de curvas ascendentes decoradas por el antojo de la naturaleza y algunas coloridas poblaciones de madera y sonrisas. Antes de Constanza y pletóricos de curvas y paisajes abrumadores y colapsados de fronda, nos desviamos hacia Jarabacoa disfrutando de un tramo aún superior al anterior. El asfalto, incluso, ha mejorado considerablemente. Y es que las infraestructuras en República Dominicana mejoran cada día. Las relajantes cascadas del río Jimenoa nos acompañan con los primeros tragos de cerveza. El Gran Jimenoa en

un eco hotel instalado en plena naturaleza, en la ciudad de la “eterna primavera”, donde una exuberante vegetación y el susurro del río se hacen cómplices para proporcionar un rincón de descanso y placer.

Al día siguiente nos espera de nuevo la playa. Cabarete. Se trata de un pueblecito turístico en el que destaca sobre todo la práctica del kitesurf y del windsurf. Es sede, año tras año, de importantes pruebas del circuito mundial de estos deportes. Pero destaca por su ambiente nocturno, donde encuentras los mejores garitos y música. La noche

allí es memorable.

Toca recorrer la costa norte, llena de atractivos. La primera parada es en Playa Grande, una de las diez playas más bellas del mundo por la revista Condé Nast Traveler. Tras unos kilómetros por asfalto bueno, recalamos en Playa Diamante. Y rodamos por la arena con las Harleys. Es un paraíso menudo, acogedor. Sus colores son puros: turquesa, cian, verde; rodeado por el blanco de la arena. Poco después llega el Dudú blue lagoon. Una laguna natural que está tan limpia que brilla en un



Dominican Riders

tono azul. Es el único 'cenote' del mundo en donde se puede hacer espeleobuceo desde un lago natural a otro. Durante el resto de la jornada recorreremos la costa, hasta Sánchez ya en la península de Samaná. Una idílica carretera de montaña nos lleva a Las Terrenas, una antigua aldea de pescadores que se benefició de la llegada de numerosos extranjeros.

La península de Samaná está conformada por unas interminables playas de sedosa arena blanca. Acapara la mayor concentración de cocoteros del mundo. Además es posible



recorrer los palmerales sobre tu Harley al borde del litoral atlántico. Allí mismo te preparan un pescado fresco a la brasa o te bajan un coco fresco.

Esta ruta de una semana ofrece miles de posibilidades de dis-

frute a tope. Rodar por el Caribe no tiene precio, pero algo hay que poner de tu parte. Para una persona, una moto, habitación individual es de 2.600 €, para una pareja, una moto, en habitación doble es de 3.900 euros.

Leyenda de Honda

El sueño de *Soichiro*

Un sueño de infancia de un desconocido Soichiro Honda acabó dando forma al que ahora es el fabricante mundial número uno y el más potente en lo que se refiere a vehículos de dos ruedas, tanto en el mundo de la competición como para el uso cotidiano de vehículos.



Leyenda de Honda

// Tito Lladós

“Cuando era un niño soñé que quería ser campeón del mundo de motociclismo con una moto construida por mi mismo”.

Sin embargo, antes de que pudiese alcanzar ese sueño estaba claro que era necesario disponer de una empresa estable con el equipo de precisión más exigente y un nivel excelente de diseño interno. Estas tres exigencias me incitaron a crear una fábrica útil que nos diese lo necesario para construir mi sueño, pero resultó irónico que cuanto más tiempo gastaba en crear ese negocio, más lejos me quedaba de las carreras.

Los resultados obtenidos en la carrera de Sao Paulo nos hicieron ver lo que sucede en otras partes del mundo y nos hizo ver lo que era necesario para competir en Occidente.

Los progresos fueron bastante rápidos, pero todavía era necesario establecer una serie de conceptos para poder ganar en los circuitos y si algo tenía claro es que no iba a descansar hasta que lo consiguiéramos.

Todo estaba en su sitio y nuestro objetivo era desafiar a Occidente, por lo que nuestra confesión declarada era disputar el Tourist Trophy (la competición más internacional y reconocida de la época), intención que buscaremos hasta

*"SOICHIRO HONDA
ALENTÓ A SUS
TRABAJADORES PARA
NO CREER QUE FUERA
DE JAPÓN NO PODÍAN
PENSAR EN SER
CAMPEONES DEL MUNDO".*

derrochar las últimas energías y consecuencias junto a mis compañeros de trabajo”.

Ésta podría ser más o menos una corta versión del mensaje que Soichiro Honda, entonces presidente y artífice del nacimiento del gigante nipón de la industria de las dos ruedas, Honda, envió a todos sus trabajadores el día 20 de marzo de 1954.

En aquella época la victoria de una moto japonesa en el campeonato del mundo de motociclismo era algo inimaginable para el pueblo nipón,

encerrado todavía en su aislamiento tras la Segunda Guerra Mundial, pero germinando en lo más hondo el nacimiento de un imperio industrial que hoy en día continúa siendo ejemplo para muchos países emergentes.

Un nombre propio, el de Soichiro Honda, surgió con fuerza alentando a sus trabajadores y sin amilanarse por la creencia equívoca de que fuera de Japón no podían pensar en ser campeones del mundo, y ello enalteció a sus trabajadores para que, lejos de rendirse, luchasen hasta la extenuación, y con éxito, por romper aquella maldición que pesaba sobre la industria japonesa.

Ese fue uno de los motivos principales por los cuales envió a sus trabajadores la declaración con la que se conjuró y con la que pretendió, con éxito, alentar y convencer a sus traba-



Leyenda de Honda

"LA HISTORIA DEL MOTOCICLISMO SE ESCRIBÍA EN EUROPA Y LA ÚNICA MANERA DE LLAMAR LA ATENCIÓN ERA LOGRAR DESTACAR EN EL VIEJO CONTINENTE".

jadores para luchar por conseguir su objetivo, su sueño...

La historia del campeonato del mundo tal y como la conocemos se inició en 1949, pero antes ya se habían producido una serie de hechos relevantes que marcaron la historia del motociclismo, puesto que la primera moto, como tal, vio la vida en 1817 de la mano del barón alemán Karl Christian Ludwig Drais Von Sauerbronn, cuyo invento llamó "máquina andante" y que resultó ser la precursora de la bicicleta y la moto.

Sin embargo no fue hasta 1894 cuando Daimler vendió su primera moto como tal y en los primeros años del siglo veinte se organizó la primera carrera, de unos 400 kilómetros, por carreteras francesas.

A partir de 1906 Gran Bretaña comenzó a organizar el ahora mítico "Tourist Trophy" por las carreteras de la Isla de Man y con más de sesenta kilómetros de recorrido.

En 1949 se fundó la Federación Internacional de Motociclismo (FIM) y con ella

nacieron los campeonatos del mundo de la especialidad que han llegado hasta nuestros días con uno u otro formato y cuya primera competición bajo sus reglamentos fue el "Tourist Trophy".

Y es aquí donde empieza la historia y el sueño de Soichiro Honda, quien sabía que el TT de la Isla de Man era la carrera más difícil y también la más famosa de la época y en donde verdaderamente se podía lograr la repercusión que buscaba tanto por afán de superación como por desarrollo tecnológico con el que poder imbuir no ya a su emergente fábrica, sino a todo un país, Japón.

No le faltaba razón a Honda "san" (señor en japonés), pues hasta ese momento la historia del motociclismo se escribía en Europa y la única manera de llamar verdaderamente la

atención era lograr destacar en ese escenario, en el Viejo Continente.

Y lo hicieron, aunque tímidamente, cuando en 1959 el primer equipo japonés inscrito en el TT con cuatro Honda de 125 c.c. y Kiyoshi Kawashima como su principal piloto -que tenía el respaldo inquestionable de Soichiro Honda- al lograr en esa edición la sexta, séptima, octava y undécima posiciones, con un premio especial al mejor Equipo de los Fabricantes.

Esa primera incursión y sus resultados fueron valorados muy positivamente desde Japón y ello les animó a afrontar un año después su primera temporada en el campeonato del mundo de velocidad, en el que se inscribieron con motos de 125 c.c. y 250 c.c.

El australiano Thomas Edwards Phillis, Tom Phillis para



Leyenda de Honda

"En 1966 HONDA TENÍA REPRESENTACIÓN EN TODAS LAS CATEGORÍAS Y ASPIRABA AL TÍTULO MUNDIAL EN TODAS ELLAS, LOGRANDO NADA MENOS QUE 138 VICTORIAS".

casi todo el mundo, no tardó en dar la primera alegría a Honda, al subir a lo más alto del podio en la carrera del octavo de litro del Gran Premio de España de 1961 y poco después, en la siguiente carrera, en Alemania, el nipón Kunimitsu Takahashi se hizo con la victoria en el cuarto de litro y sobre una dos cilindros del fabricante japonés.

La primera victoria de un japonés con una moto japonesa y, además, con el nuevo y novedoso, por entonces, motor de dos cilindros fabricado en Japón.

El reconocimiento internacional llegó al final de esa temporada 1961 con los títulos mundiales de constructores para Honda, tanto en el octavo de litro como en el cuarto de litro, mientras en el resto de categorías dominaba la "europea" MV Augusta.

La carrera hacia la cumbre de Soichiro Honda y su sueño había comenzado con paso firme y, además, veloz, pues una temporada después, en su tercer año en la competición, un joven y agresivo Mike Hailwood se impulsó tanto en los 125 c.c.

como en los 250 c.c. del TT de la Isla de Man, en donde Honda colocó a sus pilotos en las cinco primeras posiciones de ambas categorías. Toda una declaración auténtica de intenciones.

La ambición de Honda no tuvo parangón en la época y así fue como en 1966 el ya gigante nipón tenía representación en todas las categorías –menos sídecas–, incluidos los 500 c.c., y aspiraba al título mundial en todas ellas, logrando por entonces la nada desdeñable cifra de 138 victorias, que le otorgaba por derecho propio carácter y tecnología de nivel mundial.

Ese fue el detonante para que otras marcas japonesas se animasen a iniciar la aventura mundialista que años atrás había comenzado Honda, que por entonces ponía en pista vehículos de 250 y 350 c.c. con motores de hasta seis cilindros y con cajas de cambios de seis, siete y diez velocidades, todo un ejercicio de tecnología para



la época.

Pero ello propició unas diferencias clamorosas entre las motos de competición y las de producción en serie, por lo que la FIM tuvo que poner límites a la evolución, lo que hizo en 1969, cuando decidió establecer un reglamento técnico que limitaba el peso, el número de cilindros y hasta las marchas que podían llevar las motos para nivelar una lucha entre fabricantes que se había decantado claramente del lado de Honda.

Esa situación propició un cierto abandono de la competición por parte de Honda, que no tardó demasiado en regresar y lo hizo con un nuevo reto, pues cuando todos los fabricantes empleaban tecnología de dos tiempos, la marca del Ala Dorada decidió hacerlo con motores con ciclo de combustión de cuatro tiempos y la pregunta surgió de inmediato ¿Serían capaces de ganar como lo habían hecho



Leyenda de Honda

"HONDA BUSCABA MAYOR LIGEREZA, MANIOBRABILIDAD, ENTREGA DE POTENCIA Y CONFÍO ESE PROYECTO DE 1982 A LA NS500".



con anterioridad?

Una vez más Honda revolucionó la competición al presentarse con un motor de cuatro tiempos frente a los que se consideraban como más potentes motores de dos tiempos, si bien también se pensaba que estos últimos no tenían por entonces demasiada capacidad de evolución, todo lo contrario que los nuevos prototipos propuestos por el fabricante japonés, con

cuatro cilindros y pistones ovales que más daban la impresión de ser motores V8.

Ese fue el germen de lo que más adelante, en 1978, se conocería como la generación NR500, el primer prototipo de moto con pistones ovales y ciclo de cuatro tiempos, por tanto mucho más pesado y grande que los dos tiempos, que aún tardó algún tiempo en ver la luz en la competición.

Lo hizo en el undécimo gran premio de la temporada 1979, en Inglaterra, de la mano del japonés Takazumi Katayama y el local Mick Grant, pero el proyecto no tuvo nunca la eficacia de anteriores programas de Honda y en 1981 esas unidades acabaron engrosando las listas de material para museo.

Buena parte de esa tecnología sirvió para aplicar en las motos de producción en serie, pero en

la competición se tuvo que propiciar un cambio de rumbo y se puso la mira en una nueva dirección, motores en V de tres cilindros y dos tiempos, mientras la competencia empleaba configuraciones de cuatro cilindros que daban unos 130 caballos de potencia pero eran casi ingobernables por el tipo de neumáticos que se empleaba en la época, razón por la que Honda optó por esa configuración.

Honda buscaba mayor ligereza, maniobrabilidad y aprovechamiento de la entrega de potencia de las motos con los neumáticos de entonces y confió ese proyecto de 1982, denominado NS500, al estadounidense "Fast" Freddie Spencer -que subió al podio en la primera carrera de la temporada, en Argentina-, al italiano Marco Luchinelli y al japonés Takazumi Katayama.

En Bélgica, siete grandes premios después, Honda volvió a ganar un gran premio, resultado que se le había negado durante quince años, pero que repitió también en las carreras de Suecia con Katayama y San Marino con Spencer, lo que confirió la solidez necesaria al proyecto NS.

Una temporada después, 1983, sería la gran confirmación del proyecto de Honda,

Leyenda de Honda

"HONDA CEDIÓ LA RESPONSABILIDAD DE SU PROYECTO A UN JOVEN DOOHAN, QUE INICIÓ UNA TEMPORADA ARROLLADORA CON VICTORIAS EN CASI TODAS LAS CARRERAS".

aunque por el camino "Fast" Freddie tuvo que pelear hasta la última carrera con su compatriota Kenny Roberts al manillar de otra marca japonesa que despuntaba, Yamaha, y entre ambos se repartieron todas las victorias y "pole position" de una campaña que resultó épica y electrizante.

Fue el regreso de Honda al título de marcas y también al de pilotos con un joven Spencer que marcó una época y logró hitos deportivos calificados por momentos de auténtica epopeya, pues años después ganó en las dos categorías en las que tomó parte, los 250 c.c. y los 500 c.c.

La evolución tecnológica no dejó al margen a las ruedas de la época, con la llegada de los primeros neumáticos radiales, que lograron un rendimiento mucho mayor, lo que permitió "crecer" también a las motos y en particular a Honda, que pasó de su tres cilindros a los cuatro con las nuevas NSR 500. Mucha mayor potencia con la que plantar cara a su competencia.

Fue 1985 uno de los mejores

años de Honda, merced a los triunfos de su mejor y exclusivo piloto, "Fast" Freddie, que logró los títulos mundiales de 250 c.c. y 500 c.c., literalmente bajándose de su RS250RW para subirse a la NSR500 y lograr la victoria.

La carrera en el incremento de la potencia de los motores acabó poniendo en pista unas motos que eran complicadas de pilotar y por tanto tan sólo al alcance de unos cuantos "súper clase", lo que propició una nueva era de la competición, que una vez más encauzó Honda, que evolucionó un nuevo concepto, el motor "Big bang", que vio la luz en 1992 y que pretendía, con éxito, dar mayor docilidad a la entrega de potencia de aquellos "monstruos".

Ya había despuntado anteriormente pero fue en 1992 cuando Honda cedió toda la responsabilidad de su proyecto sobre un joven australiano Mi-



chael "Mick" Doohan, que inició una temporada arrolladora con victorias en prácticamente todas las carreras hasta que se cruzó en su camino el fatídico Gran Premio de Holanda, que a punto estuvo de costarle su carrera deportiva y una pierna.

Aunque intentó regresar para defender su exigua ventaja al final de la temporada frente al estadounidense Wayne Rainey, su rival de Yamaha, tuvo que sucumbir frente a él, lo mismo que le sucedió a éste, aunque con resultados mucho más negativos, en 1993.

Un desagradable percance en Misano Adriático en 1993 dejó a Rainey postrado en una silla de ruedas de por vida y entregó en bandeja el título a su compatriota Kevin Schwantz (Suzuki), pero todos eran conscientes de que la madurez del proyecto NSR500 era un hecho y que la recuperación de Mick Doohan era ya completa.



Leyenda de Honda

"La RC 211 V SE MOSTRÓ EFECTIVA EN TODO MOMENTO Y CUANDO EL REGLAMENTO LIMITÓ LA CILINDRADA A 800, TAMBIÉN ESTUVO ENTRE LOS MÁS EFICACES".

En 1994 comenzó un lustro de dominación de Honda y Doohan que tuvo su continuidad una temporada más con el español Álex Crivillé y su misma moto, en la que también se había introducido como opción la variante "screaming" para que los pilotos pudiesen elegir entre las dos configuraciones.

El último gran año de ese proyecto, que finalizó en 2002, llegó una temporada antes, en 2001, cuando se registró un pleno de Honda en todas las categorías, con los títulos de los japoneses Masao Azuma en los 125 c.c., Daijiro Kato en los 250 c.c. y el italiano Valentino Rossi en los 500 c.c., después de unas estadísticas de once títulos mundiales de piloto, catorce de constructores o una serie de veintidós victorias consecutivas.

Honda había sido la única marca que compitió en el campeonato del mundo de motociclismo con tecnología de cuatro tiempos a principios de la década de los ochenta y nuevamente se volvía a plantear esa posibilidad en 2002, cuando un nuevo

cambio de reglamento técnico propició la llegada de las MotoGP de hasta 990 c.c., que durante un año convivieron en pista con las dos tiempos de 500 c.c., y nació con ello una saga triunfadora, la de las RC.

Una vez más Honda encabezaba la revolución tecnológica con un motor de cinco cilindros y configuración en V que desde 2002 y hasta 2004 dominó a placer la competición en manos de Valentino Rossi, valedor y artífice del título que en 2005 le arrebató Yamaha —de la mano de un Rossi desengañado de su estancia en Honda—, aunque lo recuperase una temporada después.

Fue merced a la eficacia y regularidad del estadounidense Nicky Hayden sobre una de las nuevas versiones de la RC 211 V y en la última carrera del año, en Valencia, en una dramática lucha con el propio Valentino Rossi, que falló inusualmente y acabó por los suelos.

El prototipo RC 211 V se mostró harto efectivo en todo momento y cuando el reglamento limitó la cilindrada a los 800 c.c., en 2007, también estuvo entre los más eficaces, pero la ausencia de una figura como la de Valentino Rossi le restó protagonismo a Honda en ese período hasta la llegada de otro australiano, Casey Stoner.

Un joven Stoner, que ya había sido campeón en 2007 con

Ducati, le devolvió a Soichiro Honda el esplendor perdido en anteriores temporadas.

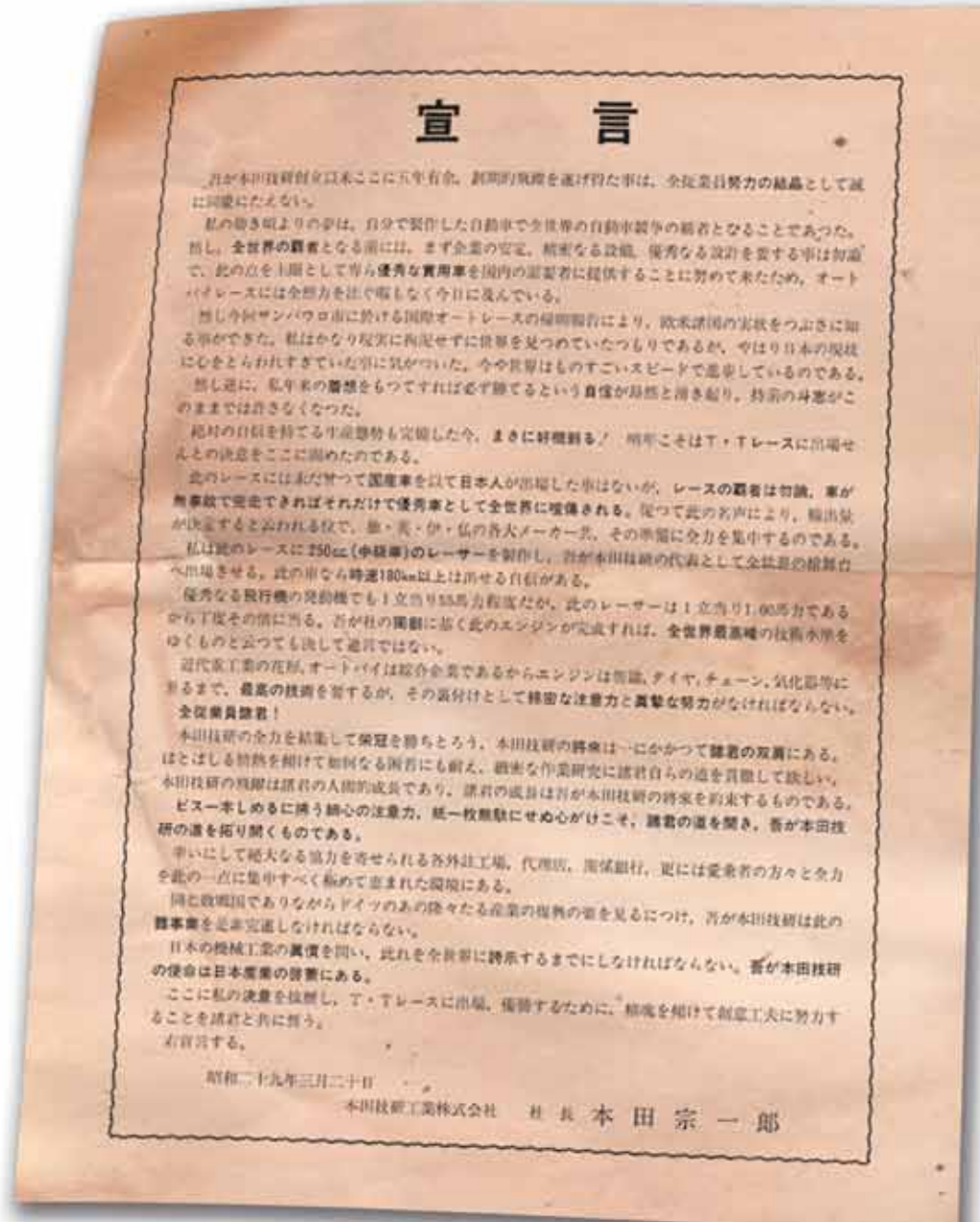
Stoner se impuso con el nuevo proyecto de Honda, la RC 212 V —con la que ni Dani Pedrosa ni Nicky Hayden habían podido encumbrarla hasta lo más alto—, de manera clara a lo largo de la temporada y ello en su primer año después de abandonar la radical Ducati Desmosedici, lo que ponía sobre el tapete la facilidad de conducción que los ingenieros de Honda habían logrado para su prototipo RCV.

Sólo una cuestión flotó en el ambiente a lo largo de estos años, pues la llegada masiva de las ayudas electrónicas, relegaba a un segundo plano al piloto, razón por la que casi todos ellos —los pilotos— eran unánimes a la hora de pedir la desaparición de muchas de éstas para devolverle al piloto toda su relevancia sobre la moto.

Y si el 2011 fue el año del regreso al esplendor de Honda, la nueva temporada 2012 no vislumbra un futuro incierto para el gigante nipón, puesto que el dominio de Casey Stoner no parece cuestionado por casi nadie tras lo visto durante el invierno y será sólo a final de un año en el que nuevamente se disputarán dieciocho carreras de MotoGP que se podrá confirmar si el sueño de Soichiro Honda continúa...



Leyenda de Honda



宣言

我が本田技研創立以來ここに五年有餘、創期的発展を遂げた事は、全従業員努力の結晶として誠に同慶にたえない。

私の幼き頃よりの夢は、自分で製作した自動車で全世界の自動車競争の覇者となることであつた。然し、全世界の覇者となる前には、まず企業の安定、精密なる設備、優秀なる設計を要する事は勿論で、此の点を主眼として専ら優秀な實用車を国内の需要者に提供することに努めて来たため、オートバイレースには全部力を注ぎ暇もなく今日に及んでいる。

然し今回サンパウロ市に於ける国際オートレースの優勝報告により、欧米諸国の実状をつぶさしく知る事ができた。私はかなり現実に対応せずに競争を待つていたつもりであるが、やはり日本の現状に心をなやめさせていた事に気がついた。今や世界はものすごいスピードで進歩しているのである。然し逆に、私自身の夢想をもつてすれば必ず勝つてという自信が昂然と湧き起り、持前の斗志がこのままでは許さなくなつた。

絶対の自信を持つる生産態勢も完成した今、まさに好機到来ノ、明年こそはT・Tレースに出場せんと之の決意をここに固めたのである。

此のレースにはまだかつて國産車を以て日本人が出場した事はないが、レースの覇者は勿論、車が無事故で完成できればそれだけで優秀車として全世界に喧嘩される。従つて此の名声により、輸出量が決定すると云われる位で、他・英・伊・仏の各大メーカー共、その準備に全力を集中するのである。私は此のレースに250cc(中級車)のレーサーを製作し、我が本田技研の代表として全従業員の精氣をこめて出陣させる。此の車から時速180km以上は出せる自信がある。

優秀なる飛行機の発動機でも1立寄り55馬力程度だが、此のレーサーは1立寄り110馬力であるから丁度その倍に當る。吾が社の開発に基づく此のエンジンが完成すれば、全世界最善種の技術水準をゆくものと云つても決して過言ではない。

近代工業の花形、オートバイは総合企業であるからエンジン、無油、タイヤ、チェーン、気化器等に至るまで、最高の技術を要するが、その裏付けとして精密な注意力と真摯な努力がなければならない。全従業員諸君！

本田技研の全力を結集して栄冠を勝ちとろう。本田技研の将来は一にかかつて諸君の双肩にある。ほとぼるの熱情を傾けて如何なる困難にも耐え、徹底的な作業研究に諸君自らの道を貫徹して欲しい。本田技研の飛躍は諸君の人的成長であり、諸君の成長は吾が本田技研の将来を約束するものである。ピストン一本しめるに傾く熱心の注意力、統一枚無難にせぬ心がけこそ、諸君の道を開き、吾が本田技研の道を拓くものである。

幸いにして絶大なる助力を寄せられる各外工場、代理店、関係銀行、更には愛顧者の方々と全力を此の一点に集中すべく極めて恵まれた環境にある。

同と敢て闘つていながらドイツのあの陸々たる産業の復興の姿を見るにつけ、吾が本田技研は此の難事業を是非完成しなければならぬ。

日本の機械工業の眞價を問ひ、此れを全従業員に誇示するまでにしなければならぬ。吾が本田技研の使命は日本産業の發達にある。

ここに私の決意を披瀝し、T・Tレースに出陣、優勝するために、精進を期して創意工夫に努力することを諸君と共に誓う。

右宣言す。

昭和二十九年三月二十日
本田技研工業株式会社 社長 本田宗一郎

BMW GS 1200 Adventure

Totem

Un tótem es un objeto, ser o sobrenatural que en las mitologías de algunas culturas se toma como emblema de la tribu o del individuo y puede incluir una diversidad de atributos y significados.



BMW GS 1200 Adventure

// Roberto Crivillén

En 1980 BMW creó con su R 80 GS una nueva moto, un segmento, una nueva vía a explorar, la GS Gelände/Strasse con el transcurso de los años y la evolución del modelo se ha consolidado como una leyenda, una filosofía de vida, aventura, viaje y fiabilidad se unen en un mismo vehículo desde sus orígenes en el duro banco de pruebas del Paris-Dakar hasta nuestros días creando una moto mítica que las demás marcas tomarán como emblema y faro a seguir.

Gran parte de su éxito se basa en recuperar el concepto de aventura clásica que ya nos narraban Homero con Ulises en su camino a Ítaca o el mismísimo Cervantes en las aventuras de Don Quijote y es tan sencillo como permitirnos soñar con la realización de nuestra aventura disfrutando sobre todo el viaje, el camino..., sin tener que preocuparnos por nada más.

La GS 1200 adventure es un tanque acorazado de prestaciones deportivas que te hará sentir seguro en cualquier terreno ya sea carretera o campo, te permitirá atravesar montañas, desiertos, ríos, valles, playas o lo que te propongas, incluso dar la vuelta al mundo con la única limitación de su peso-alura con 915 mm en su posición

estándar y la pericia necesaria para controlar semejante mastodonte sobre todo en parado, ya que en marcha el peso se esfuma casi por completo como por arte de magia, más de 250 kilos con el depósito de 33 litros de combustible lleno, a lo que normalmente habrá que sumar protectores de motor las maletas de viaje y el acompañante.

La capacidad de semejante peso pesado es asombrosa en carreteras de alta montaña reviradas, cambios de dirección, adelantamientos en curvas rápidas y lentas transmite una agilidad y ligereza que junto con su perfecta y cómoda posición de pilotaje harán que te olvides de su peso para buscar sus límites a la mínima oportunidad

En el año 2010 BMW celebró el 30 aniversario de la saga GS lanzando un modelo con los colores legendarios de la marca cerrando el año 2011 como líder de ventas consolidando el mítico motor boxer como “Rey de Reyes”.

Electrónica

En su continua evolución hemos pasado del motor de 800 c.c. original hasta el 1200 c.c. actual incluyendo todo tipo de nuevos avances electrónicos:

Suspensión ESA que nos permite controlar y graduar de manera electrónica las suspen-

siones detallando todo tipo de condicionantes con sus 15 tipos de reglajes dispone de tres modos claros: Confort, Normal, y Sport que van endureciendo la suspensión incluso en marcha a lo que se puede delimitar ya en parado mas registros: conductor, conductor más equipaje, dos ocupantes, off road suave o fuerte, todo ello haciendo permutaciones con el botón ESA.

El control de tracción ASC se hace necesario teniendo en cuenta el peso de la moto, el posible problema de encontrarnos suelo resbaladizo en invierno o la solución a una adaptación controlada al modelo para los nuevos usuarios GS 1200, este control hace que sea un elemento de seguridad a tener muy en cuenta ya que nos limita la potencia bestial que nos ofrece domando así al león que lleva dentro de los dos “perolos”.

El ABS, desconectable, por supuesto, en parado para su uso off road, así como el ASC, control de presión de neumáticos RDC, son los componentes electrónicos que redondean el paquete.

Motor

Las modificaciones en el motor boxer y la electrónica han ido mejorando el carácter del mismo con el paso del tiempo procurando un mejor tacto y una subida de vueltas más rá-



BMW GS 1200 Adventure

pida, progresiva y potente, resultando el doble árbol de levas más excitante empujando el motor desde muy abajo.

La nueva GS monta el mismo motor que la HP2, un bóxer de 1.170 cc., ahora con doble árbol de levas que ofrece 110 cv. a 7.750 rpm. y un par motor de 120 Nm. a 6.000 rpm.

La R1200GS hace explotar la mezcla mediante dos bujías -la HP2 utiliza una-. También se ha aumentado el límite de sobrerégimen en 500 rpm. y esto hace que el motor ofrezca mejor tracción y una acción directa al puño de gas, se nota más empu-

je a partir de las 4.000 vueltas.

Marca de la casa

Las suspensiones Telelever delanteras y Paralever trasera, con transmisión por cardan, que permiten un excelente control y equilibrio de la máquina en las apuradas de frenada junto con sus potentes frenos; dos discos delanteros de 305 mm con pinzas de cuatro pistones capaces de detener la moto con solo tocarlos, son el secreto de su manejabilidad en marcha, que hacen sentir que la moto es más ligera de lo que realmente es, compartiendo sensaciones

de moto deportiva en carreteras reviradas, sorprendiéndote con inclinaciones de vértigo al ser tan alta que te hacen temer que vas a rozar con los cilindros.

El accionamiento del cambio es muy fino, suave y preciso, es más, añadiría el cambio más sincronizado que he probado en moto alguna, mucho tiene que ver el sistema cardán de BMW que hará nuestras delicias así como evitará el siempre engorroso mantenimiento la cadena y su vida limitada.

Los asientos tanto de piloto como de pasajero son en su for-



BMW GS 1200 Adventure



ma, medida, mullido y reglajes, referencia en el segmento junto a la posición baja de piernas y su manillar alto ideal para largos viajes en carretera donde se comporta como una gran turismo cómoda, segura y con una protección aerodinámica excelente con pantalla regulable en altura y pequeños deflectores laterales muy útiles, su nuevo depósito de 33 litros nos permite autonomías de más de 800 km. sin repostar, además de cubrir aerodinámicamente todo el cuerpo en marcha.

Extras

La unidad de pruebas, como es lógico, la presentan completa desde los siempre agradables puños calefactables con cubremanos, ordenador

de abordaje completísimo donde manejar además todas las opciones electrónicas que os hemos comentado, pantalla regulable, deflectores laterales, blindaje anticafadas con estructura de acero para salvaguardar carrocería, culatas que cuentan con su propia protección.

La iluminación es excelente y añadimos los faros auxiliares, asiento regulable en altura de 895 mm hasta 915 mm, portabultos extensible al desmontar el asiento pasajero.

Incluso podemos pedir nuestra unidad con un desarrollo más agresivo incluyendo la primera velocidad más corta si vamos a utilizar la moto en modo off road, así como ruedas de tacos sin coste adicional.

Un amplio catálogo de extras te esperan en BMW haciendo las delicias de sus usuarios y

con la única limitación del presupuesto que te permita tu bolsillo, que debe ser profundo de salida ya que para la compra de una BMW GS 1200 R básica necesitas 16.150 €

Conclusión

Todas estas características nos harán olvidar tanto su peso como su mantenimiento convirtiéndola en la auténtica devora kilómetros, según cuenta la leyenda de BMW es capaz de dar una vuelta al mundo según la compras en el concesionario sin mas mantenimiento que el cambio de ruedas.

La otra premisa que ha convertido en leyenda este modelo, es la particularidad de su motor que según he escuchado durante años a sus seguidores que son legión, una vez lo pruebas, no quieres otro y eso os lo aseguro.



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



El sueño dakariano: Derbi Terra 125

El reto de *Retor*

Los grandes aficionados a la moto de campo, a la competición, difícilmente no han soñado en alguna ocasión en convertirse en los grandes aventureros dakarianos, los primigenios, aquello que rodaron por el desierto del Sahara pilotando una moto.



El sueño dakariano: Derbi Terra 125

"RETOR CONOCIÓ POR PRIMERA VEZ EL TEMIDO FES-FES, VIEJO CONOCIDO DE LOS AFICIONADOS A LOS RALLYS AFRICANOS: UNA ARENA FINÍSIMA".



// Retor/Tito Lladós

En los sueños de Fernando Retortillo, "Retor" para los amigos, en lugar de ovejas contaba las míticas mecánicas de las décadas de los setenta y ochenta del siglo pasado, aquellas Cagiva, Honda, Yamaha, KTM..., pero lo que nunca se había imaginado era que acabaría cumpliendo su sueño sobre una pequeña 125 de 15 CV, su fiel compañera de aventuras, la Derbi Terra Adventure.

Quizás leer en un sitio web de internet que por el año 2004, un aficionado inglés había recorrido toda la costa australiana con una Derbi Senda 125, motivó a nuestro aventurero, que comenzó a bullir en su cabeza la idea de que con la misma moto o algo

semejante también se podía ir lejos, muy lejos, desde el Viejo Continente.

Así fue como "Retor" preparó un primer Viaje al continente africano en 2008 para recorrer las inhóspitas carreteras de Marruecos y tiempo después plantearse el reto de hacer lo mismo por Túnez.

La primera gran aventura fueron los 1.100 kilómetros que separan Valladolid, su lugar habitual de residencia, de la ciudad portuaria francesa de Marsella, desde donde debía embarcar su pequeña Derbi Terra Adventure 125 en el ferry que los habría de transportar a ambos hasta Túnez capital.

Hasta ese momento de aventura la verdad es que "Retor" re-



El sueño dakariano: Derbi Terra 125



conoce que con su pequeña “octavo de litro” rodó a una media de cien kilómetros por hora hasta llegar a su primer objetivo y la casi jornada completa que realizó en el barco apenas dio para las típicas anécdotas que se puedan producir en ese tipo de traslados.

Cumplidos todos los trámites aduaneros en un espacio bastante corto de tiempo, la ansiedad por pisar el desierto fue la primera idea que invadió a nuestro intrépido aventurero, quien enfiló rápidamente en dirección sur hacia el desierto con una parada inicial en Kairouan -cuarta ciudad santa del Islam-, en donde recuperó fuerzas y aprovechó para visitar las ruinas romanas de Sbeitla.

La primera jornada por Túnez resultó mucho más intensa de lo que él mismo había podido esperar y en unas nueve horas completó alrededor de 500 kiló-

metros para poder hacer noche en Tozeur, ciudad con un gigantesco palmeral.

La segunda jornada por tierras tunecinas debía llevar a “Retor” hasta la gran cascada del oasis de Tamerza, después de atravesar el “chott”, también conocido como “El Gharsa”, pero un guía tunecino con el que entabló conversación la noche anterior le explicó que sería imposible por las intensas lluvias caídas en la zona los días anteriores.

Acertó de pleno el lugareño pues el terreno que se encontró “Retor” estaba literalmente “impracticable”, al ser aquello el lecho seco de un lago totalmente llano y cubierto de un manto blanco de sal, que se había convertido en un barrizal pegajoso donde quienes más disfrutaban eran los dromedarios, que se daban una suerte de baños de “ba-

El sueño dakariano: Derbi Terra 125



roterapia”.

Aunque la cabezonería y convicción de querer hacer la ruta que se había planteado le llevó a intentar la travesía, Fernando Retortillo se dio cuenta de que en solitario y en esas condiciones lo mejor era no arriesgarse a quedar “enfangado” y se dio la vuelta para llegar por carretera hasta Tamerza después de atravesar Metlaoui y Redeyef.

Cumplida la primera parte del recorrido tocaba regresar en la misma dirección y así fue como el aventurero atravesó de nuevo El Gharsa -esta vez por asfalto-, para llegar hasta Douz, ciudad conocida por ser la puerta del desierto ya que desde ahí se ven las primeras dunas.

Tras un merecido descanso, “Retor” tenía que cumplir con la obligación de solicitar los permisos necesarios de la Guardia Nacional, puesto que la travesía que desde ese momento iba a afrontar le obligaría a pasar una serie de controles entre su punto de partida en Douz y el objetivo marcado, Ksar Ghilane, por en medio de un mar de dunas de más de cien kilómetros de extensión, pero ahí llegó el primer obstáculo de su ruta, los permisos necesarios no se concedían a viajeros solitarios.

Sólo había dos posibilidades, contratar un guía local, con lo cual la aventura desaparecería por completo o afrontar el recorrido por una pista que bordea el ergg

por el norte y que no presenta mayor dificultad que la de ir solo, opción que eligió “Retor” y que le autorizó la Guardia Nacional, aunque obligándole a dejar constancia de su llegada a Ksar Ghilane.

La cabezonería de “Retor” necesitaba tener su particular resarcimiento y antes de bordear el ergg se decidió a adentrarse en el mismo unos cuantos kilómetros, que mientras hubo sendas que seguir por la pista no entrañaba dificultad alguna, pero al desaparecer las mismas la situación se complicaba en gran medida con la arena sin pisar.

Ahí fue en donde Fernando Retortillo conoció por primera vez el conocido y temido fes-fes, viejo conocido de los aficionados a los rallys africanos y que no es ni más ni menos que una arena finísima, en la que la moto se clava como si fuese harina.

Fueron los momentos más duros de la travesía de “Retor”, que con unas temperaturas superiores a los 40 grados centígrados y debido a la escasa potencia de su pequeña 125 c.c., se quedaba atascado cada pocos metros y en un recorrido de apenas cinco kilómetros empleó más de cuatro horas, además de dejarlo completamente extenuado, por lo que decidió volver sobre sus pasos y tomar la pista que evitaba las dunas a la que sí le había autorizado la Guardia Nacional.

Una ruta mucho más fácil, en

El sueño dakariano: Derbi Terra 125



la que la sensación de soledad resultaba muy agradable, si bien el hecho de no cruzarse con nadie le hizo vacilar en algunos momentos por el hecho de que si pasaba algo, como una caída o una avería grave, el tiempo que tardaría en pasar alguien le podía colocar en una situación muy complicada...

Lo mejor acabó siendo no pensar en todo eso y disfrutar del lugar y del momento, eso sí, con una prudencia que acabó siendo hartamente elocuente para nuestro aventurero vallisoletano.

Ya con la noche cayendo llegó "Retor" al oasis de Ksar Ghilane, en donde se dio un reconfortante chapuzón en un pequeño lago rodeado de palmeras y vegetación, un verdadero oasis como el de las películas, tras el cual cumplí con mis deberes y avisé a la Guardia Nacional de mi llegada.

En el oasis de Ksar Ghilane existe un monumento que conmemora la victoria de la Columna Leclerc sobre el ejército alemán en la batalla que tuvo lugar entre febrero y marzo de 1943 en estos parajes y cerca del mismo

me decidí a pasar la noche en una jaima (haima, en árabe).

La siguiente jornada de "Retor" fue de aventura plena, puesto que la dedicó a rodar en lo que se conoce por "fuera de pista" y practicando un poco la orientación sin GPS. Acabó derrotado por la dureza de las pistas, con una consistencia de la arena mucho mayor que en la etapa de Douz, lo que le hizo quedarse "enganchado" en la arena en no pocas ocasiones.

Por esa zona también se acabó encontrando "Retor" un fuerte romano que durante la segunda guerra mundial fue utilizado por la legión francesa como prisión y desde esa fortificación las vistas resultaban impresionantes, con una puesta de sol digna de hacernos perder algo de nuestro tiempo.

Ya de regreso al campamento la sorpresa fue mayúscula al encontrarse "Retor" a dos motoristas más. Hasta ahí todo habría sido normal, pero es que los dos aficionados habían llegado hasta allí, una zona rodeada de arena por los cuatro costados, sobre sendas motos deportivas... ¡una Honda CBR 600 y una Yamaha FZR 600!

En fin, tras descansar y con un buen madrugón, Fernando Retortillo enfiló camino de Mathmata, con un primer plano de pista monótona y machacadora para la moto y los brazos, en donde un pinchazo puso a

"DERROTADO POR LA DUREZA DE LAS PISTAS, MÁS QUE EN LA ETAPA DE DOUZ, LE HIZO QUEDARSE "ENGANCHADO" EN LA ARENA EN NO POCAS OCASIONES".

El sueño dakariano: Derbi Terra 125



prueba las habilidades de nuestro aventurero, que pudo solventarlo con facilidad al cambiar directamente la cámara.

Así acabó llegando a Tataouine y después a Medenine, en poco espacio de tiempo pasó de un paisaje llano y pedregoso a otro algo más montañoso, pero casi todo ya por carretera asfaltada, salvo unos 80/90 que volvieron a ser por pista hasta llegar a Mathmata, localidad que parece de otro planeta pues es un paisaje casi lunar y sin vegetación, apenas alguna palmera en donde unos 3.500 habitantes viven en casas excavadas en el suelo, con forma de pozo gigante; algunas son enormes, con varias plantas, y de hasta 15-20 metros de diámetro.

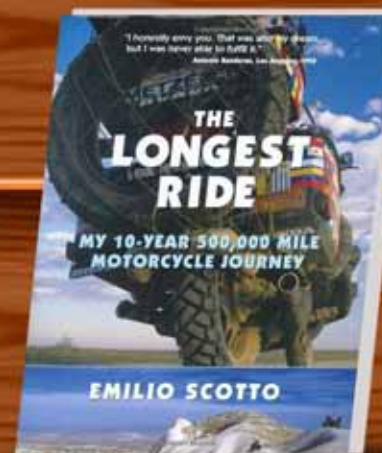
Los aficionados a la saga de Star Wars se sentirán pronto como en casa, pues en algunas de estas viviendas, habilitadas como hoteles, se rodaron escenas de algunas de las películas.

Cumplida su aventura “de cine”, Fernando Retortillo regresó hacia la capital pero tras visitar El Djem, una ciudad bulliciosa y turística debido a su anfiteatro romano, que se conserva bastante bien para sus 1.800 años de antigüedad y que se encuentra a medio camino entre Mathmata y Túnez, en donde embarcó no sin ciertos “inconvenientes” en la travesía de regreso (un fuerte temporal complicó en bastantes horas la navegación), camino de Marsella y su Valladolid natal.

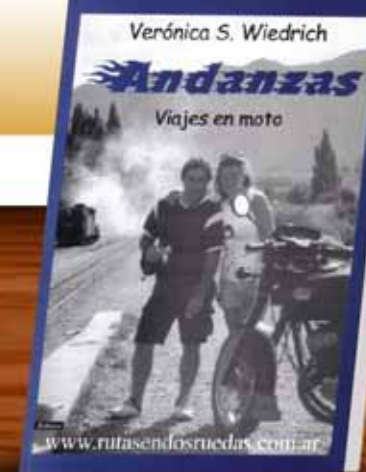
Biblioteca



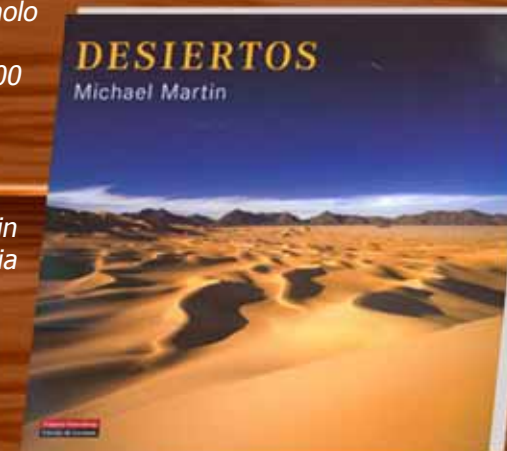
“Operación Impala” Manolo Maristany
Ed Dossat 2000



“The Longest Ride: My Ten-Year 500,000 Mile Motorcycle Journey”
Emilio Scotto



“Andanzas”
Verónica S. Wiedrich



“Desiertos” Michael Martin
Ed Galaxia



“En una BMW por las Américas” Alfredo Gallego/
Ana Bitarte Ed Dossat 2000



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

OUTLET 

STORE 

VIAJES 

Las mejores marcas estan en www.motobuykers.com



motobuykers **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 motobuykers.com

Regístrate aquí GRATIS

*Promoción válida hasta el 29 de Febrero de 2012.

motobuykers **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 €

motobuykers **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.motobuykers.com/viajes

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



Calendario motorista

MAYO

- > 1 de mayo **Iv Concentración Motera de Guillena** *Guillena (Sevilla)*
- > 6 de mayo **Matinal Motera Solidaria Lacetanis MG** *Vilanova del Camí (Barcelona)*
- > 13 de mayo **Matinal Custom Jabalies Salvajes MG** *Pineda de Mar (Barcelona)*
- > 13 de mayo **II Memorial Paco Ruiz Davó** *Crevillente (Alicante)*
- > 19 y 20 de mayo **VI Concentración Raiders Granada 2012** *La Zubia (Granada)*
- > 19 y 20 de mayo **I Ruta de la Fresa en Moto** *Aranjuez (Madrid)*
- > 20 de mayo **II Clasicaltea Altea** *(Alicante)*
- > 20 de mayo **Moto Almuerzo Asociación Moteros de Aspe** *Aspe (Alicante)*
- > 27 de mayo **V Matinal Motera Motomoebius** *Sant Vicenç dels Horts (Barcelona)*

JUNIO

- > 1 al 3 de junio **I CONCENTRACIÓN NACIONAL MOTEROS Y SCOOTEROS** *Getafe (Madrid)*

- > 2 de junio **Concentración Motera de Policías Locales de Andalucía** *Huelva*
- > 2 y 3 de junio **V Concentración Peña Motera Pillabichos** *Espejo (Córdoba)*
- > 2 y 3 de junio **Concentración G5 Yunquera** *Yunquera (Málaga)*
- > 1 al 3 de junio **Concentración Moteros do Morrazo** *Bueu (Pontevedra)*
- > 9 y 10 de junio **XI Concentración Motera Mas Gass** *Sarriá (Lugo)*
- > 16 y 17 de junio **Concentración Mototurística "O Corte"** *Monterroso (Lugo)*
- > 16 y 17 de junio **II Concentración Motera Asturfenix** *Gijón (Asturias)*
- > 23 y 24 de junio **XI Concentración Motera Villa de Tineo** *Tineo (Asturias)*

JULIO

- > 7 y 8 de julio **I Concentración Madreñomoto** *Teverga San Martín - Teverga (Asturias)*
- 31 de julio **IV Reunión Motera Can Bonastre** *Piera (Barcelona)*



Concurso Fotografía

Máندانos 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