

Club
más moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 26 Julio 2012
www.clubmasmoto.com

*Coma,
caballero
del desierto*

Volando con la
Judge por los Alpes



Se retira
Stoner





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

Más Competición

4// El último año de Stoner, por **Chema Medida**

Más Competición

1677 Maverick Viñales: ganar o ganar, por **Borja González**

Más Off Road

2877 Marc Coma: Caballero del Desierto, por **Santi Ayala**

Más Presentación

38// Victory Judge: Un vuelo por todo lo alto, por **Nacho Mahou**

Más Prueba

48// Triumph, Regreso al Turismo, por **Roberto Crivillén**

Más Evento

5677 Pasión Yankee a orillas del Atlántico, por **Tito Lladós**

68// **Ofertas Club Más Moto**

72// **Biblioteca Ipad**

73// **Calendario**

Concentraciones

75// **Ofertas Club Más Moto**



linea directa

Entra en clubmasmoto.com y hazte socio del mejor club de España.

Publicidad 918 072 000

Conducir es decidir

Los datos hablan por sí solos: 3 de cada 4 accidentes se deben a una toma de decisiones incorrecta del conductor. Esa es la principal conclusión del último estudio de Línea Directa, que ha analizado los comportamientos y las decisiones de los más de 290.000 conductores implicados en los 174.000 accidentes con víctimas ocurridos en los últimos cuatro años. O dicho de otra forma: casi 130.000 accidentes con víctimas podrían haberse evitado si los conductores hubieran tomado una decisión correcta al volante.

Por tipo de vehículo, los usuarios de ciclomotores no salen demasiado bien parados, ya que son los conductores que peores decisiones toman, con un 53% de los casos, 6 puntos más que las motocicletas, que apenas llegan al 47%. Entre ambos, por orden, figuran las furgonetas (50%) y los turismos (48%) y por detrás, los camiones y autobuses, con un 44%. El caso de las motocicletas es muy llamativo, ya que a pesar de ser los conductores que menos se distraen, su porcentaje de maniobras infractoras (31,1%) es tres puntos superior al de la media general. Un dato, sin duda, para reflexionar.

En este sentido –nuestro estudio así lo demuestra–, es importante que comprendamos que los accidentes como tales, no existen; sólo existen buenas y malas decisiones. Por eso, en esta época de vacaciones, en la que se esperan más de 80 millones de desplazamientos, es vital que todos tomemos conciencia de que nuestra vida y la de los nuestros dependen exclusivamente de nosotros, de nuestra prudencia, de nuestra atención y de nuestra responsabilidad.

El informe también ha identificado el perfil de los conductores que toman buenas decisiones al volante y los que las toman incorrectamente. En general, los hombres son más distraídos y cometen más infracciones que las mujeres, y suelen accidentarse más

El último año de Stoner

El vigente campeón anunció el pasado 17 de mayo, durante la rueda de prensa oficial que abría el GP de Francia, que colgará el mono al finalizar la temporada, primando en su decisión los intereses familiares a los deportivos y económicos, porque Honda le ofrecía una suculenta renovación



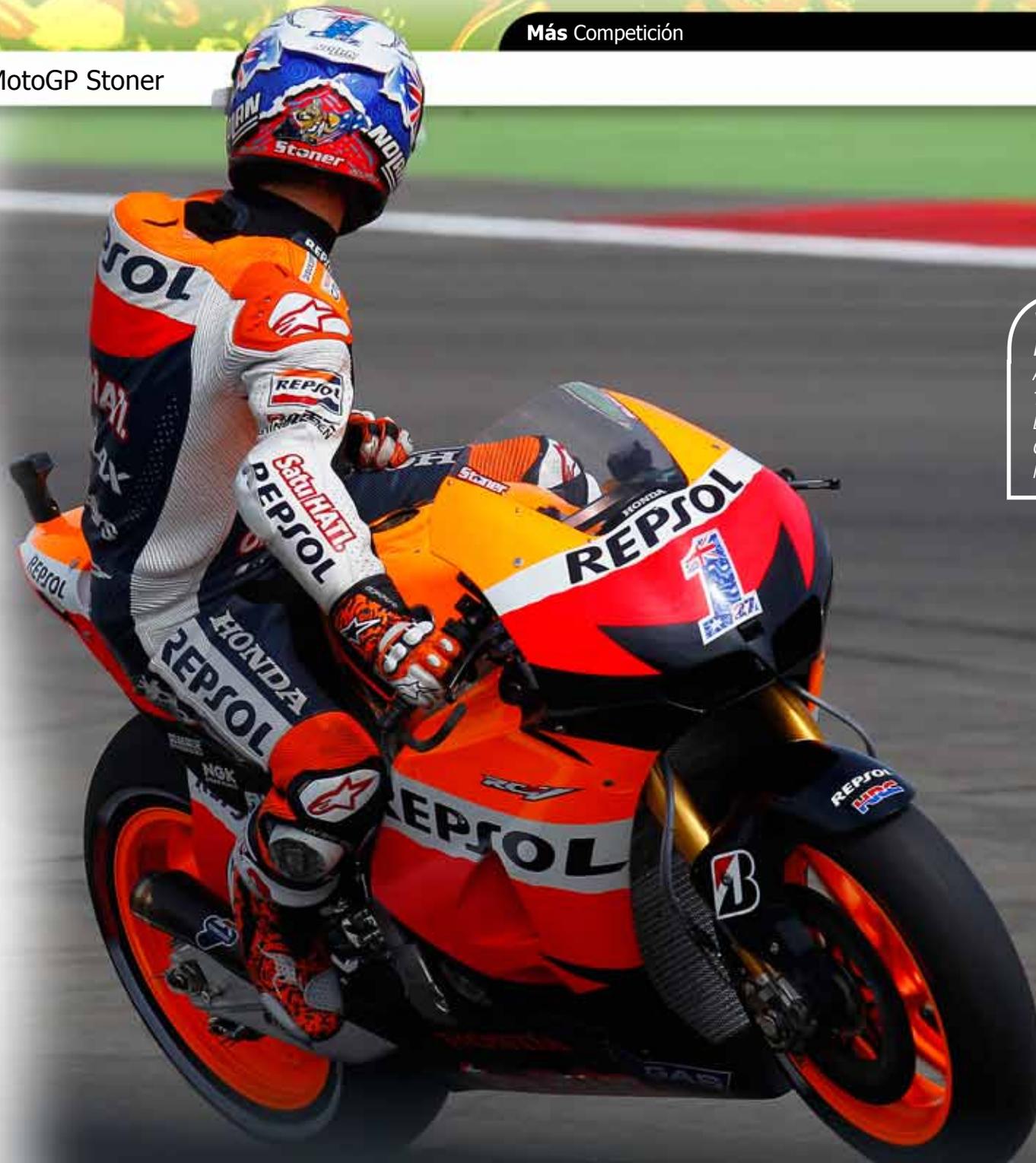
MotoGP Stoner

// Chema Medina

Ningún campeonato, de lo que sea, va tan sobrado como para no conmocionarse, y ya veremos si resentirse, ante el anuncio de retirada de su vigente campeón. Y así pasó con el de MotoGP la víspera del inicio del GP de Francia, el pasado 17 de mayo, cuando durante la rueda de prensa oficial que testimonialmente abría la cita francesa, Casey Stoner aseguró que colgará el mono al acabar la presente temporada, que lo deja a pesar de que para entonces tendrá tan sólo 27 años.

Así lo soltó para sorpresa de muchos de los presentes: “Básicamente, esta decisión llega después de pensarlo durante mucho tiempo, hablar con mi familia y mi mujer. Es algo que viene de hace algunos años, pero a finales de la temporada 2012 dejaré de competir. Por lo tanto, no estaré corriendo en 2013. Mi carrera en MotoGP terminará a finales de esta temporada y a partir de entonces buscaré cosas diferentes en mi vida”. “Tras muchos años compitiendo en un deporte que amo, por el que yo mismo y mi familia hemos hecho muchos sacrificios, después de muchos años para llegar donde ahora estamos, he visto que este deporte ha cambiado mucho, hasta el punto de que ya no me divierte, ya no tengo la pasión que tenía.

//6



*“MI CARRERA EN
MOTOGP TERMINARÁ
A FINALES DE ESTA
TEMPORADA Y A PARTIR
DE ENTONCES BUSCARÉ
COSAS DIFERENTES EN
MI VIDA”.*

//7

MotoGP Stoner

Por eso, llegados a este punto, es mejor retirarme ahora. Hay muchas cosas que me han decepcionado y también muchas cosas que amo de este deporte, pero desafortunadamente la balanza pesa más en lo negativo... Básicamente no seguiremos. Sería bonito poder decir que seguiría un año más, pero hemos decidido que el momento es ahora", sentenció Stoner.

Visiblemente conmocionado, el australiano hizo ahí una pausa que fue aprovechada por los presentes para dedicarle una ovación, y luego continuó: "No importa lo que pase de aquí a final de año por haber tomado esta decisión, no va a cambiar nada para lo que resta de temporada. Seguiremos poniendo el mismo esfuerzo, seguimos queriendo ganar carreras y espero poder librar grandes carreras con estos pilotos que tengo sentados a mi lado. Seguiremos esforzándonos al 110% o incluso más".

Los pilotos que había a su lado aquel día en esa rueda de prensa eran Lorenzo, Rossi, Crutchlow y De Puniet. Se mostraron muy sorprendidos y respetaron su decisión, aunque no todos compartieron sus críticas hacia un campeonato que tanta gloria deportiva y económica le ha dado al australiano, la misma competición que no dudó en invertir en Stoner para que emprendiera su carrera de-

portiva, a nivel CEV y mundial, alrededor de cinco millones de euros, según aseguran fuentes cercanas al promotor (Dorna) y que confirma Lucio Cecchinello, el que más años había tenido a Casey en su equipo, y en varias categorías, hasta que dio su salto a Ducati en 2007.

Aquel primer año de rojo le llevó a su primer título y el pasado cambió de aires para recalar en el Repsol Honda, con el que conquistó al primer intento su segunda corona y que, en balde, ha hecho todo lo posible para intentar que cambiara de opinión y siguiera con ellos al menos una temporada más, algo para lo que le ofrecía una suculenta oferta económica que podría haber rondado los diez millones de euros.

Como es fácil de imaginar, el anuncio de retirada de Stoner tuvo consecuencias inmediatas en un mercado de fichajes más incierto que nunca, porque salvo Bradl, que firmó por dos años con el LCR Honda, todos los pilotos acaban contrato este curso. Saber quién ocupará su atractivo sillón es la mayor incógnita del momento, sobre todo después de conocerse la semana de Silverstone que Lorenzo renovaba por otros dos años con Yamaha, al apostar por la continuidad y rechazar la oferta de Honda para ser el sustituto del australiano.

Y ahí sigue una vacante libre



MotoGP Stoner

en el box del mejor equipo del Mundial, al menos por palmarés, dado que se da por hecho que Marc Márquez subirá desde Moto2 al Repsol Honda, sobre todo después de anunciarse en Silverstone que la norma anti rookie pasa a mejor vida.

Las alternativas pasan por renovar a Dani Pedrosa, brindarle a Valentino Rossi la posibilidad de regresar a una casa de la que se fue de mala manera al acabar 2003 o sorprender a todo el mundo sacándose un as de la manga...

Habría que estar al tanto de todo, porque este año hay mucha competición igual dentro que fuera de la pista, aunque acerca del futuro a Stoner ya sólo le importe ver su futura vida en Australia. Regresará así a la tierra de la que se fue a los doce años, para hacer carrera en Europa, y que añora, sobre todo a raíz del nacimiento el pasado mes de febrero de su hija Ally, a la que quiere dar un hogar lejos de las carreras, como el que él echa en falta, y en el que pueda verla crecer y darla hermanos a la vez que practica sus aficiones, la pesca y el tiro con arco, para limitarse a quemar adrenalina participando en algún campeonato local de coches y volver a subirse a una moto sólo por puro placer. Él se lo puede permitir.



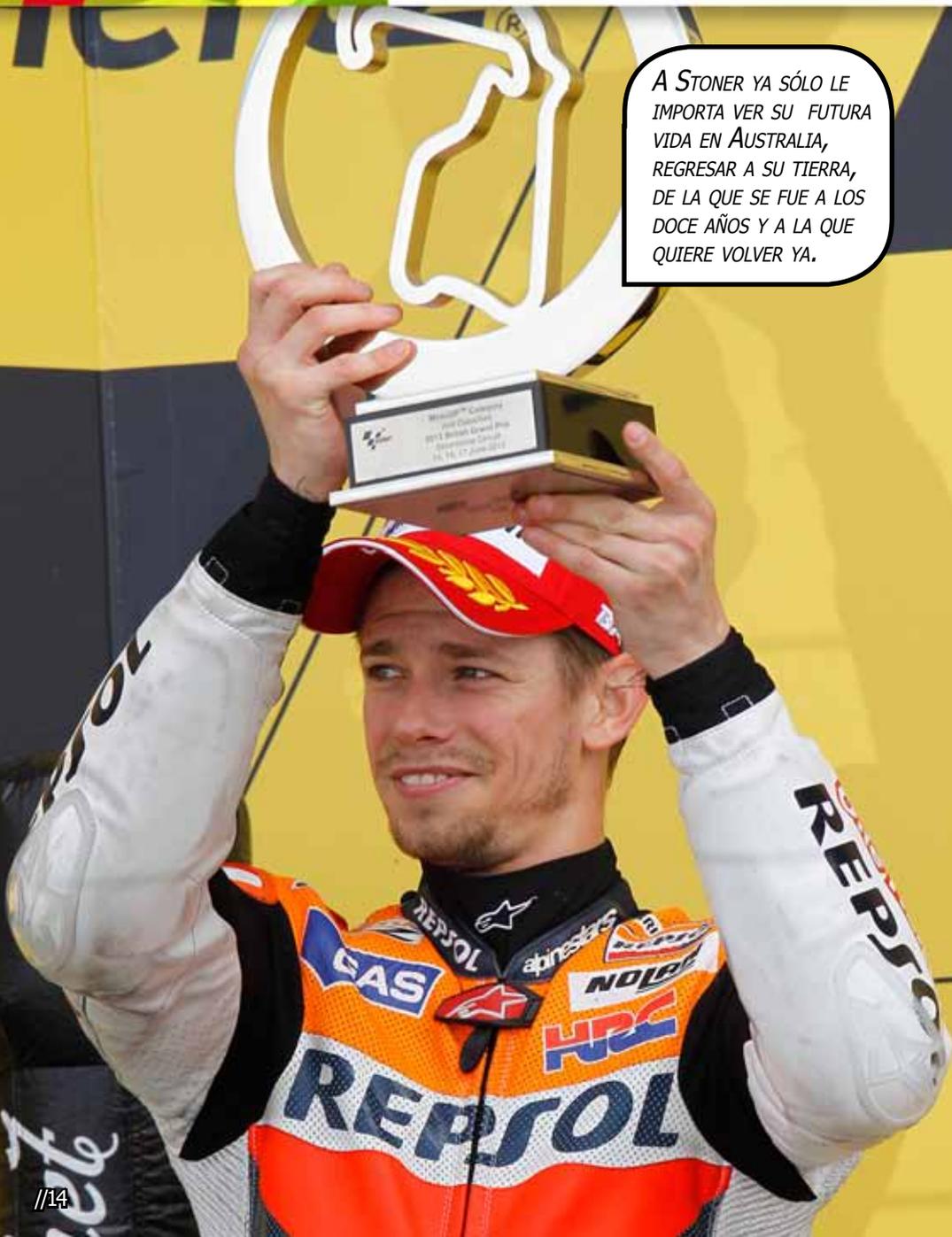
MotoGP Stoner



"HE VISTO QUE ESTE DEPORTE HA CAMBIADO MUCHO, HASTA EL PUNTO DE QUE YA NO ME DIVIERTO, YA NO TENGO LA PASIÓN QUE TENÍA".

MotoGP Stoner

A STONER YA SÓLO LE IMPORTA VER SU FUTURA VIDA EN AUSTRALIA, REGRESAR A SU TIERRA, DE LA QUE SE FUE A LOS DOCE AÑOS Y A LA QUE QUIERE VOLVER YA.



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

Chopperon
magazine

Ride on

Revista mensual gratuita online sobre la Cultura Custom

Viñales, el nuevo talento español

Ganar o ganar

Maverick Viñales tiene como mascota un jabalí con el colmillo retorcido. ¿Por qué? Porque esa es la cara que se le queda cuando no consigue cumplir con su único objetivo: ser el mejor.



Viñales, el nuevo talento español



// Borja González

Una conversación con Viñales, de 17 años, y que desde hace unos meses ha fijado su residencia en el CAR de Sant Cugat, donde compagina estudios y preparación física, suele dar para bastante poco.

El piloto de Rosas (Girona) es poco amigo de las entrevistas, un género con el que no se siente cómodo, aunque tampoco informalmente consigue soltarse mostrando ciertos reparos y desconfianza.

¿Qué se esconde detrás de la nueva joya del motociclismo español?

Viñales cuenta con un entorno bien asentado. Junto a él suele viajar su padre, Ángel, cuyo nombre y apellidos se ha tatuado en los antebrazos. Además, pasa mucho tiempo desde el año pasado, el de su debut, con su ahora compañero de equipo, Julito Simón, con el que comparte manager. Esa persona es Ricard Jové, su descubridor, y el hombre que ha guiado su carrera desde los inicios.

Jové compagina esta labor con la de máximo responsable de los equipos de la escudería Avintia Racing en Moto2 y Moto3, curiosamente, con sus dos representados como únicos pilotos.

A este entorno se le suman el propietario de Avintia, Raúl Romero, socio a su vez de Jové,

"TIENE UN COMPLEJO DE SUPERIORIDAD QUE OTROS NO TIENEN. HA VENIDO AL MUNDIAL SABIENDO QUE TENÍA QUE GANAR".

y el técnico de Viñales desde que éste debutase en el CEV, el italiano afinado en Barcelona Christian Lundberg. "Tiene un complejo de superioridad que otros no tienen", analiza este último, el hombre que comparte más horas en el box con Viñales.

"Ha venido al Mundial sabiendo que tenía que ganar. Los demás piensan que hacer tercero es un sueño, y a él, si va detrás de Terol en la última curva y le ponemos que no arriesgue, le da igual", explica Lundberg en referencia a la primera victoria de Maverick en 125 en Le Mans, triunfo sellado con un maravilloso adelantamiento en la última curva al que terminaría siendo campeón de la categoría. "Si ve que puede llegar primero, llegará primero. Esa es la diferencia: no se contenta con un segundo si puede ser un primero".

La preparación de la actual temporada ha seguido unos patrones muy marcados. En el equipo son conscientes del talento que tienen entre manos, y por eso decidieron no preci-

Viñales, el nuevo talento español



pitarse y esperar a encontrar la que podía ser la mejor moto. Ahí dieron en el clavo, eligiendo la FTR/Honda, un chasis diseñado por el ingeniero español Xavi Soldevila, con una larga experiencia en KTM en los proyectos 125cc y sobre todo 250cc. Soldevila fue una pieza clave en los primeros meses de pretemporada, época de muchas pruebas tratando de sacar el máximo rendimiento al prototipo diseñado por la casa británica FTR.

Con esta parte del conjunto lista, el resto ya es cosa del piloto. “Es un chico que te transmite mucha positividad, porque aprende súper rápido, lo escucha todo y eso te anima a entrar en pista con más ganas de aprender”, reconoce Simón, que en el inicio de 2011, antes de lesionarse en Barcelona, sirvió de cicerone a su amigo en cada circuito. Viñales y Simón dedicaban gran parte del jueves a dar una vuelta a pie a los circuitos para que este último ejerciese las veces de maestro y le desvelase las claves de cada trazado.

“Mack no piensa para nada en eso de que es el líder, él se dedica a subir a la moto y a ir rápido. Y es algo que es complicado no pensar, porque sabes que todo el mundo te tiene en el punto de mira. Es muy maduro en eso, se pone su mono y su casco, y se dedica a dar gas. Ese es uno de sus puntos más fuer-

"MACK NO PIENSA PARA NADA EN ESO DE QUE ES EL LÍDER, ÉL SE DEDICA EN EXCLUSIVA A SUBIRSE A LA MOTO Y A IR RÁPIDO".

tes”, asegura Simón.

‘Mack’, como dice Simón, es el sobrenombre con el que se conoce a un piloto llamado a ser protagonista en los próximos años, y que ya desde muy joven apuntaba a estrella. “Ricard lleva muchos años siguiendo pilotos y me lo dijo: ‘es diferente a todos’”, afirma Raúl Romero.

“En 2007 llegué a un acuerdo con Raúl para llevar el Mediterráneo, el Catalán y el CEV, y a Maverick nos lo trajo la gente de Metrakit junto a Pau Tortosa”, recuerda Jové. “Eran cuatro pilotos y los dos destacaron rápido; de Mack no sólo me fijé en su talento, sino también en su actitud, era un tío recto ya con once años”.

Ese carácter le ha llevado a ser el tipo competitivo que es hoy, el jabalí que se enfurece si las cosas no le salen bien. “Si está cuarto en un entrenamiento, no habla en una hora. Es súper competitivo; si vamos a hacer una tanda con karts, también es muy competitivo. No le gusta perder ni al ajedrez. De hecho, le enseñé a jugar a ajedrez ¡y

Moto3

a la tercera partida ya me estaba metiendo rueda!”, reconoce Lundberg, que valora como fundamental la capacidad de aprendizaje de su piloto.

Y esto viene de un técnico por cuyas manos han pasado desde el primer y sorprendente ‘Rodri’, hasta Mattia Pasini, Álvaro Bautista o Héctor Barberá.

“También iban muy rápido muy pronto, pero la diferencia que tiene sobre los demás es que se lo toma muy en serio en todas las vueltas que hace. No pierde nada de tiempo en ningún entrenamiento. Desde el primer libre fuerza al ciento por ciento. Eso le hace quemar muchas etapas, porque hay muchos pilotos que se pasean en la primera hora, o se tiran medio crono buscando una rueda”, afirma Lundberg.

“Christian sabe lo que toca hacer, y yo ya llevo unos tiros en estrategia general y de carrera; pero le puedes contar misa a una farola que la farola no te va a hacer caso”, ejemplifica Jové. “Si encuentras a un tío que te hace caso y que se fía a muerte de lo que le dices, y lo aplica, el resultado se ve. Y luego, obviamente, su talento le permite hacer eso, pero es talento aplicado a inteligencia y a saber usar el cerebro”.

Volviendo al inicio, es difícil sacar tantas conclusiones sobre Viñales compartiendo un rato con él. Con el discurso muy marcado, empieza a pensar en

“VIÑALES SIEMPRE TERMINA HABLANDO EN LA PISTA. HA ASUMIDO CON ABSOLUTA NATURALIDAD SU CONDICIÓN DE FAVORITO AL TÍTULO DE MOTO3”.

la siguiente carrera nada más acabar la última. Si ha ganado, para intentar repetir; si no, para que eso no se vuelva a repetir. “Tiene que mejorar su introversión, que no le permite dejarse ir mucho”, analiza su manager y persona de confianza. “Eso por un lado es bueno, pero por el otro no te deja tener una figura mediática que le permita acercarse a la gente. No nos engañemos, no hace falta ser Rossi, pero tampoco lo contrario. Es cercano, aunque a base de confianza, porque su introversión y su timidez pueden confundir a la gente. Tengo claro que en lo demás trabajará y en que quiere aprovecharlo todo”.

Sea como sea, Maverick Viñales siempre termina hablando en la pista. Ha asumido con absoluta naturalidad su condición de máximo favorito al título de Moto3 contando con un único año de experiencia en el Mundial. Con esas hechuras y sus demostraciones GP a GP, no es difícil imaginar hasta dónde puede llegar: hasta donde él quiera.



Moto3





"NO ES DIFÍCIL
IMAGINAR HASTA
DÓNDE PUEDE LLEGAR
MAVERICK VIÑALES:
SIMPLEMENTE HASTA
DONDE ÉL QUIERA".



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



Marc Coma

Caballero del desierto

Es todo un Campeón, triple vencedor del Dakar. Hablar de Marc Coma es hacerlo de alguien que siente la moto desde pequeño y que se ha forjado a si mismo superando también duros contratiempos deportivos. Pero al que el éxito no le ha cambiado y sigue teniendo la misma clase, naturalidad, espontaneidad y amabilidad de siempre. Su heroica deportiva se ve acompañada de su grandeza como persona, un auténtico caballero del desierto.



Marc Coma

// Santi Ayala

De apellido singular, signo ortográfico, su poderío deportivo bien merecería llamarle Coma y Aparte. Porque, como buen Campeón, Marc está hecho de otra madera, tanto como piloto como persona. Hablando con él nos damos cuenta de que, a pesar de su éxito, él sigue siendo ÉL, ese chico de Aviá, Barcelona, que a los ocho años ya montaba en moto, la Montesa que su tío le prestaba, o más bien, él se la quitaba.

La afición le venía de su padre, Ricard, piloto de motocross que despuntó en el Campeonato de España y quién le contagió para compartir su pasión. Marc comenzaría a competir en cross, entre otras cosas porque era buen estudiante y en casa le recompensaban los aprobados con “gasolina”.

Con la mayoría de edad Coma dio el salto al enduro, modalidad en la que consigue sus primeros títulos, como Campeón Junior en 1995, a lo que seguiría un Campeonato del Mundo Sub23 en 1998. Pero no sería hasta su salto a los raids, en 2002, cuando llegaría su momento y los reconocimientos mediáticos a sus proezas.

Aún recuerdo el día que probando la CSV 650, que sería su primera moto dakariana, Marc me consultaba con humildad

mi opinión. Asombroso que un Campeón considerara las sensaciones de un piloto inferior, una primera muestra de su humildad. Pero tampoco olvido que Coma, incluso ahora, me sigue tratando con el mismo apodo que me pusieron cuando yo corría el Campeonato de España de Enduro, “Súper”. ¿Yo, súper? No lo olvida Marc, ese pseudónimo otorgado, junto a Nani Roma y Miki Arpa, en relación a la “ese” que llevaba bordada en mi ropa de carreras, alusiva a la inicial de mi nombre.

Pero es esta pequeña muestra la que quiero que os sirva como ejemplo de cómo es Marc. Sencillo hasta decir basta, siempre con una sonrisa lista para mostrar hasta en el peor de sus momentos, y nunca olvidando que cuando se sube hacia el éxito hay que saludar a todo el que se encuentre uno, porque no se sabe si al bajar tendrás que saludarlos de nuevo.

Dominar la madre de las carreras de raids, la más dura para muchos, no resulta fácil y se

MARC ESTÁ HECHO DE OTRA MADERA, TANTO COMO PILOTO COMO PERSONA. A PESAR DE LOS TRIUNFOS SIGUE SIENDO LA MISMA PERSONA DE SIEMPRE, ÉL.



Marc Coma

consigue, además de con técnica, con asombrosa humildad, nunca perdiendo la referencia de quién es, considerándose capaz de ganar pero no valorándose como un héroe. Es calculador pero no frío, ni egocéntrico y mucho menos, narcisista.

Una buena referencia para valorar a las personas la tenemos en sus amigos. El que los tiene, guarda un tesoro y Coma los tiene, de verdad, un grupo unido de la época de enduro con los mencionados Roma –primer ganador español del Dakar- y Arpa –Campeón de España y Europa de Enduro-, así como Xevi Pons –Campeón de España de Enduro y Campeón del Mundo de Rallyes de coches-, Gerard Farrés –Campeón de Europa de Enduro y piloto del Dakar...-.

Pero quizás ahora su mejor amigo sea su hijo Lluís, nacido hace un año, en verano de 2011, sobre quien Marc nos dice “tengo muchas ganas de que vaya pronto en moto”. De la paternidad el catalán afirma sonriendo que “ser padre resulta más complicado que ganar un Dakar. Es una gran experiencia y se me cae la baba. Ahora tengo más razones para volver a casa. Mi hijo me da cierta madurez como persona que puedo aprovechar como piloto”. E incluso bromea que le gusta irse de carreras pues “cuando estoy corriendo son días en los que no cambio

pañales, aunque debo decir que he cambiado pocos”.

En verdad para Marc, su mujer Queralt y su hijo representan el “descanso activo”, la mejor forma para desconectar, aunque no la única. Para Coma la bicicleta es su pasión oculta “una actividad con alicientes para entrenar de manera gratificante”. E incluso no disocia su pasión por el desierto con la mountain bike pues hasta ha competido en pruebas como la Titan Desert, apodado como el Dakar en bici, que “me deja disfrutar del desierto de otra manera, no conocida. Pero me gusta porque me impone sacrificio. Suelo apuntarme a correr las pruebas que me permite mi calendario, que sean duras y complejas, en las que haya que dar pedales, de verdad”.

Descubrimos a un Coma desconocido abordándole en otro de sus “pequeños vicios” confesables, las carreras de coches. Tanto en circuitos, emulando a Fernando Alonso, como en raids –sólo ha corrido una Baja

VALORA Y MUCHO LA AMISTAD. ES CALCULADOR PERO NO FRÍO, NI EGOCÉNTRICO Y MUCHO MENOS, NARCISISTA.



Marc Coma



Aragón pero puede ser su futuro de las cuatro ruedas-. E incluso hasta sobre nieve, con ruedas de clavos, se ha dejado ver Marc al volante, en contraste con los 45 °C del Dakar frente a los 24°C bajo cero de las pruebas invernales.

Riesgo y emoción forman parte de la vida de Coma, quien no ha dudado incluso en subirse como copiloto de un avión de acrobacia aérea “absolutamente emocionante – exhalaba- aunque casi acabase con ganas de mancharlo todo – risas-. Pero es que se aguantan condiciones de 4,5 G boca abajo, aunque ellos en competición soportan hasta 8G, brutal. Sien-

tes como si te comprimesen. Volar boca abajo es indescriptible”

Motos, coche, bici... Marc Coma ejemplo de cómo se puede ser Campeón sin perder los valores de amistad, nobleza, sencillez, humildad... Y eso tras diez Dakar y tres victorias.

"SUELO APUNTARME A CORRER LAS PRUEBAS QUE ME PERMITE MI CALENDARIO, QUE SEAN DURAS Y COMPLEJAS".



Marc Coma

MARC COMA, EJEMPLO DE COMO SE PUEDE SER CAMPEÓN SIN PERDER LOS VALORES DE AMISTAD, NOBLEZA, SENCILLEZ, HUMILDAD...



Judge Victory Motorcycle

Un vuelo por todo lo alto

La Judge es la Victory recién incorporada a su gama y tiene unas peculiaridades muy diferentes a sus hermanas, con cotas más contenidas y discretos elementos.

Judge Victory Motorcycle

*EN LAS CARRETERAS DE
LOS ALPES FRANCESES
FUE DONDE PROBAMOS
ESTA POTENTE MOTO
Y DONDE PUDIMOS
APRECIAR MEJOR SUS
CARACTERÍSTICAS.*

// Nacho Mahou

Las sensaciones de ir con una potente moto por carreteras alpinas es lo más parecido a volar, al planeo de un ave rapaz de gran envergadura como el quebrantahuesos. Pero es un mal nombre para una referencia motociclista, así que nos quedamos con el Águila real, también habitante de los Alpes.

Si lo revirado de las carteras te permite echar una ojeada al paisaje, sientes lo que el ojo avizor del gran pájaro percibe. Lo mejor es correr como un zorro, trazando a gusto y parar para disfrutar

de tan incomparable escenario.

En las carreteras de los Alpes franceses fue donde probamos esta potente moto y donde pudimos apreciar mejor sus características.

El nido lo teníamos instalado a orillas del lago Annecy, Alta Saboya, una decena de unidades se estaban incubando para la tropa de periodistas españoles que fuimos convocados por Victory España.

Partimos el cascarón para enredarnos en curvas interminables, por pistas forestales bien asfaltadas. La brisa mañanera obligaba a ir bien abrigado, si

bien al alcanzar las cotas más altas de la carretera el sol nos calentaba de pleno, mientras observamos el Montblanc, de cumbres nevadas. Qué bonito es esto.

El manillar se sujeta con los puños bien separados, como con las alas extendidas. Te pide contra giros en cada curva y con los pies en una situación intermedia, se hace cómodo su manejo.

Para comenzar a rodar te va a costar encontrar la llave, que va situada en el lado izquierdo, debajo del tanque.

El motor que incorporan los modelos de la marca americana es el mismo para todos: bicilín-

Judge Victory Motorcycle



LAS SENSACIONES DE IR CON UNA POTENTE MOTO, COMO LA JUDGE, POR CARRETERAS ALPINAS ES LO MÁS PARECIDO A VOLAR

drico en uve a 50 grados con ocho válvulas y 1.731 c.c. refrigerados por aire, alimentado por inyección electrónica. Es la potencia que necesita un predador. La conducción es muy satisfactoria. El motor tiene mucho empuje, mucho par, ¡increíble!

Las garras prensiles están bien dotadas para la sujeción extrema. La frenada está bien resuelta, así que me dispongo a apurar curvas

rompiendo el silencio que reina entre los abetos alpinos.

Frenando con el delantero, apoyando con el de atrás, acelerando cuando ves el final de la curva, sobre el vértice. Puro disfrute alpino, aunque las que sufren son las estriberas de ambos lados, en cada tumbada los avisadores están más lijados.

Los neumáticos Dunlop 491 Elite II cumplen perfectamente

su función en las bonitas llantas de palos, decorados en negro.

Desde Le Cournat d'Ere, ya en la cumbre, oteamos el horizonte para localizar nuestras siguientes presas: más tramos de carretera que recorrer.

Realizamos la fotos del reportaje, con la decena de Judge. Parecíamos un grupo de buitres negros girando y girando sobre el objetivo de la cámara, en lugar

Judge Victory Motorcycle

VICTORY MOTORCYCLES (SPIRIT LAKE,) PARECE ESTAR VOLCÁNDOSE CON EL MERCADO EUROPEO, AUNQUE UN 70% DE SU PRODUCCIÓN SE DESTINA A USA

de un ciervo abatido.

La carrocería es muy llamativa. Las planchas de chapa que la forman tienen una impresión muy peculiar basada en las líneas afiladas, como las plumas de un ave de rapiña.

Todos sus componentes van en un negro mate rotundo, excepto la carcasa del odómetro, que brilla en exceso por su cromado.

El asiento tiene una forma bien extraña, es cómodo y debajo de éste un óvalo, de evocación deportiva, tapa el depósito de aceite.

La nueva Judge va a estar disponible en negro, naranja y rojo.

La vista de águila la tienes asegurada con un bello faro, que rompe con la línea anterior, siendo este negro y redondo; abandonando las formas triangulares de la línea anterior.

Victory Motorcycles (Spirit Lake, Iowa) parece estar volcándose con el mercado europeo, aunque un 70% de su producción se destina a los Estados Unidos y quizás por esa razón nace esta nueva moto.

La Victory Judge, está diseñada para giros rápidos y

una postura más acorde con la velocidad, para carreteras del Viejo Continente. Sus modelos anteriores lucían manillares gigantes para conducir con los pies adelantados y puños arriba. Sus cotas son más comedidas, aunque la distancia de ejes es la misma que sus precedentes, parece más compacta.

Este nuevo modelo va a ser presentado en España en breve y los ornitólogos, digo motoristas, podrán probarla solicitando cita a los siempre amables chicos de Victory España.



Judge Victory Motorcycle

*LA VICTORY JUDGE,
ESTÁ DISEÑADA PARA
GIROS RÁPIDOS Y UNA
POSTURA MÁS ACORDE
CON LA VELOCIDAD, PARA
CARRETERAS DEL VIEJO
CONTINENTE*

TRIUMPH TROPHY 1200

Triumph, regreso al turismo

El fabricante británico Triumph Motorcycles aprovechó la organización en la localidad austríaca de Nuekirchen de sus "Tridays" para presentar a los miles de aficionados presentes de la marca su nuevo modelo, aquél que les tiene que devolver el sitio en el segmento de las grandes turísticas, estamos hablando de la nueva Triumph Trophy 1200. Diversidad de atributos y significados.



TRIUMPH TROPHY 1200

// Roberto Crivillén

Aunque no estará al alcance del gran público hasta finales de 2012, la nueva Triumph Trophy del fabricante de Hinckley se presentó como el modelo del fabricante británico más avanzado tecnológicamente.

Sobre la base de su motor de tres cilindros y 1.215 c.c., el mismo que equipó la Triumph Tiger Explorer, la nueva Triumph Trophy 2013 tiene una potencia máxima de 134 caballos a 8.900 rpm. que entrega a la rueda trasera de forma suave y controlable una transmisión por cardan de bajo mantenimiento, entre otros avances tecnológicos.

El sistema de alimentación es una nueva inyección con acelerador electrónico, mientras que un árbol de equilibrio del motor permite que desaparezca cualquier vibración y la amortiguación torsional logra que se transmita la potencia de la caja de cambios al cardan a través de un engranaje cónico.

Si el trabajo en el motor ha sido intenso y efectivo, no lo ha sido menos en lo que se refiere a la aerodinámica y el chasis, en donde los ingenieros de Hinckley han conseguido un equilibrio digno de ser resaltados, con detalles de alto nivel como la pantalla regulable electrónicamente y que

modifica su posición en un máximo de 16,4 cms. y con función de memoria, que devuelve la misma a su posición original.

La nueva Triumph Trophy cuenta con una serie de innovaciones tecnológicas como su sistema de frenada combinada, el ABS y la tecnología ride-by-wire (acelerador electrónico), que proporciona el control de cruceo y control de tracción (desconectable) o los faros ajustables electrónicamente.

La comodidad, con el asiento del pasajero regulable en altura y los bajos consumos son otras de las características de la nueva moto británica, que tiene una capacidad del depósito de combustible de 26 litros.

Además, la nueva Triumph Trophy cuenta con el sistema de equipaje dinámico patentado por el fabricante (TDLS) por el que las maletas, con una capacidad de 31 litros (también incluidas de serie), oscilan en un arco de hasta 5 grados de inclinación, mejorando así la seguridad y estabilidad.

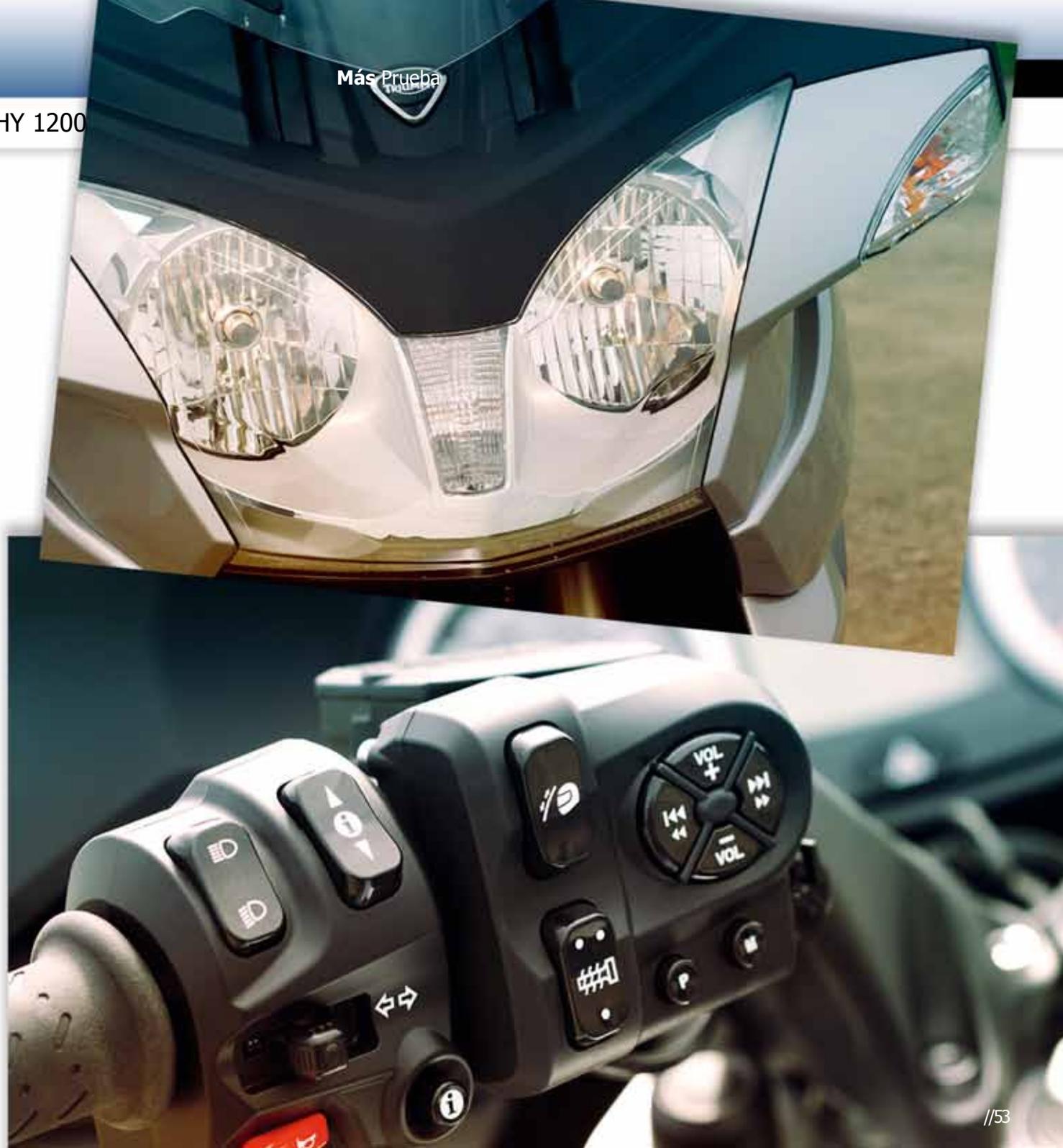
Entre los elementos

opcionales de la moto, existe una versión SE de la misma que cuenta con un potente sistema de audio integrado, con tecnología Bluetooth, puerto USB, y compatibilidad para iPod/reproductor de MP3, suspensión electrónica ajustable de WP -regulable en la pantalla LCD en tres posiciones, Deportiva, Normal, o Comfort- y también ajustable la carga de la moto.

La versión SE también tiene el Sistema de monitorización de la Presión de neumáticos, además de una toma de corriente integrada de 12v en la plaza del pasajero que permite añadir más accesorios.

La Triumph Trophy y su versión SE se empezarán a comercializar en octubre en color Azul Pacífico o Plata Lunar, con garantía de dos años, sin límite de kilometraje.

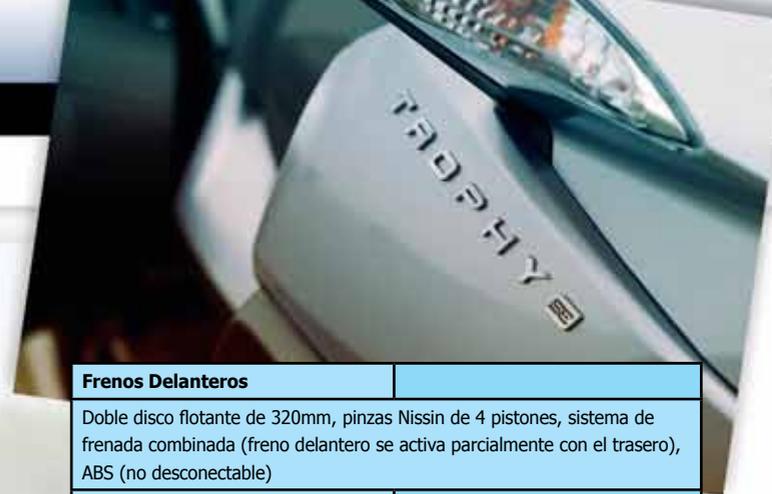




Ficha técnica Triumph Trophy/Trophy Se:

MOTOR	
Refrigeración	líquida, 12 válvulas, DOHC, 3 cilindros en línea
cilindrada	1215cc
Diámetro/Carrera	85 x 71.4mm
Sistema de Inyección	con acelerador electrónico
Escape lateral	de acero inoxidable 3 en 1
Transmisión Secundaria	Árbol de transmisión por cardan
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Caja de Cambios	6 velocidades
Capacidad de aceite	4.0 litros
CHASIS	Doble viga de aluminio
Basculante monobrazo de aleación de aluminio con árbol de transmisión por cardán	
Llantas	
Delantera	En aleación de aluminio fundido de 5 radios 17 x 3.5 pulgadas
Trasera	en aleación de aluminio fundido de 5 radios 17 x 6.0 pulgadas
Neumáticos	
Delantero	120/70 ZR17
Trasero	190/55 ZR17
Suspensión Delantera	
Horquilla invertida WP de 43 mm., ajustable manualmente en extensión con 130 mm. de recorrido.	
SE.- Horquilla WP invertida de 43mm, con regulación electrónica (sport/normal/confort) con 127mm de recorrido	
Suspensión Trasera	
Monoamortiguador WP con depósito separado, con ajuste hidráulico de pre-carga y extensión con 120mm de recorrido de rueda.	
SE.- Monoamortiguador WP con depósito separado electrónicamente regulable en pre-carga (conducción a 1, conducción a 1 + equipaje, conducción a duo) y extensión (sport/normal/confort) con 120mm de recorrido de rueda.	

TRIUMPH TROPHY 1200



Frenos Delanteros	
Doble disco flotante de 320mm, pinzas Nissin de 4 pistones, sistema de frenada combinada (freno delantero se activa parcialmente con el trasero), ABS (no desconectable)	
Freno Trasero	
Disco de 282mm. Pinza deslizante Nissin de 2 pistones, ABS (no desconectable)	
Bomba de freno delantero, cilindro maestro Nissin de 14 mm de diámetro	
Cuadro de Instrumentos/ funciones	
Doble indicador analógico (cuentarrevoluciones y velocímetro) con pantalla multi función LCD y luces ambientales regulables en intensidad para evitar brillos y asegurar óptima visión, doble contador parcial (1 con función de reinicio automático ajustable), información sistema de audio, información estado TES (Triumph Electronic Suspension), información estado TPMS (monitorización presión neumáticos) aforador, indicador de autonomía, aviso mantenimiento, indicador de marcha engranada, reloj, indicador temperatura ambiente, función alerta heladas y estado puños y asiento calefactable (accesorios), luces emergencia, indicador cruise control, regulador de altura faros delanteros y mandos en manillar	
DIMENSIONES	
Anchura (manillares)	975 mm
Altura sin retrovisores/SE	1.435 mm - 1.555 mm
Altura del asiento/SE	800 mm - 820 mm
Distancia entre ejes	1.542mm
Lanzamiento/Avance	27.0º / 119.0 mm
Capacidad del depósito de combustible:	26 litros
Peso en orden de marcha (sin maletas)	301 kg.
Capacidad maletas (por unidad):	31 litros.
Carga máxima maletas (por unidad):	10 kg.
POTENCIA (Medida en el cigüeñal según din 95/1/EC)	
Potencia Máxima EC 134PS / 132bhp / 99kW a 8.900 rpm	
Par Máximo EC 120Nm / 89ft.lbs a 6.450 rpm	

European H.O.G Rally Cascais

Pasión Yankee a orillas del Atlántico

Nadie puede cuestionar que la pasión "yankee" se desata cuando se habla de uno de sus productos estrella allende los mares y en absolutamente todos los continentes....

Para los menos avezados, como no podía ser de otra forma, estamos hablando de las siempre emblemáticas y exclusivas, por el diseño personal e imaginación que sus propietarios vuelcan en cada una de las Harley Davidson que ruedan por el mundo.



European H.O.G Rally Cascais

// Tito Lladós

El fabricante de Milwaukee, que conoce como nadie a sus clientes, es fiel a la tradición y por medio de sus HOG (Harley Owner Group) o lo que es lo mismo, los clubes de propietarios de todo el mundo, organiza sus propias concentraciones y eventos en los cinco continentes.

Salvo en la Antártida, por razones obvias, Harley Davidson cuenta con adeptos en casi todo el mundo y no hace mucho le tocó el turno a Europa, que para la vigésimo primera edición de su reunión anual eligió la ciudad portuguesa de Cascais.

Si ya de por sí la ciudad At-

lántica es un dechado de virtudes, por sus playas, su gastronomía, su entorno y la afabilidad cada vez mayor de sus lugareños, en esta ocasión se vistió de gala para recibir a más de seis mil usuarios de Harley Davidson acreditados en su vigésimo primera concentración de usuarios de la marca.

Aunque fueron muchos más los que disfrutaron de los parajes que rodean Cascais, como la histórica Sintra o el internacionalmente reconocido Estoril, por su circuito de velocidad y su Casino, sin pasar por caja (40 euros).

Para la ocasión, nada mejor que tomárselo con calma, razón por la cual un nutrido grupo de

propietarios de Harley Davidson, del que os vamos a contar su particular historia, decidió “liarse la manta a la cabeza”, más bien el casco, y salir un jueves para llegar hasta Cascais después de un aleccionador viaje turístico-estival hasta la cornisa Atlántica.

Una primera jornada que llevó a este grupo desde Madrid hasta la localidad portuguesa de Belmonte, localidad situada en un punto equidistante entre oporto y Coimbra conde disfrutaron de un reparador descanso tras una jornada con más de 500 kilómetros de recorrido.

Un día después el gran objetivo era llegar hasta Cascais, punto neurálgico de la vigési-

*HARLEY-DAVIDSON
CUENTA CON
ADEPTOS EN CASI
TODO EL MUNDO Y
NO HACE MUCHO LE
TOCÓ EL TURNO A
EUROPA*



European H.O.G Rally Cascais

mo primera edición del HOG, en donde ya se encontraba los miles de usuarios del fabricante de Milwaukee invadiendo la zona conocida como “La Marina” de Cascais la zona marítima y comercial que rodea al castillo de la localidad, en donde estaba instalado el inmenso “tinglado” que debía albergar a los cerca de 12.000 asistentes en moto, aunque como ya hemos comentado muchos de ellos no pasaron “por caja”, si bien se pudo ver a representantes de países de casi toda Europa.

La oferta lúdica del fin de semana montado por Harley Davidson fue de lo más variada y diversa, con varias rutas organizadas, el habitual y casi

includible desfile, las pruebas de modelos Harley Davidson, el clásico “Bike Show, simuladores del tipo “Jumpstart”, que permitió disfrutar de un sonido auténticamente Harley y de su posición de conducción sin moverse del sitio, el “Fitshop” para personalizar la moto a la altura del piloto, conciertos y exposiciones, además de una novedosa zona técnica en la que todos los propietarios de estas motos pudieron hacer sus consultas y reparaciones básicas atendidos por auténticos especialistas del bicilíndrico de Milwaukee.

Más de un centenar de asistentes requirieron en algún momento este servicio, denominado “Fast Lane”.

Entre los conciertos, obviamente casi todos ellos de rock and roll, destacó el que eternizó la música del mítico “Rey del Rock & Roll”, el gran Elvis Presley en la noche del sábado y que logró un lleno total y absoluto de la zona de “La Marina”.

En el concurso del Custom Bike Show destacaron prepa-

raciones verdaderamente originales y algunas que por escasas horas no llegaron a tiempo de participar, como la de una intrépida viajera danesa, vencedora de varios concursos por Europa, que viajó con su marido hasta Cascais pero llegó fuera del plazo de recepción y tuvo que ver

como su especial Dyna cedía la lucha por la victoria a la “Custom V-Rod” del británico Tony Stephenson.

Uno de los grandes atractivos de este tipo de concentraciones siempre suelen ser las rutas que



European H.O.G Rally Cascais

organiza el evento y también las que surgen de manera espontánea entre todos los asistentes y que convirtieron en un auténtico ir y venir de Harley Davidson el fin de semana por las carreteras costeras de los alrededores de Cascais.

Por lo que a las rutas “oficiales” se refiere, hubo cuatro, la “Ruta de los Océanos”, que mezcló de maravilla las carre-

teras de costa y las de montaña de la Sierra de Arrábida”, la de la “Cultura del Marisco”, un frugal paseo por las costas de Cascais con alto obligado para degustar este plato típico de la zona, la tercera ruta propuesta fue la de los “Palacios y los Vinos”, en la que el motivo principal fue conocer la ciudad de Sintra, considerada patrimonio histórico artístico de la Huma-

nidad y por último, la ruta de “Lisboa y los descubrimientos”, con una amplia visita a una de las ciudades más antiguas de Europa.

Nuestro grupo de viajeros literalmente cumplió con todas y además de los frondosos bosques que circundan la ciudad de Sintra, Cascais y Estoril bordeó las carreteras de la costa, con el obligado paso por Guincho.



“LISBOA Y LOS
DESCUBRIMIENTOS”,
CON UNA AMPLIA
VISITA A UNA DE
LAS CIUDADES
MÁS ANTIGUAS DE
EUROPA.

European H.O.G Rally Cascais



Cabo de La Roca, el punto más occidental del Viejo Continente, o la coqueta y pequeña playa de Adraga, en donde hubo tiempo para degustar casi todo tipo de mariscos, incluidos los percebes y todo ello por un módico precio.

Además, el percance sufrido por uno de los integrantes de la excursión, en el que acabó malparada la maneta del embrague de su Springer Softail al caer en parado, se subsanó en ese punto –Adraga–, con mucho humor y no menos pericia con una cuchara sopera que, con bridas, cinta americana y mucha maña, devolvió la “alegría” a

su propietario para regresar sin mayores sufrimientos para su mano izquierda. Todo un “lujo” de reparación que podéis apreciar en alguna instantánea del reportaje.

Lisboa es una ciudad que bien merece perderse por su centro histórico y sus angostas calles de grandes desniveles y en donde es casi obligada la visita a la Cervejaria Trindade, la más antigua cervecería de Lisboa, instalada en lo que allá por 1294 fue el primer convento de la Santísima Trinidad, más conocido como el de los monjes trinitarios, que se hicieron famosos por su vocación de

salvar a los prisioneros de los moriscos.

Hubo tiempo para mucho más, con multitud de anécdotas y vivencias que difícilmente se pueden resumir en unas cuantas líneas pero que dejaron el sentir general de “gran satisfacción” entre todos los participantes en la vigésimo primera edición del HOG, muchos de ellos llegados desde los lugares más remotos del Viejo Continente y que cansados con tanta y tan intensa actividad se tomaron con calma, a partir del lunes, el regreso a sus lugares de origen.

European H.O.G Rally Cascais



LA OFERTA DEL FIN DE SEMANA MONTADO POR HARLEY-DAVIDSON FUE DE LO MÁS VARIADA Y DIVERSA, CON VARIAS RUTAS ORGANIZADAS, "BIKE SHOW...

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

MIDLAND BT NEXT

Solo piloto

175,00€
~~220,00€~~

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

También disponible:
BT NEXT TWIN
Para piloto y
pasajero.

319,00€
~~399,00€~~



Soporte Zumo660 V2.0



~~130,00€~~
99,00€

Cámara de vídeo XTC-100

TOPCASE JOURNEY



**HEPCO &
BECKER**



~~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

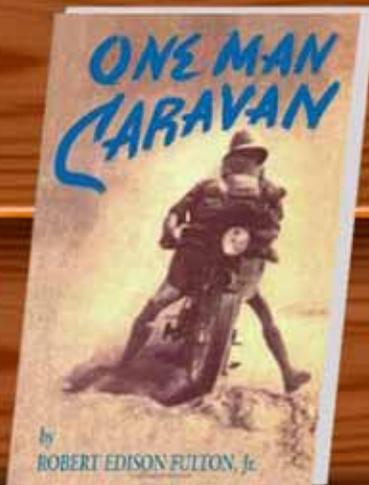


Biblioteca

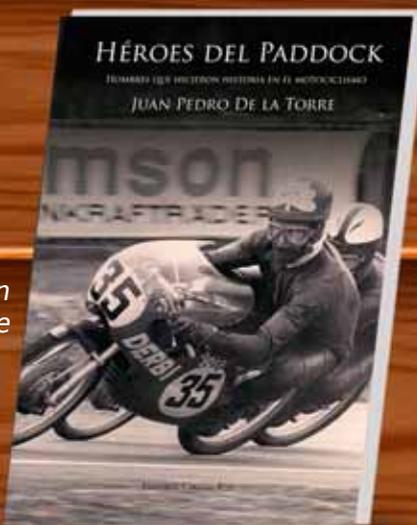
Zen y el arte del mantenimiento de la mtocicleta
Robert M. Pirsig



One man Carvan
Robert Fulton



Héroes del Paddock Juan Pedro de la Torre



Un Millón de Piedras
Miquel Silvestre



El Viaje en Moto
Club Turismoto



Calendario motorista



JULIO

- > 1 julio **I Encuentro Motero Restaurante Jacarandá Higuera de la Sierra** (Huelva)
- > 6/8 julio **XX Concentración Lago de Sanabria** (Zamora)
- > 6/8 julio **XI Concentración Vegas Bajas** Puebla de la Calzada (Badajoz)
- > 7/8 julio **I Concentración Madreñomoto** Teverga (Asturias)
- > 7/8 julio **V Concentración O'Grove** (Pontevedra)
- > 12/15 julio **Concentración Motera Mulafest** Madrid
- > 13/15 julio **VI Concentración Eva García** Cobisa (Toledo)
- > 13/15 julio **Ruta Celta** de Ambasmestas (El Bierzo, León)
- > 19/22 julio **Maremagnum de Gandía** (Valencia)
- > 20/22 julio **Motofesta Vila As Pontes** (La Coruña)
- > 27/29 julio **HDC Astur** Villa de la Felguera (Asturias)
- > 27/29 julio **VI Villa de Camuñas** (Toledo)
- > 27/29 julio **VI Concentración Templarios** (Granada)
- > 28/29 julio **VIII Carretera y Manta** Cifuentes (Guadalajara)

AGOSTO

- > 3/5 agosto **Maragatos 2012** (Astorga, León)
- > 4 agosto **13ª Ruta Internacional Custom Cádiz-Gibraltar**
- > 4/5 agosto **III Concentración Y.C.C.E.** de Alceda (Cantabria)

- > 4/5 agosto **Motorábanorock 2012** en Rábano (Valladolid)
- > 10/12 agosto **VII Peña Motera Valleros** Tavernes de Valldigna (Valencia)
- > 10/12 agosto **Concentración Becerril de la Sierra** (Madrid)
- > 11/12 agosto **Pellejo 2012** en Ribaforada (Navarra)
- > 18/19 agosto **V Concentración Piratas** de Adra (Almería)
- > 24/26 agosto **15º Mancha Custom** de Socuéllamos (Ciudad Real)
- > 25/26 agosto **Cerdos a Jopo** de Puerto Lope (Granada)

SEPTIEMBRE

- > 1 septiembre **1ª Kedada Moto Club Reveyecu** de Sariego (Asturias)
- > 2 septiembre **3ª Matinal Vespas clásicas** de La Vall d'Uixó (Castellón)
- > 6/9 septiembre **Intermotolanucia 2012** (La Nucia, Alicante)
- > 8/9 septiembre **VII Concentración Motera Huete** (Cuenca)
- > 15/16 septiembre **V Concentración Harley de Baeza** (Jaén)
- > 21/23 septiembre **VI Concentración Internacional Buitres Leonaos** Cáceres
- > 28/30 septiembre **VI Concentración Los Clandestinos de Ciudad Rodrigo** (Salamanca)



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



¡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

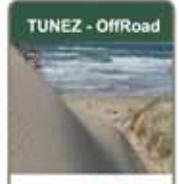
Regístrate aquí GRATIS

*Promoción válida hasta el 29 de Febrero de 2012.

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...

	CASCAC 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 €
	CASCAC HJC RPHA 10 ASSEN MC1 Precio (IVA inc.) 359,00 €		CHAQUETA DAINESE G. SOLOGNA MARRON Precio (IVA inc.) 175,12 €		GIVI Bolea cilindrica Waterproof 40LTS. TWO1 Precio (IVA inc.) 59,40 €

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€



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.

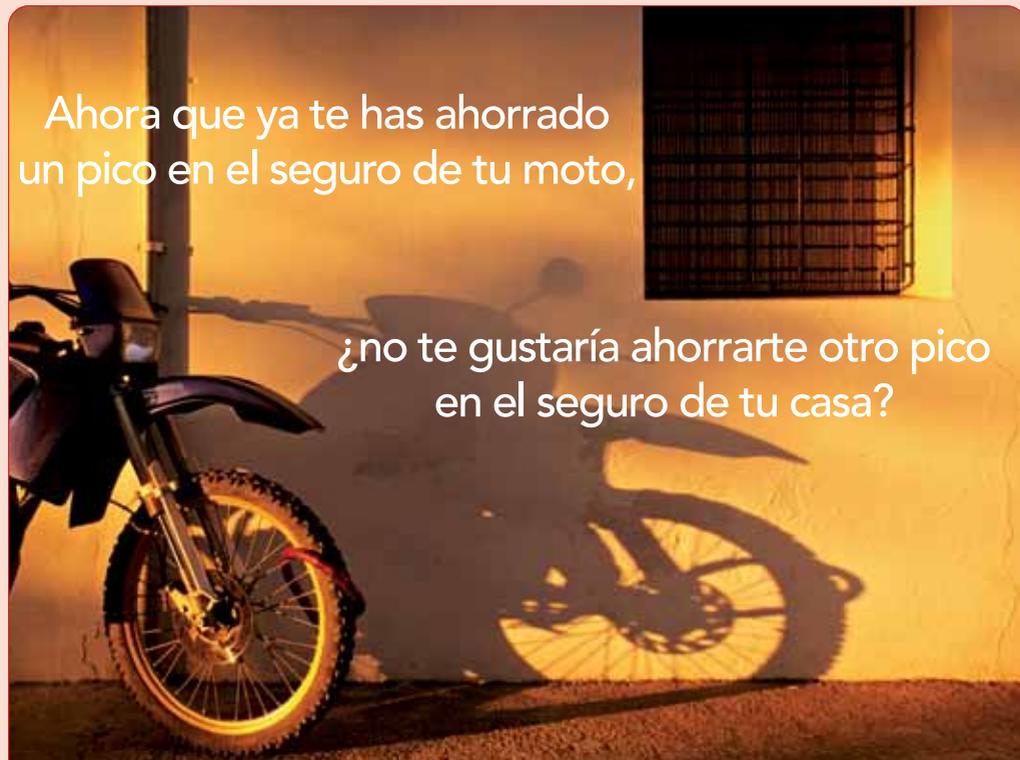
> Si alguna de las fotografías resulta seleccionada recompensa alguno de los cascos y muchos premios más que en **Línea Directa** hemos preparado para nuestros socios.

> ¡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