

# Club **más** moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 27 diciembre 2012  
www.clubmasmoto.com



Entrevista  
Pol Espargaró



Laia Sanz, Heróica



Nuevo doblete  
mundial de  
**España**



## CLUB MÁS MOTO LANZA SU NUEVA PÁGINA WEB

[www.clubmasmoto.com](http://www.clubmasmoto.com)

El **Club Más Moto** de **Línea Directa** tiene nueva web. Una web llamada a convertirse en un punto de encuentro para nuestros socios en especial, y para todos los aficionados al mundo de las dos ruedas en general.

Un diseño intuitivo y dinámico son las claves de la nueva web. Que además recoge muchas novedades como:

Entre otros contenidos, actualidad sobre el mundo de las dos ruedas, entrevistas, reportajes, pruebas de moto... Así como la revista exclusiva on line **Club Más Moto** y su newsletter semanal.

**Tito Lladós, Santiago Ayala,**

**Borja Gonzalez y Nacho Mahou,** especialistas en el mundo de la moto, participarán en el **Club** a través de cuatro blogs personales.

En la sección **Motofun** nuestros lectores podrán consultar todo lo referente a eventos, rutas, viajes organizados, rodadas en circuitos, concursos, sorteos, curiosidades y más deportes.

Planificar salidas en moto con enlaces on line para conocer el tiempo, estado de las carreteras o **Google Maps** y **Wikiloc** para trazar la ruta perfecta, será otra de las utilidades que el **Club** pondrá a disposición de sus lectores.

**Mototienda** informará de nuevos acuerdos, descuentos y ofertas exclusivas para socios del **Club Más Moto**; las mejores marcas de equipamiento, accesorios y repuestos del sector.

**Canal Club** ofrecerá las imágenes más espectaculares, los enlaces y contenidos más técnicos y en breve el canal **Youtube Club Más Moto** presentará una increíble selección de videos. Desde el **Club** damos la bienvenida a nuestra nueva web a todos los lectores. Esperamos que sea de su agrado y animamos a todos los socios a participar en los concursos sorteos y ventajas que ofreceremos.



**Miguel Ángel Merino**  
Director General de Línea Directa

### Más Competición

4// España Suma y Sigue, por **Chema Medina**.

### Más Competición

16// El Éxito de **Ajo Motorsport**, por **Borja González**.

### Más Off Road

24// **Laia Sanz**, Heroica, por **Santi Ayala**.

### Más Ruta

34// Las Tierras de **William Wallace**, por **Nacho Mahou**.

### Más Entrevista

50// **Pol Espargaró** "Cuando crees que los sabes todo viene alguien más rápido y te da un leñazo", por **Tito Lladós**.

### Más Prueba

58// **BMW C 650 GT**, Ciudadano Ejemplar, por **Roberto Crivillén**.

### Más Ruta

68// **Tambor y Bombo**, por **Tito Lladós**.

### 78// Más Comunicación

Soprote portátil

### 82// Biblioteca Club Más

Moto



**línea directa**

Entra en [clubmasmoto.com](http://clubmasmoto.com) y hazte socio del mejor club de España.

Publicidad 918 072 000

## Puntos Rojos: el nuevo desafío

**H**ace unos años, la Dirección General de Tráfico aprobó la señalización de los Tramos de Concentración de Accidentes, cuyo objetivo fundamental era llamar la atención de los conductores sobre la peligrosidad de determinados puntos de las vías interurbanas de nuestro país. Esta decisión, que tuvo una gran repercusión social y mediática, no pudo extenderse a las vías urbanas debido a las grandes dificultades técnicas que conllevaba la identificación de estos tramos en las ciudades, ya que la mayor parte de los accidentes ocurridos en vías urbanas (un 80%, según nuestros datos), carecen de atestado, la principal fuente de información sobre accidentalidad de las distintas administraciones.

Como compañía de seguros que cada día está en contacto con la dura realidad que supone un accidente de tráfico, hemos querido aportar más datos sobre la siniestralidad en las grandes ciudades, un fenómeno que aunque pasa más desapercibido que los accidentes en carretera, causa un 18% más de golpes con víctimas que aquéllos. Para ello, hemos analizado los más de 1,2 millones de accidentes con contrario que hemos registrado las 50 capitales de provincia en los últimos 6 años y hemos geolocalizado su lugar de ocurrencia, para determinar, según nuestros propios datos, qué vías son las más peligrosas a la hora de circular en nuestro país, localizando así los "Puntos Rojos".

En este sentido, según nuestro informe, la M-40 y la M-30 de Madrid,

la Avenida Diagonal de Barcelona o el Puente del V Centenario de Sevilla, son algunas de las vías que más siniestros registran en nuestras capitales; una lista que también incluye calles como la Gran Vía de Alicante, la Avenida Kansas City de Sevilla o la Ronda Sur de Murcia. En cuanto al siniestro más común, las colisiones laterales y los choques por alcance son los golpes más habituales; los primeros por no respetar la prioridad y por cambiar de carril sin señalizar en situación de tráfico fluido y los segundos, por las distracciones y por no guardar la distancia de seguridad durante las retenciones. Por días, el viernes es el día que más accidentes sufren los conductores en las capitales y mayo y octubre son los meses con mayor índice de siniestralidad.

Otro aspecto importante destacado por el informe, es la lesividad registrada estos accidentes, ya que, según nuestros datos, el 10% de los conductores involucrados en un accidente dentro del casco urbano de una capital sufre una lesión, que en el 65% de los casos, suele ser un esguince cervical.

Todo ello nos tiene que hacer reflexionar. Debemos de luchar contra la accidentalidad en las vías interurbanas, pero sin olvidarnos de nuestro día a día, ya que la mayor parte de los accidentes se produce en ciudad y en trayectos cortos. Tenemos, por tanto, que marcarnos un nuevo reto como sociedad y como conductores: poner toda nuestra atención no sólo en los grandes desplazamientos, sino siempre que cogemos el coche, porque en materia de seguridad vial, prevenir es salvar vidas.

Doblete Mundial

*El Mundial 2012 se salda con otros dos títulos para nuestro motociclismo, el de Lorenzo en MotoGP y el de Márquez en Moto2, lo que amplía la lista a 38, a sólo cinco ya de Gran Bretaña, segunda potencia en el ranking histórico*

# España suma y sigue



2012 FIM MotoGP World Champions

## Doblete Mundial

// Chema Medina

Una temporada más, el motociclismo español ha hecho historia en el Mundial de velocidad. Se soñaba con el triplete a principio de curso y, aunque éste no pudo llegar porque Sandro Cortese se impuso con brillantez en Moto3, hay que dar por buenos, por muy buenos, los títulos de Jorge Lorenzo y Marc Márquez.

El mallorquín y el catalán se impusieron en MotoGP y Moto3, respectivamente, y con sus éxitos se amplía la lista de entorchados a 38, repartidos entre 14 pilotos que se fajaron a largo de seis décadas con la flor y nata de este deporte, y acerca al motociclismo español a Gran Bretaña, que con 43 se mantiene como segunda potencia en el ranking histórico y aleja aún más a Estados Unidos, clavada en los 17 desde el título de Nicky Hayden hace seis temporadas. Aún queda lejos Italia, con 72, pero a este ritmo sobrepasar a la pérfida Albión es sólo cuestión de tiempo, de muy poco tiempo.

De entrada, los títulos que parecían más asequibles para los nuestros eran los de la categoría pequeña e intermedia, pero Viñales se borró del mapa con su espantada a tres carreras del final y a Salom no le dio para más.

En Moto2, en cambio, fue otra historia, y desde muy pron-



## Doblete Mundial

to se vio que Márquez y Pol Espargaró estaban por encima del resto de sus rivales.

Márquez llegó al arranque de campeonato con dudas sobre su estado de forma, tras ser intervenido en invierno por sus problemas de visión doble, y poco rodado, con falta de kilómetros en la pretemporada. Sin embargo, logró imponerse en la cita inaugural de Losail y despejar todas las dudas posibles. Pol le respondió con su primer triunfo en Moto2 logrado en la siguiente cita, Jerez, y en Estoril ambos mantuvieron un intenso duelo de última vuelta que se adjudicó Marc.

Con el paso de las carreras, la superioridad del ilerdense sólo era puesta en duda por el de Granollers, y el culmen de sus diferencias llegó en Montmeló, donde un toque entre ambos a poco del final acabó con Espargaró en el suelo y el tercero de Márquez desposeído por Dirección de Carrera. Sin embargo, en una actuación sin precedentes, los comisarios de la FIM atendieron la reclamación del equipo de Alzamora y le devolvieron al tercer peldaño del podio. Pese a los recursos a instancias superiores por parte de la escudería de Pons, y los diferentes cruces de declaraciones, Márquez siguió con esos 16 puntos que, a la postre, no decidieron en absoluto su título, porque siguió ganando carreras

y le sobró la de Valencia para coronarse campeón, cerrando el título en Australia, pese a la contundente victoria que allí firmó Espargaró.

En el caso de MotoGP, la empresa se presentaba más complicada, porque la sombra de Casey Stoner es alargada y la temporada anterior, la primera como piloto oficial Honda, había pasado el rodillo camino del título. Sin embargo, a las primeras de cambio, y en un circuito muy de Stoner, Lorenzo y Pedrosa lograban doblegar al australiano, que se desquitaba en las dos siguientes carreras, Jerez y Estoril.

En Le Mans era Jorge quien contratataba y la temporada se planteaba como un toma y daca entre ambos, con Dani a la expectativa, arriesgando menos que los dos primeros de la general.

A diferencia del año anterior, en el que la Honda 800 c.c. era claramente superior a la Yamaha, esta vez las mecánicas de ambos se mostraban bastante parejas desde el inicio de la nueva era de los 1.000 c.c., y el mayor problema para el mallorquín llegó en la carrera de Assen, cuando Bautista le tiró en la primera curva y eso supuso que perdiera buena parte de la renta de la que gozaba... Por si fuera poco, Pedrosa pasaba al ataque con una importante victoria en uno de sus circuitos



## Doblete Mundial



favoritos, Alemania, y las dos Honda oficiales se convertían así en una amenaza para él a partes iguales.

Sin embargo, el camino se simplificaría para el campeón de 2010 cuando Stoner se lesionó en Indy y, pese a hacer allí un sufrido cuarto, dejaba el campeonato durante tres carreras para recuperarse de las lesiones sufridas en el tobillo derecho.

Todo quedó en un duelo español, entre Lorenzo y Pedrosa, que cobró más emoción que nunca en el duelo de Brno, donde Dani le ganó a Jorge un pre-

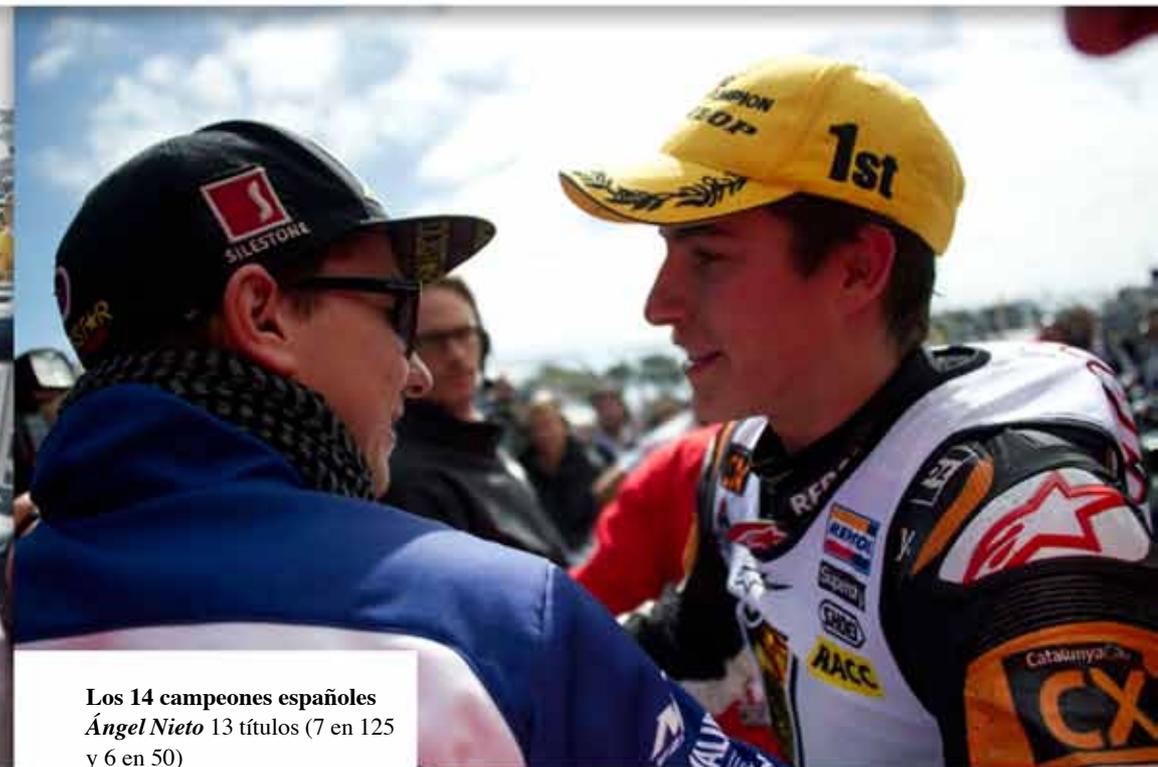
cioso cuerpo a cuerpo.

La diferencia entre ambos quedó reducida a trece puntos, a favor del mallorquín, al que todo se le pondría muy de cara a raíz de Misano. Allí fue Barberá el que tiró a Pedrosa en la primera vuelta, recuperando el futuro campeón los 25 puntos que la mala suerte le había quitado en Holanda.

A partir de ahí, corrió con la cabeza puesta en el título, intentando escapadas que eran neutralizadas por Pedrosa, para luego ser él quien se escapara a por unas victorias que poco daño le

hacían al líder en la general. Y llegó la cita de Phillip Island, donde Lorenzo se coronaría campeón si le metía tres puntos más a un Pedrosa que le facilitó mucho las cosas al irse al suelo en la segunda vuelta.

El tricampeón aprovechó el regalo para, 25 vueltas después, convertirse en tetracampeón y en el primer español capaz de lograr dos títulos de la clase reina, con una temporada increíble en la que, salvo el cero accidental de Assen, acabó todas las carreras en primera o segunda posición.



**Los 14 campeones españoles**  
**Ángel Nieto** 13 títulos (7 en 125 y 6 en 50)

**Jorge Lorenzo** 4 títulos (2 MotoGP y 2 en 250)

**Jorge Martínez "Aspar"** 4 títulos (1 en 125 y 3 en 80)

**Dani Pedrosa** 3 títulos (2 en 250 y 1 en 125)

**Alex Crivillé** 2 títulos (1 en 500 y 1 en 125)

**Marc Márquez** 2 títulos (1 en Moto2 y 1 en 125)

**Ricardo Tormo** 2 títulos (50)

**Sito Pons** 2 títulos (250)

**Emilio Alzamora** 1 título (125)

**Álvaro Bautista** 1 título (125)

**Toni Elías** 1 título (Moto2)

**Julito Simón** 1 título (125)

**Manuel Herreros** 1 título (80)

**Nico Terol** 1 título (125)



## Doblete Mundial



A PARTIR DE SAN MARINO LORENZINI CORRIÓ CON LA CABEZA PUESTA EN EL TÍTULO, CON ESCAPADAS NEUTRALIZADAS POR PEDROSA Y CASI SIN ARRIESGAR.



MÁRQUEZ LLEGÓ AL CAMPEONATO CON DUDAS SOBRE SU FORMA TRAS LA LESIÓN DEL PASADO AÑO, PERO ENSEGUIDA SE VIO QUE ERA EL MISMO O INCLUSO MEJOR.





MÁRQUEZ LOGRÓ SU  
20º TÍTULO MUNDIAL  
CON GRAN AUTORIDAD A  
PESAR DE LOS ESFUERZOS  
DE ESPARGARÓ, COMO  
TAMBIÉN EN EL CASO DE  
LORENZO.



- ★ Nuevo aspecto
- ★ Más contenido
- ★ Mejor acceso

La cultura  
custom en la  
punta de  
tu dedo

## 10 SECCIONES

- ★ Noticias
- ★ Reportajes
- ★ Pruebas
- ★ Transformación
- ★ Rutas
- ★ Mecánica
- ★ Opinión
- ★ Vídeos
- ★ Música
- ★ Agenda

Fábrica de campeones

# El éxito de Ajo Motorsport

Sin hacer ruido, el equipo finlandés Ajo Motorsport está acumulando un palmarés mundialista que le ha hecho convertirse en una de las referencias de la categoría pequeña. En 2012 ha hecho campeón del mundo a Sandro Cortese.



Fábrica de campeones



// Borja González

**¿Q**ué tienen en común Marc Márquez, Mike Meglio y Sandro Cortese? Obviamente, que son campeones del mundo; aunque, por encima de todo, que los tres han conseguido este hito de la mano de una pequeña escudería finlandesa propiedad de Aki Ajo.

Un primer éxito, el de Di Meglio, que llegó en 2008, arrancando una época dorada para una estructura que ha tenido como bases la paciencia y el buen sentido del trabajo. La primera referencia sonora del equipo finés llegó en 2003, después de debutar con un par de “wild cards” en 2001 y disputar completa la temporada 2002.

En ese 2003 KTM acababa de arrancar su proyecto en 125, apostando por dos campeones: Arnaud Vincent y Roberto Locatelli. Visto el bajo rendimiento deportivo —de los dos—, y sobre todo los problemas internos provocados por el áspero piloto francés, Harald Bartol, jefe del equipo austriaco, decidió recurrir a Mika Kallio, que por entonces arrancaba su andadura mundialista. Kallio corría para una escudería de su país, Ajo Motorsport, con motos Honda no oficiales pero que al margen de HRC estaban obteniendo un rendimiento reseñable.

En pocas carreras, el finlan-

*MÁRQUEZ FUE EL 2º DE LOS PILOTOS QUE LOGRÓ EL TÍTULO MUNDIAL DE LA MANO DE AKI AJO, TRAS EL FRANCÉS DI MEGLIO Y ANTES QUE SU ÚLTIMO CAMPEÓN, CORTESE.*

dés sacaba del ostracismo a KTM, dándole su primer podio en Malasia, a dos pruebas para el final del campeonato. Ajo cubría el puesto de Kallio con Andrea Ballerini, y en Phillip Island, en una prueba marcada por una intensa tormenta, el italiano se llevaba el triunfo, acompañado en el segundo puesto del podio por su compañero Masao Azuma.

En un paddock muy latino, lleno de equipos españoles e italianos, empezó a hablarse de una estructura poco mediática pero que sorprendía por su buen hacer.

“Los pilotos tienen que tener dificultades para crecer, lo mismo que nosotros, los equipos”, analiza Ajo, que en 2012 ha conseguido su tercer Mundial. “En cierta medida fuimos bastante afortunados de tener muchas dificultades como equipo cuando empezamos en el Mundial. Crecimos poco a poco, paso a paso, con dificultades, con el presupuesto, el material... Para mí es la única manera de alcanzar el punto en

Fábrica de campeones



el que estamos, el de lograr el tercer título”.

“Creo que si todo hubiese sido más fácil, no estaríamos aquí ahora. Hace falta esa escuela y esas complicaciones para aprender. Y por eso creo que fuimos afortunados. No somos mejores que otros, pero sí que hemos tenido esa suerte”.

Los tres títulos de Ajo tienen un sabor diferente –además de lo logrado en 2003, con la escudería fina Kallio fue mejor debutante de 2002 derrotando a pilotos como Jorge Lorenzo y Andrea Dovizioso, un galardón que también logró Tomoyoshi Koyama en 2005 dentro de la misma estructura-.

El primero, el de la sorpresa. No era Di Meglio uno de los favoritos en aquel 2008. El francés se había desinflado tras un debut prometedor, y junto a Ajo recuperó el ‘punch’, destacando por su regularidad. Con cuatro victorias en la temporada, sellaba el título de 125cc a lomos de una Derbi RSA a falta de dos Grandes Premios.

El segundo fue el de la doble confirmación. La del equipo y la del talento Márquez. Diez victorias y doce poles se anotó en 2010 el leridano, llegando a encadenar cinco triunfos consecutivos y dejando en la memoria una maravillosa remontada desde el último puesto de la parrilla en Estoril, en una prueba puesta patas arriba por la lluvia.

“Aki es una gran persona y un gran técnico, con mucha experiencia”, recuerda Márquez sobre un personaje al que Emilio Alzamora, mentor del campeón de Moto2 2012, califica de ‘genio’. “Si eres un piloto de sangre caliente te ayuda a mantener la calma. Al final siempre que hay un piloto con Aki se construye un buen tandem, lo que ha hecho que Mike di Meglio, yo en 2010 y ahora Sandro, hayamos ganado”.

“En la primera época con Aki yo era más ‘italiano’”, bromea Cortese en referencia a su origen trasalpino. El alemán había conocido a Ajo con 11 años en el campeonato alemán, para vivir una primera fase de dos años en el Mundial en 2009 y 2010. Los resultados no fueron los necesarios para que el proyecto pudiese continuar, en parte porque Cortese no asimiló bien el rutilante éxito de Márquez.

Aún así, y con el paso de una temporada enrolado en una escudería menor como el Racing Team Germany, con la que tuvo algunos problemas, el alemán reconoce ahora lo que sacó de aquella primera experiencia. “Me dejaba llevar, disfrutaba demasiado y no me concentraba mucho. Con su estilo él me asentó, me hizo trabajar, buscó que me concentrara. Hizo de mí lo que soy hoy, un campeón del mundo, el primero de Moto3.

*DESDE EL PUNTO DE VISTA DE MÁRQUEZ, LA MENTALIDAD FINLANDESA DE AKI AJO, SU CALMA Y EL HECHO DE QUE SEA TAN DIRECTO, ERA UN PROBLEMA.*

Ajo había pensado para el proyecto que supondría el regreso de KTM al Mundial en el joven portugués Miguel Oliveira. Desacuerdos a la hora de firmar el contrato abrieron las puertas a Cortese, la primera página de la historia del título para el alemán. “En este equipo hablamos mucho si hay problemas, y si tenemos que mejorar cosas en la moto o en el pilotaje”, explica Ajo.

“La victoria en Misano me dio confianza, hizo que usase más la cabeza”, cuenta Cortese sobre su temporada. “Pero no ha habido una carrera clave; ha sido Aki con su sistema de trabajo, con el estilo finés de estar siempre tranquilos, de no volar. No hubo un momento en el que pensásemos que éramos mejores que los demás”.

“Tras cada victoria dábamos un paso atrás, nos sentábamos y analizábamos las cosas. Estuve con él hace un par de años y me conoce bien: sabe en qué fallo y qué hago bien. Su mentalidad finlandesa, calma; que sea tan directo, era un problema en

Fábrica de campeones



*CORTESE SUPO APROVECHAR LAS VIRTUDES DE AJO MOTORSPORT, LO MISMO QUE HICIERON ANTES DI MEGLIO Y MÁRQUEZ.*

aqueellos momentos. He tenido que cambiar mucho, pero ahora tengo que darle las gracias, porque esta constancia de ahora es por su trabajo. Él me ha metido en este camino”.

Este año, las carreras de Silverstone y Assen no salieron como el equipo esperaba, unas pruebas en las que acusaron cierto nerviosismo. Antes de Alemania, Aki Ajo mantuvo varias conversaciones telefónicas con su pupilo en las que trató de aleccionarle para que las cosas volviesen a su sitio, y para tratar de confeccionar un plan para no perder el paso del Mundial. En Sachsenring el plan les salió a la perfección. Y a partir de ahí no perdieron el camino hacia la consecución del título. “Le llamo durante la semana, aunque solo sea para hablar. Es como un amigo o un papá que me sigue y me ayuda”.

Cortese ha sabido aprovechar las virtudes de Ajo Motorsport, lo mismo que hicieron antes Di Meglio y Márquez. Tres títulos en cinco temporadas demuestran las virtudes del método finés, que también sirvió a Johann Zarco para ser sorprendente subcampeón de 125 c.c. en 2011.

El siguiente en la lista es otro español, Luis Salom. Él deberá ser el líder del proyecto Ajo para 2013. Un box que, sin lugar a dudas, es sinónimo de trabajo bien hecho, y desde hace unos años, de éxito.

Laia Sanz

# Heroica

*Acaba de lograr una proeza única en el mundo del motor. Laia Sanz, la heroína de las dos ruedas, que defiende la integración de las chicas en las carreras de motos, ha ganado en el mismo año un Mundial de Trial y otro de Enduro, además de vencer en el Dakar. Algo que no había logrado antes ni hombre ni mujer. Ya suma ¡13 títulos mundiales!, misma cifra que nuestro piloto de dos ruedas más laureado, Ángel Nieto.*

## Laia Sanz

// Santi Ayala-Moto Verde

**S**i os hablo de Eulalia Sanz Plá-Giribert quizás asociéis este nombre a una chica tranquila, de vida rutinaria, reflexiva, poco extrovertida, pausada, recogida, prudente... Pero si os digo que el pseudónimo por la que la conocemos todos es Laia, entonces ya la percepción cambia y su inconfundible corto nombre lo emparejamos a una inigualable deportista de élite que está haciendo historia en el motociclismo.

En sus 26 años de vida, la de Corbera de Llobregat, Barcelona, ha logrado unos registros deportivos únicos en las carreras de motos de campo, la modalidad a la que ella dedica todos sus esfuerzos, "25 horas" al día. Porque sólo una mente exigente y extrema puede soportar el reto de competir en la misma temporada en dos Campeonatos del Mundo de disciplinas diferentes, como el Trial y el Enduro.

Complementarias en su práctica y compatibles entre ellas, sí, pero no tan sencillo de compaginar cuando hablamos de luchar por la victoria y por un título. Pero es que Laia es así, amante de los retos, de quitarle la razón a los que le han ido negando que no lo lograría, de confiar en su innata capacidad para pilotar una moto y, sobre

todo, en reivindicar que una chica sí puede triunfar en las motos. Su impulso ha servido también para que más niñas hagan trial o enduro y para que la Federación Internacional de Motociclismo se haya dado cuenta de que las féminas merecían tener sus propias categorías en la moto de campo.

La historia motociclista de Laia comienza a los dos años cuando paseaba con su padre subida sobre el depósito de su moto "algo que ahora no estaría bien visto. Yo hacía el loco con la bici como si fuese en moto. Una primera moto -sonríe Laia- que cogí a los cuatro años cuando, sin su consentimiento, le quité a mi hermano la Montesa Cota 25 que tenía. Como no podía ser de otra manera, comencé con una moto de trial".

### Sin parar

Lógicamente Laia contó con algo que otras chicas no tienen como es el apoyo en casa para las motos -apunte del que escribe, ¡padres, no tengáis miedo! que a edad infantil ir en moto es tan inofensivo como la bici-. La madre de Laia la impulsó a competir en trial, algo que comenzó con siete años, en 1992, la única chica que lo hacía en nuestro país, cuando ni siquiera había campeonatos específicos de chicas.

Aquella primera prueba Laia fue última pero lejos de venirse abajo le dio más fuerza "porque, a cabezota me ganan pocas. Así que seguí compitiendo en Cataluña en infantiles, para en 1997 ganar por vez primera. Pero sería en el 2000 cuando, conquistando el Campeonato de España Cadete absoluto, con 14 años, ya mis rivales chicos comenzaron a mirarme y valorarme de otra forma. No era ya la niña simpática cuya participación era anecdótica y exuberante. Era una rival más y con opciones a ganar".

Laia Sanz, la Juana de Arco de las dos ruedas, que defiende el orgullo de las féminas en un entorno masculino y casi misógino, siguió incansable en su cruzada gracias a la cual se pusieron en marcha certámenes específicos, mundiales y nacionales, para chicas, en los que, desde su nacimiento, ha sido la líder. "Es un éxito lograr que pensarán en nosotras y diesen forma a competiciones de chicas. Y contra los que puedan pensar que ganar es fácil, jamás lo es, pues hay que estar ahí y conseguir las victorias



*LA PILOTO DE CORBERA DE LLOBREGAT, HA LOGRADO UNOS REGISTROS DEPORTIVOS ÚNICOS EN LAS CARRERAS DE MOTOS DE CAMPO Y ENTRE LAS FÉMINAS.*

año tras año. Siempre he tenido y tengo rivales de altura, cada vez más poderosas, y desde mi primer título mundial en el 2000 así ha sido. Muestra de que no soy imbatible es que en 2007 no lo gané y la alemana Iris Kramer me superó".

Más de una decena de Campeonatos de Europa, varios Campeonatos de España así como numerosos títulos por equipos con la selección española en las "Olimpiadas" del Trial, el denominado Trial de las Naciones, jalonan el interminable palmarés de Laia, a la que le falta espacio para guardar tanto trofeo y diploma.

Llegado 2011, su carrera deportiva recibe otro nuevo impulso. De la mano de todo un maestro como Jordi Arcarons, Campeón de España de enduro y Subcampeón del Dakar, Laia

## Laia Sanz

se adentra en la modalidad de los raids y del enduro. Así debutaba en el Dakar, uno de sus sueños, logrando acabar a la primera, en la posición 39ª de la general y como ganadora del Trofeo Femenino. ¡Increíble!. Un éxito que consigue también en 2012, con idéntico resultado, ya "volando en solitario", sin Arcarons como asistente suyo. Proeza única en cuanto a compaginar en una misma temporada deportiva tres modalidades diferentes, cada una con sus exigencias y un calendario deportivo específico, que le ha exigido a Laia casi una fuerza, mental y psíquica, propia de una súper heroína.

Pero, ¡ojo! que por si os parecía poco, en los pocos fines de semana libres, Laia ¡también compite en coches!, donde hace

sus primeros pinitos en pruebas de larga duración como las 24 horas de Montmeló, los 500 kilómetros de Motorland/Alcañiz y la Copa de España de Resistencia. En este certamen del CER, corriendo por vez primera en nuestros mejores circuitos – Jarama, Montmeló, Cheste...-, Laia acaba de ganar su primer título de Damas, además de lograr varios podios absolutos dentro de la clasificación de la división específica de su coche.

"El futuro deportivo, fuera de las motos, me gustaría tenerlo en los automóviles. Me apasionan y sueño con hacer un Dakar y otras competiciones sobre cuatro ruedas. Incluso me proponen ya correr rallyes de asfalto, tentación que, como un conejito de-

trás de una zanahoria, no podré eludir. En 2013 mis objetivos seguirán siendo los Mundiales de Trial y Enduro, y Dakar. Resulta complicado compaginarlo todo y hacerlo bien pero lo intentaré de nuevo. No puedo dejar de vivir este sueño real que si me lo hubiesen dicho hace 20 años jamás me lo habría creído".

Auténtica heroína, con una resistencia física a prueba de bombas, que también aprovecha para practicar otra de sus pa-

siones, el montañismo. Y no por ello está alejada de ser y sentirse femenina, guapa, alta, fortachona, simpática, siempre con la sonrisa en sus labios, con la amabilidad como premisa – accesible, dispuesta a hacerse una o mil fotos con quien se la pida... Representa la imagen del deportista completo, valores que fueron reconocidos en 2007 cuando fue galardonada con el Premio Nacional del Deporte Reina Sofía.

¡Bravo!, Laia, ejemplo para todos.

"EL FUTURO DEPORTIVO FUERA DE LAS MOTOS ME GUSTARÍA TENERLO EN LOS AUTOMÓVILES. ME APASIONAN Y SUEÑO CON HACER UN DAKAR SOBRE CUATRO RUEDAS".



Laia Sanz

LAIA REPRESENTA LA  
IMAGEN DEL DEPORTISTA  
COMPLETO, EN 2007  
FUE GALARDONADA  
CON EL PREMIO  
NACIONAL DEL  
DEPORTE REINA SOFÍA.



Laia Sanz

CUENTA CON MÁS DE UNA  
DECENA DE CAMPEONATOS  
DE EUROPA Y DEL MUNDO,  
VARIOS CAMPEONATOS  
DE ESPAÑA, ASÍ COMO  
NUMEROSOS TÍTULOS POR  
EQUIPOS.



Escocia en Harley

# Las tierras de *William Wallace*

Pisar los primeros metros de la carretera que me introducía en Escocia, me estremeció. La A696 es una buena forma de hacerlo. Rodando con la Road King, ya nos cubría una fina lluvia acompañada de niebla que no impedía disfrutar.

## Escocia en Harley

// Nacho Mahou

Un monolito pétreo, con su correspondiente bandera azul con aspa blanca, anunciaba en inglés 'Scotland'. Curioso, pues los locales la llaman Alba. Curioso también.

Lo famoso de Escocia son la High Lands, en el norte, pero teníamos que descubrir el sur menos inefable. El punto de encuentro previsto era en Moffat, una pequeña localidad sobre un gran llano. Por Internet habíamos contactado con unos mo-

toristas que tienen un hotel allí: Buccleuch Arms Hotel ([www.buccleucharmshotel.com](http://www.buccleucharmshotel.com)).

Recorriendo la A708 comprobamos que las carreteras son estrechas, rugosas y viradas. Un pasillo natural de muros de piedra, castaños y mucho verde que da paso a las grandes praderas inclinadas donde pacen ovejas lanudas y nerviosas.

Resulta un acierto confiar en los amigos de Moffat, pues tienen un hotel preparado para los motoristas. Y para sus motos; cada una de ellas dispone de un

garaje individual con puerta, rampa, perchas, bayeta... todo lo que necesita una moto para su cuidado y descanso. Además, incluido en el precio de la habitación de los seres humanos. Dave, Jonesy (su esposa), Clint y Polly (sus hijos) nos recibieron como si fuésemos viejos amigos y con una sonrisa en la sonrosada cara.

Al día siguiente descubrimos en el cementerio de Moffat la tumba de John McAdam, el célebre inventor del asfalto, el 'macadán' llamado en otros paí-

ses. Inventó el 'por lo negro'.

Sobre un mapa clavado en una estancia específica para planear rutas, nos explican que trayecto efectuar en los días siguientes.

La salida de Moffat se produce en un ambiente húmedo, con probabilidades de lluvia, pero disfrutando del paraíso del motorista: curvas, paisajes que cuesta asumir de tanta belleza, cascadas de agua, perezosas ovejas...

Nuestro camino a la capital, Edimburgo, toma sentido norte,

atravesando lugares pintorescos, rincones idílicos, carreteras culebreantes, por sinuosas y resbaladizas. Atravesamos diferentes lugares turísticos llenos de autocares, en lo que ni siquiera paramos, no es lo nuestro.

En Edimburgo están de fiesta: el Military Tattoo. Es un desfile de tambores y gaitas, uno de los eventos más sonados de esta bella ciudad. Aprovechamos para integrarnos con la población local y deglutir Guinness al ritmo marcado por los militares con faldas. Había de todo en la calle:

bailes callejeros, Rock and Roll, Pop, gaiteros/faunos, danza, clowns... buen entretenimiento nocturno.

La mañana nos mostró su mejor sonrisa con un brillante sol. Sabemos que se celebran los Highland Games (juegos deportivos locales) en Perth. Queremos ver los lanzamientos de troncos y otras lindezas pero lo anulan por.. ¡mal tiempo!. Así que proseguimos con la Road King para encontrar un bar donde ponga MotoGP, y lo encontramos en el borde de la



## Escocia en Harley

carretera.

Nos embutimos en carreteras secundarias, esas de mirar el mapa en cada cruce, y no sé cómo, pero llegamos a Caputh, un pueblo con el nombre gracioso. La idea es encontrar un hotel cerca de un lago apartado, así que elegimos el lago Earn. El pavimento húmedo iba reflejando el sol que ya iba despidiéndose. El hotel Drummond fue todo un acierto, familiar, cómodo aunque antiguo y lleno de escoceses con muy buen rollo. Hasta

nos dedicaron una canción.

En el lago Earl descubrimos que existen dos carreteras para rodear estas masas de agua lacustres. La carretera norte o la sur. Casi todos los lagos tienen disposición alargada, la meridional suele ser la menos transitada y más pintoresca.

Hay una interesante cascata en Dochart y allí que vamos. Rodeamos el lago Tay por el sur para aparecer en Pitlochry, una localidad turística atestada de buses, comercios y otros ele-

mentos a esquivar. Mejoramos la circunstancia en el Moulin Inn, una pequeña taberna que data de 1695 llenando el estómago con un plato de salmón. Nuestro objetivo claro, a pesar de la lluvia persistente en llegar a Rothes, el destino de esa noche. La ruta servida para descubrir la parte más agrícola de Escocia, plagada de bosques de coníferas, caminos serpenteantes por suaves lomas, para llegar a la A95, una carretera llamada 'The Whisky Trail'.



## Escocia en Harley

*NOS PLANTAMOS EN THE GLENROTHES DISTILERY, EN ROTHES. ES LA PRIMERA VEZ QUE UNA HARLEY VISITA ESTA INSTALACIÓN.*

La mañana estaba comprometida desde antes de comenzar el viaje. Nos habíamos citado, desde España, para visitar la destilería de whisky Glenrothes, Single Speyside Malt. Y con puntualidad propia de allí nos plantamos en The Glenrothes Distillery, en Rothes. Es la primera vez que una Harley visita esta instalación.

Eric Jefferson, relaciones públicas de The Glenrothes nos recibe cortésmente. Buen corte de pelo, elegante y dispuesto

nos enseña los entresijos de la destilería, incluso de la fábrica de barriles que aún mantienen.

Luego nos reciben en The Guest House de Glenrothes, la casa de invitados, para ofrecernos un desayuno y unos regalos. Tras las fotos de rigor, con la Road King y toda la plantilla de Glenrothes, nos despedimos, queda mucho terreno que recorrer.

Retomamos la A95 en dirección sur oeste para recorrer "The Whisky Trail", hacia el suroeste.

La lluvia no nos respeta, pero nos resbala. La paradas para fotos son menos, pero en cada claro aprovecho y saco la Canon.

Poco antes de llegar a la isla de Skye, me quedo sin gasolina, pero aparece Warren. Es un chaval del 22 años –motorista, tiene una Beta española- que acude en nuestro socorro. Un rato después estoy de nuevo sobre la Road King retorciendo el puño.

En el Castillo Eilean Donan, uno de los sitios más emblemáticos de Escocia, hacemos una

## Escocia en Harley

*APROVECHO EL MOMENTO PARA HACERME UNAS FOTOS CON ESAS VACAS LANUDAS Y DE LARGOS CUERNOS QUE SE DAN POR AQUÍ.*

parada para disparar la foto de rigor. Es el que sale en las películas Los Inmortales, Braveheart...

La isla de Skye resulta ser un paraíso para recorrer en moto, lleno de bahías, colinas, praderas verdes, ganado desperdigado y gran afluencia turística. Nos costó encontrar alojamiento, pero en The Old Inn (la vieja taberna) hallamos una Bunker House (albergue) que dispone de dos camas en una habitación compartida.

Un sol mañanero se habrá camino entre la niebla para rea-

lizar una vuelta completa por Skye, resultando un espléndido día y unos paisajes de locura, aunque muy concurrido de caravanas de turistas. En Portree, la capital de la Isla, el marisco es protagonista del almuerzo. De primera categoría.

Con el traje de agua arrancamos destino a Kyle of Lochalsh, vamos a recorrer la costa oeste. Tras Achintee encontramos el hotel Strathcarron para tomar un café y secarnos un poco. Resulta ser muy productiva la parada

pues conocimos a un tipo llamado Osh, que es motorista, tiene una BMW del 77 y una Vespa. Además estudia lengua española. Nos explica con detalle la ruta que teníamos prevista hacia Appelcross.

Osh es un tipo divertido, vestido con la ropa autóctona de los escoceses de las High Lands: kilt (falda), gorra y chaleco de lana, botas militares y pelo rapado.

El ascenso a Appelcross requiere un gran esfuerzo, son



## Escocia en Harley

curvas entrelazadas de ángulo cerrado y primera marcha. Desde arriba parece el Puerto de Dolomitas en pequeño. Comenzamos a rodar los primeros kilómetros sobre la tundra escocesa. Un paisaje desolador, con regatos que esquivan las brillantes rocas sobre un tapete verde y pardo. Y ovejas por todos lados. “No las cuentes que te duermes” me digo sonriendo. El mar es una constante a nuestra izquierda, siempre presente. La estrecha carretera, sube, baja, gira

acompañando a los acantilados, las ovejas se cruzan, compiten en el trayecto, moviendo su trasero mientras las perseguimos a baja velocidad. Poco más adelante y en un cruce, un rebajo vacuno se interpone en el paso. Aprovecho para hacerme unas fotos con esas vacas lanudas y de largos cuernos que se dan por aquí.

Atravesamos la Reserva Natural de Rassal Ashwood entre montañas que casi llegan a los 1.000 metros, siempre cerca

del mar. Es la reserva más septentrional de Gran Bretaña, la madera fosilizada tiene más de 6.000 años de antigüedad. El camino nos lleva de vuelta al hotel Strathcarron, donde Osh nos recibe de nuevo con unas Guinness bien tiradas. La conversación se alargó hasta tarde, hablando de motos, viajes...

Prosigue el viaje hacia el norte con intención de llegar a Ullapool a dormir. En el camino visitamos el faro de de Rubha Reidh atravesando una carretera

muy estrecha, con algunos ensanchamientos para facilitar los adelantamientos o cruces con otros vehículos. Los lugareños, amablemente, siempre ceden el paso.

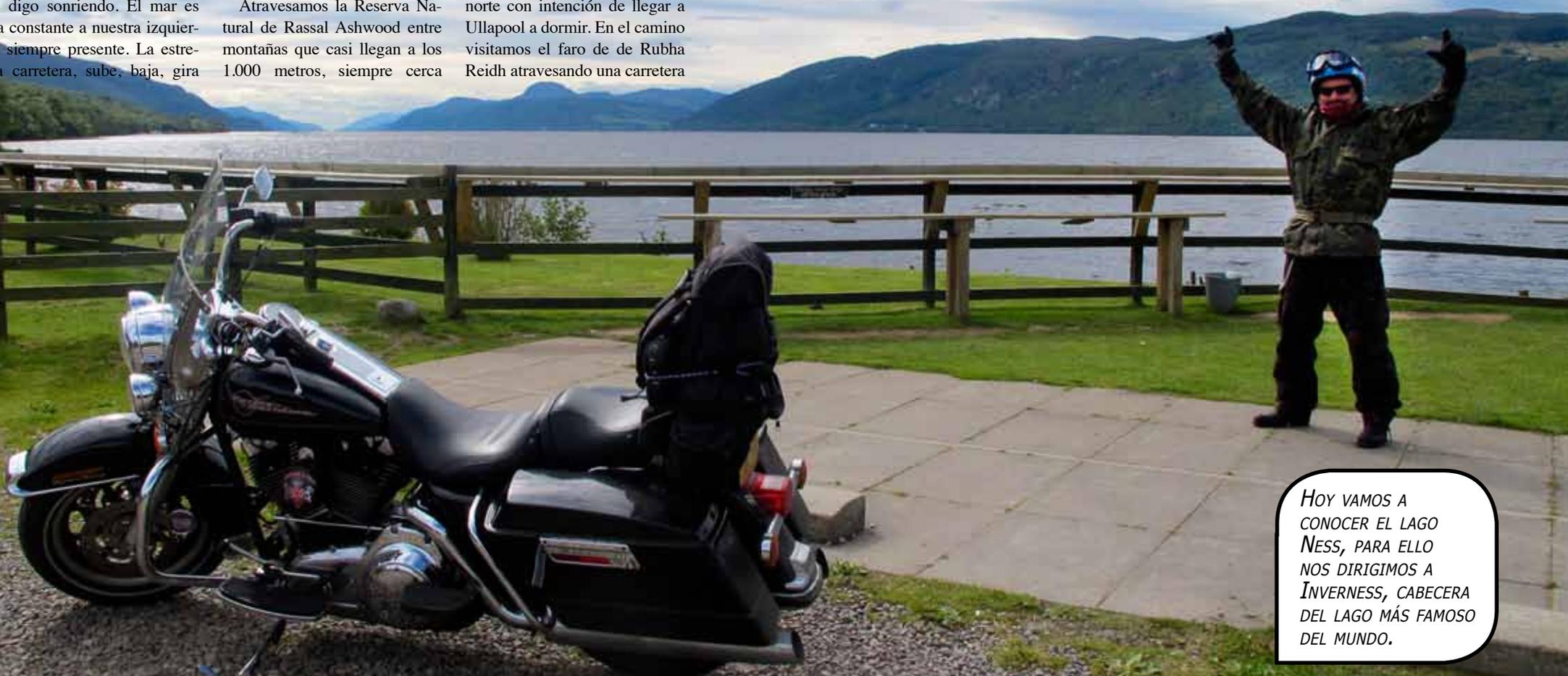
El faro parece el fin del mundo, es un lugar realmente especial, en el mismo edificio hay un pequeño restaurante y alojamiento (por poco más de

50€/noche). Estaba ocupado y además queríamos llegar a Ullapool pronto. Y así fue, en el hotel Ceilidh Place aparcamos la Road King mientras llegaba un tipo con una una grasienta Vincent. Martin, su dueño, ha recorrido unos 250 kilómetros con ella para llegar.

Dejamos el equipaje en el hotel para proseguir ruta y volver

por la noche. Continuamos hacia el norte para llegar al pueblo de Tongue. Éste se encuentra a la misma latitud que el sur Noruega. El paisaje, lógicamente es de tundra ártica: paisajes pantanosos, de vegetación baja, rematada con un interminable cielo y perfilado por un Atlántico Norte frío y calmado.

Un sol que dora todo lo que



*Hoy vamos a conocer el Lago Ness, para ello nos dirigimos a Inverness, cabecera del lago más famoso del mundo.*

## Escocia en Harley

alcanza, como el Rey Midas de la luz, facilita los últimos kilómetros hasta Tongue, donde pretendo echar gasolina. Cerrada la estación, decido improvisar visitando un taller de coches abierto. Consigo y preciado líquido, regateando con Neil, el mecánico.

La vuelta, ya de noche, fue mágica, con manadas de cérvidos galopando en la oscuridad de la fría tundra nocturna. El encuentro con el hotel, de nuevo, fue un gran alivio.

Hoy vamos a conocer el lago

Ness, para ello nos dirigimos a Inverness, cabecera del lago más famoso del mundo. Evidentemente lo recorreremos por la vertiente sur, menos transitada. ¡Es enorme! Disfrutamos de un gran momento en su rivera, gozando de unas vistas descomunales. En la cola del lago descubrimos un local recomendado para motoristas, en el pueblo de Aberchalder. The Thistle Stop', es un coqueto coffee shop donde sirven comida a cualquier hora del día. Aparco la moto delante de un cartel que me lo facilita

“Motor Cycle Parking Only”.

La digestión la hacemos con una gran chupa de agua que no nos abandonará hasta el final del día. Decidimos descansar en Glecoe, uno de los lugares más importantes en la historia de Escocia. Allí se produjo la masacre que decidió el destino de esta patria, una gran lucha entre clanes rivales. El emplazamiento es sorprendente, rodeado de montañas bien altas y el lago Leven.

Rodando ya hacia el sur decidimos visitar Callander, lugar conocido por la leyenda de Rob

Roy. Estaba atestada de buses de orientales sedientos de fotos. Ni paramos. Llegamos el castillo de Doune del siglo XIII. Ocupa un lugar estratégico, cerca del centro geográfico de Escocia. La película 'Monty Python y el Santo Grial' fue rodada allí.

Intentando evitar el tráfico vial por Glasgow acabamos en Rosebank como por arte de magia y una mala interpretación del mapa. Allí coincidimos con

una concentración de scooter clásicos. Vespas y Lambrettas a borbotones, junto con mercadillo, música... un evento muy animado.

Volvimos al Buccleuch Arms Hotel de Moffat y le relatamos a nuestro amigos nuestro viaje completo por Escocia. De su habitación de los mapas salió el germen de la ruta y volvimos llenos de conocimiento detallado de lo que se cuece por Escocia.

*UN SOL QUE DORA  
TODO LO QUE ALCANZA,  
COMO EL REY  
MIDAS DE LA LUZ,  
FACILITA LOS ÚLTIMOS  
KILÓMETROS HASTA  
TONGUE.*

## Escocia en Harley

EL VIAJE TERMINÓ EN NEWCASTLE (INGLATERRA), EN EL HOTEL AVALON, DEDICADO A EL MUNDO DE LAS MOTOS EN EXCLUSIVA.



[www.befurious.com](http://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



Pol Espargaró

*Cuando crees que lo  
sabes todo viene  
alguien más rápido y  
te da un leñazo*

Aunque el refrán en el deporte de elite siempre afirma que el segundo es el primero de los que pierde, en el caso que nos ocupa, el de Pol Espargaró bien se podría invertir la frase al asegurar que es el segundo de los que gana, tras Marc Márquez.



## Pol Espargaró

// Tito Lladós

**A** Pol Espargaró le ha tocado vivir una temporada 2012 en la que Marc Márquez se ha mostrado pletórico de ánimo y casi perfecto en su rendimiento y con esos condicionantes es complicado dar más de lo que ha dado el piloto de Granollers, quien no obstante ha realizado para el Club Más Moto su balance de la temporada y donde debe mejorar para el futuro.

En lo que se refiere a lo que considera sus puntos fuertes, Pol Espargaró asegura que éste se encuentra “en las frenadas, en las que he tenido que mejorar mucho, pues es ahí donde me he tenido que defender mucho con Marc para poder recuperar la distancia que perdíamos en aceleración”.

Obvio es que también hubo puntos malos y estos los cifró Pol Espargaró, sobre todo en la falta de regularidad.

“No hemos sido regulares y hemos cometido errores en carreras que lo teníamos más fácil de lo que lo hemos tenido en otras que hemos ganado, como por ejemplo sucedió en Alemania, en donde cometimos un error que no se puede perdonar, porque pudimos hacer la carrera de nuestra vida y la tiramos al suelo en la segunda vuelta”, reconoció el piloto de Kalex, para recalcar sin dudar que “la constancia es algo que

nos ha hecho perder el mundial este año”.

Pero no todo ha sido malo a lo largo de la temporada 2012, en la que Pol Espargaró explica algunos de sus buenos momentos, como “las victorias de Jerez o Aragón -la que te de más rabia, nos dijo-, pues esos momentos son una pasada. Ganar en casa es como que te toque la bonoloto. Ganar en casa es una pasada”, remachó Espargaró.

Y frente a momentos dulces, también hubo momentos amargos, uno de los más importantes, sino el que más, fue en el Gran Premio de Cataluña, tanto por lo



## Pol Espargaró

acontecido en la pista como lo que sucedió después.

“Sin duda el peor momento de toda la temporada para mí fue Montmeló, ahí me llevé el batacazo más grande de toda la temporada, yo creo que desde que estoy en Moto2 por muchos motivos, primero porque perdíamos porque perdíamos muchos puntos, segundo porque perdíamos el liderato del mundial, tercero porque caíamos en casa y cuarto porque, además, me hacía daño en el pie”, enumeró Pol Espargaró.

“En resumen, aquél gran premio fue para nosotros un cúmulo de cosas que nos hizo daño y nos minó la moral y bueno, luego todo

lo que paso fuera del circuito, cuando anulaban la penalización. La verdad es que fue un momento muy malo para nosotros, pero nos levantamos muy bien para la siguiente carrera”, recordó.

Como es lógico, después de todo lo acontecido durante un año en el que Pol Espargaró acabó subcampeón del mundo, hay que hacer balance y sacar conclusiones para mejorar y es ahí en donde el piloto no duda.

“Hay que mejorar, sin duda, para subsanar los errores cometidos este año y lo principal es intentar no volver a cometerlos. Eso está claro, pues nunca se deja de crecer y nosotros tenemos mucho que crecer y todavía

no hemos terminado de aprender en Moto2”, afirmó taxativo.

Entre las reflexiones lógicas que realiza Pol Espargaró hay una que destaca y es que siempre hay que buscar crecer como piloto pues “cuando parece que ya lo sabes todo viene alguien más rápido que tú y te da un leñazo en algún entrenamiento o en algún circuito”.

“Siempre se está mejorando y tenemos que saber que el año que viene va a haber más pelea que éste, si no está Marc estará algún otro piloto y habrá que dar el todo por el todo si queremos aspirar a ser campeones del mundo”, reconoció para concluir Pol Espargaró.



## Pol Espargaró

*POL ES EL QUE MÁS VICTORIAS LE HA ARREBATADO A MÁRQUEZ: "GANAR EN CASA ES COMO QUE TE TOQUE LA BONOLOTO, ES UNA PASADA"*



Scooter BMW 650 GT

# Ciudadano ejemplar



## Scooter BMW 650 GT

// Roberto Crivillén

Una Scooter touring es lo primero que pensé al ver la nueva perla de Bmw y al subir me vino a la cabeza la BMW R1200 RT, conceptos similares para públicos bien distintos pero con una misma esencia, mientras los usuarios de la rt suelen ser viajeros empedernidos que buscan la mayor comodidad posible para sus rutas, el usuario de esta scooter Premium es un público urbano que además de la utilidad del scooter busca la comodidad de las grandes rutas y ese punto elitista de BMW, su precio puede asustar para

tratarse de una scooter de poco más de 11.000 euros pero está en sintonía con sus competidoras directas aportando ese plus de calidades de la marca bávara.

En marcha apreciamos la situación del depósito de gasolina entre las piernas y el hueco que deja encima es el único elemento junto a la postura del manillar que nos recuerda que estamos circulando en un scooter, de hecho una rápida aclimatación al peso de la dirección en curvas y el cuerpo nos pide salir a pista abierta a probar lo que intuyes en cada salida de los semáforos, su aceleración.

En ciudad su hábitat natural,

impresionan las aceleraciones progresivas desde parado equiparables a las de coches automáticos de no menos de 300 cv, cuando quieren reaccionar tus compañeros de semáforo tú ya estás en el siguiente esperando que cambie a verde, por otro lado es bastante ágil con tráfico urbano por mucho que pueda parecer voluminosa y un pelín pesada cuando te mueves con acompañante.

En carretera notas que su motor tiene un gran empuje en ese momento decides que es hora de subir la pantalla hasta que apenas notas el aire en la cara con la visera subida de tu cas-



## Scooter BMW 650 GT

co, lo cual reduce la sensación de velocidad, esto junto a la posición de piernas tan estiradas como quieras y la altura del manillar nos permite realizar grandes distancias sin apenas notar los km, parece increíble pero el motor a medio gas supera ampliamente las velocidades legales pudiendo mantener la misma en amplios periodos de tiempo sin ningún sufrimiento por su parte, este es el momento en el que te planteas que quizá también se pueda disfrutar en largos recorridos en scooter, tan solo se echa de menos una sensación más pronunciada de mordiente en los frenos a esas velocidades, en parte debido a que el freno motor en scooter no es apreciable, pero esto lo suplen en BMW con el ABS de serie.

Equipamiento... posee un

asiento delantero muy cómodo y espacioso con respaldo trasero que abraza los riñones siendo un enorme maletero con luz de cortesía y tapizado en su interior con capacidad de 60 litros perfecto para dos cascos integrales más un top case de 35 litros, por no hablar de la posición del acompañante al estilo goldwing en altura y distancia exagerada del piloto con su propio cajón de respaldo trabajado en cuero, por momentos olvidas que llevas pasajero además hay que sumar calefacción individual y graduable en ambos asientos y puños, amplias asas y plataformas de apoyo a modo de reposapiés, dos útiles guanteras exteriores, todas estas razones consiguen que casi siempre vayas acompañado en tus desplazamientos.

De su tradición touring le

*EL USUARIO DE ESTA SCOOTER ES UN PÚBLICO URBANO QUE ADEMÁS DE LA UTILIDAD DEL SCOOTER BUSCA LA COMODIDAD DE LAS GRANDES RUTERAS.*



## Scooter BMW 650 GT

vienen ABS de serie, iluminación LED, parabrisas electrónico heredado de su hermana mayor la Rt 1200 GT, incluye ordenador de a bordo, control electrónico de la presión de los neumáticos, antirrobo inmovilizador electrónico y navegador GPS.

### Motor....

Monta una parte ciclo y un motor de vanguardia.

El C650GT tiene un perímetro importante pero una parte ciclo mucho más compacta que el resto, en cuanto al peso total se sitúa en medio de sus competidoras. El motor del BMW C 650 GT es un bicilíndrico paralelo de 647 cc con distribución DOHC y alimentación por inyección electrónica con doble mariposa. El motor equipa doble eje de balance para reducir las vibraciones. Es un motor ya homologado Euro4 y sus prestaciones lo colocan en el top de la cilindrada: 60 CV a 7.500 rpm. Sólo superada por la Aprilia SRV y sus 76 CV y su prima Gilera Gp que montan el mismo propulsor de 800cc en este caso.

El único de los maxiscooter con cadena alojada dentro del basculante, en un baño de aceite que alarga los plazos de mantenimiento. La potencia del motor llega a la transmisión secundaria a través de un cambio CVT.

El chasis es un robusto doble cuna de tubo de acero con

un subchasis de aluminio que soporta el basculante y el anclaje del motor. Cumple función autoportante mientras el basculante es un monobrazo cuyo anclaje central es coaxial al piñón de la transmisión de la cadena secundaria. Con esta solución se minimizan los efectos de los

tirones de cadena y las reacciones sobre esta del bastidor.

Los consumos, a 120 km/h rondan los 4 litros y los 6 l de media en la prueba, llegando a ver cifras de consumo ridículas por debajo de 3 litros, en el ordenador de abordo circulando a 100 km/h.



*LA POTENCIA DEL MOTOR LLEGA A LA TRANSMISIÓN SECUNDARIA A TRAVÉS DE UN CAMBIO CVT, CON UN ROBUSTO CHASIS DE DOBLE CUNA DE ACERO.*

## Scooter BMW 650 GT

BMW C 650 GT	
<b>Motor</b>	
Cilindrada	647 cc
Diámetro/Carrera	79/66 mm
Potencia	44/60 kW/CV
a revoluciones	7.500 rpm
Par motor	66 Nm
a revoluciones	6.000 rpm
Tipo	Motor de dos cilindros de cuatro tiempos
Compresión/Combustible	11,6:1/Súper sin plomo (95 ROZ)
Control de válvulas	DOHC (doble árbol de levas en cabeza)
Válvulas por cilindro	4
Batería	12/12 V/Ah
Faros	Luz alta / Luz de cruce: Faros halógenos de 12V/55W
Luz posterior	Luz posterior de LED, luz de freno: 2x 12V/21W
Motor de arranque	0,6 kW
Embrague	Embrague centrífugo
Relación primaria	1,06
Transmisión	Cadena en baño de aceite
Relación	1,688
<b>Parte ciclo</b>	
Chasis	Bastidor híbrido de tubos con bastidor secundario posterior atornillado
Suspensión delantera	Horquilla invertida
Suspensión trasera	Monobrazo basculante
Distancia entre ejes	1.591 mm
Ángulo del eje de la dirección	64,6 °
Freno trasero	Freno monodisco de accionamiento hidráulico, Ø del disco de 270 mm, mordaza flotante de 2 bombín
Llanta delantera	3,50 x 15"
Llanta trasera	4,50 x 15"
Neumático delantero	120/70 R15
Neumático trasero	160/60 R15



Dimensiones	
Longitud total	2.218 mm
Ancho total con/sin espejos	916/822 mm
Altura del asiento (sin conductor)	79/66 mm
Peso DIN en orden de marcha 261 Kg	780 (serie) mm
Peso total máximo	445 Kg
Capacidad del depósito	16 litros
Prestaciones	6.000 rpm
<b>Consumo</b>	
90 km/h	4,4 litros /100 km
100 km/h	4,8 litros /100 km
120 km/h	5,6 litros /100 km
Aceleración	
0-100 km/h	7,5
Velocidad máxima	175 km/h



Alcañiz, encuentro para motoristas

# Tambor y bombo

Hablar de Alcañiz no es solamente hablar del Gran Premio de Aragón que desde hace varios años se disputa en sus instalaciones de Motorland Aragón, principal razón por la que nos dirigimos a esa zona del Bajo Aragón, sino también es adentrarnos en uno de los vértices que forma la denominada Ruta del Tambor y el Bombo.

## Alcañiz, encuentro para motoristas

// Tito Lladós

Desde que se disputa el Gran Premio de Aragón hemos tenido la suerte de acudir a Motorland Aragón para presenciar las carreras del campeonato del mundo de MotoGP y, de paso, tanto a la ida como a la vuelta, conocer muchas de las rutas y carreteras de lo que se conoce como la Comarca del Bajo Aragón, que atañe a las provincias de Zaragoza, Teruel, Tarragona y Castellón y que sirve de paso entre el Valle del Ebro y el litoral del Mediterráneo.

Sus carreteras, reviradas y sinuosas en muchos puntos pueden hacer las delicias de los aficionados a los viajes en moto y nosotros no nos lo quisimos perder y nos enfundamos el traje de agua -se preveía lluvia durante todo el fin de semana- para viajar junto a mi compañero de aventura Mela Chércoles, del Diario As y Telecinco, hasta la sede del gran premio aragonés.

La salida de esta ruta la realizamos desde Madrid con sendas Triumph Explorer 1200 y Harley Davidson Night Rod Special directamente por la Autovía de Barcelona, con el primer punto de encuentro en Guadalajara, en donde unimos nuestros “esfuerzos” para enfilarse hasta Alcolea del Pinar, kilómetro 133 de la carretera de Barcelona, en donde comenzamos a buscar las rutas

del Bajo Aragón.

Es allí donde tomamos la salida hacia la N-211 en dirección a Molina de Aragón, que se encuentra a poco más de sesenta kilómetros de allí y cuyo trazado transcurre por carreteras en muy buen estado de señalización con algunos puntos reseñables, como Maranchón, Anquela del Ducado o Rillo de Gallo, población esta última que nos sorprendió por la presencia de una edificación más propia de las construcciones de Gaudí en Barcelona que en esta zona de la Alcarria.

Rillo de Gallo recibe su denominación por el hecho de que por allí pasa el río Gallo, pero la localidad es mucho más famosa por la presencia de esta casa construida por el Gaudí de la Alcarria, Juan Antonio Martínez Moreno, en piedra y hierro que bien mereció nuestra primera parada en el camino para plasmar el momento y la genialidad de su autor.

Apenas unos minutos después y tras pocos kilómetros estamos en Molina de Aragón, siempre por la N 211, en donde nos detuvimos a desayunar en condiciones en uno de los múltiples bares de la calle principal, y la verdad es que tan grandes fueron los bocadillos que nos sirvieron como las murallas de una ciudad que en su día perteneció al Califato de Córdoba y con los siglos jugó un papel fundamental frente al avan-

ce de las tropas napoleónicas, lo que le valió diversos reconocimientos.

Siempre por la N 211 nos dirigimos hacia El Pedregal y Monreal del Campo, punto en el que nuestra atención se debe incrementar para no equivocarse en la ruta y meternos en la autovía A-23, que bordearemos durante varios kilómetros para pasar por encima de ella camino del Puerto de Mínguez y Montalbán.

En nuestro caso y para que sirva de referencia, aprovechamos la parada en Guadalajara para llenar los depósitos de nuestras motos, lo que volvimos a hacer en Monreal del Campo con la intención de llegar ya hasta Alcañiz sin necesidad de volver a detenernos en ninguna estación de servicio pero lo cierto es que así como con la Triumph no hubo ningún problema, la Harley Davidson llegó “tiritando” a la ciudad turolense.

Hecho el apunte y tras superar Monreal del Campo, llegamos al cruce que pasa por encima de la A-23 y que si en el viaje de ida no es nada complicado, en el regreso hay que poner especial atención al encontrarse una señal de stop un tanto complicada por el intenso tráfico que suele haber en esa ruta para desviarnos hacia la izquierda.

Però seguimos camino por la N 211 camino del Puerto de Mí-



## Alcañiz, encuentro para motoristas

guez, a algo menos de cuarenta kilómetros de ese punto y ya muy cerca de Montalbán, en donde nuestra ruta comenzará a mirar para arriba por unas pendientes importantes pero con el asfalto en muy buenas condiciones por haber sido remozado no hace demasiado tiempo.

En ese punto los paisajes y zonas por las que vamos a transitar bien merecen nuestra atención por algunos instantes, aunque sin quitar “un ojo” de la carretera para no llevarnos algún que otro susto.

Desde Montalbán tenemos al menos dos opciones de llegar hasta Alcañiz, una es seguir por la N 211 en dirección a Calanda y Alcoriz, los otros dos vértices de

la Ruta del Tambor y el Bombo, o hacerlo por la desviación que nos lleva a Molinos, Mas de las Matas y también Calanda, si bien en este caso la carretera no se encuentra en tan buenas condiciones y es mucho más sinuosa y complicada.

Nosotros nos decantamos por la primera opción, puesto que allí, en Alcorisa, decidimos hacer un segundo alto en el camino para reponer fuerzas y “secar” un poco nuestras ansias de pilotaje, anegadas por la lluvia que nos cayó durante buena parte del recorrido.

Mucho más secos y “templados” retomamos la ruta, de la que apenas nos quedaban unas cuantas decenas de kilómetros hasta llegar a Alcañiz, nuestro punto

final de trayecto y coincidente con los miles de motoristas que en esta ocasión se dieron cita en la localidad turolense, en donde además de las carreras merece la pena perder algún tiempo en visitar la Torre de los Calatravos y el Parador Nacional, desde el que se dispone de unas impresionantes vistas de todo el valle.

Dicho y explicado nuestro viaje, lo cierto es que Alcañiz y el Bajo Aragón bien se merecen un poco de nuestra atención.



## 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**



# TOURATECH

www.touratech.es

## 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

## 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€~~



## 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.



~~130,00€~~

**99,00€**

Cámara de vídeo XTC-100

WWW.TOURATECH.ES



Tabletas e iPad

# Soporte portátil

Puedes ver tu revista CMM cómodamente en cualquier lugar a través de una tableta o iPad. Además puedes ampliar las páginas y ver los detalles de la fotos. Solo tienes que ajustar el lector de PDF que uses para que las páginas dobles las sitúe enfrentadas.





**MOTOBUYERS**.com  
motorbike shopping club



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



OUTLET

STORE

VIAJES

Las mejores marcas estan en [www.motobuyers.com](http://www.motobuyers.com)



motobuyers **OUTLET**



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

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

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

3. y consigue los **7€** Gratis en [motobuyers.com](http://motobuyers.com)

Regístrate aquí GRATIS

\*Promoción válida hasta el 29 de Febrero de 2012.

motobuyers **STORE**



LA TIENDA DE EQUIPACIÓN, ROPA Y ACCESORIOS DE MOTO.  
La mejor selección de la temporada para el motorista, con las mejores marcas Dainese, Alpinestars, Acerbis, HJC, Shoei, Schubert. 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...



CASCO 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 R.1150RT - K.1200  
Precio (IVA Inc.) 66,07 €



CASCO HJC RPHA 10 ASSEN MC1  
Precio (IVA Inc.) 359,00 €



CHAQUETA DAINESE G. BOLOGNA MARFON  
Precio (IVA Inc.) 175,12 €

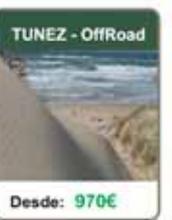


GIVI Bolsa cilíndrica Waterproof 40LTS. TW01  
Precio (IVA Inc.) 59,40 €

motobuyers **VIAJES**



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



Desde: 1.450€

Desde: 450€

Desde: 1.180€

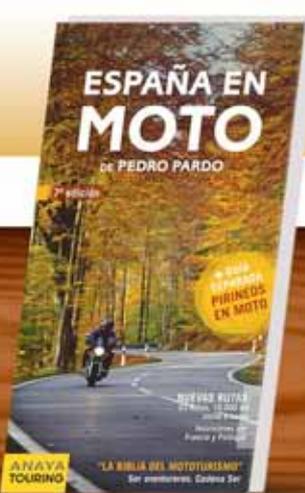
Desde: 999€

Desde: 970€

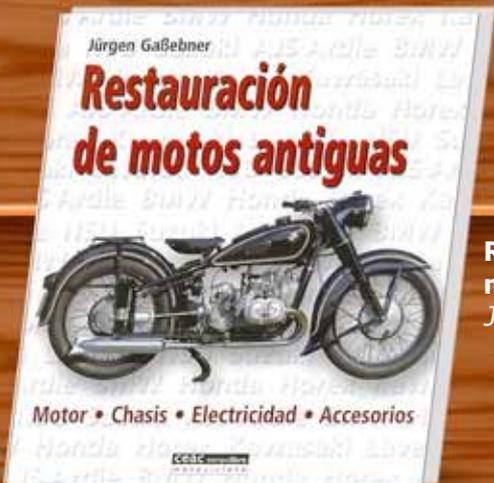
Desde: 1,150€

Biblioteca

**España en moto**  
Pedro Pardo



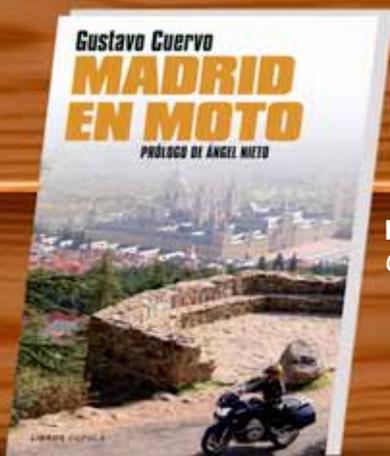
**Restauración de motos antiguas**  
Jurgen Gabebner



**Pensamiento y motocicleta**  
Craig Bourne



**Madrid en moto**  
Gustavo Cuervo

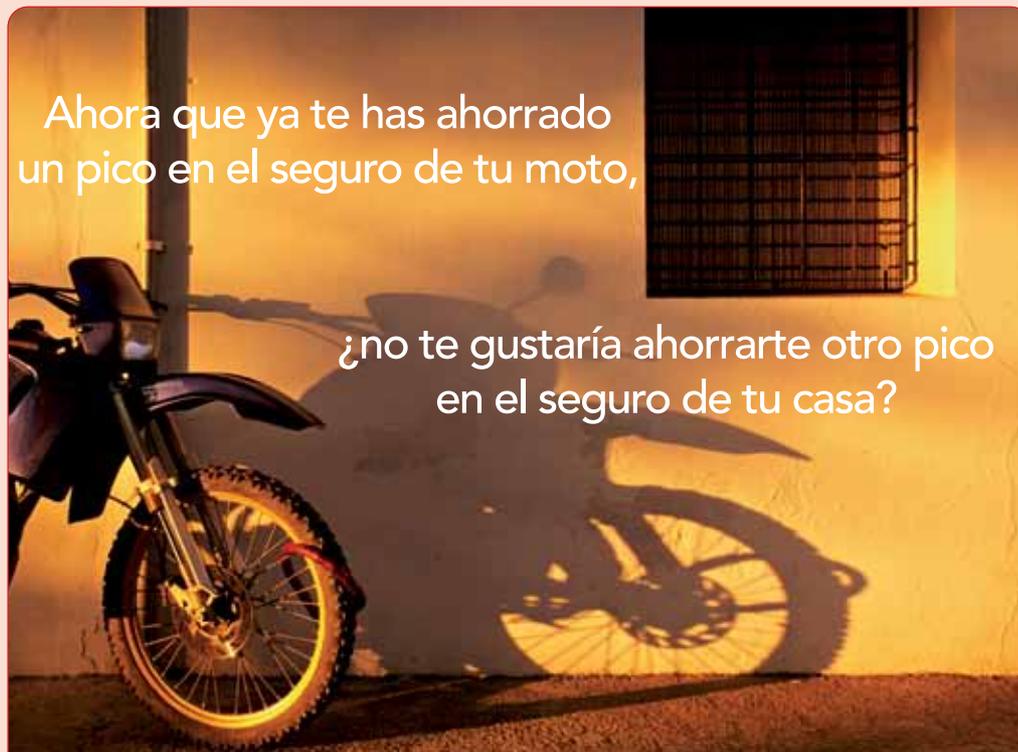


**Salí a dar una vuelta**  
Fabián Barrio



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—**