

Club  
**más moto**

LÍNEA DIRECTA

Nº 28 marzo 2013  
[www.clubmasmoto.com](http://www.clubmasmoto.com)



Entrevista  
Jorge  
Lorenzo



**Triumph**  
Bonneville  
Steve McQueen

El Dakar de Despres

**Van 5**



## 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

## Línea Directa apuesta por las dos ruedas

La situación que viven los jóvenes en España, el incremento de los impuestos y la grave contracción del consumo que padecemos desde hace varios años, han causado un desplome en las ventas de motos nuevas que ha colocado al borde del abismo a una industria estratégica para nuestro país.

Sólo en el último año, las matriculaciones de motos, scooters y ciclomotores descendieron en casi un 20%, bajando por primera vez en mucho tiempo de las 100.000 unidades. Estas cifras revelan una realidad demoledora: actualmente se venden menos de la mitad de motos que hace 6 años. Esta situación, que algunos fabricantes han calificado de "dramática", se deja sentir especialmente en algunos segmentos, como las motos de carretera, las de campo y, sobre todo, en los ciclomotores, una categoría en la que se ha pasado de matricular 140.000 unidades en 2006 a poco más de 14.000 durante pasado ejercicio. Su heredero histórico, los scooters, tampoco se salvan del desastre, ya que sus ventas también han descendido a la mitad en tan sólo unos años.

Pese a estos datos, que según las previsiones de algunos analistas, mejorarán a lo largo de 2013, Línea Directa sigue creyendo firmemente en las dos ruedas. No en vano, en 2003, nuestra compañía apostó muy fuerte por esta línea de negocio, siendo la primera compañía en ofrecer un seguro de calidad a un precio asequible. Unos años después, también fuimos los primeros en el mercado en ofrecer un Todo Riesgo sin importes mínimos en la franquicia, una idea que encontró una gran acogida entre los motoristas y que completamos con un servicio único en el sector: Asistencia Nocturna a Motoristas. Esta cobertura, cuyo objetivo era reducir al máximo las situaciones de riesgo, incluye el traslado gratuito del motorista en taxi y el de su moto en grúa en caso de que bebiese o se sintiese indispuerto.

Para Línea Directa, las motos son una vocación. Su componente emocional, su atractivo y los valores a los que normalmente va asociado (juventud, diversión, libertad) casan muy bien con los de una compañía joven, fresca y hecha a sí misma que también ha impulsado un valor que creemos propio de las dos ruedas: la responsabilidad. Para ello, hemos realizado numerosos estudios e informes que han contribuido a acabar con el mito de que los motoristas son irresponsables y que son los culpables de la mayoría de los accidentes de tráfico.

Para eso, en un momento tan difícil como el actual, queremos romper de nuevo una lanza a favor de una industria que ha contribuido a crear empleo y riqueza en nuestro país y para el que Línea Directa seguirá creando productos flexibles, innovadores y de gran calidad.

### Más Competición

4//A cara de perro, por **Chema Medina**

### Más Competición

16//La hora de las confirmaciones, por **Borja González**

### Más Off Road

28//Antes, y Después, por **Santi Ayala**

### Más Tribu

42//Sol Naciente, y Cromado, por **Nacho "Mahou"**

### Más Entrevista

62//Segunda oportunidad para la defensa del título de MotoGP, por **Tito Lladós**

### Más Prueba

72//Triumph Steve McQueen: Tu gran evasión, por **Roberto Crivillén**

79//The King of Cool, por **Roberto Crivillén**

82//The Queen of Cool, por **Roberto Crivillén**

### Más Ruta

98//Un Gran Paraje único para un **Gran Premio Único**



**línea directa**

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

Publicidad 918 072 000

Pre Mundial

# A cara de perro

*Honda, con Pedrosa y Márquez en sus filas, desafía a Yamaha, que recupera a Rossi y vuelve a contar con Lorenzo como vigente campeón*



## Pre Mundial

// Chema Medina

La temporada 2013 se presenta apasionante y como un duelo a cara de perro entre Honda y Yamaha.

La marca del ala dorada desafiaba una vez más a la de los diapasones para recuperar el título de pilotos que perdió el año pasado y que fue a parar a manos de Jorge Lorenzo.

El mallorquín se coronó en 2012 por segunda vez rey de reyes y, a diferencia de 2011, año en el que por vez primera defendía el título, no llevará el uno de campeón y buscará revalidar la corona con el 99 de nuevo en el carenado.

Por cierto, el tetracampeón, al que contemplan dos títulos de MotoGP y dos de 250 c.c. era la única opción para ver el número uno en el carenado de alguna moto el próximo curso, porque Marc Márquez y Sandro Cortese, campeones de Moto2 y Moto3, respectivamente, no lo llevarán al dar el salto de categoría.

El ilerdense lo ha hecho por la puerta grande, como piloto oficial de HRC en el box del Repsol Honda. Contrariamente a como algunos creen, Márquez no llega como sustituto del retirado Casey Stoner, porque Shuhei Nakamoto, vicepresidente de HRC, le quería tener en sus filas a toda costa e independientemente de quien fuera el otro piloto que se quedara en su box.

Lo tenían tan claro en la escudería que patrocina la petrolera española que se movieron en los despachos para que el promotor del campeonato (Dorna) eliminara la regla antirookie. ¿Que cuál era? Ésa por la que ningún novato podía debutar en la clase reina enrolado directamente en un equipo de fábrica.

Es una norma con la que se pretendía favorecer a las escuderías satélites y así hacerlas más interesantes para unos

patrocinadores a los que se les ofrecía el atractivo de contar con jóvenes valores. La única excepción durante su vigencia fue el fichaje de Álvaro Bautista por Suzuki en 2010, precisamente porque la marca de Hammamatsu no contaba con equipos satélites.

Antes de eliminar dicha norma, Dorna consultó a los posi-

bles damnificados y no pusieron pega alguna, así que la llegada de Márquez a MotoGP ha sido factible y tan ilusionante como en su día lo fue la de Lorenzo al Fiat Yamaha o la de Dani Pedrosa a ese mismo box del Repsol Honda en el que convivirán juntos al menos dos temporadas.

Los dos catalanes forman el nuevo dream team a la española de la formación más poderosa, por palmarés y medios, de toda

la parrilla. Sin embargo, eso no garantiza el título, porque frente volverá a estar el espectacular proyecto de Yamaha, que conserva en sus filas a Lorenzo por sexta temporada consecutiva y recupera para la causa, tras sufrir dos años de calvario en Ducati, a Valentino Rossi.

Entre el italiano y el español le han dado seis mundiales de pilotos a la casa de los diapasones en la era MotoGP, a partir de 2002, más que ninguna otra fábrica (Honda suma cuatro en ese tiempo y uno Ducati).

El italiano arrancará la temporada con 34 años y la ilusión de un principiante, como demuestra que rechazara una oferta "indecente", como él mismo dijo, para seguir en la marca de Borgo Panigale. Tiene tanta hambre de victoria como siempre y por eso ha apostado por regresar al box de Lorenzo, el peaje que tiene que pagar por volver a subirse a su dorada M1.

Ambos coincidieron durante tres años y su enfrentamiento fue tal que el italiano le pidió en 2010 a los responsables de Yamaha que eligieran entre él o el español. El resultado es de sobra conocido: su salida a Ducati donde no logró ninguna victoria y sólo subió tres veces

al podio. Ahora regresa con un discurso bien diferente, en son de paz con Lorenzo y cargado de humildad, pero el primero que sabe que Rossi es un lobo con piel de cordero es el propio Lorenzo, que le ha recibido con los brazos abiertos fuera de la pista, pero que no le regalará nada una vez estén en ella.

Además, Jorge ya es también un veterano a pesar de contar sólo con 25 años y el año pasado demostró que sigue creciendo, que sabe correr con la explosividad de siempre, pero también con mucha cabeza si la situación lo requiere. Así fue como maduró el título la pasada temporada, sin importarle que su máximo rival, Pedrosa, acabara con una victoria más que él (7-6), porque lo que realmente cuenta es la conquista del título.

Tras este póker de ases entre los que se reparten las principales opciones al título, aparecen los satélites de ambas marcas y la incógnita de Ducati.

El Go & Fun Honda Gresini vuelve a apostar por Álvaro Bautista, cuya RC213V será otra vez la única que monte suspensiones Showa. Y el LCR Honda de Gresini disfrutará una temporada más de Stefan Bradl, que tan grata impresión dejó en su debut la pasada temporada.

Respecto al Monster Yamaha Tech 3, la novedad está en el estreno de Bradley Smith, continuando en sus filas Cal Crut-



## Pre Mundial

chlow pese a haber sonado con fuerza para ser el sustituto de Rossi en Ducati.

Para ese papel fue elegido finalmente Andrea Dovizioso, que compartirá box con Nicky Hayden y que tendrán esta vez más ayuda que en el pasado por parte de los pilotos satélites para desarrollar la Desmosedici.

Este año serán Ben Spies y Andrea Iannone los puntales del Pramac Ducati y tendrán la suerte de contar con un material muy similar al de los oficiales. Salvo sorpresas, la nueva Ducati, la financiada y desarrollada con el dinero de Audi, no debería contar para el título para esta temporada, porque han anunciado que ese objetivo se lo plantearán a partir de 2015, pero de sobra es sabido que Dovizioso garantiza podios allí donde va.

La otra guerra será ver qué CRT acaba como la mejor del año en una temporada que debería ser la última para estos prototipos con motores derivados de serie. Es así porque a partir de 2014 se espera que se impongan las carreras cliente, a razón de un millón de euros.

El año pasado el mejor piloto CRT fue Aleix Espargaró, que mantuvo un intenso duelo con su compañero en el Power Electronics Aspar, Randy de Puniet, y ambos volverán a compartir box y pilotarán sendas ART.

Les intentarán plantar batalla

Héctor Barberá e Hiroshi Aoyama con las BQR del Avintia Blusens, Karel Abraham con la ART del Cardion, Colin Edwards y Claudio Corti con las FTR Kawasaki del NGM Mobile Forward, Danilo Petrucci con la Ioda-Suter del Came, los del Paul Bird Motorsport, es decir, Yonny Hernández con una ART y Michael Laverty con una PBM, y el debutante Bryan Staryn con la FTR Honda del Go & Fun Gresini.



A nivel técnico, la mayor novedad será un nuevo incremento de peso para los prototipos de fábrica, pasando de 157 a 160 kilos, así como la disponibilidad de un motor menos: cinco en vez de seis para toda la temporada.

Y a nivel de reglamento, el nuevo sistema de calificación, que se resume en estos cinco puntos:

1 Las tres sesiones de entrenamientos libres existentes no cambiarán, sin embargo, los tiempos combinados de esas sesiones determinarán la par-

ticipación en la sesión final de calificación del sábado por la tarde. Además, habrá una sesión de media hora antes de las calificaciones oficiales para preparar la QP1 y la QP2.

2. Los diez pilotos más rápidos de los libres participarán en la Sesión Clasificatoria 2 (QP2), de quince minutos.

3. Todos los restantes pilotos tomarán parte en la Sesión Clasificatoria 1 (QP1), de quince minutos.

4. Los dos pilotos más rápidos en la QP1 pasarán a la QP2, conformando un total de doce pilotos, que serán los que compitan por las doce primeras posiciones de la parrilla.

5. Los pilotos que no estén entre los dos más rápidos de la QP1 ocuparán las posiciones de parrilla a partir del decimotercer puesto y sucesivos de acuerdo con sus tiempos en la QP1.

Pre Mundial

PEDROSA Y MÁRQUEZ  
FORMAN LA PAREJA  
ESPAÑOLA MÁS AMBICIOSA,  
POR PALMARÉS Y MEDIOS,  
DE LA PARRILLA DEL  
MUNDIAL DE MotoGP  
2013, HONDA HRC.

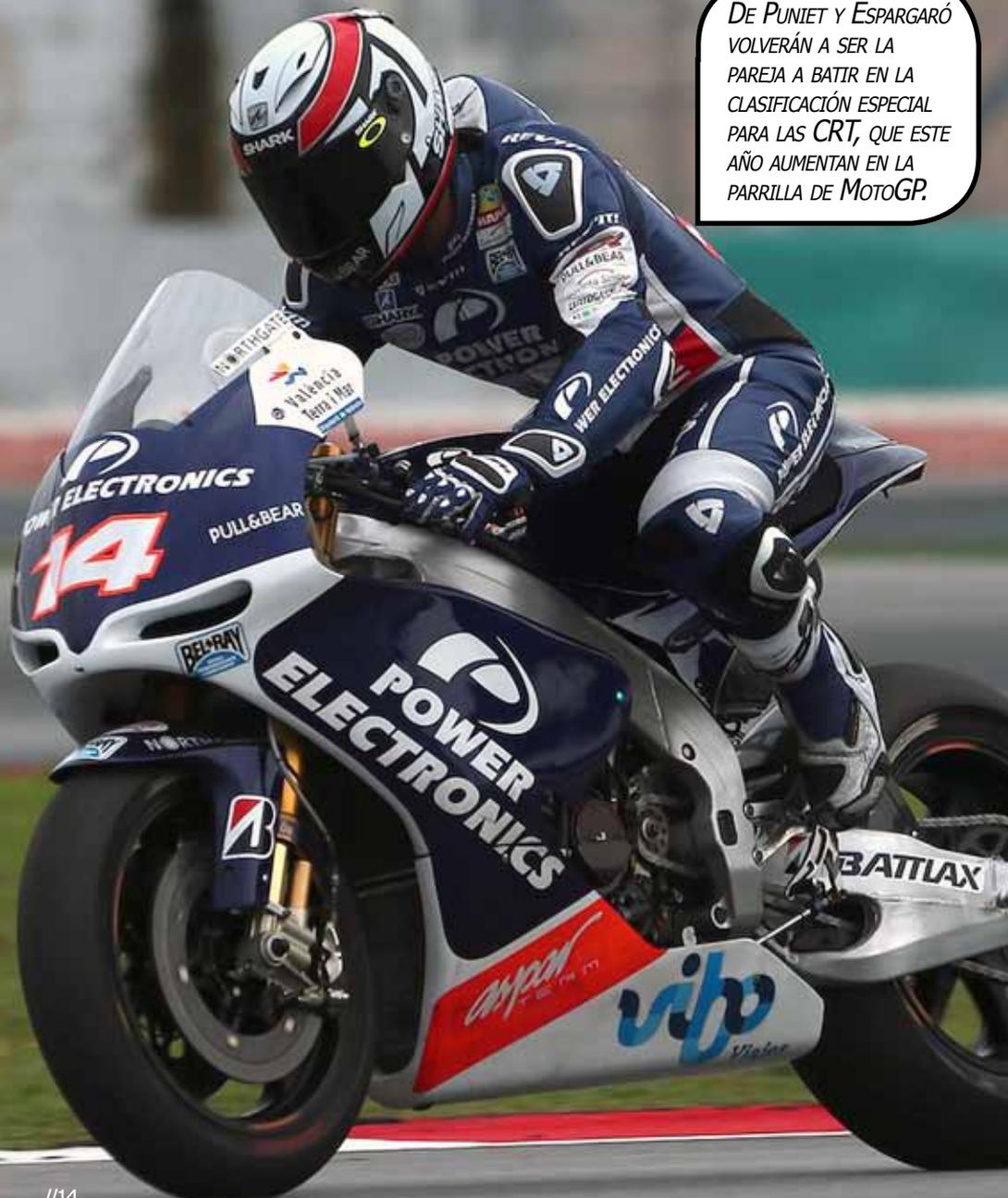


Pre Mundial



MÁRQUEZ NO ES EL SUSTITUTO DE STONER, PORQUE SHUHEI NAKAMOTO, VICEPRESIDENTE DE HRC, LE QUERÍA TENER EN SUS FILAS A TODA COSTA.

DE PUNIET Y ESPARGARÓ VOLVERÁN A SER LA PAREJA A BATIR EN LA CLASIFICACIÓN ESPECIAL PARA LAS CRT, QUE ESTE AÑO AUMENTAN EN LA PARRILLA DE MOTOGP.



**SÚBETE Y DISFRUTA**

## NUEVA BMW F 800 GT.

Viajar nunca ha sido tan divertido. La nueva F 800 GT es una touring deportiva con un potente motor bicilíndrico de 90 CV y perfeccionadas cualidades ruterás que proporcionan una conducción dinámica para que te alejes cuanto quieras de la rutina diaria. ABS de serie, control de estabilidad ASC y ajuste electrónico de la suspensión ESA para brindar un excelente nivel de confort y seguridad y experimentar una inigualable sensación de libertad.



**UNSTOPPABLE TOUR**

F 800 GT | 3,4 litros / 100 km | 90 CV

**Nueva F 800 GT con ABS de serie por 80 € al mes**

Entrada 3.461,77 €. 23 cuotas de 80 € y cuota final de 5.406,50 €. TAE 7,48%

Ejemplo de financiación para el modelo BMW F 800 GT con ABS de serie: PVP Recomendado Península y Baleares: 10.050 €. Incluye IVA e impuesto de matriculación (EDMT) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al EDMT puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización 194,25 €. Importe a financiar: 6.588,23 €. Precio total a plazos: 10.902,62 €. TIN 5,49%. Valor futuro garantizado 5.326,50 €. A los 2 años, podrás cambiar la motocicleta, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/03/2013 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

**A2**  
35kw

Limitación de potencia compatible con clase A2 SIN COSTE ADICIONAL



DE SERIE EN TODOS LOS MODELOS.

Sin los campeones de Moto2 y Moto3

# La hora de las confirmaciones

Los campeones ya no están. Sandro Cortese ha subido a Moto2 y Marc Márquez a MotoGP. Así que ahora es el turno de aquellos que les pusieron las cosas difíciles en 2012.



Sin los campeones de Moto2 y Moto3



// Borja González

**E**n el inicio de cada temporada es fácil elaborar un ranking con los que tienen que ser favoritos a los títulos que se ponen en juego en el Campeonato del Mundo de Velocidad. Se toman como referencia las clasificaciones generales del último curso, se descarta a los que se han marchado de las diferentes categorías y así se obtiene un listado bastante certero sobre por dónde pueden ir las cosas. Claro que, afortunadamente, el motociclismo está expuesto a muchos imponderables que ayudan a que nunca se pierda la emoción.

Si nos tomásemos esto en serio, y echando un vistazo a los últimos cinco años, sólo el año pasado Marc Márquez en Moto2 y en 2011 Nico Terol en 125 c.c. cumplieron con esa máxima. Un hecho que ejemplifica lo difícil que es poner a un piloto la vitola de 'máximo favorito' —y que esto se cumpla—. Aún así, para este 2013 sí que este ejercicio nos debería ayudar.

Siendo así, Moto2 tiene como claro número 1 a Pol Espargaró, una condición que se ganó sobradamente en la pista en 2012. Fue el más serio rival del marciano Márquez, sobre todo en la segunda mitad de la temporada. Y es que no hay que olvidar que Espargaró venía de un complicado debut en Moto2

*TEROL HA SIDO UNO DE LOS PROTAGONISTAS DESTACADOS EN LOS PRIMEROS ENTRENAMIENTOS DE LOS PILOTOS DE MOTO2 EN 2013.*

en 2011, lo que hizo que cada GP disputado en la pasada temporada supusiese un paso hacia delante en su aprendizaje en la clase intermedia.

Fue el que más poles consiguió, ocho, logró cuatro victorias y otros siete podios más, lo que hizo que a final de año fuese elegido como el mejor piloto de la categoría por sus compañeros.

Espargaró cuenta, además, con un equipo técnico experimentado y de nivel probado, con Santi Mulero al frente y con Sito Pons como jefe de equipo, además de que compite con la considerada como la Moto2 más equilibrada, la alemana Kalex.

Márquez ha subido a MotoGP, y lo mismo ha hecho otro de los hombres fuertes de Moto2, Andrea Iannone, lo que cambia el panorama de la clase media. Eso sí, que sea favorito no quiere decir que 2013 vaya a ser pan comido para el de Granollers.

Primero por lo que decíamos antes, los imprevistos de la tem-

Sin los campeones de Moto2 y Moto3



porada; después, porque tendrá que lidiar con esa presión extra de no poder fallar, en un año en el que a buen seguro que se hablará mucho de su posible paso a MotoGP en 2014 –Yamaha no quiere dejar perder su talento después de que HRC se haya hecho con Márquez-; y por último, porque rivales va a tener, y muchos.

Si empezamos por los de fuera, la atención se centrará sobre todo en tres nombres: Thomas Luthi (Suter), eterno aspirante que no termina de explotar; Scott Redding, también con Kalex y cuyo principal inconveniente seguirá siendo el del físico, en un piloto demasiado corpulento y que tiene que aprender a gestionar mejor el desgaste de los neumáticos para el final de carrera; y, en menor medida, Johann Zarco (Suter), mejor debutante en 2012 y que cambia de moto y equipo para tratar de dar un salto de competitividad.

Además de estos, Espargaró se encontrará con enemigos en casa. Por una parte, tanto Julito Simón como Toni Elías tienen la moto que quieren, también la Kalex, lo que debería devolverles a los puestos delanteros tras un último año muy pobre; por otro, habrá que mirar a pilotos como Tito Rabat (Kalex) o Nico Terol (Suter), este último con el sabor de boca del podio logrado en la última carrera de

*VALENCIA ES UN CIRCUITO QUE SIEMPRE SE LE HA DADO BIEN A "NICO" TEROL. AHORA LE SIRVE DE ESTÍMULO EN UNA TEMPORADA QUE PROMETE SER MUY EQUILIBRADA.*

2012 disputada en Valencia.

Un pelotón con nombres muy importantes que vuelve a prometer un intenso y excitante año para la categoría que más emoción aporta al Mundial.

**Los españoles y KTM**

KTM desarrolló una gran Moto3, Ajo Motorsport dio como equipo una clase maestra de gestión de un campeonato, y Sandro Cortese puso el resto para llevarse el primer título de la historia de la nueva categoría.

Esos fueron los factores que forjaron a un campeón y, como es habitual, hacia ahí han mirado todos los favoritos. Con dos nombres por encima del resto, el de dos pilotos españoles: Luis Salom y Maverick Viñales. Salom fue sin duda una de las noticias positivas de 2012, y ese buen rendimiento que tuvo le ha permitido heredar el paquete que hizo campeón a Cortese: KTM y Ajo.

Por su parte, Viñales, protagonista de uno de los espectáculos más absurdos que se ha

## Sin los campeones de Moto2 y Moto3



*POL ESPARGARÓ ES UNO DE LOS GRANDES CANDIDATOS AL TÍTULO, POR SU TRAYECTORIA A LO LARGO DE 2012 Y TAMBIÉN POR EL RENDIMIENTO EN 2013.*

visto en años, terminó saliendo de la estructura de Avintia para recalar en la escudería madrileña Laglisse, con muy poca experiencia en el Mundial –sólo una temporada– aunque muy curtida en el Campeonato de España.

El piloto catalán abandona al equipo que le crió y al que tanto criticó, para competir en 2013 con la ansiada KTM, una vez que se pasó medio año lamentándose del pobre rendimiento de su FTR Honda.

A esta pareja española le sumaremos un tercer nombre, el de Alex Rins, aunque las exigencias sobre el novato de 2012 deben de ser menores. Eso sí, Rins también contará con una KTM, y con el apoyo de Monlau, estructura que hizo campeón en Moto2 a Márquez.

Evidentemente, no debería ser Moto3 territorio exclusivo de los nuestros, aunque aquí quedan detalles por confirmar.

Uno de los nombres a señalar para 2013 tiene que ser el de Jonas Folger. El alemán, que continúa con Aspar y con Kalex

KTM, fue uno de los animadores de la categoría en los ocho GG.PP. que disputó con la estructura valenciana. Ganó en Brno, firmó tres terceros puestos en Indianápolis, Aragón y Sepang, a lo que añadió dos poles.

Otro al que habrá que observar es a Romano Fenati, explosivo debutante el año pasado al que se le atragantó un poco el paso del Mundial. Fenati mantiene equipo y moto –el Team Italia y la FTR Honda– y tiene el deber de confirmar lo insinuado en 2012, algo por lo que ansían en Italia; aunque no todo el peso de los ‘tifosi’ recaerá sobre él, teniendo estos también en el punto de mira a Niccolò Antonelli, otro que dejó una muy buena impresión en su primer año en el campeonato, en su caso bajo la batuta de un clásico como Fausto Gresini.

Y, como suele ser normal en la clase pequeña, el abanico de favoritos o de protagonistas se irá abriendo a medida que el Mundial avance, aunque es de prever que, al igual que sucedió en el segundo año de Moto2, las aguas encuentren un cauce mucho más tranquilo y que la experiencia de un curso tanto de pilotos como de equipos haga que las cosas no sean tan benditamente imprevisibles como lo fueron en 2012, en una temporada en la que vimos hasta 14

Sin los campeones de Moto2 y Moto3



*VIÑALES PARECE HABERSE ADAPTADO RÁPIDAMENTE A SU KTM OFICIAL, CON LA QUE HA PULVERIZADO LOS RÉCORDS DE LOS CIRCUITOS EN DONDE HA RODADO CON L'AGLISSE.*

Sin los campeones de Moto2 y Moto3



TANTO EN MOTO2 COMO EN MOTO3 NO HABRÁ DEFENSOR DEL TÍTULO, PUESTO QUE MÁRQUEZ Y CORTESE DECIDIERON EL CAMBIO DE CATEGORÍA LA PASADA TEMPORADA.

Cyril Despres

# 5 estrellas camino del récord

*Para saber ganar un Dakar hay que tener dotes, aparte de pilotaje y una buena moto, un máximo control para soportar quince días estresantes y agotadores que suponen un desafío diario a la capacidad mental. En ese sentido, el francés Cyril Despres tiene un cerebro de cinco estrellas que le ha permitido brillar y conquistar su quinta estrella dakariana. Próximo objetivo del galo: la sexta, para igualar el récord de triunfos en moto de Stéphane Peterhansel.*



Cyril Despres



// Santi Ayala-Moto Verde

**C**on cierta morriña escribo. Y no es que sea especialmente sentimentalista pero es que toca esperar un año para que vuelva el Dakar. Ciertamente es que, cuando acaba, he pasado medio mes tan intenso, en el que casi sólo vivo por y para él, que necesito descanso. Pero al poco tiempo, ya quiero más. Lástima que el Dakar sea anual porque, a los que nos gusta y fascina con tanta pasión, nos agradecería una ración trimestral, creo yo que coincidiendo con la salida de cada ejemplar del Club Más Moto. Estaría bien, ¿verdad?

Aún resuenan en mi mente los ecos de este Dakar 2013 que lo recordaré, además de porque el trece es mi número favorito, por la muestra de inteligencia y de control que ha mostrado en todo momento Cyril Despres.

El francés es un tipo tranquilo, que no se pone nervioso ni aunque se le rompa el cambio de su motor en una etapa maratón, como le ha ocurrido este año y, tenga que intercambiar, él mismo, la mecánica con la de otro piloto. Incluso para esto tiene autocontrol, además de mostrar que cuenta con una excelente base técnica adquirida de sus años trabajando como mecánico en

París. Por cierto, al respecto del cambio del motor que realizó, lo considero lícito pues el reglamento no indica que no se pueda coger un propulsor de otra moto. Penaliza por cambio de mecánica pero no habla de su procedencia. Igual, en próximas ediciones, se redacta de otra forma la norma, pero este año su acción ha sido legal, como muestra el hecho de que no se le sancionara más que los quince minutos establecidos.

Hasta para eso Cyril ha sabido «volar la cometa» a su favor, sin estridencias, con estrategia depredadora, siempre en el sitio oportuno, con mucha paciencia, acechando errores, de conducción o mecánicos, de los demás. Una forma de afrontar la prueba que, cierto es, no resulta muy exuberante para el público pero que a él le rinde sus frutos. Así, Cyril supo encarar la etapa nueve, la más larga con 593 km., para dar el golpe de timón, cambiar el devenir de la carrera que, en ese momento, parecía en manos de otros, recuperando todo el tiempo perdido, incluso ese cuarto de hora de sanción. Y ya, en el día 12 de prueba, él fue ingenuo para perder tiempo que, en la penúltima etapa, jornada 13, le dejase salir retrasado, sabiendo que luego podía recuperar mucho al rodar muy deprisa siguiendo el terreno marcado por los de delante.

Dos muestras del Cyril estrate-

ga, táctico hasta nivel casi militar, con el principio de que una guerra se gana batalla a batalla. Desde la salida en Lima, Perú, hasta la meta en Santiago, Chile, Despres ha tirado de autoestima, clave para comprenderse y comprender a los demás, dejando claro que esta carrera la planifica genial. No ha necesitado ganar etapas —sólo una pírrica victoria en su casillero— para alcanzar su Dakar número cinco, el tercero en versión sudamericana (2010, 2012 & 2013), que suma a los dos africanos (2005 & 2007), siendo el primer piloto que consigue repetir triunfo consecutivo en motos en América. Es más, desde que se compite en terreno latinoamericano (2009), siempre ha sido primero o segundo en las cinco ediciones disputadas allí.

Hijo de unos dueños de restaurantes de carretera, endurecido y trialero en sus inicios, que tuvo su primera moto a los 13 años como regalo de su Primera Comunión, a sus 39 años no se imaginaba que llegaría tan lejos. Ni siquiera cuando en el 2000 debutaba en el Dakar logrando acabar 16º en su estreno, pilotando una Honda XR 400. Cyril quiere seguir porque le «fascina y emociona desde que corrí por vez primera. Llegar al récord de seis de victorias del mítico Stéphane Peterhansel me motiva pero no es mi fin principal. Es disfrutar y saber que logras tus objetivos».

## Cyril Despres

Reconocimiento merece el francés, aunque aquí, en España, muchos no le tengan estima por su forma tan calculadora, casi fría, de afrontar las carreras y por sus «affaires» con nuestro Marc Coma. Lástima que a Marc la inoportuna lesión previa le haya

dejado fuera de este Dakar porque, sin duda, estaba llamado a ser referente de ella y mostrar sus increíbles cualidades. ¡Vuelve Marc! y, lástima que no haya Dakar hasta 2014.

### Exaltación

Marc es mucho más temperamental e impulsivo que Despres que, además, no es tampoco el francés tremendamente espectacular en su pilotaje como, por ejemplo, Joan Barreda. Me encanta el de Castellón, porque es absolutamente explosivo, se entrega en cada acción, arriesga... Tiene voluntad fuerte «Dinamita Barreda», ha pasado por momen-

tos en los que hasta él ha dudado de su valía para los raids, con muchos abandonos por exceso de fogosidad, pero ahora ha conquistado ese punto de madurez y autocontrol, mezclado con su chispa que le llevará a ganar el Dakar –apuesto por ello–.

Barreda seguirá luchando por sus sueños y nos ofrecerá acciones espectaculares en cada kilómetro, levantando pasión entre la afición. Un necesario revulsivo para la prueba que necesita huir de saber quién va a ganar antes de empezar. Además, Joan ha sido piloto heroico pues ha corrido más de medio Dakar con una lesión de escafoides, tras una caída, que ya le fue diagnosticada en España una vez había regresado de Chile. ¡Increíble!

No menos heroica ha sido la tercera victoria en Fémimas de

Laia Sanz, quien sigue adaptándose de forma maravillosa al Dakar, habiendo conocido en esta edición la cara más dura de la misma con esa etapa novena en la que fue remolcada más de 400 kms. –se dice pronto– por su mochilero Miguel Puertas con su Gas Gas averiada, perdiendo sus opciones a estar entre los 30 mejores de la general.

De todas formas, el rendimiento de Laia es ya previsible teniendo en cuenta su excelente formación como piloto de trial, primero, y de enduro, después, así como por su dedicación plena y profesional al mundo de la moto de campo.

Para la memoria de este Dakar me quedo también con el quinto puesto de un perfectamente capacitado Joan Pedrero que ha sabido olvidar su papel de mochilero de

Coma, para rodar por su cuenta así como con el impactante debut del americano Kurt Caselli. El heredero de la KTM de Coma ha sorprendido con dos victorias de etapa y con terminar la prueba a la primera, algo por lo que, conociendo lo explosivo que es, no muchos apostaban, menos tras apenas haber entrenado, ni tener mucho conocimiento de navegación ni haber corrido ningún raid el año anterior. Visto lo visto, ¿de qué será capaz el “yankee” si repite en 2014?

Intuyo que la próxima edición del Dakar, la número 36, será más bonita e intensa aún que ésta. Cyril y Marc volverán a partir con la condición de favoritos pero hay muchos rivales, cada vez más, que tienen capacidad y montura para cambiar los designios de la historia. Sea como sea lo que quiero es que vuelva ya el Dakar,

por favor. Yo no tengo la paciencia de Cyril Despres para controlarlo todo.

Acabo como empecé, con añoranza, pero ahora por África. Echo de menos la carrera africana, con mucha más aventura que la actual. Son dos cosas diferentes, cada una con lo bueno y lo malo, pero me gustaba más el formato que terminaba en Dakar. Básicamente por la ausencia de ayuda externa, por los tramos cronometrados hiper largos y porque hasta los enlaces eran complicados.

En América, aun siendo los escenarios impresionantes, se corre al sprint porque no hay espacio para hacer larguísima recorridos cronometrados y, además, siempre hay civilización próxima junto a buenas carreteras de enlace.

Mismo nombre, parecen iguales pero son pruebas diferentes, simplemente.

*DESPRES ES UN TIPO TRANQUILO, QUE NO SE PONE NERVIOSO NI AUNQUE SE LE ROMPA EL CAMBIO DE SU MOTOR EN UNA ETAPA MARATÓN, CÓMO LE HA OCURRIDO ESTE AÑO.*

Cyril Despres

EL FRANCÉS SUPO  
ENCARAR LA NOVENA  
ETAPA, LA MÁS LARGA,  
PARA DAR EL GOLPE DE  
TIMÓN Y CAMBIAR EL  
DEVENIR DE LA CARRERA  
RECUPERANDO EL TIEMPO.



Cyril Despres

*SIEMPRE SIN  
ESTRIDENCIAS, CON  
UNA ESTRATEGIA  
DEPREDADORA, EN EL  
SITIO Y CON MUCHA  
PACIENCIA, ACECHANDO  
ERRORES DE LOS DEMÁS.*



Cyril Despres

"LLEGAR AL RÉCORD  
DE SEIS VICTORIAS DEL  
MÍTICO PETERHANSEL  
ME MOTIVA, PERO MI FIN  
PRINCIPAL ES DISFRUTAR  
Y SABER QUE LOGRO MIS  
OBJETIVOS".



Cyril Despres



CUENTA YA CON 5 TRIUNFOS EN EL DAKAR, EL 3º EN LA VERSIÓN SURAMERICANA (2010, 2012 Y 2013), JUNTO A LAS 2 VICTORIAS AFRICANAS (2005 Y 2007).

# Sol Naciente y cromado

El mundo de los choppers en Japón es sorprendentemente amplio; cientos de seguidores se mueven sobre motos con manillares altos, ruedas de banda blanca y asientos microscópicos.

## Yokohama Hot Rod Custom Show

// Nacho Mahou

**N**o solo con las motos, también proliferan “Hot rods”, o vehículos clásicos restaurados y modificados. Una fiebre sin remedio, la fiebre amarilla del custom en el país que lidera el mercado de las dos ruedas. Donde, aparte del sol, nacen las que arrasan en el mundial de velocidad. Los coches igualmente, dominan el nº 1 de ventas en casi todos los ámbitos.

Todo esto tiene un origen bastante desconocido para la gran mayoría, y es que Harley-Davidson aterrizó en las costas niponas hace mucho, mucho tiempo. El calendario estaba abierto por la década de los 20.

Harley-Davidson inauguraba una red de distribución de motos y accesorios en el área del país asiático. Las motocicletas de Milwaukee se convirtieron en la moto oficial de la policía estatal. Y pronto los japoneses se fijaron en esas máquinas; tanto que empezaron a copiarlas allá por 1922 bajo la marca Murate Iron Works. Conviene recordar que, por entonces, la industria japonesa del motociclismo no existía.

Posteriormente, Murate, cuya factoría fue la precursora de la primera fábrica de Kawasaki, comenzó a construir las Meguro (1937-1964). La gran recesión de 1929 hizo que se desplomasen las ventas de Harley-David-

son allí. El relevo fue tomado por Rikuo y otras marcas solapadas. Durante la Segunda Guerra Mundial (IIGM) combatieron bajo el pabellón rojo y blanco.

Pero ahora la realidad es bien distinta.

El estilo minimalista de los japoneses en la customización de motos es seguido por los transformadores europeos o americanos, siendo referencia mundial. Y uno de sus puntos más importantes es la feria anual celebrada en la segunda ciudad más importante de Japón: Yokohama Hot Rod Custom Show. En este reportaje retratamos la 21 edición celebrada en el último mes de 2012.

La herencia de Shinya Kimura, Chica, Ken Tabata o Masanobu Nakane tiene reflejo en lo que podemos ver sobre estas páginas. Además es ciertamente valorable que un país que sufrió recientemente una tragedia como el tsunami y el problema con la central de Fukushima resurja del lodo y de la amenaza nuclear.

La feria se celebró en el recinto ‘Pacífico’ de Yokohama con 270 expositores, 15.000 entradas vendidas, 650 motocicletas y 280 coches. Unas cifras que no podríamos ver en España ni en el mejor de los panoramas. Para los organizadores, su objetivo es entretener a los asistentes mientras se perpetúa el amor a la

cultura del coche y de la moto.

“Es más importante para nosotros que cada persona que acuda salga con grandes recuerdos, con una experiencia positiva y disfrutando del evento”, precisan.

El Show de Yokohama en realidad dura un día, es increíble que un pedazo de feria como



## Yokohama Hot Rod Custom Show

ésta sea tan efímera. El domingo, concretamente. A las 09h30 se produce la apertura de puertas con las motos y coches de los constructores invitados. Nueve fueron las motos que arrancaron sus motores al inicio del show.

El primer grupo de tres lo ocuparon: Matt Olsen sobre su Harley-Davidson Knucklehead de 1947 (ganador del Born Free 4), Jeff Wright de Church of Choppers con su construcción personal Harley-Davidson Shovelhead de 1978 y Scott Jones de Noise Cycles con Chaka Khan, Harley-Davidson Shovelhead (1978).

En el segundo grupo aparecieron Michael Barragan y su Harley-Davidson Knucklehead (1947), Roland Sands (RSD) sobre una transformada Harley-Davidson machine seguido de Yaniv Evan de Power Plant Cycles rodando sobre su Harley-Davidson Shovelhead (1971).

El tercer grupo lo formaron Lucas Joyner, de The Factory Metal Works con una Triumph del 65. Le siguieron Todd Asin, Triumph (1952) y Mike Davis con su Triumph de 1950.

Si te ha sonado a chino todo este cúmulo de nombres y customizadores, debes saber que son la crème de la crème de la construcción internacional. Y solo eran nueve de las 650 motos custom que allí asomaron sus ruedas.

Una de las atracciones más

populares fue Early Days Chopper Extravaganza, donde se centraron choppers del estilo de los <60s y <70s. Toda una regresión hippie. No hay ningún lugar en el mundo en el que puedas ver todas estas choppers de primera categoría juntas.

Además del encuentro de motos setenteras, hubo un concurso de pinstriping consistente en decorar tapacubos de coches. El ganador fue una espectacular creación de M&K Custom Paint.

Dentro del gran evento se encontraban convocatorias como miniaturas de coches coleccionables, coches de pedales, micromotos...

Otras actividades, pero ya relacionadas con los coches fueron: VW Air cooled in action (encuentro de viejas glorias Volkswagen), Car Club Plaque (coches vintage americanos matriculados con libre acceso a la

feria) y Rat Island (encuentro de hot rods y choppers de aspecto viejo, old school).

El responsable de todo este montaje es Shige Suganuma, responsable internacional de la empresa Mooneyes. Se dedican a comercializar todo tipo de accesorios para los vehículos Hot Rod, Chopper, Dragster, etcétera. Para la competición y para la decoración. Para tu casa o para tu box. Para presumir o para acelerar.

Mooneyes fue fundada por Dean Moon en California en la década de los sesenta, y desde entonces es una referencia en el mundo de la competición. Los repuestos de sus comienzos son ahora fetiches y piezas de coleccionista. Su sede inicial en Santa Fe (California) sigue siendo la misma, aunque la maneja con sabia mano Shige desde su Yokohama natal.



Yokohama Hot Rod Custom Show

LA FERIA SE CELEBRÓ EN EL RECINTO 'PACÍFICO' DE YOKOHAMA CON 270 EXPOSITORES, 15.000 ENTRADAS VENDIDAS, 650 MOTOCICLETAS Y 280 COCHES



## Yokohama Hot Rod Custom Show

EL SHOW DE YOKOHAMA EN REALIDAD DURA UN DÍA, ES INCREÍBLE QUE UN PEDAZO DE FERIA COMO ÉSTA SEA TAN EFÍMERA. EL DOMINGO, CONCRETAMENTE.



Yokohama Hot Rod Custom Show

OTRA ACTIVIDAD, PERO  
YA RELACIONADAS CON  
LOS COCHES FUE  
VW AIR COOLED IN  
ACTION (ENCUENTRO  
DE VIEJAS GLORIAS  
VOLKSWAGEN)



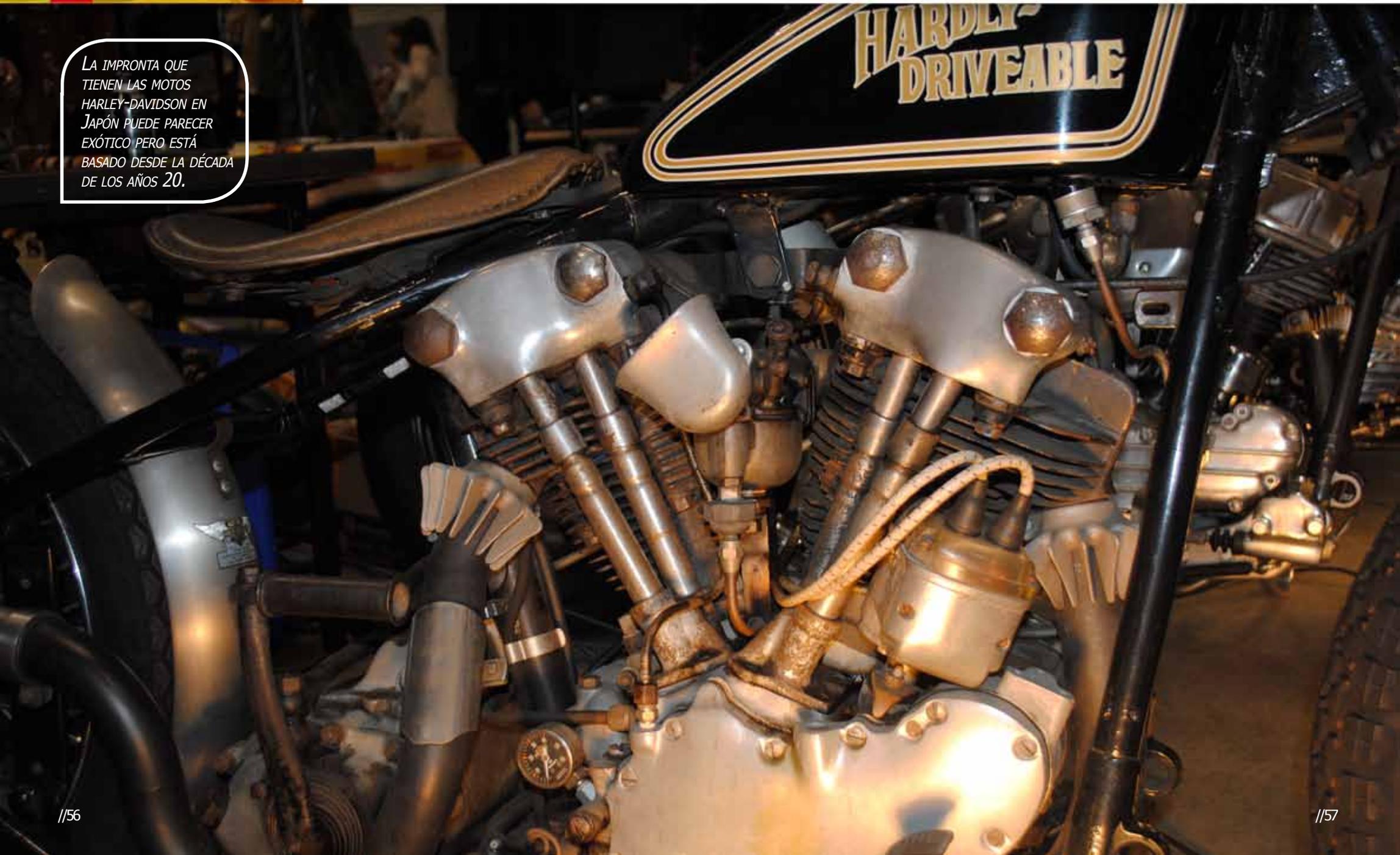
## Yokohama Hot Rod Custom Show

CHOPPERS, BOBBERS,  
CAFE RACERS, TODAS  
LAS MOTOS DE ESTILO  
VINTAGE SE PODÍAN  
ENCONTRAR EN LAS  
INSTALACIONES DE  
YOKOHAMA.



## Yokohama Hot Rod Custom Show

*LA IMPRONTA QUE TIENEN LAS MOTOS HARLEY-DAVIDSON EN JAPÓN PUEDE PARECER EXÓTICO PERO ESTÁ BASADO DESDE LA DÉCADA DE LOS AÑOS 20.*



## Yokohama Hot Rod Custom Show

LA GRAN RECESIÓN DE 1929 HIZO QUE SE DESPLOMASEN LAS VENTAS DE HARLEY-DAVIDSON ALLÍ. EL RELEVO FUE TOMADO POR RIKUO.



MANILLARES ESTRECHOS,  
PUÑOS CLAROS,  
ASIENTOS PEQUEÑOS,  
TANQUES RIDÍCULOS,  
CAMBIO SUICIDA:  
ESTAMOS HABLANDO DE  
LA OLD SCHOOL.

Más competición

# ChopperON.es

- ★ 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

Jorge Lorenzo



# Segunda oportunidad para la defensa del título de MotoGP

Asegura que el regreso de Valentino Rossi por segunda vez a Yamaha le puede hacer todavía más fuerte y aprender aún más sin ningún tipo de presión, ya que todo lo que podía haber soñado con realizar en el motociclismo ya lo ha conseguido. Cuatro títulos mundiales lo avalan, dos en los 250 c.c. y otros tantos en MotoGP.

// Tito Lladós

**C**uatro títulos mundiales, dos de ellos en MotoGP (2010 y 2012) desde luego debieran ser aval o respaldo suficiente como para que un piloto de 27 años pudiese asegurar que todo lo que había soñado con hacer en el motociclismo ya lo ha conseguido.

Es obvio que hablamos de Jorge Lorenzo y también que el hecho de ser el único piloto español que ha logrado "repetir" en la categoría máxima del campeonato del mundo de motoci-

clismo, después de desbancar a un mito como fue Álex Crivillé, hasta el 2010 el único con un título mundial de 500 c.c., le hace pertenecer a un grupo mucho más exclusivo si cabe todavía.

Ahora, por segunda vez en su carrera deportiva, le va a tocar defender el título de MotoGP conseguido en 2012, pues el que obtuvo en 2010 no pudo mantenerlo frente al empuje del australiano Casey Stoner, quien en su primera temporada en Honda literalmente arrasó para sumar su segundo título mundial y, en su haber siempre estará la es-

## Jorge Lorenzo

tadística de ser el único piloto que ha conseguido proclamarse campeón del mundo sobre la Ducati Desmosedici.

Otro que lo intentó infructuosamente fue toda una figura de relevancia mundial como Valentino Rossi, pero en el haber de éste la opción Ducati siempre representará su “gran fracaso” al no haber podido lograr hacer campeona a la marca de Borgo Panigale.

Su desesperación y ansias de victoria le llevaron a adoptar una dramática decisión al final de la pasada temporada: regresar a aquél equipo del que salió no demasiado bien pero con el que logró ser campeón del mundo y, además, hacerlo con quien en cierta medida fue su verdugo de aquella época.

Así las cosas la primera pregunta a Jorge Lorenzo resulta obvia: “Quien va a mandar en el box de Yamaha”.

Jorge Lorenzo asegura que “Cada uno tiene que dar el máximo, pero no manda uno más que el otro, creo que somos dos pilotos que luchamos por ganar y lo más importante para mí es poder tener un compañero tan competitivo como él para dar siempre más. No hay compañero

más competitivo y eso es positivo para los dos”.

En la primera época en la que ambos compartieron talleres llegó a existir un muro, que no era tal físicamente, pues no era más que una lona que los separaba, sobre todo porque Rossi era piloto de Bridgestone en aquella época y Lorenzo representaba a Michelin, pero en cualquier caso Lorenzo no dudó a la hora

de asegurar si le afectaría la llegada nuevamente del citado “muro” con un contundente “No, para nada. No va a haber muro, no hace falta”.

Nuestra entrevista comienza con el laureado palmarés deportivo del piloto de Palma de Mallorca, cuatro títulos mundiales, dos de ellos en MotoGP, y la pregunta vuelve a resultar necesaria, pues con ellos “¿Se

colma cualquier aspiración o se mantienen las mismas ganas e ilusión?”

Con la sinceridad que le caracteriza, Jorge Lorenzo afirma que, por supuesto “colman, pero mantienen la ilusión”.

“Puedo decir que he ganado dos títulos de MotoGP y eso para mí es lo máximo, me siento muy orgulloso, ya que sé todo lo que cuesta obtenerlo, pero aún así continúo con las mismas ganas, con mucha motivación por luchar un año más por el Mundial y el hecho de tener pilotos de tanta calidad en frente

y al lado –por Rossi-, hace que te esfuerces al máximo”, manifestó el campeón del mundo de Yamaha.

Cuál va a ser el objetivo principal para la temporada 2013 de Jorge Lorenzo, piensa volver a ser campeón del mundo o será este año más complicado: “Mi objetivo es crecer, seguir aprendiendo ya que uno no debe dejar de seguir evolucionando tanto dentro como fuera de la pista y todo ello conlleva, claro, luchar por el Mundial”.

“Luchar por una triple corona de MotoGP es algo que no

podía imaginar ni en el mejor de mis sueños, por lo que sólo esa oportunidad ya vale la pena para que me muera de ganas por subir de nuevo a la Yamaha M1 y empiece a rodar para saber en qué momento nos encontramos”, nos explicó Jorge Lorenzo sobre la próxima temporada, en la que técnicamente reconoce no haber pedido nada especial a su nueva moto.

“No he pedido nada en especial, aunque también es cierto que no tuvimos demasiado tiempo para sacar conclusiones ni en Valencia ni en Aragón, si bien sabemos cuáles son los puntos débiles y los puntos fuertes de la moto y lo que tenemos que ver a partir de ahora es cómo evolucionarla”, manifestó el flamante campeón del mundo de MotoGP.



Jorge Lorenzo

"CADA UNO TIENE QUE DAR EL MÁXIMO, PERO NO MANDA UNO MÁS QUE OTRO, SOMOS DOS PILOTOS QUE LUCHAMOS POR GANAR. ES IMPORTANTE TENER UN COMPAÑERO TAN COMPETITIVO."



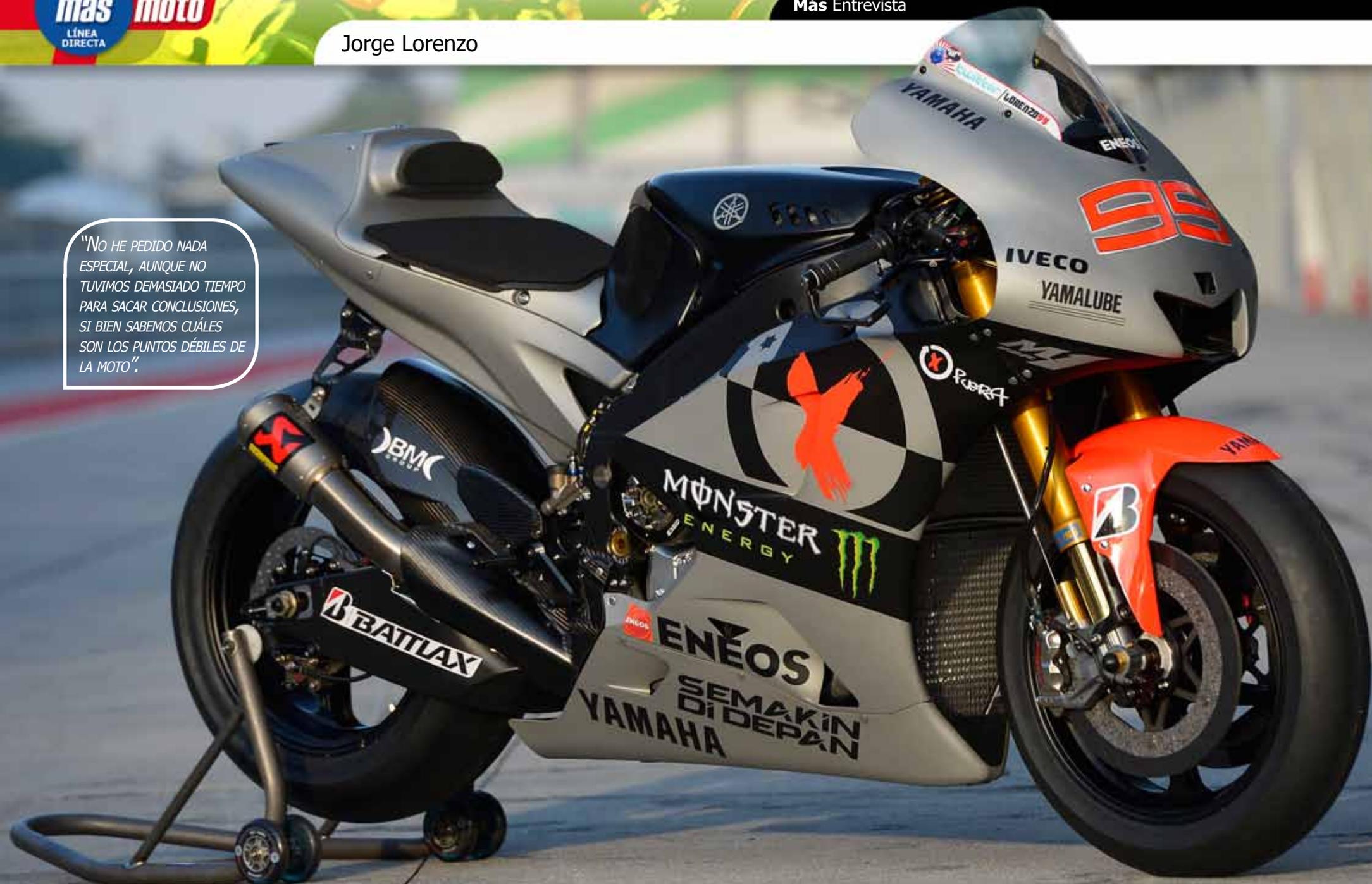
Jorge Lorenzo

"PUEDO DECIR QUE HE GANADO DOS TÍTULOS DE MotoGP Y ESO PARA MÍ ES LO MÁXIMO, ME SIENTO MUY ORGULLOSO, SÉ LO QUE CUESTA OBTENERLO, PERO AÚN ASÍ CONTINUÓ".



Jorge Lorenzo

"NO HE PEDIDO NADA ESPECIAL, AUNQUE NO TUVIMOS DEMASIADO TIEMPO PARA SACAR CONCLUSIONES, SI BIEN SABEMOS CUÁLES SON LOS PUNTOS DÉBILES DE LA MOTO".



Triumph Steve McQueen

# Tu Gran Evasión

La Gran Evasión (1963) John Sturges.  
Un equipo de especialistas en escapismo del  
ejército aliado, una gran banda sonora, un guión  
trepidante y escenas como la huida de Steve  
McQueen del campo nazi, hacen de esta película  
un clásico del cine de fugas.



## Triumph Steve McQueen

// Roberto Crivillén

**A** Steve McQueen, James Corburn o Charles Bronson se les unen James Garner, Richard Attenborough, Donald Pleasance, David McCallum y Gordon Jackson para dar forma a este gran equipo de especialistas en escapismo del ejército aliado.

La partitura de Elmer Bernstein junto con una gran fotografía y un guión maravilloso con un gran sentido del ritmo incrementando nos atrapa con cada uno de sus personajes además de un punto de sentido del humor que se plasma en las estrategias que lleva a cabo el equipo para evadirse a través

de un largo túnel que comunica con el bosque, punto de salida para la salvación y su gran objetivo común: La libertad.

La huida en moto de Steve McQueen del campo nazi de prisioneros de guerra Stalag Luft III, es la escena cumbre de esta peli clásica del cine de fugas y la que me rondara en la

cabeza durante toda la prueba de la Triumph SE.

**SINOPSIS:** El primer intento de escape fracasa, y sus dos organizadores, el capitán de la USAAF Virgil Hiltz (Steve McQueen) y el oficial de vuelo de la RAF Archibald Ives (Angus Lennie) son encerrados en la nevera, una celda

especial de aislamiento y castigo, en la prisión del campo, durante un tiempo. Cuando los tres estadounidenses del campo (Hendley, Hiltz y Goff) están celebrando el Día de la Independencia de los Estados Unidos junto con los demás prisioneros (la mayoría británicos), los guardias descubren

el primer túnel. Ives, muy deprimido, intenta un desesperado intento de escapar delante de las torretas de los guardias. Hiltz lo ve y corre para detenerlo, pero llega demasiado tarde y los guardias matan a Ives.

Los miembros de la organización X trabajan organizados para excavar, confeccionar ropa



## Triumph Steve McQueen

de civil, falsificar documentos, vigilar las entradas de los barracones en los que están trabajando, conseguir materiales de contrabando, etc. El ruido que hacen los trabajadores se oculta con un coro de voces que canta en alta voz. La tierra del túnel la esconden en los bolsillos de los pantalones y la arrojan disimuladamente mientras pasean. El teniente de vuelo USAAF, Hendley (James Garner), “el proveedor”, encuentra ingeniosas formas de proveer a todos de lo que necesitan, desde una cámara fotográfica hasta documentos de identidad. El australiano Louis Sedgwick (James Coburn), “el fabricante”, confecciona muchas herramientas para la evasión, como las bombas de aire para el interior de los túneles. Danny Velinski (Charles Bronson), “el rey del túnel”, se encarga de excavar, a pesar de sufrir de claustrofobia. Las falsificaciones son encargadas a Colin Blythe (Donald

Pleasence). Antes de escapar, éste último sufre miopía progresiva y se queda ciego. Hendley se convierte en su guía cuando escapan. El capitán de la USAAF, Virgil Hiltz “el rey de la nevera”, se escapa continuamente y se deja atrapar al cabo de unos días. Con esto, ayuda a la organización a crear mapas de la zona y da información del pueblo y la estación de trenes más próxima.

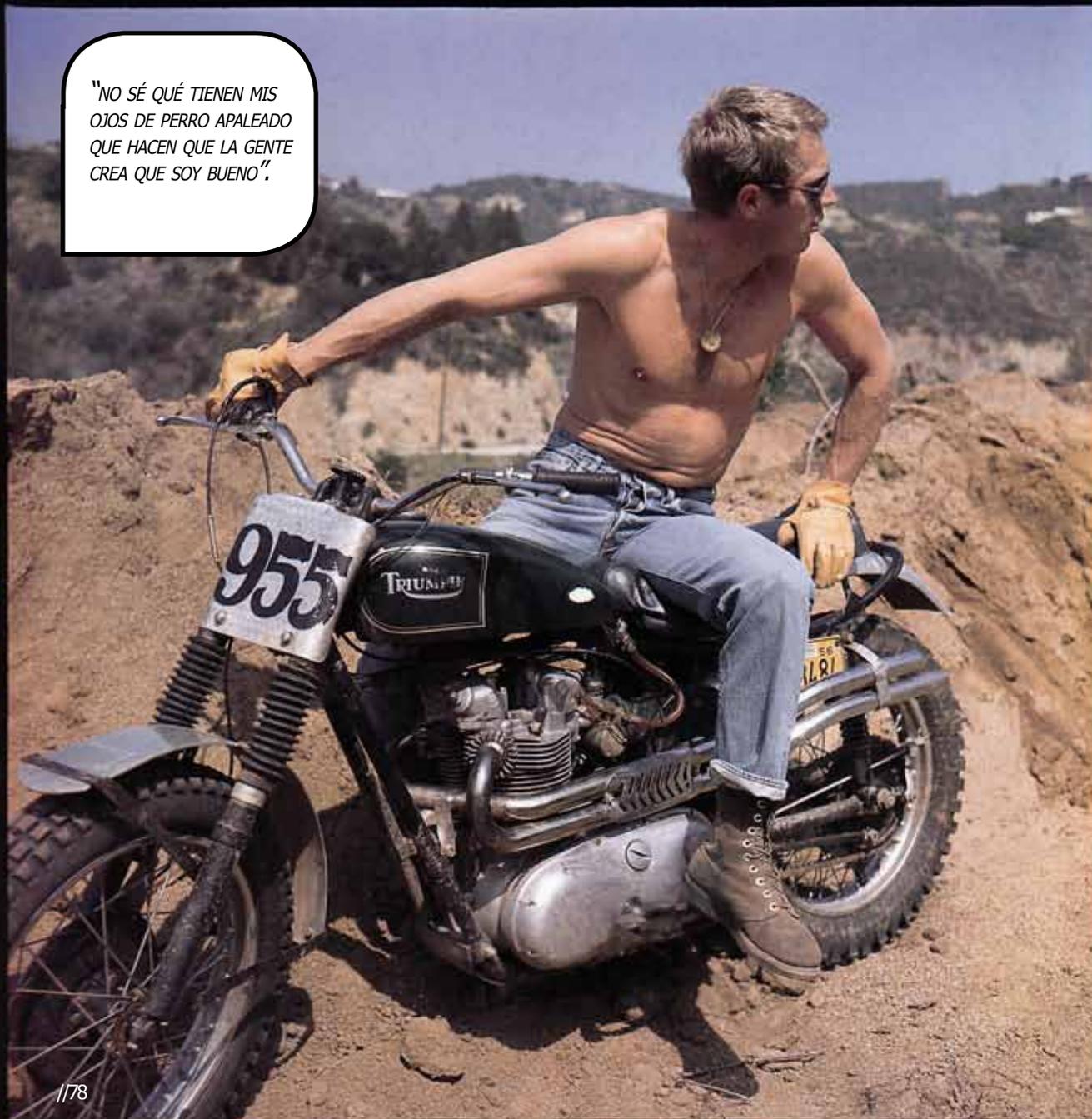
Hiltz roba una motocicleta de la Wehrmacht, pero es reconocido en un pueblo y, tras una persecución, es capturado en la frontera de Suiza.

Hiltz también vuelve al campo y a la nevera. Allí, saca su guante de béisbol y su pelota, y la lanza contra la pared. El guardia se gira para oír el familiar sonido de la pelota rebotando contra la pared y sale de la prisión. La película termina con esta escena y con un cartel que dice Esta película está dedicada a los 50.



## Triumph Steve McQueen

"NO SÉ QUÉ TIENEN MIS OJOS DE PERRO APALEADO QUE HACEN QUE LA GENTE CREA QUE SOY BUENO".



# The king of cool

// Roberto Crivillén

**S**teve McQueen (1930 Indianápolis - 1980 Ciudad Juárez)

Steve McQueen, The king of cool:

Así se conocía a Steve McQueen y así te sentirás a lomos de la Triumph SE

Es reconocido porque en toda su vida como actor, jamás utilizó un doble de acción, siendo él mismo el que manejaba arriesgadamente los vehículos en las tomas, la leyenda cuenta que tuvieron que contar con Bud Ekins su doble especialista y compañero de carreras endureras para las escenas más peligrosas por el miedo a comprometer el resto de la grabación, como en tantas otras ocasiones. Steve tenía gasolina en las venas corrió en innumerables pruebas profesionales de motocross y enduro como la baja 1000, los ISDE Seis días internacionales de Alemania del Este en 1964, prueba en la que su amigo Bud consiguió 4 medallas de oro y una de plata, se le podía ver asiduamente en circuitos como Laguna seca o Sebring con sus propios equi-

pos o participando en otros punteros, su pericia al manillar y al volante era destacable.

Piloto, probador de motos, coleccionista y amante de los vehículos de motor siempre estará vinculada su imagen a la Triumph Trophy TR6 huyendo por las verdes praderas, Ford Mustang GT 390 Fastback en su persecución por las calles de San Francisco, imágenes de carreras en la película Le Mans (1971), con espectaculares secuencias de la mítica carrera francesa, y donde llegó a dormir, durante el rodaje, en una de las caravanas de los pilotos, en el propio circuito, para sentir la competición.

También nos regalo unas cuantas frases que resumen su pasión por los motores:

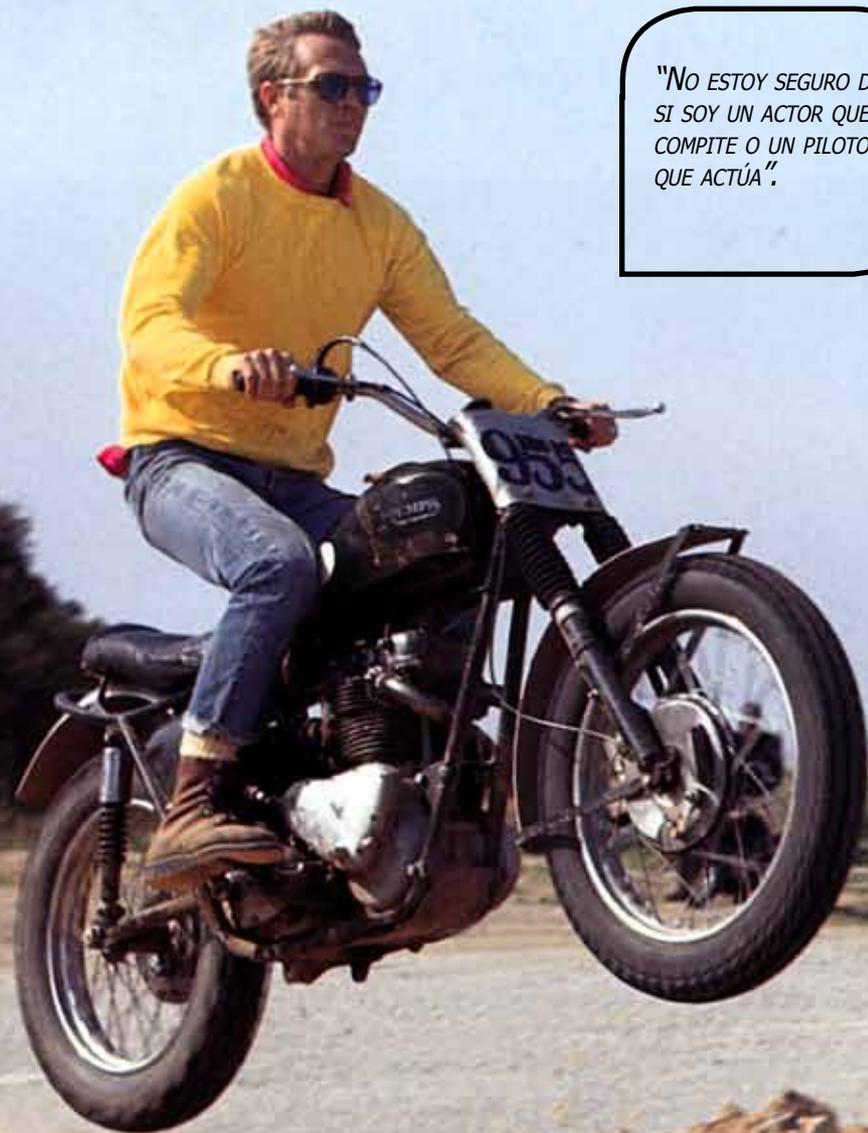
"No estoy seguro de si soy un actor que compite o un piloto que actúa".

"Pilotar es mi vida. Cualquier cosa anterior o posterior no es más que una espera".

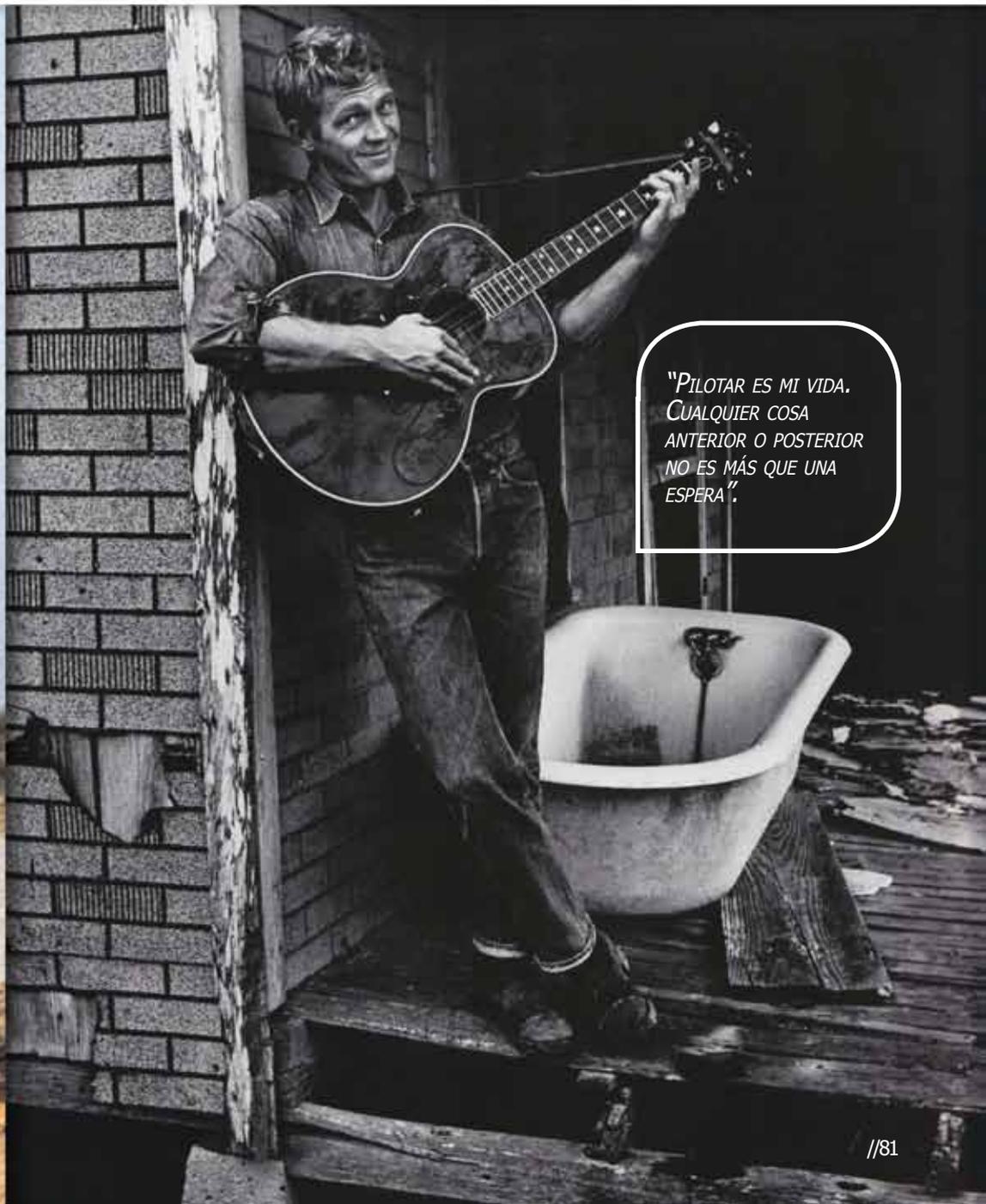
"Las chicas se van, pero la moto siempre queda a mi lado"

"no sé qué tienen mis ojos de perro apaleado que hacen que la gente crea que soy bueno".

## Triumph Steve McQueen



"NO ESTOY SEGURO DE SI SOY UN ACTOR QUE COMPITE O UN PILOTO QUE ACTÚA".



"PILOTAR ES MI VIDA. CUALQUIER COSA ANTERIOR O POSTERIOR NO ES MÁS QUE UNA ESPERA".

Triumph Steve McQueen

# The Queen of cool

Las horas de preparación dedicadas a esta prueba, incluyendo ver la película una vez más, las mil fotografías y documentos que San Google me ha permitido ver para intentar reproducir con más o menos realismo han sido "mi gran evasión", es la prueba de moto con la que más me he divertido, (tanto en su producción como en la realización); supongo que también tendrán mucho que ver las sesiones de preparaciones flipantes de Café Racer que me estoy regalando últimamente en fotos y videos a modo de documentación, la búsqueda de localizaciones acordes a la película como el cuartel del Goloso y las negociaciones con las autoridades para dejarme utilizar sus instalaciones como escenario a cambio de hacerse unas fotos con la moto .



## Triumph Steve McQueen

**H**e tenido la suerte de haber probado muchas motos que me han hecho tener la sonrisa fija durante toda la semana de prueba, pero la Triumph SE lo ha conseguido además en la semana anterior y posterior a la prueba.

Estamos de celebración, Triumph cumple 110 años y nos regala en su aniversario un remake de su Triumph Trophy TR6 utilizada en "La gran evasión" y además reclama su paternidad, camuflada entonces (el ejército alemán sólo podría llevar BMW), bautizándola con el nombre del mayor icono asociado a su marca Triumph Boneville Steve McQueen SE.

Triumph lanza en su serie

limitada 770 unidades en todo el mundo de las cuales 70 en España, para nuestra prueba hemos dispuesto del número de serie 672, una placa dorada en la tija del manillar nos recuerda su exclusividad con su número de serie y el nombre de Steve grabado por si en algún momento se te olvida donde vas subido, tarea imposible por otro lado porque veras girar cabezas a tu paso o al parar la moto como si fueras una estrella de Hollywood.

Aire vintage:

Es una adaptación de la Triumph T100 hasta conseguir clavar la utilizada en la peli, para ello han utilizado un color verde caqui único, conjugando con el negro mate de la mayoría de elementos y los cromados de faros y pilotos.

El depósito merece un apunte con su preciosa forma original y 16 litros de capacidad, engrandecido por los detalles como los protectores laterales de goma donde presionar las

piernas cuando el aire pega con fuerza en carretera.

La personalización del modelo está muy cuidada con detalles como la marca en negro con tipografía típica militar en el depósito, la firma de Steve en las tapas laterales además de la placa con número de serie que nos recuerdan la limitación de unidades y la exclusividad del modelo, aparecen más toques de negro mate en el aro de las ruedas con radios galvanizados, los muelles de amortiguación traseros, los cilindros y culatas en idéntico color

Sus elementos típicos de otra época nos transportan en el tiempo cual Delorian como su tapón cromado de gasolina con

cierre a rosca a la antigua usanza, además camuflan su cerradura para dotar de mayor realismo el guiño retro, el cómodo sillón monoplaça en cuero gris (fácilmente homologable colocando reposapiés traseros) su parrilla trasera portabultos, los fuelles de goma negros en la suspensión delantera y las tiras de sujeción del guardabarros delantero, le aportan un plus de aire retro, otra sencilla pero ingeniosa solución para disfrazar la moto de época son sus carburadores falsos que alojan los inyectores en su interior, con tirador de aire incluido para quedarte con los más escépticos, es todo fachada por que la

suavidad, el sonido, la ausencia de vibraciones en marcha y el bajo consumo con autonomías de 300 km nos devuelven de nuevo a nuestra época.

Los cromados también aportan lo suyo, destacamos antes el conjunto de faros y pilotos junto al tapón de gasolina a rosca, pero si hay un elemento que junto con el depósito dan personalidad propia a esta moto son sus dos preciosos escapes cromados que parecen dos cañones de metralleta apuntando hacia atrás, una vez te bajes de la moto y no puedas evitar mirarlos los veras humeando por el frío y sabrás de lo que hablo.



## Triumph Steve McQueen

*ES UNA EDICIÓN  
LIMITADA DE TRIUMPH.  
ÉL DE NUESTRA  
BONNEVILLE DE  
PRUEBA ERA EL CHASIS  
NÚMERO 672 DE LOS  
770 FABRICADOS.*

ZONA  
MILITAR  
PROHIBIDO  
EL PASO

Triumph Steve McQueen

# On the road

**E**s la maquina perfecta para disfrutar por carreteras secundarias y de grandes paisajes sintiendo el viento, incluso cuando se reviran y empiezas a enlazar curvas el disfrute esta asegurado, su motor esta sobrado dispone de casi 900 cc con última tecnología de Triumph que le aporta potencia suficiente con sus 68 cv para salir a carretera abierta y mantener velocidades altas de manera desahogada, tan sólo nos vemos limitados por el aire frontal que soportamos por su tipología aerodinámica.

En ciudad es muy ágil por su escasa distancia al suelo 775

mm, su peso moderado 230 kg y ángulo de giro, lo que permite una maniobrabilidad destacable para tratarse de un hierro legendario con una posición de conducción típica de las café racer.

En definitiva una joya de coleccionista que no deja indiferente a nadie, quien tenga el placer de probarla podrá sentir el espíritu de Steve McQueen y por otro lado llama la atención a su paso por algo es The Queen of cool.



## Triumph Steve McQueen

*LOS ESCAPES DOTAN DE PERSONALIDAD PROPIA, PARECEN DOS METRALLETAS APUNTANDO HACIA ATRÁS SE LES CONOCE COMO LANZAGUISANTES.*



Triumph Steve McQueen



## Triumph Steve McQueen



UNA MOTO APTA PARA  
PROTAGONIZAR TU GRAN  
EVASIÓN CASI POR  
CUALQUIER TERRENO QUE  
SE ABRA EN NUESTRO  
HORIZONTE. CON UNAS  
RUEDAS DE TACOS, MEJOR.

## Triumph Steve McQueen

Triumph Bonneville T100 Steve McQueen Special Edition	
Cilindrada	865 cc
Diámetro/Carrera	90 mm x 68 mm x 2
Potencia	68 CV
Par motor	66 Nm
Tipo	Refrigeración por aire, DOHC, bicilíndrica en paralelo
Compresión	9.2 : 1
Alimentación	Inyección secuencial multi-punto, con SAI
Transmisión secundaria	Cadena
Tipo chasis	Doble brazo, acero tubular
Basculante	Amortiguador de doble muelle cromado con ajuste de la precarga
Suspensión delantera	Horquilla telescópica Kayaba de 41 mm
Freno delantero	2 de 310 mm
Freno trasero	2 de 255 mm
Neumáticos	100/90 R19 19" y 130/80 R17 17"
Peso en vacío	230 kg
Largo total	2.230 mm
Distancia entre ejes	1.500 mm
Altura asiento	775 mm
Depósito gasolina	16 litros
Precio	10.195 €
Importador	Triumph España

*UNA JOYA DE COLECCIONISTA QUE NO DEJA INDIFERENTE A NADIE, QUIEN TENGA EL PLACER DE PROBARLA PODRÁ SENTIR EL ESPÍRITU DE STEVE McQUEEN.*



## Phillip Island

# Un gran paraje único para un gran premio único

Si en alguna ocasión se te ocurre hacer un viaje inolvidable y además vivir tu pasión por el campeonato del mundo de motociclismo en vivo y en directo, en tu pensamiento siempre debería estar la carrera de Australia, cuyo escenario en el circuito de Phillip Island resulta incomparable y otorga al ese gran premio la calificación de "único".



## Phillip Island

// Tito Lladós

Cierto es que nunca se puede plantear la asistencia a esa carrera sin pensar en disfrutar al menos durante quince días de un continente como el australiano, único a todos los niveles y también muy lejos, prácticamente en nuestras Antípodas, pero sinceramente merece la pena.

Al menos 24 horas de vuelo

nos deben llevar hasta Melbourne, al sureste de la isla australiana, en donde se encuentra el aeropuerto internacional más próximo a Phillip Island, si bien se puede optar por viajar hasta Sydney y tras visitar esta bella ciudad desplazarse a Melbourne en coche, lo que se puede hacer de varias maneras, aunque el viaje es largo y nos obligará a hacer, al menos una noche por el camino.

Desde Sydney se puede viajar recorriendo las carreteras de costa, el trayecto más largo y que no pasa por Melbourne, salvo que se establezca una parada en esta ciudad, yo diría que obligada, o bien hacerlo por la Princess Highway, una autopista mucho más directa y menos peligrosa, puesto que la intensa fauna local, léase canguros, pueden provocarnos más de un susto en nuestro trayecto

por el litoral.

Una vez en Phillip Island, una isla a la que se accede por un único puente que la une a la “isla grande”, apenas existen alojamientos hoteleros y es mucho mejor contratar en alguna de las muchas empresas que hay por la isla, sobre todo en el pueblo principal, Cowes, una casa veraniega y aquí la oferta es de lo más amplia y variada tanto en calidad como en pre-

cios.

No obstante y aunque parece extraño, en las fechas del Gran Premio de Australia, Phillip Island literalmente se colapsa con la afluencia de miles de aficionados a las dos ruedas de todo el continente y el bullicio y entretenimiento es digno de los mejores grandes premios europeos.

A la oferta lúdica de ese fin de semana en Cowes y en las

interminables playas de Phillip Island se une la competición pura y dura en un circuito que, recién reasfaltado lleva seis años viendo a un mismo vencedor, el local Casey Stoner, quien ahora retirado del motociclismo, deja paso a sus rivales en la lucha por la victoria.

El circuito de Phillip Island se encuentra enclavado al oeste de la isla y muy cerca de uno de los puntos más visitados de



Phillip Island



la isla, la “Penguin Parade”, un lugar en donde todos los atardeceres miles de pequeños pingüinos salen del agua y pasan a nuestro lado camino de sus cuevas para descansar.

Además, son decenas los “Wild Life” que podemos visitar a lo largo del viaje, con

//102

los muchos tipos de canguros como principales protagonistas y los perezosos Koala como la atracción más difícil de observar en lo alto de los eucaliptos, aunque sin olvidarnos de los famosos Demonios de Tasmania y los cocodrilos autónomos de la Isla grande, de un color mu-

cho más claro de lo que podamos estar acostumbrados y un tamaño bastante grande.

Pero el motivo principal de nuestro viaje hasta ese paraje tan lejano, el Gran Premio de Australia de MotoGP no nos dejará indiferentes pues salvo algunas gradas colocadas en

puntos estratégicos, tanto los entrenamientos como las carreras se pueden ver a la “vieja usanza”, tras las vallas metálicas de media altura que rodenda todo el perímetro del circuito y que te permiten vivir la competición de una manera exclusiva y única.

El estrecho de Bass dibuja todo el perfil de la isla y también del circuito de Phillip Island, cuyo paisaje, por éste y muchos motivos más lo hacen único, y si bien es considerado un trazado muy especial y técnico por todos los pilotos, para muchos es el favorito de cuan-

tos componen el calendario del campeonato del mundo.

Australia bien se merece una larga visita y si te gustan las motos, el circuito de Phillip Island se podría considerar la “catedral” del motociclismo de nuestras Antípodas.

//103

Phillip Island



STONER ES UN AUTÉNTICO ÍDOLO EN AUSTRALIA, EN DONDE TIENE UNA COHORTE DE SEGUIDORES, AUTO DENOMINADOS LOS "STONERS", QUE APOYAN FIELMENTE A SU PILOTO.

Phillip Island

AUSTRALIA

MELBOURNE



EL AUSTRALIANO SE RETIRÓ DE LA COMPETICIÓN CON UN NUEVO RÉCORD QUE SUMAR, SU SEXTA VICTORIA CONSECUTIVA EN PHILLIP ISLAND.

Phillip Island



LA CERCANA LOCALIDAD DE COWES REZUMA RESPALDO Y APOYO A SU ÍDOLO CASEY STONER, POR LOS CUATRO COSTADOS, INCLUSO 'SUS' MOTOS EN LAS TIENDAS.



## Calendario motorista

### MARZO

- > 2 al 3 **XVI Heartbreak Hotel 2013 Lloret de Mar** (Girona)
- > 3 **I Matinal Motera** en Murcia
- > 3 **II Motokdda Invernal Adaja Valdestillas** (Valladolid)
- > 3 **I Moto Almuerzo Benéfico** Fuengirola *Fuengirola* (Málaga)
- > 23 **Motoalmuerzo Plaza Massima Murcia**

### ABRIL

- > 1 **IV Motorada Festeria Nogales Nogales** (Badajoz)
- Motocapea ACDM La Bruixa Alcalá de Xivert** (Castellón)
- > 14 al 15 **IV Rally Mototurístico Torrelaguna** (Madrid)
- > 14 al 15 **III TittyTwister Kustom Kulture Alcoy** (Alicante)
- > 14 al 15 **XIX Concentración Motera Sabiñánigo** (Huesca)
- > 14 al 15 **II Concentración Motera Ugena** (Toledo)
- > 14 al 15 **VII Reunión Motera Los Nogales El Bosque** (Cádiz)
- > 14 al 15 **I Motoalmuerzo Custom Villarrubia de los Ojos** (Ciudad Real)
- > 20 al 22 **Vespaniada Hellín 2012** (Albacete)
- > 20 al 22 **III Concentración Motera Los Jabatos del Pantano Cazalegas** (Toledo)
- > 20 al 22 **MotoAlmuerzo Ciudad de Tecla** (Murcia)
- > 20 al 22 **II Encuentro Motero Falla El Romano Sagunto** (Valencia)
- > 20 al 22 **Motorrada 2012 Guadarrama** (Madrid)
- > 20 al 22 **VI Concentración Villablanca** (Huelva)

- > 20 al 22 **I Motoalmuerzo benéfico contra el cáncer infantil Padul** (Granada)
- > 28 **MacroKDD Fazer San Cibrao** (Lugo)
- > 28 al 29 **III Jaleo Motocustom Arenal d'en Castell** (Menorca)
- > 28 al 29 **I Ruta del Deshielo Jaca** (Huesca)
- > 30 **IV Reunión Harley Custom Mislata** (Valencia)
- > 28 al 1 de Mayo **Viaje motero Picos de Europa Vitoria** (Álava)

### MAYO

- > 5 **II Kedada motera La Esquineta** en Sacedón (Guadalajara)
- IV Concentración motera Fundadores 884 Burgos**
- > 5 al 6 **VI Salón de la moto Reus** (Tarragona)
- > 6 **Matinal motera solidaria Lacetanis Vilanova del Camí** (Barcelona)
- > 11 al 13 **Concentración Cuellarana Cuellar** (Segovia)
- > 11 al 13 **IV concentración motera de Guillena Guillena** (Sevilla)
- > 12 **Concentración Villa de Arbancón** (Guadalajara)
- Diabólica Custom Valencia**
- > 13 **I Kedada motera** en Villacaryo (Burgos)
- > 13 **I Concentración Custom Jabalíes Salvajes Pineda de Mar** (Barcelona)
- > 13 **II Concentración motera Azudense Azuqueca de Henares** (Guadalajara)
- > 13 **II Memorial Paco Ruiz Davó Crevillente** (Alicante)
- > 13 **I Concentración Motera Nuevo Tacuba Mérida** (Badajoz)

BMW Motorrad  
España

902 357 902  
bmw-motorrad.es



¿Te gusta conducir?



# DESCUBRE LOS NUEVOS MAXISCOOTERS BMW

## C 600 SPORT Y C 650 GT.

### Desde 90 € al mes

Entrada 3.865 €, 23 cuotas de 90 € y cuota final de 6.052,50 €. TAE 7,48%

Ejemplo de financiación para el modelo BMW C 600 Sport con ABS de serie: PVP: Recomendado Península y Baleares: 11.250 €. Incluye IVA e impuesto de matriculación (IEDMT) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al IEDMT puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización 217,86 €. Importe a financiar: 7.385 €. Precio total a plazos 12.205,36 €. TIN 5,49%. Valor futuro garantizado 5.962,50 €. A los 2 años, podrás cambiar el maxiscooter, devolverlo (según condiciones de contrato) o quedártelo pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/03/2013 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH S.E.



DE SERIE EN TODOS  
LOS MODELOS.



Captura el código QR o entra en  
[www.modernmovement.es](http://www.modernmovement.es)  
Localiza tu concesionario BMW Motorrad y pruébalos.

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



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.





**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](http://www.motobuykers.com)

 Schuberth

 Bike-Lift

 Castrol

 K&N

 elf

 GALFER

 SHOEI

 Boni

 LeoVince

 GIVI

 LUMIA

 MOTOREX

 MOTUL

 SHAD

 DANE

 KLANX

 DC

 JE

 Kariete

 RENTHAL

 Cliee

 VIRMA

 XC

 ZEISS MOTO

 HIMPLOFILTRO

 ATHENA

 YUASA

 ONBOARD

 SCOSTA

 DIFI

motobuykers **OUTLET** 



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

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

1. ¡Regístrate Gratis!
  2. Entra el Código!  
**LINEA2011**
  3. y consigue los **7€** Gratis en [motobuykers.com](http://motobuykers.com)
- Regístrate aquí GRATIS

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

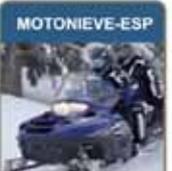
motobuykers **STORE** 

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

 <b>CASCO ACERBIS GANG 2012</b> <small>Precio (IVA Inc.)</small> <b>179,95 €</b>	 <b>ACEITE MOTOR 4T ELF MOTO 4 0X RATIO 20W50 4L</b> <small>Precio (IVA incluido)</small> <b>25,78 €</b>	 <b>FILTRO DE AIRE K&amp;N R.1150RT - K.1200</b> <small>Precio (IVA Inc.)</small> <b>66,07 €</b>	
 <b>CASCO HJC RPHA 10 ASSEN MC1</b> <small>Precio (IVA Inc.)</small> <b>359,00 €</b>	 <b>CHAQUETA DAINESE G. BOLOGNA MARFON</b> <small>Precio (IVA Inc.)</small> <b>175,12 €</b>	 <b>GIVI Bolsa cilíndrica Waterproof 40LTS. TW01</b> <small>Precio (IVA Inc.)</small> <b>59,40 €</b>	

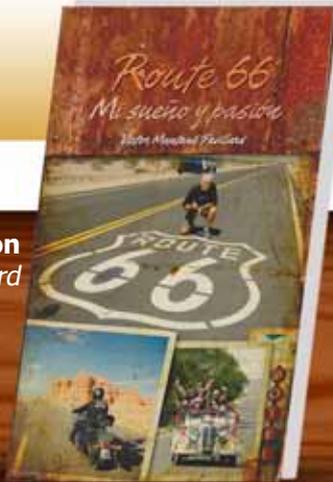
motobuykers **VIAJES** 

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

<b>ISLA DE MAN TT</b>	<b>MOTONIEVE-ESP</b>	<b>RUTA 66 - USA</b>	<b>FUERTEVENTURA</b>	<b>TUNEZ - OffRoad</b>	<b>CERDEÑA - IT</b>
					
Desde: <b>1.450€</b>	Desde: <b>450€</b>	Desde: <b>1.180€</b>	Desde: <b>999€</b>	Desde: <b>970€</b>	Desde: <b>1.150€</b>

Biblioteca

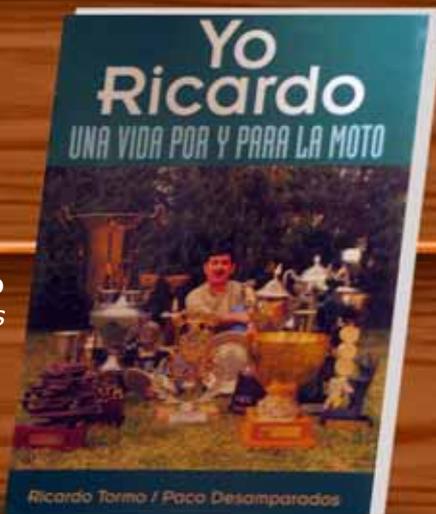
**Route 66. Mi sueño y pasión**  
Victor Muntané Pavillard



**Las manos mágicas** Emilio Pérez de Rozas



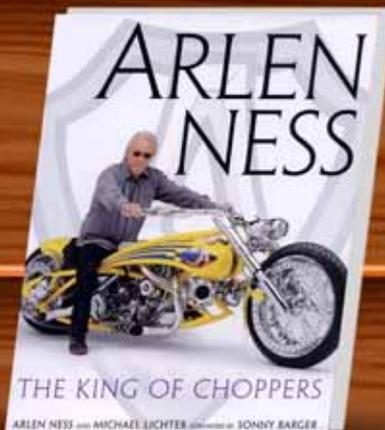
**Yo Ricardo. Una vida por y para la moto**  
R. Tormo / P. Desamparados



**Jorge Lorenzo. Por fuera desde dentro**  
Ernest Riveras



**The King of Choppers**  
Arlen Ness & Michael Lichter



DESDE

**94** €

SEGURO DE  
**SCOOTER**

**902 123 516**

Una compañía  
**bankinter.**



**lineadirecta.com**