

Club  
**más moto**

LÍNEA DIRECTA

Nº 29 julio 2013  
www.clubmasmoto.com



Reportaje  
**Toni Bou**



Reunión Internacional **LAMA**

# El *rookie* de MotoGP **Marquez**





# EN RUTA, APLICACIÓN DE LÍNEA DIRECTA PARA MÓVILES

[Pincha aquí](#)

un mapa con la localización del vehículo.

Alarma de tiempo de estacionamiento, para no olvidar cuando hay que renovar el ticket del aparcamiento.

Guía de teléfonos, con todos los teléfonos de utilidad para el conductor.

Servicios disponibles sólo para clientes de **Línea Directa**:

Solicitud de asistencia en carretera, que permite pedir una grúa desde el mismo lugar del accidente, localizando la posición del vehículo y enviándola automáticamente a la compañía, todo ello pulsando únicamente un botón.

Consulta de los datos personales, tanto de sus pólizas como de sus vehículos.

Seguimiento de partes, pudiendo conocer en cualquier lugar el estado de los mismos, hacer consultas a nuestros tramitadores, enviar imágenes o documentos y, en su caso, seleccionar el taller donde valorar y reparar su vehículo.

## ¿Qué necesito?

Para usar la aplicación *En Ruta* de Línea Directa se necesita un terminal con iOS (desde la versión 4.3 en adelante) o Android (desde la versión 1.6 en adelante).

explicaciones detalladas sobre cómo rellenar una Declaración Amistosa de Accidente, cargar su vehículo de forma adecuada, etcétera.

Talleres, gasolineras y centros médicos, para localizar en un instante nuestros talleres y centros médicos colaboradores, además de la situación de todas las estaciones de servicio españolas.

Dónde está mi coche, que permite ubicar dónde ha aparcado su vehículo, adjuntar notas de texto o fotos y también le mostrará

**¿En qué consiste?** En Ruta es una aplicación gratuita de **Línea Directa** para móviles de última generación con diversas utilidades de interés tanto para clientes como para conductores en general. Servicios para todos los usuarios:

Guía en caso de accidente, que explica, paso a paso, qué debe hacer un conductor en el momento de un siniestro: cómo tomar los datos, cuándo se debe llamar a las fuerzas de seguridad, etcétera. Vídeos e infografías, con



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

## Hablar de seguridad vial merece un premio

Cada año 1,3 millones de personas en el planeta pierden la vida en las carreteras, y otros 40 millones, es decir, el equivalente a casi toda la población española, resultan gravemente heridas. Por su parte, el coste económico de los accidentes de tráfico también arrojan cifras inasumibles, ya que, anualmente, conllevan un gasto de más de 500.000 millones de dólares. Algo inaceptable teniendo en cuenta que el 90% de las víctimas de tráfico son ciudadanos de países pobres o en vías de desarrollo. El coste social, humano y económico de los accidentes de tráfico es, por tanto, absolutamente insostenible, y constituye un verdadero drama que será muy difícil de explicar en el futuro.

Por eso, conscientes de la importancia y la trascendencia de la prevención, Línea Directa apostó desde su creación por hacer de la responsabilidad vial el eje de sus políticas de compromiso social. Hace una década, decidimos crear el Premio Periodístico de Seguridad Vial Línea Directa, un certamen que premiara, reconociera y pusiera en valor al periodismo como instrumento esencial de convivencia democrática, en el que los profesionales de la información estaban llamados, una vez más, a convertirse en auténticos altavoces de la sociedad.

El objetivo no era otro que impulsar la publicación y difusión de reportajes sobre seguridad vial, fomentando los comportamientos responsables al volante y contribuyendo a acabar con una lacra que, todos los años, cambia para siempre la vida de muchísimas personas. Durante estos 10 años, hemos contado con el apoyo incondicional de numerosas personalidades de la política, de las instituciones, del periodismo y de las finanzas, que han participado activamente en el Jurado, en el Comité de Expertos y en la Presidencia de Honor. Nombres llenos de prestigio y reputación que han contribuido a hacer del Premio una cita ineludible en el mundo de la seguridad vial.

Gracias a esa determinación, nuestro Premio se ha convertido, en muy poco tiempo, en uno de los certámenes periodísticos más importantes del país, con unas cifras de participación realmente impresionantes. A pesar de la crisis, de la desaparición de numerosos medios y de la reducción del espacio impreso, este año se han recibido un total de 985 trabajos de Prensa, Radio y Televisión, una cifra que multiplica casi por 9 los reportajes presentados en la 1ª edición.

Cuando se lance este número del boletín del Club, ya se habrán dado a conocer los ganadores de cada categoría. Pero, más allá de los profesionales y los medios que resulten ganadores en esta edición tan especial, el verdadero premio es seguir librando, con la única arma de las palabras, una batalla decisiva: la de salvar vidas. Un empeño que no debemos abandonar hasta alcanzar nuestro sueño: ni una muerte más en accidentes de tráfico.

### Más Competición

4// A perla por cada gran premio, por **Chema Medina**

### Más Competición

20// Un hito en la historia del motociclismo español, por **Borja González**

### Más Off Road

30// ¡Dinamita!, por **Santi Ayala**

### Más Tribu

50// Lama, Poder Latino, por **Nacho "Mahou"**

### Más Entrevista

74// Los Papás "Guai" del Dúo Ye Yé, por **Tito Lladós**



### Más Prueba

82// Un león en la ciudad, por **Roberto Crivillén**



**línea directa**

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

Publicidad 918 072 000

Marc Márquez



# A perla por cada Gran Premio

*La llegada de Marc Márquez esta temporada a MotoGP ha sido un soplo de aire fresco para la clase reina. Las audiencias de las carreras han crecido en España fruto, en gran medida, de las actuaciones de un novato que no se corta ni con un hacha y que se ha ganado a la afición desde el primer.*

## Marc Márquez

// Chema Medina

**A**demás de su arrojo, valentía, casta y agresividad, ofrece una simpatía que le permite caer bien a los seguidores de todo tipo, un poco, o un mucho, al estilo de Valentino Rossi en sus inicios en la clase reina. Aquél era una especie de Mortadelo a la italiana y a éste ya se le ha bautizado como pequeño genio, el niño, “baby” Márquez o el trueno de Cervera.

Sea como fuere, el caso es

que el campeón de 125cc de 2010 y de Moto2 la pasada temporada sale a perla por GP desde que ha dado el salto a MotoGP porque, de una u otra manera, ha sido protagonista en cada una de las seis citas que han cerrado el primer tercio del curso 2013. Merece la pena repasarlas...

### Qatar (Tercero)

La carrera que ganó Lorenzo ofreció una apasionante pelea por el segundo puesto

entre Rossi y Márquez. El italiano iba remontando, así que Marc rebasó a Pedrosa para incrementar su ritmo con la esperanza de que «El Doctor» no llegara a él. Pero lo hizo y el italiano le superó, lo que no amedrentó al español, porque le devolvió el hachazo, sin poder evitar luego que su rival le relegara al tercer escalón del podio. Un primer aviso de su potencial y una estupenda tarjeta de presentación.

### Texas (Victoria)

Texas fue perfecto para Marc: pole y victoria. En ambos casos supuso la más joven de la historia de la clase reina, arrebatándose a Freddie Spencer y todo sobreponiéndose a una caída el sábado. Ya en carrera, fue el único de los favoritos que apostó por el neumático duro trasero y se pegó a Pedrosa durante muchas vueltas, consciente de que le sería fácil dejarle clavado cuando le superase por la diferencia entre sus ruedas. Lo

hizo con un preciso interior de izquierdas y de ahí, a meta.

### Jerez (Segundo)

Antes de irse a por Lorenzo, dejó claro a Rossi que acabaría delante. Cuando el italiano le pasó, se la devolvió muy rápido. Ya a rueda de Lorenzo, sudó para pasarle, tanto que en Dry Sack parecía que podría tirarle. Fue ahí donde también le pasó colado en la última vuelta y al llegar a la última curva, hizo lo que Rossi a Sete en 2005. Jor-

ge debió cerrar más la puerta y Marc controlar más la situación para no tocarle, pero fue un lance de carrera que hizo correr ríos de tinta.

### Le Mans (Tercero)

Nunca había rodado con la Honda de MotoGP en Le Mans y tampoco había corrido bajo la lluvia, lo que no impidió que firmara la pole en la clasificación y luego una gran carrera con el asfalto mojado. Pese a salir primero, se quedó clavado en



## Marc Márquez

la salida, al patinarle la rueda trasera y eso hizo que cayese hasta la décima plaza, lo que a la postre supuso más épica para su enorme remontada. Durante la primera parte de carrera alternó adelantamientos con fallos y salidas de pista, pero luego cogió ritmo y escaló hasta una increíble tercera plaza, firmada

con un último adelantamiento a Dovizioso para la historia.

### Mugello (Caída)

Aunque él dice que sólo contabiliza dos, el fin de semana de Mugello se saldó con cuatro caídas. Dos de ellas fueron anecdóticas, otra estremecedora y la última muy inoportuna, en

carrera, lo que no le impidió dejar el sello con buena nota. El viernes perdió el control de su Honda en el final de recta, a 340 por hora, y al ver que se iba contra el muro se tiró a 280. Milagrosamente, sólo se hizo un raspon en la barbilla y una pequeña fisura en el hombro derecho. Salió magullado a la califica-

ción y le tocó sufrir, porque no se clasificó directamente para la Q2. Ya en carrera, fue de menos a más y, tras pasar a Pedrosa, tenía el segundo puesto a tiro, lo que le dejaba a dos puntos de Dani en la general, pero se fue al suelo a tres vueltas del final. Un error que maldijo una y mil veces porque va a por el título.

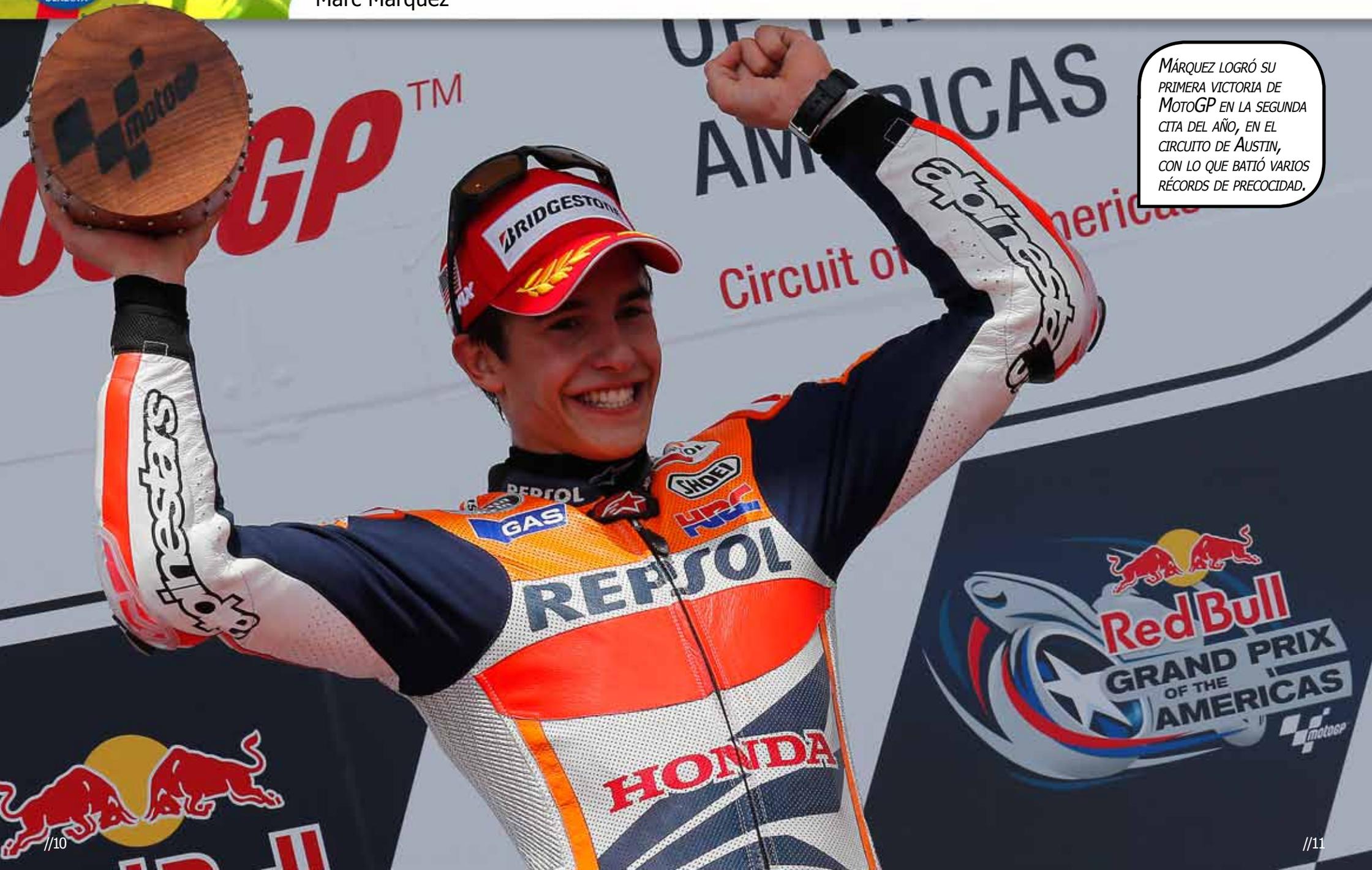
### Montmeló (Tercero)

Otro desafío superado. El GP de Cataluña supuso el más complicado a la hora de sentirse a gusto con la moto y sólo pudo clasificarse sexto en la calificación. Sin embargo, a la hora de la verdad, supo sacar un plus en carrera que le llevó desde los primeros compases a la tercera

plaza. Con Lorenzo se escapó hacia la victoria y, viajando a rueda de Pedrosa, se acercó tanto a él que a punto estuvo de tirarle a muy poco del final. Se hubiera armado un revuelo increíble, pero supo evitar el toque y amarrar un tercer puesto que le venía muy bien tras el cero de Mugello.



Marc Márquez



MÁRQUEZ LOGRÓ SU PRIMERA VICTORIA DE MOTOGP EN LA SEGUNDA CITA DEL AÑO, EN EL CIRCUITO DE AUSTIN, CON LO QUE BATIÓ VARIOS RÉCORDS DE PRECOCIDAD.

Marc Márquez



YA HA SIDO BAUTIZADO POR MUCHOS DE SUS RIVALES CON DISTINTOS CALIFICATIVOS, COMO LOS DE PEQUEÑO GENIO, EL NIÑO, "BABY" MÁRQUEZ O EL TRUENO DE CERVERA.

Marc Márquez

ÉL SÓLO CONTABILIZA DOS CAÍDAS DURANTE MUGELLO, PERO EN TOTAL FUERON CUATRO, DOS DE ELLAS ANECDÓTICAS, OTRA ESTREMECEDORA Y LA ÚLTIMA MUY INOPORTUNA.



Marc Márquez

*ROSSI Y MÁRQUEZ  
PROTAGONIZARON UNA  
INTENSA PELEA, ASÍ QUE  
MARC REBASÓ A PEDROSA  
CON LA ESPERANZA DE  
QUE «EL DOCTOR» NO  
LLEGARA A ÉL.*



Marc Márquez

*LAS AUDIENCIAS HAN  
CRECIDO EN ESPAÑA FRUTO  
DE LAS ACTUACIONES DE  
UN NOVATO QUE NO SE  
CORTA NI CON UN HACHA  
Y QUE SE HA GANADO A LA  
AFICIÓN.*





# BMW MOTORRAD DAYS E BMW R13

## ¡Ya está aquí!

**¡VEN Y PRUEBA LA NUEVA R 1200 GS!**

Y celebra con nosotros los 90 años de BMW Motorrad

**6 al 8**  
de septiembre

Formigal - Pirineo Aragonés

**Inscríbete ya**  
de manera gratuita  
Y reserva tu plaza para formar parte del evento  
[bmwridders.es/encuentros\\_inscribete.html](http://bmwridders.es/encuentros_inscribete.html)

## No te puedes perder el Encuentro **BMW Riders 2013**

Formigal nos espera para pasar un fin de semana repleto de diversión en el que podrás disfrutar de pruebas de producto, exhibiciones, actividades y muchas sorpresas más.

**¡Ven, tengas la moto que tengas!**

Más información en  
[www.bmwridders.es](http://www.bmwridders.es)



### 90 aniversario BMW Motorrad

- Exposición BMW clásicas
- Exposición Cafe Racer
- Exposición modelos 90 Aniversario
- Merchandising personalizado

### Nueva R 1200 GS

Si todavía no la has visto,  
es tu oportunidad de  
**realizar una prueba**  
y conocerla a fondo



María Herrera, por Álvaro Bautista

# Un hito en la historia del motociclismo español

El pasado 26 de mayo en el Motorland de Aragón, María Herrera provocó un cataclismo ganando la carrera de Moto3 del Campeonato de España. Álvaro Bautista, 'padrino' de la piloto de Talavera de la Reina, analiza para 'Club Más Moto' a la primera mujer en ganar una carrera del nacional.

María Herrera, por Álvaro Bautista



// Borja González

El lunes 27 el CEV ocupó un inusitado espacio tanto en los medios de comunicación nacionales como en muchos internacionales. María Herrera había sorprendido con una fantástica victoria peleada hasta la línea de meta que removía el clásico “status quo” masculino de un deporte como el motociclismo.

Herrera, de 16 años, compite desde 2012 con el equipo que dirige Emilio Alzamora en Moto3, este año con KTM.

Además, comparte muchas jornadas de entrenamientos con otros dos talaveranos que corren el nacional, Dani Sáez y Juanjo Núñez, y con todo un campeón del mundo y referente en la localidad toledana, Álvaro Bautista. “Yo conocí a

su padre antes de que ella naciera”, nos cuenta Bautista. El piloto de MotoGP se había encaprichado con una minimoto en unas vacaciones familiares en Alicante. Su padre, Javier, que regenta un taller y una tienda de motos en Talavera, accedió al capricho de su hijo, y le compró su primera moto.

El problema se planteó al llegar a casa, cuando se pu-

sieron a pensar dónde podían rodar, y ahí apareció la figura de Antonio Herrera, padre de María. “Nos dijeron que en Oropesa, que está a 30 kilómetros, había un hombre que tenía un circuitillo, y que fuéramos allí. Fuimos a alquilarle la pista, me vio y le dijo a mi padre ‘oye, que tu hijo va muy bien, aunque le faltan cosas’. Y estuvo diciéndome cómo hacer las curvas, ‘aquí te abres, aquí te cierras, aquí abres gas, frenas...’. De hecho fue el que le

dijo a mi padre que me metiese a correr en carreras de minimotos, en el campeonato de Madrid. Decía que me veía bien y que creía que podía ir rápido. Ahí empezamos la relación. Años después nació María. La recuerdo de siempre. Venía con su padre cuando era un mico y empezó con las minimotos, y hasta hoy”.

Ese circuito estaba en la gasolinera que gestionaba Antonio, en plena A5. Bautista tenía 8 años. De ese arranque con una minimoto terminó pasando por muchas de las copas de

promoción que tan buenos frutos han dado –y siguen dando a nuestro motociclismo: Copa Aprilia, Movistar, CEV... Y de ahí al Mundial, donde ha conseguido un título de 125 y ser uno de los cuatro españoles con moto de fábrica en MotoGP.

Desde hace un tiempo, Álvaro trata de echar un cable a ‘sus pilotos’, entre los que está María. “Estamos Dani Sáez, Dani Calderón (NdR: compite en el Open 600), Juanjo, María y yo, que somos los que entrenamos juntos últimamente. Con María empecé a entrenar motocross hará unos cuatro o cinco años. Yo estaba aún en dos y medio”.

## María Herrera, por Álvaro Bautista

En 2012, una temporada complicada para Herrera, Bautista empezó a ser un habitual en sus visitas a las carreras del CEV.

Así pudo entender en primera persona cómo su pupila ha podido pasar de firmar un undécimo como mejor resultado —en lluvia en la primera de las dos carreras de Moto3 que se disputaron este año como estreno del nacional en Montmeló— a ganar una carrera.

“El año pasado, en la primera carrera de Jerez, en el warm up, en lluvia, fue la mejor. Pero en carrera tuvo un problema en parrilla, se le paró la moto y no pudo disputar la misma. En la segunda, en los entrenamientos, estaba primera, se cayó y se rompió la escápula, y a partir de ahí no volvió a sentirse físicamente bien, siempre tenía problemas; después sufrió otra caída entrenándose y se volvió a dar en

el mismo sitio. Tuvo muchos problemas físicos y nunca estuvo al ciento por ciento. Pero, por ejemplo, en el campeonato de Europa que se disputó en Albacete acabó cuarta, un buen resultado. Ahora creo que tiene una moto mejor, ella tiene más experiencia, se están haciendo bien las cosas y están saliendo los resultados”.

La carrera histórica de Aragón no fue ni mucho menos fácil para María, con un pro-

blema en la moto antes de la vuelta de formación que a punto estuvo de dejarla en fuera de juego, y que la intervención de Alzamora hizo que quedase en nada, con su piloto esperando que se apagase el semáforo desde el tercer puesto en el que le habían dejado los entrenamientos. “Yo, cuando ví la situación, me dije ‘Buf...

se va a poner nerviosa’; y sólo pensaba en si podría terminar, que no le pasase nada por los nervios, una salida de pista o algo así... También es verdad que durante todo el fin de semana se la veía muy segura de sí misma, y cuando estuve con ella en la parrilla la noté diferente a otras carreras, más seria, más centrada. No sé...

Otras veces tiene más una mirada de ‘a ver qué va a pasar’, pero esta vez estaba más tranquila, como si tuviese en la mente lo que tenía que hacer. Pero al pasar todo eso pensé: ‘Ahora sí que lo tiene complicado’. Y me sorprendió. Hizo una salida muy buena, estuvo ahí, en ningún momento falló. Para mí hizo una carrera per-



María Herrera, por Álvaro Bautista

**BAUTISTA:** "CON MARÍA EMPECÉ A ENTRENAR EN CIRCUITOS DE MOTOCROSS HARÁ UNOS 4 O 5 AÑOS. YO ESTABA AÚN EN DOS Y MEDIO Y YA ENTONCES IBA MUY RÁPIDO"

fecta, increíble".

Bautista se centra este año en el CEV en ayudar al equipo talaverano formado por Sáez y Núñez, mucho menos experimentados y en una estructura mucho más 'humilde' que la que apoya a Herrera –"cuando voy paso a verla, intento darle consejos, aunque estoy tranquilo porque está en un equipo profesional que sabe lo que hay que hacer y cómo hay que hacerlo", explica-. Aunque ya en casa tiene la oportunidad de descubrir en primera persona el nivel al que está y puede estar María.

"Por mejorar tiene muchas cosas, pero lo bueno que tiene es que es una piloto muy fina, traza muy bien, dibuja muy bien las curvas", analiza el piloto de Gresini Racing. "Lo que también hace muy bien es aprender; la tía en cuanto le dices 'haz esto así', lo intenta. Es muy buena para eso. Puntos débiles tiene aún muchos, pero es normal, es sólo el segundo año en el que está haciendo el CEV, le queda mucho que aprender.



EN EL CAMPEONATO DE EUROPA QUE SE DISPUTÓ EN ALBACETE ACABÓ 4ª, UN BUEN RESULTADO. AHORA CREO QUE TIENE UNA MOTO MEJOR, ELLE TIENE MÁS EXPERIENCIA.

Aunque de la manera en que pilota y cómo trabaja creo que puede llegar a ir muy rápido".

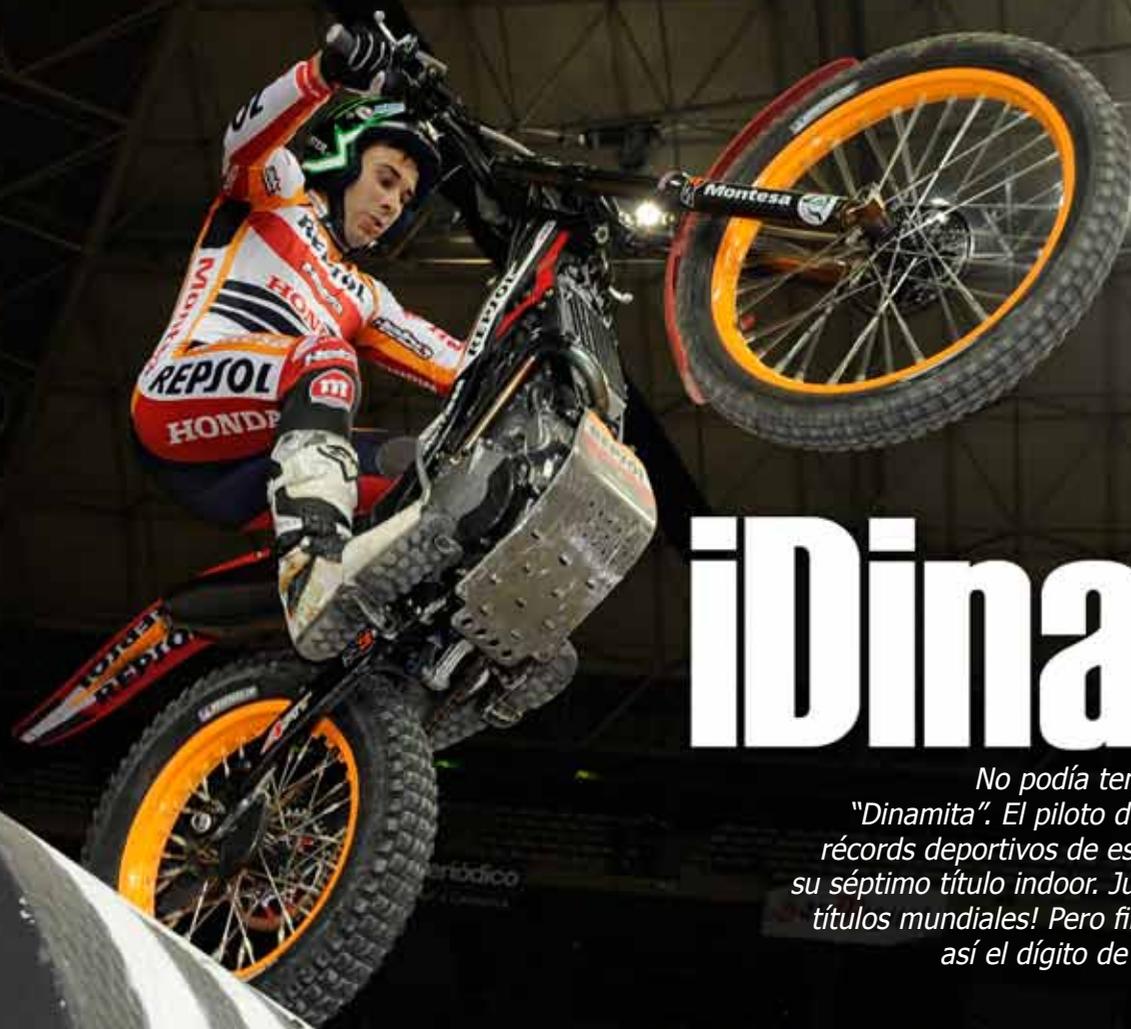
Una cualidades que tendrá que fortalecer, a la vez que asume su lugar en la historia, algo que, como nos dice Bautista, tiene que saber medir para no perderse por la presión que va a tener que sobrellevar en adelante.

"Algo de cuidado debe de tener, aunque creo que María tiene la cabeza muy bien puesta en su sitio, no se hace ideas falsas. Lo tiene claro, y luego estamos gente alrededor con experiencia en este mundo y que la aconsejamos. Si hubiera sido un chico habría sido otro más que habría ganado una carrera del CEV, y no habría tanta presión. Al ser una chica, todo el mundo está más pendiente. Intentaremos que no haya tanta presión, que disfrute, que lo haga lo mejor que pueda y dé el máximo como hace siempre. E ir al Mundial o no, ya se verá. De momento hay que seguir un camino y el primer paso es lo que está haciendo en el CEV".

María Herrera, por Álvaro Bautista



Toni Bou



# ¡Dinamita!

*No podía tener un apodo mejor Toni Bou como el de "Dinamita". El piloto de trial ha reventado con su explosión los récords deportivos de esta modalidad deportiva. Acaba de ganar su séptimo título indoor. Junto a los seis al aire libre y ya suma ¡13 títulos mundiales! Pero finalizará este año con catorce y superará así el dígito de Angel Nieto, como referente en España.*

Toni Bou

CON ESTE NUEVO CETRO EN PISTA CUBIERTA, "DINAMITA" BOU TIENE TRECE TÍTULOS MUNDIALES EN SU PODER, UNA PROEZA QUE NADIE ANTES EN LA HISTORIA DEL TRIAL HABÍA LOGRADO.

// Santi Ayala-Moto Verde

**M**itos, leyendas, héroes... Pocos son los elegidos para alcanzar esa condición en el mundo de la competición de motos, en la que tantos buenos pilotos hay. Entre los llamados a lograr la admiración eterna se encuentra nuestro protagonista, Toni Bou. Aquel niño de Piera, Barcelona, que empezó compitiendo en trial con bicicleta es ahora el gran icono del trial en moto cuando cumple tan solo 26 años.

No tiene límite, no encuentra rival que le frene y sólo él se cuestiona hasta dónde puede llegar, buscando siempre un reto mayor. Toni vive con este lema: "Lo fácil ya lo hice, lo difícil lo estoy haciendo y lo imposible... tardaré pero lo lograré". Es el gran mago que consigue hacer realidad los trucos más insospechados, que supera el obstáculo como si no estuviera, que hace fácil lo inaccesible y que convierte cada movimiento sobre su Montesa Cota 4RT en un ejercicio de malabarismo y funambulismo.

Así es como Bou ha ganado su séptimo título mundial ¡consecutivo! de la modalidad indoor –la que se disputa en espacios cerrados, como pabellones deportivos y, con obstáculos artificiales-, igualando el récord de mundiales "indoor"

que hasta ahora poseía en solitario otro mítico como el británico Dougie Lampkin. Pero, ¡jojo!, que aún hay cifras más asombrosas: Toni Bou lleva ¡21 victorias! consecutivas en el Mundial Indoor o, lo que es igual, tres años ganando, imbatido. Asimilad el dato. Acumula un total de 36 pruebas victoriosas bajo techo de un total de 56 disputadas. ¡Abrumador!

Con este nuevo cetro en pista cubierta, "Dinamita" Bou tiene trece títulos mundiales en su poder –resultado de la suma con los seis outdoor-, una proeza que nadie antes en la historia había logrado.

"Es un gran momento para mí –apunta Bou- porque he superado a mis ídolos. Este séptimo título creo que es el más importante, porque ha significado un récord histórico". Ídolos como el grandísimo Jordi Tarrés, inventor del trial moderno, revolucionario con su técnica de movimientos en parado y en el aire, que sumaba un total de siete mundiales. Lampkin fue el heredero, con sus doce mundiales -7 outdoor y 5 indoor- y 99 victorias en total. Pero Bou ha hecho añicos todos los referentes, dinamitándolos.

**No hay límites**

La cuestión es que su carrera deportiva, ni de lejos, aún ha terminado y ello deja la puerta

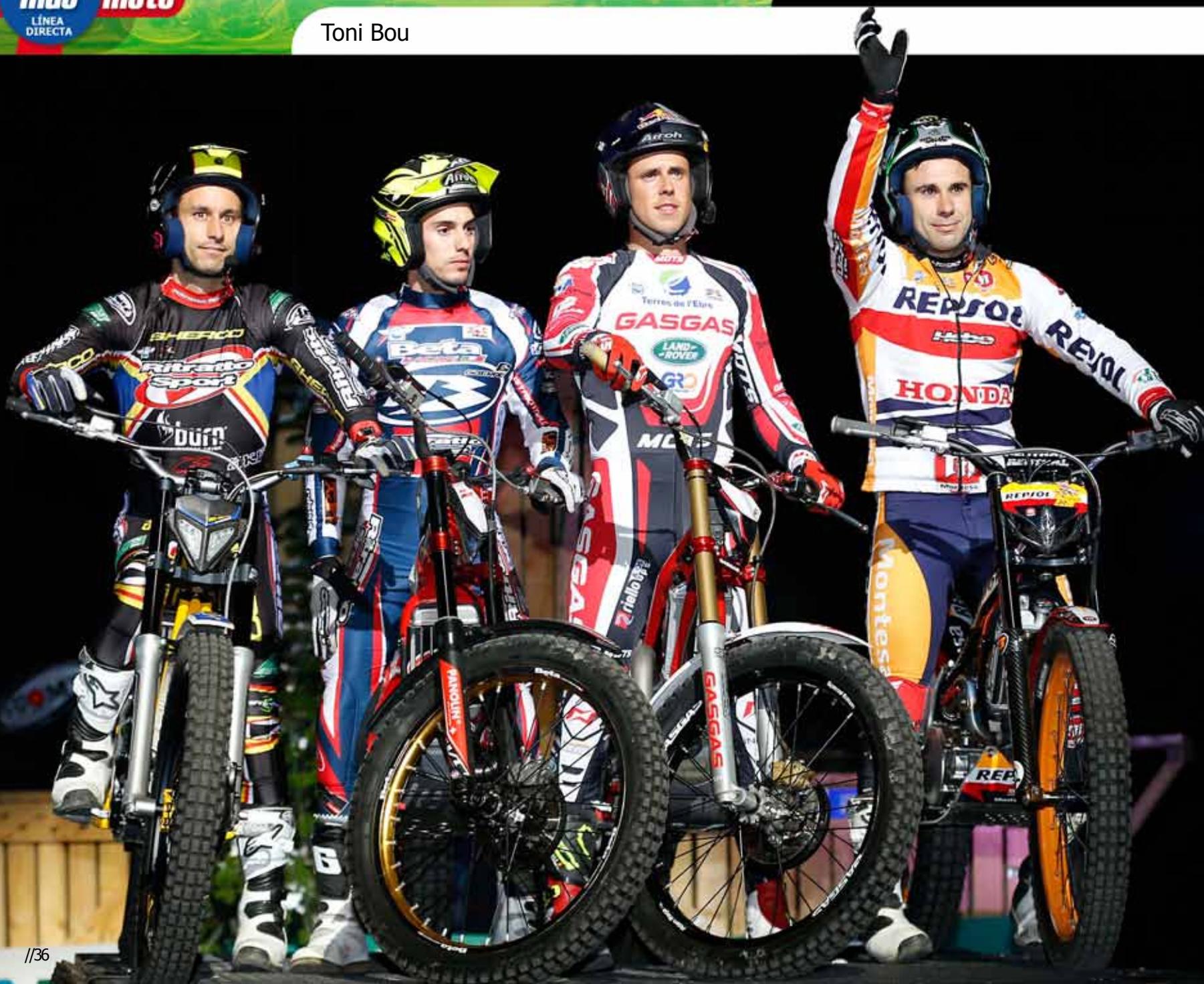
abierta para que Toni se consagre como el más grande entre los grandes. Todo apunta a que este año ganará otro Campeonato del Mundo al aire libre, en cerrada lucha con el también español Adam Raga-, lo que elevaría su cifra a 14 títulos. A uno sólo de Giacomo Agostini como gran referente de entorchados mundiales conseguidos en moto. Me atrevo a vaticinar que, al ritmo de dos títulos anuales –en eso, tiene ventaja, frente a otros pilotos, cierto es, de poder disputar dos mundiales al año- Bou puede llegar a superar la veintena. ¡Al tiempo!. Mientras tanto, Bou sigue siendo el chico tímido fuera de la moto, pero divertido cuando rompe el hielo, que parece que nunca ha roto un plato y, en realidad es travieso.

Mantiene su pasión por la bici, de trial, claro, pues él mismo reconoce que "con la biketrial se hacen grandes cosas, es la base de mi entrenamiento para indoor. Es impresionante cómo se ha evolucionado con ella. La moto siempre va por detrás. Con la bici llevas menos peso y, para inventar, es más adecuada. Claro que no tiene el empuje del motor, pero aporta muchas sensaciones extrapolables a la moto".

No os olvidéis que antes de ser Campeón en moto, Toni lo



Toni Bou

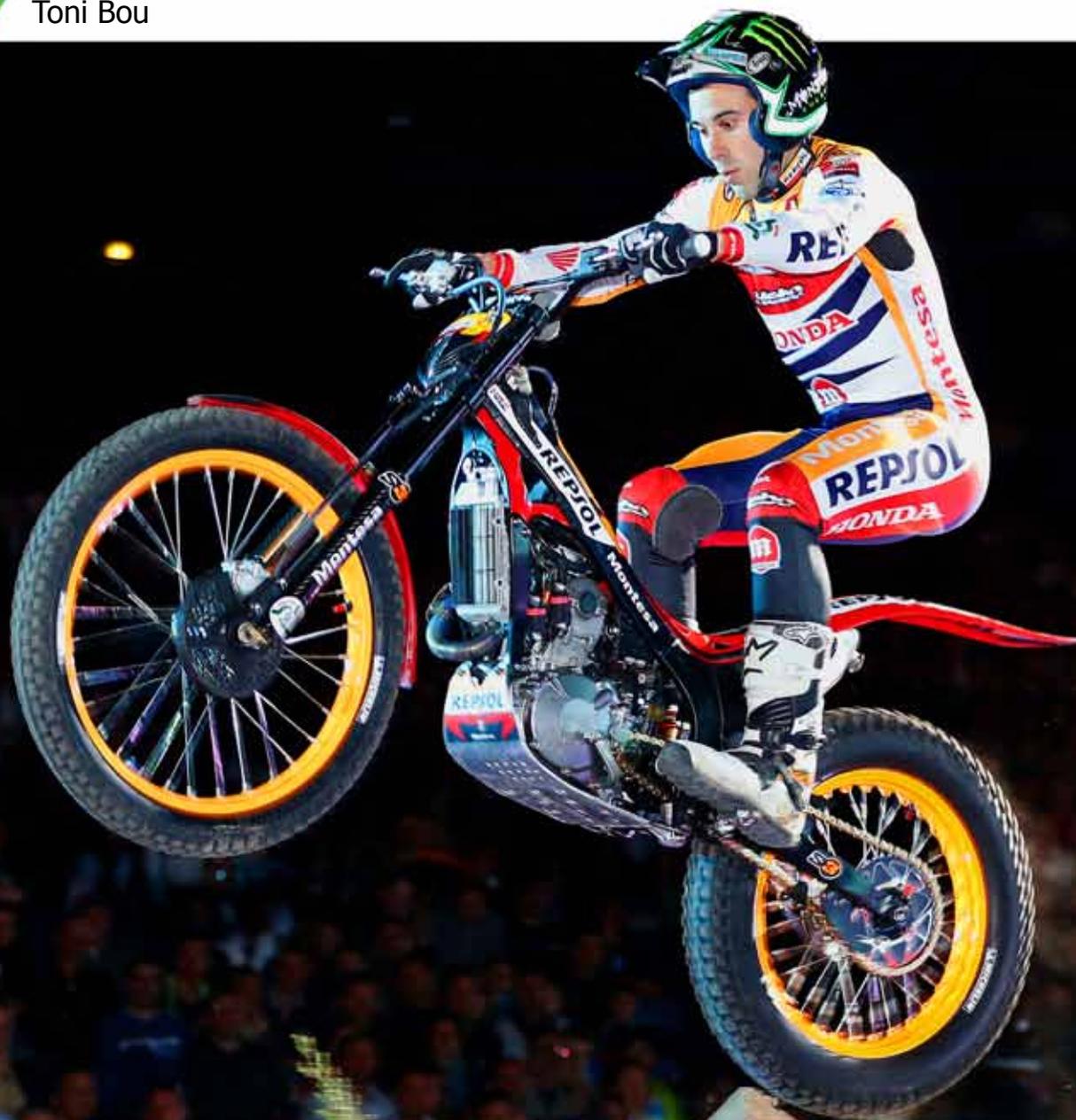


fue del Mundo en Bikertrial, en dos ocasiones -1998 y 2000- junto a dos Subcampeonatos, además de varios títulos nacionales y de Cataluña -su primer cetro lo consiguió en 1994 a la edad de ocho años-. No fue hasta 1999 cuando Bou se pasó al trial con motor, para en dos años ser Campeón de España "Junior", muestra de su increíble precocidad y talento. En 2002 ya fue Campeón de Europa, en 2005 ganaba sus primeras carreras del Mundial y, en 2006, llegaba su primer Campeonato de España absoluto. Un año después lograba su primer doblete de Campeón del Mundo, bajo techo y al aire libre.

Pero, no salgo de mi asombro, como os pasará a vosotros, repasando cada dato de su biografía deportiva, pues abrumadores son los resultados acumulados en 2009, 2011 y 2012, temporadas en las que Bou se ha proclamado Campeón en los ¡cinco certámenes! que ha disputado: Mundiales y Nacionales Indoor y Outdoor, así como el Trial de las Naciones como integrante de la Selección de España, con la que ha vencido ocho veces esta prueba mundial por equipos que se disputa anualmente.

¿Cómo lo consigue? Innegable su talento, único y diferencial, algo con lo que se nace. Mucho entrenamiento y... para los que os gusta saber secretos de los Grandes

Toni Bou



*No fue hasta 1999 cuando Toni Bou se pasó al trial con motor, para en dos años ser campeón de España "Junior", muestra de su increíble precocidad y talento.*

Campeones, Toni nos comenta que "la concentración es realmente importante, aunque anteriormente, hacer el trabajo físico específico y con la moto es clave. En las pruebas indoor hemos tenido muchas novedades estos últimos años, con paredes muy altas que superar. Hay que tener una moto muy regular para poder hacer y controlar las rocas con una rueda, y después tener la potencia suficiente para subir grandes paredes".

Con Bou uno tiene la sensación de que nunca acabará de escribir páginas de oro en las dos ruedas y que, si no es en ellas, lo hará en otras modalidades. Conocidos son sus escauceos en carreras de coches así como alguna prueba subido a la Honda de MotoGP de Dani Pedrosa —hace unos años la probó en el Circuito valenciano de Cheste—. Dinamita, única e irrepetible. ¿Sus cifras? Asustan y generan admiración. El resto de la historia, ya la sabemos.

Toni Bou

EL CAMPEÓN RECONOCE QUE LA CONCENTRACIÓN ES REALMENTE IMPORTANTE, AUNQUE ANTERIORMENTE, HACER EL TRABAJO FÍSICO ESPECÍFICO Y CON LA MOTO ES CLAVE PARA CONSEGUIR BUENOS RESULTADOS.



Toni Bou

CON TONI BOU UNO TIENE LA SENSACIÓN DE QUE NUNCA ACABARÁ DE ESCRIBIR PÁGINAS DE ORO EN LAS DOS RUEDAS Y QUE, SI NO ES EN ELLAS, LO HARÁ EN OTRAS MODALIDADES.



Toni Bou



Toni Bou

# 2013 FIM X-TRIAL WORLD CHAMPIONSHIP

## Grand Prix of Great Britain

Weymouth, Great Britain - 5 January 2013



2

1

3

Toni Bou



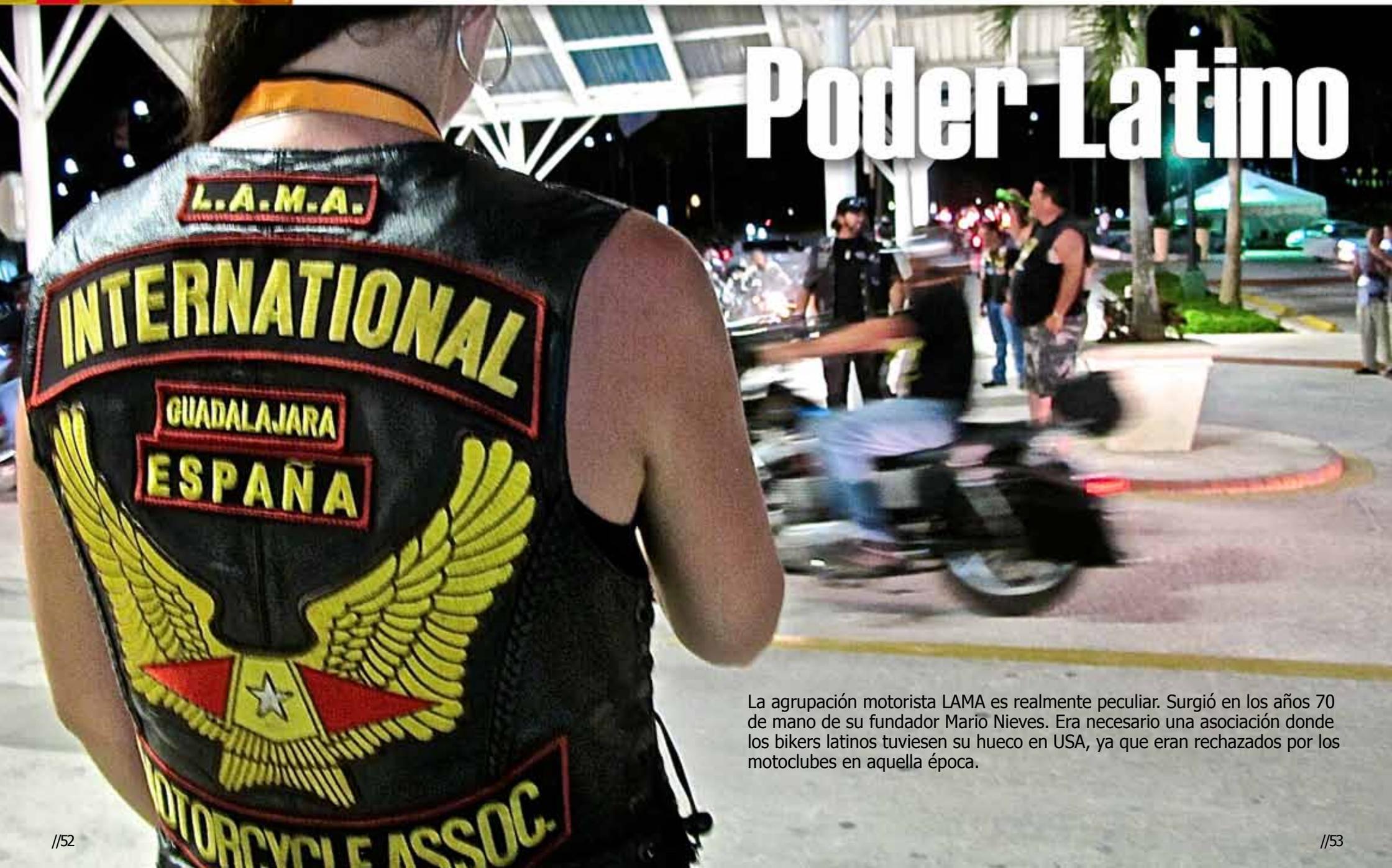
Xenet

Toni Bou



LAMA Latin American Motorcycle Assoc.

# Poder Latino



La agrupación motorista LAMA es realmente peculiar. Surgió en los años 70 de mano de su fundador Mario Nieves. Era necesario una asociación donde los bikers latinos tuviesen su hueco en USA, ya que eran rechazados por los motoclubes en aquella época.

## LAMA Latin American Motorcycle Assoc.

// Nacho Mahou

Chicago, la ciudad de Mario, es la sede de LAMA, pero sus redes se extienden por todo Estados Unidos, por el resto de América y -más recientemente- por el ancho mundo. Su filosofía de vida se basa en un comportamiento noble, caballeroso, amistoso, de respeto.

Cualquiera puede pertenecer a LAMA, mientras cumpla las normas y cubra la cuota exigida. Hombres, mujeres, directivos, empleados, obreros, autónomos... Eso sí, hay que tener moto. Y usarla. Las motos tienen que tener una cilindrada mínima de 650 c.c., pero hay excepciones en algunos países, según cuenta Mario: "En Pakistán y en la India tienen las carreteras más altas del mundo; ¿Vas a negarles el acceso a LAMA o marginarles por la menor cilindrada de su moto? tiene mucho mérito rodar por allí. Lo que hemos decidido es que cada nación marque qué cilindrada debe de ser".

Otra peculiaridad del LAMA es el campeonato que se realiza entre sus componentes, cada reunión o concentración puntúa según varios parámetros: kilómetros recorridos, cantidad de socios por Capítulo y eventos registrados.

Cuando decimos Capítulo (Chapter en inglés) nos refe-

rimos a que LAMA está organizado por grupos locales que aportan su grano de arena a la "gran duna latina". Tuvimos la oportunidad de participar en el encuentro internacional que se celebró en la República Dominicana, organizado por los Chapters locales de Higuey, La Romana... Ellos dieron todo de sí para agradar a los 300 motoristas que acudieron de todas partes del mundo.

Sin ir más lejos, en La Romana, nos recibieron las autoridades locales, banda municipal, desfile de banderas... Un acto como tiene que ser y con todo el colorido que ofrece el Caribe. "¡Con toda la Vaina!" como dicen acá. Luego recorrimos juntos unos cuantos kilómetros por la buenas y nuevas carreteras que se están construyendo en la Dominicana.

Estuvimos compartiendo con Walter Baz de Montevideo. El uruguayo nos contaba sus andanzas por el mundo sobre su pequeña moto, sus desventuras y sus -muchas más- aventuras. La pasión por rodar en moto le ha llevado a recorrer América de cabo a rabo, con poco presupuesto y muchas ganas.

También, Adolfo Prieto, cubano, que nos citó el año que viene en La Habana para recorrer los territorios cercanos de la isla del Caimán. Desde Argentina llegó Hernán que nos

especificaba la realidad motorista de su gran país, mientras tomábamos unos tragos de Mamajuana.

¡Sois de todas partes de América pero no veo ni un español! pronuncio, y con un ¿cómo que no? me emplazan a hablar con Antonio, alcarreño que me explica la situación. "En España está creciendo bastante el LAMA, en Guadalajara ya somos varios y en el resto de España también hay más".



## LAMA Latin American Motorcycle Assoc.

Con tanta diversidad de lenguas, de nacionalidades, de culturas dentro el alma mater de LAMA, pregunté a Mario Nieves como era posible entenderse.

“El español no es el lenguaje oficial, es la moto lo que nos une y nos hace entendernos”. Para conectarse entre todos los miembros utilizan las redes sociales, concretamente Facebook, donde existe un grupo abierto que centraliza todo: LAMA INTERNATIONAL MOTORCYCLE ASSOCIATION.

“En el año 2000 no sabía nada de ordenadores y eso que los reparaba, pero no los usaba;

pero me puse al día. “La mejor forma de hablar con la gente es en persona. La segunda, por teléfono. La tercera es en carta o internet. Pero después inventaron Facebook”, asegura Mario.

De todos modos, el LAMA no es un grupo de motoristas de escaparate, ruedan y mucho. El mismo Presidente recorre una promedio de 18.000 millas (29.000 kms) al año. El resto de componentes son así, puros rodadores.

También son una asociación educada, que cuidan el lenguaje, respetan la naturaleza, recogiendo los desperdicios de

cualquier encuentro de motos al finalizar este. “Me encanta estar en el exterior. Me crié en Puerto Rico, en el campo. Yo soy un hombre de la naturaleza. Que es la otra definición de un biker. Porque un verdadero motorista está en pleno contacto con la naturaleza”.

En definitiva, LAMA es una asociación biker que acepta a sus componentes por sus ganas de rodar sin importar la marca de la moto, la edad, sexo, color de la piel, religión o cualquier otra causa que provoque recelo en la sociedad en que vivimos.

Larga vida al LAMA!



LAMA Latin American Motorcycle Assoc.

CHICAGO, LA CIUDAD DE MARIO, ES LA SEDE DE LAMA, PERO SUS REDES SE EXTIENDEN POR TODO ESTADOS UNIDOS, POR EL RESTO DE AMÉRICA



CUALQUIERA PUEDE PERTENECER A LAMA, MIENTRAS CUMPLA LAS NORMAS Y CUBRA LA CUOTA. HOMBRES, MUJERES, DIRECTIVOS, EMPLEADOS, OBREROS...



LAMA Latin American Motorcycle Assoc.



LAS MOTOS TIENEN  
QUE TENER UNA  
CILINDRADA MÍNIMA  
DE 650 C.C., PERO  
HAY EXCEPCIONES  
EN ALGUNOS PAÍSES:  
PAKISTAN, INDIA

LAMA Latin American Motorcycle Assoc.



LAMA NO ES UN GRUPO DE MOTORISTAS DE ESCAPARATE, RUEDAN Y MUCHO. EL PRESIDENTE RECORRE UN PROMEDIO DE 18.000 MILLAS (29.000 KMS) AL AÑO.

"EL ESPAÑOL  
NO ES EL LENGUAJE  
OFICIAL, ES LA  
MOTO LO QUE NOS  
UNE Y NOS HACE  
ENTENDER NOS",  
ARGUMENTA MARIO



LAMA Latin American Motorcycle Assoc.

EL CAMPEONATO QUE SE REALIZA ENTRE SUS COMPONENTES, CADA REUNIÓN O CONCENTRACIÓN PUNTÚA SEGÚN VARIOS PARÁMETROS.





"EN ESPAÑA ESTÁ  
CRECIENDO BASTANTE  
EL LAMA, EN  
GUADALAJARA YA  
SOMOS VARIOS Y EN  
EL RESTO DE ESPAÑA  
TAMBIÉN HAY MÁS".

- ★ 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

LAMA Latin American Motorcycle Assoc.



LAMA Latin American Motorcycle Assoc.

EL CAMPEONATO QUE SE REALIZA ENTRE SUS COMPONENTES, CADA REUNIÓN O CONCENTRACIÓN PUNTÚA SEGÚN VARIOS PARÁMETROS.



Zipi (Juliá Márquez) y Zape (Rafael Rins)

# Los Papás “Guais” del Dúo Ye Yé

// Tito Lladós

Quien con unas cuantas décadas de edad a sus espaldas leyó las aventuras de los gemelos más gamberros de la historia del cómic español sabe perfectamente quienes son Zipi y Zape y si bien en estas líneas no vamos a hablar de ellos sí que hemos buscado ciertas similitudes entre los hermanos más famosos de la literatura infantil de hace algunos años y los papás de tres figuras emergentes, bueno una no tanto, en el mundial de MotoGP.

Para zanjar cuanto antes la incertidumbre, nos estamos refiriendo a los “papás guais” del dúo “yeyé” que representan los pilotos Álex Márquez y Álex Rins, y que campa por el paddock de MotoGP desde hace algunos años.

Y son “papás guais” porque quienes les conocen ya saben que la relación entre ellos es muy estrecha, no tanto por cuanto se



## Zipi (Juliá Márquez) y Zape (Rafael Rins)

refiere al momento en que Marc Márquez salta a la pista, antes en Moto2 y ahora en MotoGP, sino por su peculiar manera de vivir los entrenamientos cuando quienes llegan al asfalto desde sus boxes son “los Álex”, Márquez y Rins.

Lejos de cualquier rivalidad, Rafa Rins (Zape) y Juliá Márquez (Zipi), disfrutan de la pasión de sus hijos como dos auténticos gamberrros, sufren y se desesperan, pero siempre tienen momentos distendidos para realizar comentarios jocosos, otros mucho menos en esa línea y ampliamente profesionales del estilo de “mira, mira que neumático lleva, ahora va a salir con..., o se le nota que no está fino...”.

Hablando con ellos, con Juliá y Rafa, te queda claro que su pasión son sus “niños” y las motos, aunque sus profesiones, que ahora han dejado algo de lado para acompañar a sus hijos, son ciertamente opuestas a ellas.

Juliá Márquez compaginó la afición de sus niños, Marc y Álex, con el volante o mejor dicho los “joystick” de grandes maquinarias pesadas en las que era tan hábil en su manejo como sus hijos sobre una moto.

“Mira Tito, soy capaz todavía de coger una pala grande y colocar las piedras o lo que sea al milímetro una al lado de la otra”, nos explica henchido de satisfacción Juliá Márquez, de quien debo reconocer que al poco de conocerle se me quedó grabada una de las frases

que me “soltó” viendo los entrenamientos oficiales de su hijo Marc en Moto2.

No iban estos demasiado bien -los entrenamientos- para Marc y la metáfora que empleó con total parsimonia y tranquilidad Juliá fue “Tito -pausa en su frase-, hoy toca vals -por el baile clásico- y mañana -por la carrera- rock & roll, así que tranquilo que ya veremos y claro, el niño ganaba”.

Ese mismo ritmo, por llamarlo de alguna manera, es el que a lo largo de los años ha inculcado a sus hijos, aunque como todos los padres sufre cada vez que alguno de sus “niños” salta a la pista, gesticula y se desespera con su actuación, muchas veces sentado junto a nosotros y Rafa Rins en la sala de prensa, pero sin perder nunca la compostura y siempre con una sonrisa en su gesto que denota muy por las claras que Juliá Márquez es tan feliz como sus hijos con lo que hace en la actualidad y que tanto encima de la moto como por el paddock se lo pasan de maravilla.

Igual que Álex Márquez y Alex Rins -los dos últimos campeones de España en la más pequeña de las cilindradas- comparten boxes, sus padres, Juliá y Rafa, disfrutan juntos del día a día por los circuitos del calendario mundial.

Desde que llegan al circuito con ellos -sus hijos- hasta que se marchan, rara es la vez en la que no los encuentras juntos, bueno sí, cuando el mayor de los Márquez salta a la



Zipi (Juliá Márquez) y Zape (Rafael Rins)

pista papá Juliá no está para otros menesteres, aunque si el trabajo se lo permite, Zape (Rafa Rins) también acaba viendo en algún monitor los entrenamientos de MotoGP junto a Zipi (Juliá Márquez).

Camino de los 45 años -lo cumple en octubre- Rafa Rins es propietario de una empresa de "Obra civil hidráulica dentro del abastecimiento y regadío". Así nos lo explica y así lo transmitimos, aunque añade que comparte la misma con otro socio que ahora es quien lleva mayor peso en la misma debido a la intensidad del calendario que debe completar junto a su hijo, pero que no le aparta de incorporarse a la misma en cuanto se baja del avión tras una carrera.

Siempre simpatía y derroche de buen humor, raro es el momento o el día en que Rafa Rins no pierde unos minutos en contarte un chiste o las últimas anécdotas que ha vivido junto a Juliá.

Viajan juntos a muchos grandes premios como unos integrantes más del equipo de sus hijos -Marc ya "vuela" libre con el equipo Repsol de HRC-, y si te descuidas te acaban gastando alguna broma. Siempre miran a la vida desde una perspectiva positiva y entusiasta que acaba contagiando a cuantos les rodean.

Si alguna vez coincides con ellos en un gran premio no te fíes, te acaban gastando una broma o "vacilando", pero seguro que recordarás el momento durante mucho tiempo.



*SIEMPRE SIMPATÍA Y DERROCHE DE BUEN HUMOR, RARO ES EL MOMENTO O EL DÍA EN QUE RAFA RINS NO PIERDE UNOS MINUTOS EN CONTARTE UN CHISTE.*

Zipi (Juliá Márquez) y Zape (Rafael Rins)



Aprilia SRV 850

“Un león en la ciudad” o “un lobo con piel de cordero” son las primeras comparaciones que me vienen a la cabeza, nadie se imagina la fiera que se oculta bajo la apariencia de esta práctica scooter hasta que la pruebas.

# Un león en la ciudad



Aprilia SRV 850



**R**odando por el centro de la ciudad, ya se puede apreciar que bajo las carcasas de scooter se esconde el corazón de un león, también se aprecian los 245 kg en el filtrado entre los coches donde se muestre más como una moto de gran cilindrada que como una scooter, por lo demás su espíritu sigue intacto, comodidad, bajo consumo, limpieza, protección, espacio en el cajón trasero y en forma de maletero bajo el asiento, aunque sólo tiene cabida para un casco, esto es debido al volumen del motor V-Twin 839 c.c., que nos ocupa la zona reposa pies típico de los scooters y llega hasta la parte baja del asiento.

En el primer semáforo comienzo a ver de lo que es capaz la SRV 850, motos de gran cilindrada, incluso “erres”, se quedan retratadas en mis retrovisores, la salida y aceleración es brutal, ya que es constante con un segundo empuje de potencia a medio régimen donde las demás scooter llegan a su tope, esta guarda todavía un as en la manga.

Sin el corte de potencia al que nos obligan los cambios de marcha y en el modo sport que accionamos con un simple clic a la derecha en la piña, aportándonos una aceleración de 0 -100 km/h en apenas 5 segundos, todo esto hace que miremos al resto de motos en

la ciudad, con cierto aire de superioridad que nos proporciona su potencia.

Incluso, debemos tener sumo cuidado con el tacto del puño en rotondas y curvas lentas, ya que como abras gas a tope y antes de tiempo pierde tracción trasera, para solucionar este problema la Aprilia SRV 850 proporciona control de tracción y ABS de serie, que en su primer modelo echábamos en falta.

El siguiente paso de la prueba es salir a carretera, la urbana por excelencia y el león que lleva dentro nos piden libertad a gritos, nada mejor que tomar la N- I dirección a la sierra, a límites legales de velocidad la moto funciona apenas al ralentí, comprobamos su fuerza en un par de adelantamientos comprometidos, que nos hacen ver que de potencia anda sobrada para circular por carretera, además, la posición de conducción es muy cómoda, incluso para afrontar viajes largos, de hecho a menudo tenía la sensación de circular en una touring

*DESDE EL PRIMER SEMÁFORO SE COMIENZA A VER DE LO QUE ES CAPAZ LA SRV 850, MOTOS DE GRAN CILINDRADA, INCLUSO “ERRES”, SE QUEDAN RETRATADAS EN LOS RETROVISORES, LA SALIDA Y ACCELERACIÓN ES BRUTAL.*

Aprilia SRV 850

*UN PAR DE ADELANTAMIENTOS NOS HACEN VER QUE DE POTENCIA VA SOBRADA PARA CIRCULAR POR CARRETERA Y LA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN ES MUY CÓMODA, INCLUSO PARA AFRONTAR VIAJES LARGOS.*



de gran cilindrada, por comodidad y potencia.

Viendo el comportamiento excelente de la moto tanto en ciudad, como en autovía, decidimos ponerla a prueba en zona de curvas rápidas y enlazadas en el viaje de vuelta, para ello tomamos de regreso la N- 1, deshaciendo nuestros pasos hasta llegar a San Agustín de Guadalix, donde cogemos el desvío hacia la carretera de Colmenar Viejo, encontrándonos a nuestro paso un sinfín de curvas que se van retorciendo, para nuestro disfrute, por que esa es la sensación.

La Aprilia SRV 850 nos deja de nuevo sorprendidos y lo cierto es que sus neumáticos (120-70-16 delante y 160-60-15 detrás), son dignos de una "erre", a lo que contribuye su escape 2 en 1 y su motor bicilíndrico con su sonido sport embriagador, el paso en curva no debe ser elevado ya que es muy larga la distancia entre el tren delantero y el trasero, por ello nos aprovechamos de su sistema de frenos excelente, para morder

*PARECE UNA MAXI SCOOTER MÁS DEL MERCADO, PERO SIN DELATAR QUE ESTAMOS ANTE LA MÁS GRANDE Y POTENTE EN SU SEGMENTO, CON UN BRILLANTE MOTOR QUE TE HARÁ OLVIDAR QUE VAS MONTADO EN UN SCOOTER.*

bien antes de tumbar la moto (pinzas de doble pistón con doble disco delantero de 300 mm y trasero de 280 mm), salimos a la carretera de Colmenar Viejo en dirección a Madrid con cara de satisfacción y la sorpresa de haber descubierto un gran juguete.

Conclusión: La polivalencia es el gran secreto de este maxi scooter, de uso diario, rutero, excursionista de fin de semana, su potente motor, su posición de conducción relajada, el consumo moderado (5 litros aprox., nunca más de 6,5 l), así como su maletero, hacen de la SRV 850 una auténtica joya para todo uso.

A simple vista parece una maxi scooter más del mercado, más musculosa, pero sin delatar que estamos ante la más grande y potente en su segmento, capaz de superar los 200 km/h, sin esfuerzo.

Por su brillante motor, su transmisión por cadena de eslabones, su sonido y aceleración, te harán olvidar que es una scooter en lo que vas montado realmente.

## Aprilia SRV 850

*SU BRUTAL ACELERACIÓN NOS PERMITE MIRAR AL RESTO DE MOTOS EN LA CIUDAD, CON CIERTO AIRE DE SUPERIORIDAD QUE NOS PROPORCIONA SU INACABABLE GAMA DE POTENCIA.*



## Aprilia SRV 850

Aprilia SRV 850	
Cilindrada	839,3 cc
Pot. máx. Decl.	75 CV / 7.250 rpm
Par. máx. Decl.	76,4 Nm/ 5.750 rpm
Alimentación	Inyección electrónica
Tipo	Bicilíndrico en V a 90°, 4 tiempos, refrigerado por líquido Distribución 4 válvulas, SOHC
Embrague	Automático centrífugo
Cambio	Variador automático, con efecto freno motor Transmisión Cadena
Tipo chasis	Doble cuna
Basculante	Amortiguador de doble muelle cromado con ajuste de la precarga
Suspensión delantera	Horquilla hidráulica en aluminio Ø 41 mm; recorrido de 135 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador hidráulico lateral; recorrido de 135 mm
Freno delantero	Doble disco Ø 300 mm x 4.5 mm, pinza flotante de 2 pistones
Freno trasero	Monodisco Ø 280 mm, pinza flotante de 2 pistones
Neumáticos	120/70-R16 y 160/60-R15
Peso en vacío	245 kg
Largo total	2.237 mm
Distancia entre ejes	1.593 mm
Depósito	18,5 litros (incluidos 3 litros de res.)
Varios	Accesorios Baúl de 48 litros a juego con el vehículo, Respaldo para el pasajero, Navegador Tom Tom con sujeción exclusiva para la Aprilia SRV 850, Antirrobo electrónico, Lona cubre piernas y Lona cubre vehículo personalizada con el logotipo SRV 850.
Precio versión estándar	9.711 (IVA incluido)
Precio versión ABS + ATC	10.320 (IVA incluido)



EL SISTEMA ATC (APRILIA TRACTION CONTROL) PERMITE TENER UN CONTROL DE LA MOTO CASI EN TODO MOMENTO Y CIRCUNSTANCIA, ALGO QUE SE AGRADECE EN UN VEHÍCULO DE ESTAS CARACTERÍSTICAS.



# Calendario motorista

## JULIO

- > 5 al 7 de julio **XIX CONCENTRACION EL CARMEN 2013** en *Veguellina de Orbigó (León)*
- > 5 al 7 de julio **VIII CONCENTRACION MOTOTURÍSTICA DE MARIN** (*Pontevedra*)
- > 6 al 7 de julio **II REUNION MOTERA BENALMADENA** (*Málaga*)
- > 8 de julio **II CONCENTRACION CIUDAD DE GIBRALEON** (*Huelva*)
- > 13 de julio **I CONCENTRACIÓN CASTRILLO SOLARANA** (*Lerma/Burgos*)
- > 14 de julio **VI MATI MOTO** en *Olesa de Montserrat (Barcelona)*
- > 21 de julio **I MATINAL LEGISLADORES MG** en *Sant Vicenç dels Horts (Barcelona)*.

## AGOSTO

- > 3 al 5 de agosto **CONCENTRACIÓN MOTORISTA DE BÉJAR** (*Salamanca*)
- > 4 de agosto **XIII RUTA INTERNACIONAL HARLEY Y CUSTOM CÁDIZ-GIBRALTAR**
- > 4 al 5 de agosto **III CONCENTRACIÓN INTERNACIONAL YCCE** en *Santander*
- > 4 al 5 de agosto **IV FIESTA MOTERA MOTORÁBANOROCK** en *Rábano (Valladolid)*
- > 4 al 5 de agosto **VI CONCENTRACIÓN DE MOTOS** en *Quintanilla de Onésimo (Valladolid)*
- > 11 al 12 de agosto **XV CONCENTRACIÓN RUTA DE LA BERENJENA** en *Bolaños de Calatrava (Ciudad Real)*
- > 12 de agosto **II ENCUENTRO BARRIO "MARE DE DEU D'AGOST"** en *Súria (Barcelona)*.
- > 12 de agosto **III CONCENTRACIÓN AMICS DEL MOTOR** en *Godall (Tarragona)*
- > 19 de agosto **QUEDADA MOTERA** en *Pina de Montalgrao (Castellón)*
- > 23 al 25 de agosto **CONCENTRACIÓN ZORROS 2012** en *Lora de Estepa (Sevilla)*
- > 24 al 26 de agosto **XV CONCENTRACIÓN MANCHA CUSTOM** en *Socuéllamos (Ciudad Real)*
- > 24 al 26 de agosto **XIX CONCENTRACION NACIONAL VILLA DE MONTALBAN** (*Teruel*)
- > 25 al 26 de agosto **V CONCENTRACIÓN CERDOS A > JOPO** en *Puerto Lope (Granada)*

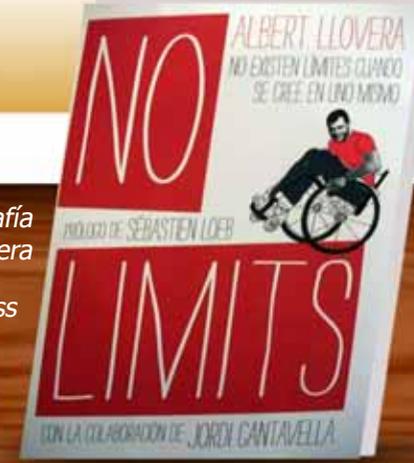
- > 31 de agosto al 2 de septiembre **CONCENTRACIÓN MOTERA BENÉFICA** en *Villamiel de Toledo (Toledo)*
- > 25 al 26 de agosto **XV CONCENTRACIÓN INTERNACIONAL VAL DO ULLA** en *Santa Cruz de Rivadulla (A Coruña)*.

## SEPTIEMBRE

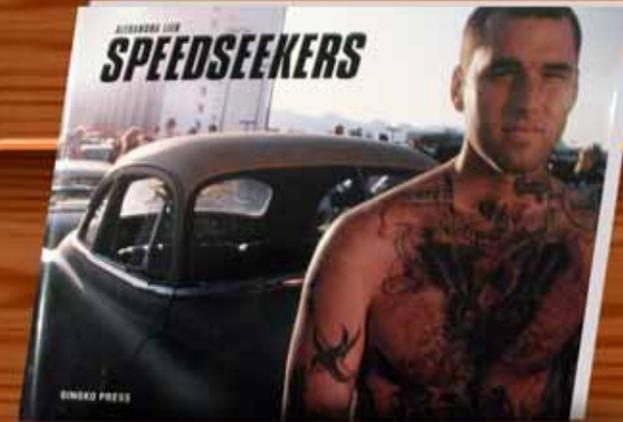
- > 1 de septiembre **II CONCENTRACIÓN DE YUNCOS** (*Toledo*)
- > 1 al 2 de septiembre **XVII CONCENTRACIÓN FESTES DE L'ARRÓS** en *Sueca (Valencia)*
- > 8 de sep. **III KEDADA MOTERA PERLIN 2012** *Trubia (Oviedo)*
- > 8 al 9 de septiembre **VII CONCENTRACION MOTERA DE HUETE** (*Cuenca*)
- > 8 al 9 de septiembre **V CONCENTRACIÓN RUTA PICOS DE EUROPA** en *Riáño (León)*
- > 14 al 16 de septiembre **II CONCENTRACION MOTERA LA PEREGRINACIÓN** en *Venialbo (Zamora)*
- > 15 de septiembre **IV CONCENTRACIÓN SEGINUS 2012** en *Barakaldo (Vizcaya)*
- > 15 al 16 de septiembre **III ENCUENTRO MOTERO EMPORDÀ CUSTOM MG** en *Platja D'Aro (Girona)*
- > 16 de septiembre **II MATINAL MOTERA SENSE RODES** en *Alaquas (Valencia)*
- > 22 de septiembre **II CONCENTRACION VALLE DE MIOÑO** en *Mioño*.
- > 22 al 23 de septiembre **V FIESTA MUÉVETE POR MADRID EN MOTO** en *Madrid*
- > 22 al 23 de septiembre **III REUNIÓN MOTERA LOS IMPUNTUALES** en *Porcuna (Jaén)*
- > 22 al 23 de septiembre **X CONCENTRACIÓN MOTERA RUTA JACOBEA** en *Sahagún (León)*
- > 23 de septiembre **IV ANIVERSARIO VIKINGOS TERUEL MG** en *Valderrobres (Teruel)*.
- > 28 al 29 de septiembre **VI CONCENTRACIÓN INTERNACIONAL LOS CLANDESTINOS 2012** en *Ciudad Rodrigo (Salamanca)*.
- > 28 al 30 de septiembre **XX CONCENTRACIÓN MOTERA PERROS DEL EBRO 2012** en *Escatrón (Zaragoza)*.
- > 28 al 30 de septiembre **I REUNIÓN MOTERA** en *Sastago (Zaragoza)*
- > 28 al 30 de septiembre **VII CONCENTRACIÓN CUSTOM ALCARAZ 2012** en *Alcaraz (Albacete)*

## Biblioteca

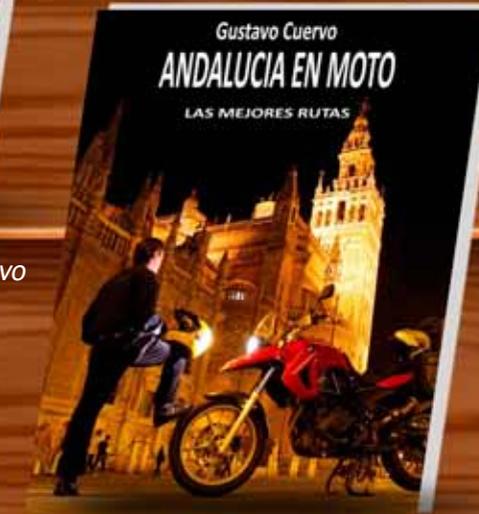
**No Limits**, autobiografía de Albert Llovera



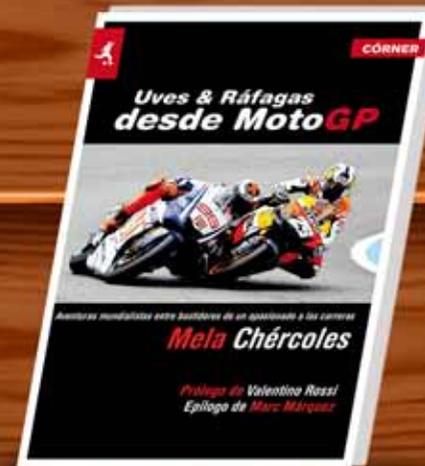
**SpeedSeekers**, de Alexandra Lier / Gingko Press



**Andalucía en Moto**, de Gustavo Cuervo



**Uves y Ráfagas desde MotoGP**, de Mela Chércoles



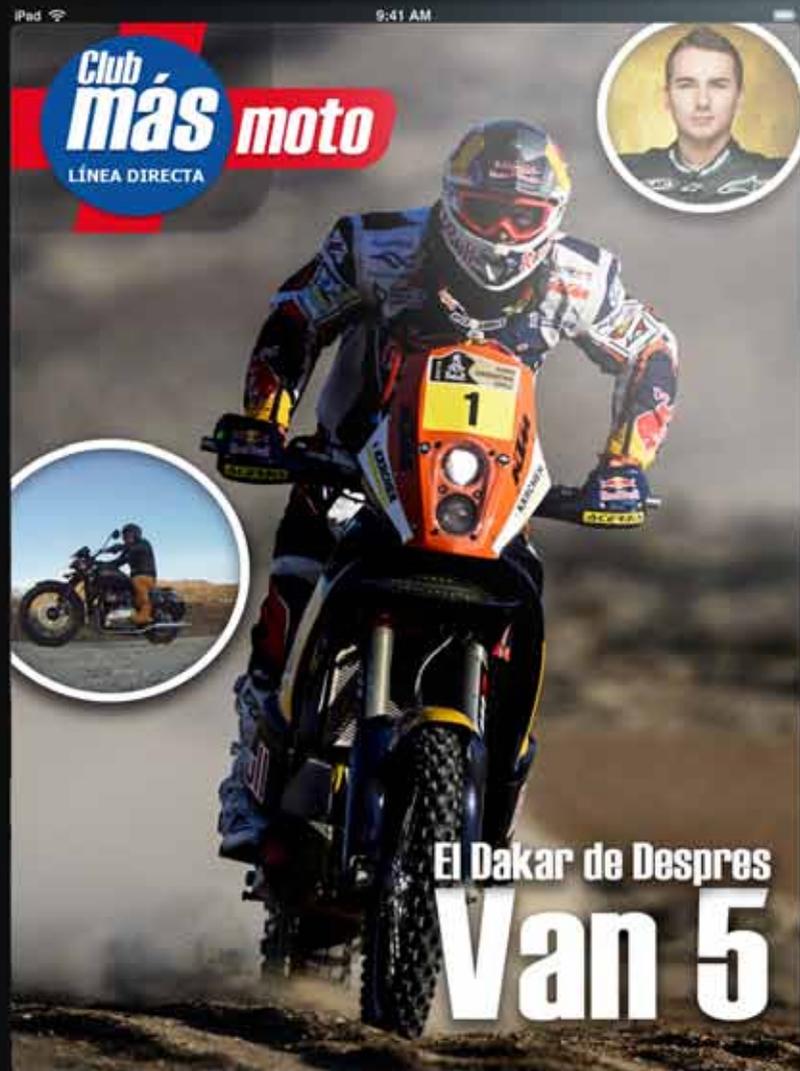
**Cycle News**, 50 años de historia del mundo de la moto  
[www.cyclenews.com/Archives](http://www.cyclenews.com/Archives)



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 las 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)



¡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)

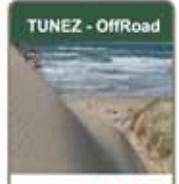
Regístrate aquí GRATIS

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

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

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

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)

					
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>

DESDE

94

€

SEGURO DE  
**SCOOTER**

902 123 516

Una compañía  
**bankinter.**



[lineadirecta.com](http://lineadirecta.com)

Promoción válida hasta fin de mes. Garantizado para aquellos que cumplen las normas de suscripción de la Compañía y condiciones de la promoción. Consúltelas en [www.lineadirecta.com](http://www.lineadirecta.com)