

Club
más moto

LÍNEA DIRECTA

El camino
de **Zarco**



Nº 36 octubre 2015
www.clubmasmoto.com



Iván Cervantes
Torito dakariano

Héroes del Viento Divino

Bosozone



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
CEO Línea Directa Aseguradora

Más Competición

4. Rossi en cifras: 112 y las que quedan, por **Chema Medina**

Más Competición

34. Estilo Zarco: El peculiar camino de Johann Zarco, por **Borja González**

Más Competición

54. Agua va, agua viene: Sólo la lluvia empaña un mundial de MotoGP cada vez más seguro, por **Tito Lladós**

Más Off Road

66. Iván Cervantes: Torito Dakariano, por **Santi Ayala/Motoverde**

Más Concentraciones

92. BMW Motorrad Days: Nuevo récord de participación, por **Tito Lladós**

Más Tribu

108. Bosozoku: Héroes del Viento Divino, por **Nacho Mahou**

Más Prueba

132 Moto Guzzi V7 II Stone: Los tres mares, riding Stone, por **Roberto Crivillén**



linea directa

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

Publicidad 918 072 000

Vehículos de la “tercera edad”

No cabe duda de que los vehículos que circulan por las carreteras españolas son cada día más viejos. En estadísticas, ya que en 2013 hubo un 30% más de muertos en accidentes con coches de más de 10 años que con vehículos nuevos.

No obstante, una de las conclusiones más llamativas del informe de la Fundación Línea Directa es que, en términos de seguridad, el mantenimiento es una variable más determinante que la antigüedad. En este sentido, un coche viejo con los neumáticos y los amortiguadores en buenas condiciones multiplica por 2 las prestaciones en frenado y esquivado de obstáculos que uno mal mantenido aun siendo nuevo. Sin embargo, parece ser que con la crisis también hemos descuidado el mantenimiento de nuestros vehículos y en los últimos años el número de asistencia en carretera, en su mayoría por averías, ha aumentado un 40%, multiplicándose por 3 en los coches de más de 10 años.

A la vista de estos datos y con un parque móvil que ha entrado ya en la “tercera edad”, es fundamental incidir sobre la importancia de un buen mantenimiento para asegurar unas buenas prestaciones, con independencia de la antigüedad del vehículo, y garantizar así nuestra seguridad al volante.

Rossi en cifras

112 y las que quedan...

Nada más y nada menos que 112 victorias contemplan a Valentino Rossi en el momento de escribir estas líneas, y conviene matizar que son escritas entre la carrera de Misano y la de Alcañiz porque, tratándose de quien se trata, la siguiente puede llegar en cualquier momento...



Rossi en cifras

// Chema Medina

1 Brno 96

La primera victoria es la más especial para cualquier piloto, incluso para uno que lleva 112 victorias en su palmarés, y la que nunca se olvida. La del estreno de Rossi llegó en su primera temporada mundialista, en 125cc, y fue en el espectacular circuito checo de Brno.

Llegó en una carrera de grupo decidida en duelo de última vuelta, cuerpo a cuerpo, con Aspar, que siempre ha dicho con orgullo que a él le cabe el honor de haber sido la primera víctima de un piloto que ya por entonces apuntaba a campeón. Le batió por el estrecho margen de 245 milésimas y se le veía venir porque aquel "Mortadelo" a la italiana había hecho su primer podio en la cita anterior, en Austria. Esa victoria suya del 18 de agosto de 1996 fue la única de esa temporada, pero en la siguiente se saldría del mapa, con once triunfos, récord de puntos y un merecido título.

10 Inglaterra 97

La temporada de 1997 fue absolutamente espectacular para el de Tavullia, que celebró su mayoría de edad con el primero de sus nueve títulos mundialistas, que incluyó récord de puntos en la categoría de 125cc y once victorias, incluyendo una taca-da de seis victorias consecuti-

vas. Fue la de Donington Park la que completaba esa racha de seis seguidas y la que le situaba en temporada y media con diez triunfos en GG.PP. con sólo 18 añitos. Además de sus éxitos deportivos, su figura comenzó a crecer al ganarse la simpatía de muchos por sus divertidas celebraciones. En Donington Park, muy cerca del bosque de Sherwood, se disfrazó de Robin Hood.

25 Suráfrica 99

Como ya sucediera durante su estancia en 125 c.c., en 250 c.c., también con Aprilia, emplea la primera temporada en la categoría para cogerle el pulso a la misma y en la segunda arrasa camino de título. El triunfo en el circuito surafricano de Welkom es el número 25 de su carrera, en la antepenúltima cita del campeonato, y le deja el título a punto de caramelo (lo remataría en la siguiente cita, la de Río), teniendo además ya claro que el siguiente año correría en 500 c.c. a lomos de una Honda en un equipo satélite, el Nastro Azzurro, pero con apoyo de fábrica. Esa carrera de Suráfrica se la gana a partir de los dos segundos

de ventaja a Nakano, Jacque y Ukawa, que son los primeros que se alegran de su subida a la clase reina, porque ese año gana la friolera de nueve GGPP.

46 Inglaterra 02

El triunfo 46 de Valentino, el de su apreciado dorsal, que luce en su moto en honor a su padre y a un piloto japonés que llevaba cuyo nombre no recuerda, pero que le enamoró en una carrera, llega en Inglaterra, en la primera temporada de MotoGP.

Precisamente en ese mismo circuito de Donington Park llegó su primer triunfo en la clase reina, entonces 500 c.c., en la

temporada 2000. Aquella fue la número 27 en su amplia lista, pero no guarda de ella un recuerdo realmente especial por ser una carrera fea, medio seco, medio mojado. Sin embargo, en aquella prueba del 12 de julio de 2002 domina con suma

autoridad, como hizo durante toda aquella temporada, y se marca una espectacular entrada en meta levantando rueda y cruzando la pierna derecha por su espalda con Biaggi a varios metros de él absolutamente resignado.

50 Australia 02

La 50 cae también en la temporada 2002, la de los récords. Nunca había ganado hasta ese momento once carreras en la clase reina, que es algo que repetiría años después, en 2005, pero ya con Yamaha. La carrera de Australia es el fiel reflejo de toda la temporada, porque gana con diez segundos de margen sobre Barros. Fue el año en el que convivieron las antiguas 500 c.c. de 2T con las nuevas y poderosas MotoGP de 1.000 c.c. y 4T.

Honda da con la mejor moto desde el primer momento y el único que realmente tiene las mismas armas que Rossi es un Ukawa que, sorprendentemente, le bate en Suráfrica, pero nada más. Ganó el Mundial con cuatro carreras de antelación y fue más emocionante el Mundialito de las últimas cuatro, cuando a Barros le dieron la misma moto que a él.

75 Inglaterra 05

Harto de oír por parte de Honda, y de algunos detractores, que gana porque tiene la mejor moto, Rossi cambia al finalizar 2003 el ala dorada por Yamaha, que por aquel entonces estaba claramente por detrás de la citada Honda y hasta de Ducati, para demostrar que en las motos importa más el factor humano que el mecánico, o que como míni-



Rossi en cifras

mo están a la par.

Gana a las primeras de cambio, en Suráfrica 04 y se lleva ese Mundial y el siguiente, alcanzando en 2005 la friolera de las 75 victorias. Llegó de nuevo en Donington Park, uno de sus circuitos talismán y donde es venerado. La carrera tuvo poca historia, porque cruza la meta con más de tres segundos sobre Roberts, pero la cifra es importante, 75 y subiendo...

90 Francia 08

Puede que 90 no sea la cifra más redonda, pero es destaca-

ble porque esa victoria le permitió empatar con Ángel Nieto como el segundo piloto más laureado en cuanto a victorias en GG.PP. se refiere.

Además, la manera de celebrarlo resultó inolvidable. Ya había homenajeado a Mike Hailwood cuando le dio caza y con Nieto, en Francia 08, se salió del mapa al permitirle que fuera él quien pilotara su Yamaha en la vuelta de honor para llevarle de paquete. Nieto le devolvió el detallazo con un cartel que mostraba un mensaje más que apropiado: 'Valentino, la moto

te quiere'. Así era, es y será.

100 Holanda 09

La victoria centenaria tenía que llegar en un lugar sagrado, con tradición y solera, y el destino quiso que llegara en La Catedral, en Assen. Fue en la temporada de 2009, la de su noveno título mundial, la del último. La carrera tuvo poca historia porque ganó con 5.3 sobre Lorenzo, pero la celebración fue memorable, desplegando junto a sus amigos del Fan Club una gigantesca pancarta que recogía las fotos

de las 99 victorias anteriores, siendo la 100 la que estaba protagonizando en ese momento, posando junto a una pancarta llena de historia, de su historia.

112 Inglaterra 15

Pase lo que pase de aquí a final de temporada, Rossi ya ha tapado las bocas de los muchos que pensaban que estaba acabado, de los que decían que nunca volvería a ganar y a pelear por un título.

En Silverstone se reencontró con la victoria y deshizo el empate a puntos con el que se lle-

gaba al frente de la general para poner una diferencia de doce puntos a su favor.

Ocurrió en una carrera en agua, después de que no cayera una sola gota durante los entrenamientos, y al acabar el GP su jefe en Yamaha, Lin Jarvis, resumió perfectamente lo ocurrido: "Valentino está conectado con el cielo".

En seco habría sido tercero a lo sumo, pero llovió y supo aprovechar su oportunidad para ganar. Resultó la victoria 112 de un listado que aún no está terminado...



Rossi en cifras



Rossi en cifras



Rossi en cifras



Rossi en cifras



Rossi en cifras



Rossi en cifras



Rossi en cifras



Rossi en cifras



Rossi en cifras



Rossi en cifras



Rossi en cifras



Rossi en cifras



Estilo Zarco

El peculiar camino de Johann Zarco

El campeonato del mundo de motociclismo tomó hace ya algunos años un camino muy claro y certero para garantizar la seguridad de todos los pilotos, una seguridad que sólo se ve empañada con la aparición de la lluvia, inclemencia meteorológica que es la única causa que altera unos números cada vez más positivos.

Estilo Zarco

// Borja González

La decisión del francés Johann Zarco (Cannes, 1990) de quedarse un año más en Moto2 para lucir el número 1 en su carenado cuadra a la perfección con el estilo que ha tenido de afrontar su carrera deportiva. A sus 25 años, Zarco ha analizado al detalle qué le ofrece MotoGP y qué puede ser mejor para su futuro. Sabe que llegar con casi 26 a la clase reina prácticamente se considera tarde en el actual precoz Mundial de Motociclismo. Así que necesita garantías. De moto, que no las tenía, ya que tal y como se estaba moviendo el mercado –el interés confesado por Hervé Poncharal de mantener a sus dos pilotos en el Tech3, la idea de Ducati de mantener a los dos ‘Andreas’, Dovizioso y Iannone, más a Danilo Petrucci, Yonny Hernández y Héctor Barberá, con la incorporación de Scott Redding, y el plan de HRC de seguir con lo mismo más la llegada ‘prometida’ de Tito Rabat– poco le quedaba donde escoger. La única opción realista era la de aceptar

la propuesta de Jorge Martínez Aspar con una de sus dos RC213V –las que en este 2015 están en el box del Repsol Honda–, una alternativa que cumplía con uno de sus requisitos: entrar a formar parte de uno de esos equipos/familia. “Sí que creo que podría ser un buen momento para dar el salto a MotoGP”, explica Zarco, para a continuación introducir un matiz. “He entendido que el equipo es muy importante para mí. Necesito sentir mucha confianza con la moto y con eso puedo ser muy fuerte. Y en MotoGP las motos son mucho más potentes. Si no sientes la confianza, si estás sobreexcitado, eso puede ser un problema e incluso peligroso. Creo que Marc cuando dio el salto lo hizo con un equipo fantástico e hizo cosas increíbles, pero no creo que yo sea como Marc, es mucho más joven y había hecho cosas tremendas antes de llegar. Pero puedo ser bueno si encuentro el equipo adecuado. Tengo 25 años, cumpla 26, y no creo que sea demasiado viejo, Valentino ya ha demostrado que la edad no es tan im-

portante. Así que puedo esperar un año más para encontrar mejores oportunidades. Lo que he podido aprender con Aki Ajo es que puedes hacer algo especial con tu equipo, y eso me resulta muy útil. También en 2011, en 125cc, estaba con Aki y pude luchar por el título. Después, tras varios años en Moto2 regresé a su equipo y de nuevo estoy peleando por el Mundial. Eso ha hecho que se encienda una luz y me he dicho ‘eh, ten cuidado, porque estás ante algo realmente bueno’”.

Laurent Fellon, la persona que ha estado desde el principio al lado de Zarco, reconocía durante el Gran Premio Británico, en el momento en el que aún estaban valorando la posi-



Estilo Zarco

bilidad de aceptar la oferta de Aspar, que eso, el entorno, era algo muy importante para un piloto que siempre ha destacado por un carácter especial. Junto a Fellon desechó la alternativa de continuar vinculado a Red Bull tras ganar la Rookies Cup en 2007, en su primera edición. Arriesgaron la seguridad de este proyecto, que llevaba a los mejores de la copa de promoción al Campeonato de España, porque consideraron que aquella KTM no era competitiva. Zarco pasó un 2008 casi en blanco y solo encontró una oportunidad gracias a Gabor Talmacsi –campeón del octavo de litro en 2007-. Andrea, la mujer de Fellon, es húngara y a través de un contacto lograron que Zarco hiciese un test en Hungaroring a partir del cual Talmacsi le echó un cable para entrar en el Mundial. Eso sí, siempre pagando. Un camino complicado y poco brillante pero en el que Zarco siempre se dejó guiar por Fellon. “Él vio que yo tenía una manera limpia de pilotar, se fijó en mí y trató de ayudarme”, recuerda el piloto de Moto2 sobre una de las personas que reconoce más importantes en su vida. “Como quería vivir las carreras al cien por cien me fui con él porque él las vive al cien por cien, ama esto demasiado. Le dije que quería ir a su casa para estar en su mismo estado de ánimo, para tener la misma

mentalidad, porque sentía que si pensaba siempre en motos podía llegar a ser muy bueno. Y su familia me aceptó. Por eso, otra persona clave es su mujer”.

Zarco considera que la familia Fellon se ha sacrificado por él, y es por eso que siempre mantiene a su lado al entusiasta Laurent, que también le ayudó a encontrar dinero para poder competir en sus primeros años mundialistas. “Fue capaz de encontrar patrocinadores y con eso pude hacer el Mundial. En 125cc me pasé dos años pagando y en el tercero tuve que pagar incluso más con Aki Ajo. Lo que pasa es que era el momento de invertir de nuevo más para demostrar que Johann Zarco podía ser bueno. Y en 2011 contra Nico Terol fui bueno, aunque la inversión fue muy grande”. Zarco y Fellon nunca han mantenido una estrecha relación con la colonia francesa del Mundial. Charlando con uno de sus más insignes representantes, Hervé Poncharal, confesaba que le resultan un tanto “extraños”. Sin apoyo por parte de la Federación Francesa, también por las discrepancias que mantuvieron en el pasado acerca de cómo apoyar a la base del motociclismo del país vecino, Zarco y Fellon han desarrollado su propio estilo de trabajo. Fuera de los Grandes Premios han acumulado muchos kilómetros en furgoneta recorriendo los circuitos



Estilo Zarco

del sur de Francia y muchos de los de España, porque siempre han confesado que el sistema de trabajo de nuestros pilotos es un espejo para ellos. Recientemente -desde 2012- se han embarcado en un proyecto de escuela a través del que intentan ayudar a niños de entre siete y once años, con la ayuda de un concesionario de Yamaha de Francia y de patrocinadores técnicos de Zarco como Furigan (mono) y Shark (casco). Dedicán un día a la semana a entrenar con sus alumnos con unas PW50, con Zarco y Fellon de profesores. “Laurent tenía muchas ganas de hacer esto porque quería probar que su método de trabajo no tiene solo que funcionar con Johann Zarco. Es solo un método, pero si tienes un buen método puedes llegar a ser un buen piloto. Como le respeto le he seguido”.

Durante los Grandes Premios también enfocan el trabajo en Moto2 de una manera especial. Fellon está siempre en pista echando un vistazo a lo que hace su piloto, e incluso los dos suelen ir en scooter al vial de los circuitos durante los entrenamientos de MotoGP para ver si pueden corregir algún defecto de pilotaje. Cuando el francés entra en el box durante los entrenamientos siempre le apagan los monitores de tiempo, una forma de alejarle de la obsesión por los tiempos y para

que pueda centrarse en sus verdaderas sensaciones, sin la contaminación de la referencia de los rivales.

El equilibrio a este método de trabajo se lo da Aki Ajo, y el conjunto humano que preparó para este proyecto de Moto2. “Algo especial pasa, y creo que es ese espíritu a la hora de manejar a toda la gente que tiene Aki, lo que se ve también en el equipo de Moto3. Puedes sentir la pasión, Aki está en contacto con todos, algo que es muy importante”. El finlandés, que extrajo petróleo de Mike di Meglio en 2008 haciéndole campeón de 125cc, que logró ese mismo éxito en 2012 con Sandro Cortese en el primer año de Moto3 y que en 2010 fue una de las claves para el primer título de Marc Márquez, ha demostrado en estos últimos años su capacidad para gestionar grupos de trabajo. De hecho, su equipo en la categoría pequeña es desde hace unos cuantos años una de las referencias. “‘Siempre mira hacia delante’. Es algo que repite muy a menudo Aki”, comenta Zarco, que esta vez ha preferido no dejarse llevar por el exceso de ganas y por el brillo de MotoGP y seguir con su personal camino en el Mundial de Motociclismo. Un camino que le ha llevado un tiempo asfaltar, pero que ahora le está dando los éxitos que siempre soñaron tanto él como su amigo Laurent.



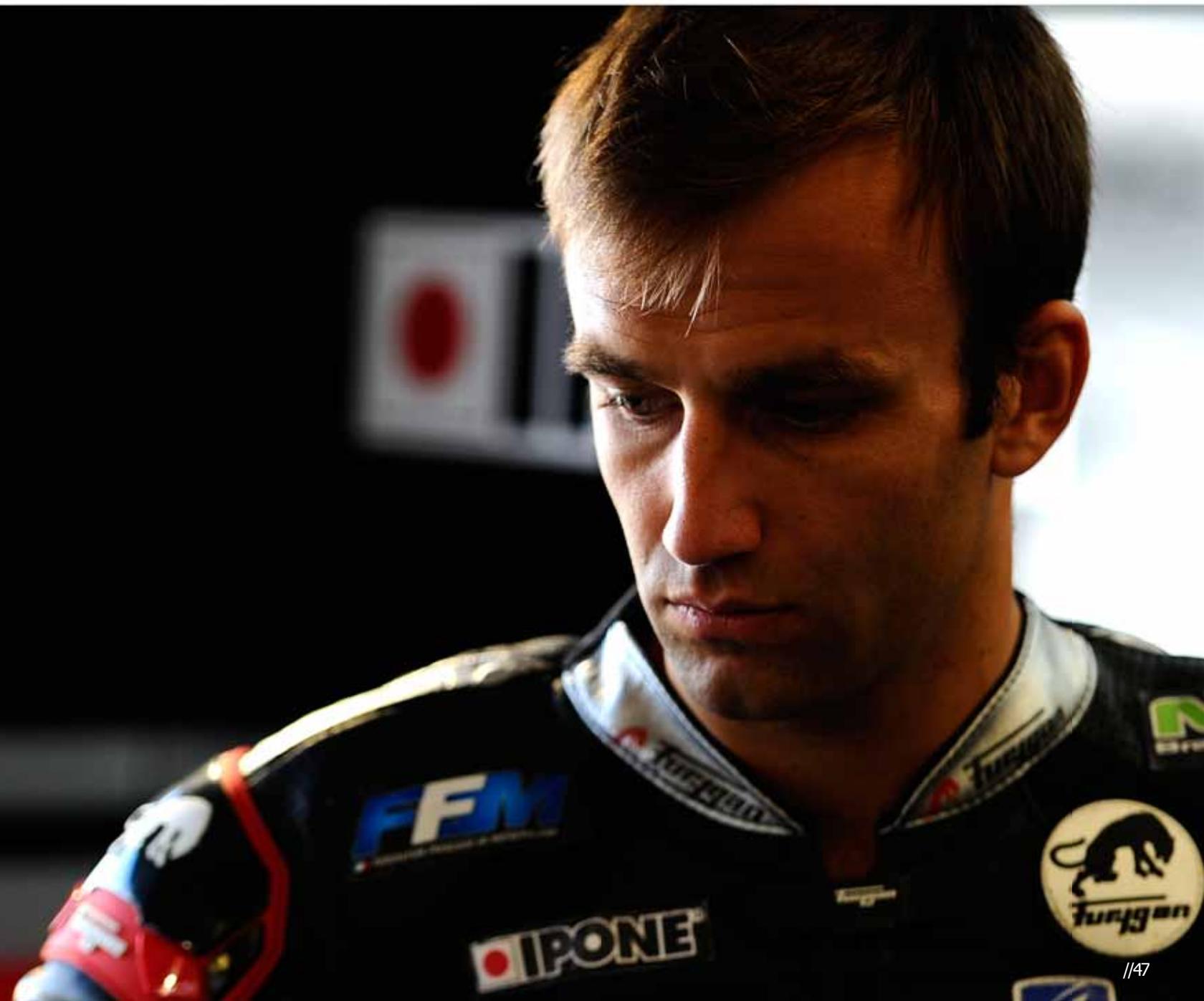
Estilo Zarco



Estilo Zarco



Estilo Zarco



Estilo Zarco



Estilo Zarco



Agua va, agua viene...

Sólo la lluvia empaña un mundial de MotoGP cada vez más seguro

El campeonato del mundo de motociclismo tomó hace ya algunos años un camino muy claro y certero para garantizar la seguridad de todos los pilotos, una seguridad que sólo se ve empañada con la aparición de la lluvia, inclemencia meteorológica que es la única causa que altera unos números cada vez más positivos.



Agua va, agua viene...

// Tito Lladós

Sistemáticamente los percances que se producen año tras año van decreciendo, aunque esa tendencia se suele romper cuando aparece la lluvia, algo que por desgracia suele ser habitual en circuitos como el francés de Le Mans, los ingleses de Donington Park, primero, o Silverstone, después.

Pero no son los únicos, también sucede en el trazado malayo de Sepang, por su condición de país tropical, y esporádicamente se ha producido en escenarios menos habituales como el trazado maño de Motorland Aragón, o el italiano de Misano Adriático, en donde este año se vivió una situación excepcional

al llegar a cambiar de moto los pilotos de MotoGP hasta en dos ocasiones.

Con las estadísticas en la mano y según van pasando los años, salvo cuando la lluvia aparece, el hecho cierto es que el mundial de motociclismo es cada vez más seguro en todas las categorías, pero sobre todo en MotoGP, categoría en donde las mecánicas desarrollan una mayor potencia y velocidad punta y en la que todos los fabricantes de accesorios y equipamiento han centrado su atención para desarrollar elementos que garanticen al máximo la integridad de los pilotos.

Marcas como Alpinestars o Dainese han desarrollado sistemas "Air Bag" de todo tipo

tanto de la columna vertebral como del cuello, que se activan en micro milésimas de segundo.

Los fabricantes de cascos, igualmente, fundamentan toda su tecnología en aquellos sistemas que repercutan en la mejora de la comodidad y la seguridad de los pilotos, minimizando al máximo de sus posibilidades las consecuencias de un accidente, aunque a veces no se eviten inconvenientes tan nimios como el simple empañamiento de la visera en lluvia, si bien suele ser poco usual esta circunstancia.

Hace años que se instauraron los sistemas "Air Fence" (colchones de aire) a lo largo de kilómetros y kilómetros de los circuitos, para minimizar al máximo el daño físico en caso

Agua va, agua viene...

de impacto, y así un largo etcétera de iniciativas.

Todo ello forma un paquete de medidas que ha logrado que cada vez sean menos las caídas y mucho menores los daños físicos, aunque por desgracia, en un deporte de riesgo como el motociclismo de alta competición, al final ésta es una estadística que siempre debe estar presente, aunque resulta significativo que se logren rebajar las cifras globales y también los daños físicos.

Bien es cierto que la forma de pilotar también influye en gran medida en este tipo de situacio-

nes y hay pilotos que por eso o quizás por su búsqueda de los límites, acaban rodando por los suelos más a menudo de lo que a ellos les gustara y aquí la verdad es que no existe ningún perfil predeterminado ya que si bien el británico Cal Crutchlow es quien más caídas ha protagonizado en las últimas cinco temporadas, con 61, y se podría pensar que en el ánimo de mejorar resultados con una mecánica que no da el potencial necesario está en el fondo de su personal situación, no es así, pues pilotos como Dani Pedrosa o el italiano Valentino Rossi acumulan en seis años

30 y 33 caídas respectivamente, por detrás del español Álvaro Bautista, que acumula 48 en los últimos seis años.

El camino de Marc Márquez hacia su doble título mundial con todos los récords de precocidad que ha batido, tampoco ha sido un camino de rosas, puesto que en apenas tres temporadas en MotoGP, de 2013 a 2015, acumula ya un total de 36 caídas, aunque paradójicamente la más grave la sufrió entrenándose fuera de circuito.

En el polo opuesto de la siniestralidad, aunque sus percances siempre han llegado en

el momento más inoportuno, como cuando se fracturó una clavícula en el circuito holandés de Assen y regresó a Barcelona para operarse inmediatamente y ser capaz de subir nuevamente a la moto en ese mismo gran premio para acabarlo quinto, es el español Jorge Lorenzo.

El piloto de Yamaha apenas suma veinte caídas en las seis últimas temporadas, siendo las de 2011 y 2012 las peores entre sus registros con cinco caídas, en tanto que en 2010, primer año que se proclamó campeón del mundo de MotoGP apenas se fue en tres ocasiones al suelo.

En 2014 y 2015 sólo ha probado la dureza del asfalto en dos ocasiones, si bien la última de este 9º año, en Misano Adriático y con la carrera considerada en mojado, le supuso quedarse sin puntuar y con ello darle a su rival por el título, el italiano Valentino Rossi, su propio compañero de equipo, una ventaja que puede resultar determinante al final de la temporada.

Paradójicamente, los pilotos de MotoGP, probablemente por el uso de múltiples ayudas electrónicas para el pilotaje, son los que menos se van al suelo, pues desde que se instauró la catego-

ría de Moto2 en el campeonato del mundo, en 2010, o Moto3 en 2012, se han producido regularmente más percances en las mismas, con 256 en la categoría intermedia en lo que va de año y 298 en la más pequeña de las cilindradas.

Hasta el momento, están en la "pole position" el británico Sam Lowes y el español Axel Pons, en Moto2, con 16 caídas cada uno, y el checo Karel Hrnk y el japonés Tatsuki Suzuki en Moto3, con idéntico número de accidentes y todo ello hasta el Gran Premio de San Marino.



Agua va, agua viene...



**AHORA TU BMW,
CON TODAS LAS FACILIDADES.
SIN ENTRADA, SIN INTERESES Y SIN GASTOS.**

Disfruta de la vida al máximo, que nada te frene. Experimenta las sensaciones únicas de conducir una BMW con el nuevo **Select SIN EXCUSAS** sin pagar entrada, ni intereses, ni gastos de formalización y además, a los 3 años, podrás cambiar tu BMW por otra nueva, quedártela o devolverla.

MAKE LIFE A RIDE.

NUEVA F 800 R DESDE 135 €/MES.
0 € de entrada, 35 cuotas de 135 € y cuota final de 4.230 €. T.A.E. 0%

Consulta el resto de modelos disponibles en:
promociones.bmw-motorrad.es

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



Si no deseas financiar tu moto, acércate a tu concesionario oficial BMW Motorrad e infórmate sobre las condiciones especiales equivalentes.

FPV: Recomendado Península y Baleares para F 800 R: 8.955 € (descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financian con BMW Bank GmbH, S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses. 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 0 €. Importe a financiar: 8.955 €. Precio total a plazos 8.955 €. Importe total adeudado 8.955 €. TIN 0%. Valor futuro garantizado 4.095 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años podrás cambiar la motocicleta, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/12/2015 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

Agua va, agua viene...



Agua va, agua viene...



Iván Cervantes

Torito dakariano

Ha llegado el momento. El Dakar ha llamado a la puerta de un Pluricampeón del Mundo de Enduro como es Iván Cervantes. El "Torito" se ha arrancado con toda su bravura para no dejar escapar la oportunidad dakariana. ¿El objetivo?, salir por la puerta grande para llegar a ser el relevo natural de Marc Coma.

Iván Cervantes

// Santi Ayala/Moto Verde

El mejor piloto español de enduro de todos los tiempos afronta una nueva etapa en su carrera deportiva. A sus 33 años Iván Cervantes ha tomado la decisión lógica de correr raids justo diez temporadas después de que lograra el primero de sus cinco títulos de Campeón del Mundo que atesora. Y es que con sólo 23 añitos el tarraconense lograba lo que hasta entonces ninguno de los nuestros había conseguido: ser el Número 1 del Mundo, el mejor en la modalidad de la moto de campo del enduro.

Antes Cervantes se había forjado en el motocross, etapa en la que ya dejó su impronta ganadora con títulos de Campeón de España Juvenil 85 c.c. y Junior 125 c.c. así como de Supercross 125 c.c. Siendo veinteañero conseguía en 2002 su primer éxito en el Nacional de Enduro y desde entonces no ha dejado de engrosar su palmarés.

Su apodo de "Torito" define perfectamente su marcada personalidad por su bravura, casta, temple, empuje, valentía, entrega, con un plus de fuerza y tesón singulares que saca en los momentos más duros y adversos. Además, tiene un gran corazón y sencillez, persona nada arrogante, honesta e híper profesional, extrovertida y cargada de alegría. Un piloto que sube de

vueltas más rápido que los motosieras y que ha sabido aprovechar las oportunidades que le brinda la vida. Como la que ahora se le plantea. Cumplir su sueño de pequeño: «Quizás os suene a tópico pero desde niño –comenta-, como muchos de vosotros en la infancia, siempre he soñado competir en el Dakar. Cuando veía los resúmenes por la tele me ponía nervioso y quería ser como aquellos héroes. Los raids son una modalidad "off road" que siempre he seguido y sabía que tarde o temprano daría el paso a ellos. No soy el primero que sigue este camino. Es más, en el próximo Dakar también debutarán otros actuales Campeones del Mundo de enduro como los franceses Antoine Méo y Pela Renat».

Una decisión que llega tras un par de años muy duros, marcados por las lesiones, sobre todo una muy importante sufrida en un pie, con la que incluso ha estado compitiendo sin estar recuperado, infiltrado y resistiendo los dolores, pero que al final ha necesitado de cirugía. Eso sí, Iván no quiere despedirse del enduro por la puerta de atrás. Por ello, su hoja de ruta inicial en la que tenía pensado irse del enduro a finales de 2015 se ha modifica-

do: «participaré por última vez en el Mundial de enduro 2016 para irme con la cabeza alta. Seguro que en 2017 estaré sólo corriendo rallies».

La casualidad ha querido que Iván comunicase su llamativa decisión coincidiendo con el anuncio sorpresa de Marc Coma del súbito final de su carrera deportiva como piloto. «No lo he

hecho coincidir a posta. Yo ya lo tenía meditado y quizás lo suyo sí haya sido inesperado, al menos este año. El camino marcado por Marc es un referente. Él también pasó del enduro a los raids y ha ganado cinco Dakar. Ojalá pudiera imitarle y ese es mi objetivo. Siempre apena que un piloto se retire, más aún si es tan emblemático y buen amigo como Marc. No he hablado con él del tema pero le entiendo. La competición al más alto nivel exige mucho. Lo bueno para nosotros es que Coma seguirá vinculado al Dakar en el papel de director deportivo y eso nos garantiza que tendremos unas acertadas decisiones, sobre todo en seguridad, tomadas desde el punto de vista de un piloto top con su experiencia y palmarés. Seguro que lo hace genial y me alegro por él que tenga continuidad profesional».

Ganador

La llegada a los raids le exigirá una adaptación que Iván sabe tendrá que afrontar y por eso pide paciencia, sin querer inducir a errores pensando que llegará al Dakar y ganará a la primera. «Soy cauto y tengo mucho que aprender. No soy ni existen los "supermanes". Pero lógicamente sólo pienso en trabajar para ganar a largo plazo. Está claro



Iván Cervantes



que resultará muy difícil pero si no pensase así me quedaría en casa, con mis hijos y mi familia».

Piloto oficial KTM en el enduro para los raids competirá con una moto de la marca austriaca pero dentro de la escuadra española Himoinsa junto a experimentados "riders" como Gerard Farrés –reciente ganador, por quinta vez, de la Baja España Aragón- y de la fémmina Rosa Romero, mujer Nani Roma –recordad, único español capaz de ganar el Dakar en co-

ches y motos-.

Al frente del equipo está el experimentado Miguel Puertas –ha terminado nueve veces el Dakar- que será el maestro de Iván para cimentar una buena base sobre todo en lo más complicado como es la navegación, la orientación y la lectura/interpretación del road-book (el libro de ruta que indica el recorrido). «Es lo que más me preocupa, la navegación, pues no tengo experiencia. Pero aprenderé con ayuda de buenos consejeros. Navegar bien es lo

más complicado y lo que define la victoria, junto al saber ir rápido sobre la moto».

En cuanto acabe su periodo de recuperación Iván se subirá a la moto: «Habrà que entrenar y adaptarse. Antes de la gran fecha en enero 2016 del Dakar, quisiera correr el Merzouga Rally en África así como hacer test en Marruecos y los Monegros, en Aragón. Debo llegar a la meta en el Dakar para ganar experiencia. Me siento impaciente y frenético para afrontar este nuevo reto».

Iván Cervantes



Iván Cervantes



Iván **tes**



Iván Cervantes



Iván Cervantes



Iván Cervantes



Iván Cervantes



Iván Cervantes



Iván Cervantes



Iván Cervantes



Encuentro **Bmw Motorrad Days**

Nuevo récord de participación



La lluvia no impidió que más de 6.000 usuarios de moto participasen en la decimotercera edición del "Encuentro BMW Motorrad Days" en la estación invernal de Formigal y que, una vez más, supuso un nuevo récord de participación en un evento ya clásico de las concentraciones motociclistas.mundial.

Encuentro **Bmw** Days



// Tito Lladós

En esta ocasión el lema planteado por el fabricante alemán fue el de “Make Life a Ride” y por lo visto a lo largo del fin de semana resultó un éxito de participación merced a los más de 5.300 inscritos y más de 1.700 pruebas de productos BMW que pudieron realizar todos aquellos amantes de las dos ruedas que decidieron acudir a la estación de esquí oscense y que un año más pudieron disfrutar de todas las novedades puestas a su disposición por el fabricante alemán.

Allí los asistentes pudieron ver y comparar toda la gama de modelos BMW Motorrad, con las nuevas F 800 R, R 1200 R, R 1200 RS y S 1000 XR, las principales protagonistas de las pruebas y preguntas de los asistentes, si bien estuvieron acompañadas por el resto de la gama de motos.

Una cita ineludible fue el pase de toda la colección de equipamiento de BMW Motorrad, además de las espectaculares actuaciones del especialista Narcis Roca, capaz de hacer auténticos malabarismos sobre algunos de los modelos BMW con los que cuenta en su flota de motos o

el encuentro con aventureros, embajadores y demás ponentes del motociclismo de la categoría de Miquel Silvestre, Charly Sinewan o Joan Porcar.

La zona Classic Racer, con más de 300 metros cuadrados de motos personalizadas por sus propietarios, con exposiciones de artistas de renombre y música en directo, fue un año más una de las zonas más visitadas, junto con las novedades de esta edición, el Muro de la muerte, por primera vez en España, que deleitó a todos los asistentes con sus acrobacias o el simulador BMW Motorrad.

Encuentro **Bmw Motorrad Days**



Encuentro **Bmw Motorrad Days**

BMWPS

BMW Motorrad Premium Selection

Motocicletas Seguras y Certificadas

HERITAGE INCLUDED



Encuentro **Bmw Motorrad Days**



Encuentro **Bmw Motorrad Days**



Encuentro **Bmw Motorrad Days**





MARCA TU PROPIA RUTA.

SISTEMAS DE NAVEGACIÓN BMW MOTORRAD.

Gracias a los nuevos Navegadores BMW Motorrad se elevarán las expectativas de tus viajes. El nuevo Navigator V es el navegador portátil más avanzado y seguro que te puedas imaginar. Disponible para carretera o para el uso en el campo, incorpora una gran diversidad de funciones adaptadas a las necesidades del conductor. El sistema de navegación se puede utilizar como un teléfono con altavoz de manos libres para móviles, gracias a su conexión Bluetooth, al altavoz y el micrófono integrados. A partir de ahora tus experiencias en moto pasarán a otro nivel.

MAKE LIFE A RIDE.



Para más información consulta en tu concesionario oficial BMW Motorrad más cercano.

bmw-motorrad.es

BMW Motorrad
España

900 357 902
bmw-motorrad.es



¿Te gusta conducir?

Bosozoku

Héroes del Viento Divino



El término kamikaze, significa Viento Divino. Es el nombre que recibieron los japoneses que en la IIGM. Valientes pilotos que daban su vida estrellando aviones cargados de más de 250 kilos de bombas contra la flota EEUU en la guerra del Pacífico.

Bosozoku



// Nacho Mahou

Contrariamente a lo que se conoce los héroes japoneses a sí mismos se refieren como tokkōtai (Unidad Especial de Ataque Shinpū).

Japón había disfrutado de un crecimiento económico desde la instalación del gobierno Meiji. El país comenzó su modernización y occidentalización, erigiéndose como potencia mundial. Y, además, militarizándose. Un caldo de cultivo para la guerra. Como sabemos todos, aquello terminó en 1945 con el armisticio y los combates aéreos nipones se encontraron con el vacío existencial y el deshonor de la derrota.

Precisamente, por aquellos años Sōichirō Honda comenzó a desarrollar un vehículo nuevo: una bicicleta impulsada por un pequeño motor auxiliar. Le siguieron Shozo Kawasaki, Michio Suzuki, Torakusu Yamaha... ¿Te suenan?

El cóctel estaba preparado: héroes y motos. Y crisis existencial.

En 1950 aparece el movimiento Kaminari-zoku, “tribus de trueno”. Y su actividad, rodar juntos creando un caos en la vía pública.

Desde los estratos más bajos de la sociedad se desarrollaron bandas de jóvenes con la moto como epicentro de sus actividades. Éstas consistían en una

conducción agresiva, peligrosa y acrobática. Y ¿sobre qué motos? Pues está claro, japonesas de media cilindrada. Pero eso no bastaba, había que destacar, y llegó el momento de “customizarlas”.

En el verano de 1972 aparece el Bosozoku. El término significa “Tribus de la velocidad”. Sus motos se modifican: las premisas confluyeron en la exageración de algunos de sus elementos. Los asientos crecieron hasta límites ilógicos, tapizados de manera llamativa. Los carenados se estiraron como chicles, hacia delante y hacia arriba. Una brillante y colorida pintura recorre sus superficies. Los escapes, cómo no, se alargan y pierden sus silenciosos.

El resultado es sorprendente, escandalosos y ruidosos. Los pilotos no van a ser menos, y usan un aspecto bien definido, cascos abiertos, y unos gabanes procedentes de la indumentaria de los kamikazes. Botas militares altas, por fuera del pantalón, rematan el conjunto. Una vestimenta que se denomina tokko-fuku o «uniforme de ataque especial”. Son chaquetas largas, tipo Matrix, con unos bordados de letras en japonés - caracteres kanji- con frases de combate. La chaqueta en sí no es muy costosa, pero los bordados alcanzan hasta las cuatro cifras. Es como la cazadora de un motorista occidental, perteneciente al un Moto Club.

Incluso portan mascarillas quirúrgicas a modo de antifaz.

En los años 80 conformaban el Bosozoku más de 40.000 integrantes. En 2011 el gobierno nipón creó una ley para acabar con estos “delincuentes”, bajando hasta 9.000 sus integrantes.

Son más difíciles de ver ahora, pero sigue existiendo el Shinai Boso, una quedada motorista, en un punto de encuentro concreto (parque, aparcamiento...). Pueden ser desde 10 a 100 integrantes los que se congregan, que siguen a la moto líder o sentosha. Esa es su única premisa. Además el grupo lleva al abanderado o hatamochi que porta el estandarte de grupo.

Ahora está práctica sobre dos ruedas es algo más tranquila, pero en sus comienzos era fácil verles portando bates de béisbol, barras de hierro o palos. Incluso, utilizando cócteles molotov. De hecho, existen conexiones con la yakuza o mafia japonesa. Comparten entre otras cosas ancestrales tatuajes bajo sus ropajes.

El Bosozoku, en resumen, es una actividad –sobre todo nocturna- desarrollada por integrantes que dan la espalda a la sociedad, renunciando a una vida estandarizada. Una camaradería que alienta la vida al límite, peligrosamente, rodeado de adrenalina, extravagancia, purpurina y decibelios.

Bosozoku



Bosozoku



Bosozoku



Bosozoku



Bosozoku



Bosozoku



Bosozoku



Bosozoku



Bosozoku



BOSOZOKU"

Format/techniques:

Find a high quality image of a bosozoku-style motorcycle to digitally cut out. (reference source)

Stickers & logos of gang names/ insignias



Bosozoku



Moto Guzzi V7 II Stone

Los tres mares, riding Stone

Un grupo de viejos amigos teníamos la idea en nuestra cabeza de cruzar la península en moto y si a la vez podíamos en el mismo viaje ver los tres mares, mejor. De este modo y con un mapa delante, la ruta se hizo sola: Madrid-Orense-Montañas-Mar Cantábrico-Montañas-Gerona-Madrid.



Moto Guzzi V7 II Stone

// Roberto Crivillén

Para ello, disponíamos de ocho días, los más afortunados, y en mi caso de cuatro, con lo que me uniría al grupo a mitad de viaje, en Jaca (Huesca). Viendo el recorrido que me esperaba por delante y la ruta planificada por carreteras de montaña era buen momento para hacer un guiño a mi padre, Moto Guzzi 850 Le Mans II que tanto le gustaba cuando yo era niño, pues bien nos dejaron probar Moto Guzzi V7 II Stone roja, su evolución.

Ruta

Mi **primer día** de ruta fue circular: Jaca, Canfranc, pasamos a Francia haciendo un semicírculo y volvimos a entrar por Formigal y paramos en Baños de Panticosa. Estiramos las piernas dando una vuelta por el lago viendo las cascadas de agua, y a comer como vikingos para compensar el desgaste de la ruta. Continuamos a Biescas para llegar al Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido. Sobre el plano teníamos que subir a Cerler, pero la tromba de agua nos hizo atajar hasta Castejón de Sos, donde estaba planeado hacer noche.

Segundo día:

Valle D'Aran, Baqueira, Seu d'Urgell... Atravesamos Andorra de punta a punta saliendo por Pas de la casa a Francia y serpenteando en pa-

ralelo a la frontera española, disfrutando de unas vistas que cortan el aliento para entrar de nuevo a España por Puigcerdá. Si increíble había sido hasta salir de Andorra, no menos impresionante es la continuación por las montañas que iremos pasando aún más despacio y con más curvas hasta parar en Puigcerdá; montañas solitarias con carreteras en las que apenas entran dos coches nos hacen sentir como si voláramos, una vez salimos de ese festín de kilómetros y curvas, montañas, paisajes y altura nos disponemos a enlazar el tramo hasta Figueras, el más plano y aburrido del día. Llegamos a Roses casi de noche, allí nos bañamos en el Mar Mediterráneo como celebración, ¡Reto conseguido!, una ducha y cena homenaje por la paliza del día y del viaje.

Tercer día:

Salimos de Roses, dirección Madrid con diversas paradas de interés para el grupo que nos harán desviarnos de la autopista y regresar por carreteras comarcales, Motorland está en nuestro camino y Alcañiz es el sitio elegido para comer, continuamos parando en un par de pueblos interesantes para el grupo por el camino hasta llegar a nuestro fin de fiesta y último regalo, el balneario de Alhama de Aragón con su increíble lago

termal y sus circuitos terapéuticos, el mejor hotel para el final, como jefes.

Cuarto día:

Regresamos a casa, no sin un último alto en el camino aprovechando el espíritu del viaje hasta los últimos kilómetros y, finalmente, comida de despedida en el parador de Sigüenza, Guadalajara, donde dimos por finalizado el viaje y, como se suele decir, cada mochuelo a su olivo.

Prueba

Carreteras perfectas para nuestra moto de pruebas, disfrutando curva tras curva. Formábamos un grupo variopinto pero con la idea común de rodar tranquilamente disfrutando de las motos, carreteras de montaña y de las vistas espectaculares, me sentía dentro de uno de esos [videos de Blitz](#), en los que se juntan varios amigos para disfrutar de sus hierros por carreteras vacías, como en los orígenes, con cascos abiertos, el aire en la cara y haciendo esos suaves, una tras otra, como si fuera un calentamiento de neumáticos eterno.

La ruta se adaptaba perfectamente a la moto, carreteras de montaña sin rectas, sólo curvas lentas y pronunciadas combinado con la ligereza de nuestra Moto Guzzi y sobre todo con ese sonido del motor en V legendario, en el punto medio, al



Moto Guzzi V7 II Stone



subir vueltas sonaba igual que en mis recuerdos la Moto Guzzi Le Mans II y todo de serie, su posición de moto retro también ayudaba a sentir cada curva, te sientas más atrás de lo normal respecto al manillar, este situado muy bajo y los reposapiés adelantados, lo que hace que la postura en un principio parezca extraña, pero después de tantos kilómetros os aseguro que las

curvas son muy divertidas solo abriendo las piernas en las curvas y sin cambiar ni los pesos del cuerpo ni atacar las curvas, o sea en la posición normal sientes que pilotas un artilugio de época pero con tecnología actual, una auténtica “Old School”, la versión Stone es de corte clásico pero si te va el rollo, tienes una V7 Café Racer que hará que se giren todas las miradas a tu

paso, además tienes un amplio catálogo para personalizar a tu gusto, haciendo de la Moto Guzzi Stone una moto única y exclusiva.

Mecánica

Legendario motor en V de Moto Guzzi con 48 Cv, mecánica actualizada como el nuevo cambio, poco peso, 189 kg, baja altura hasta el suelo que hacen de la Stone una moto muy mane-

jable y con un escaso consumo y un tanque de 22 litros, ideal para su uso urbano, perfecta para ciudad por su maniobrabilidad y manillar estrecho que te permitirán “ratonear” en él tráfico y para carreteras secundarias, donde podrás disfrutar del placer de montar en moto, viene equipada con cardan marca de la casa, lo que la hace más limpia y

con menor mantenimiento, eso sí, enemiga de las autopistas, ya que no tiene de origen la unidad básica ni una careta en el faro y a velocidades normales te tienes que agarrar con fuerza a su manillar y agacharte o el aire te tira hacia atrás, cosa que por otro lado se agradece en carreteras secundarias aportando un extra de sensaciones añejas, todo el

viento para ti.

Podrás personalizar la moto dando un toque de exclusividad con el amplio catálogo “life style” de Moto Guzzi, yo me imaginaba con unas maletas laterales de cuero marrón vintage, botas y chupa de cuero desgastadas a juego, por supuesto con casco abierto, gafas de aviador y a volar.

Moto Guzzi V7 II Stone

Carreteras perfectas para nuestra moto de pruebas, disfrutando curva tras curva.

Moto Guzzi V7 II Stone



MOTO GUZZI®

SINCE 1921



Moto Guzzi V7 II Stone



Moto Guzzi V7 II Stone

FICHA TÉCNICA MOTO GUZZI V7 II	
Tipo de motor	4 tiempos 90° V-twin
Diámetro y carrera	80x74 mm
Cilindrada	744 cc
Relación de compresión	9.6:1
Potencia máxima	35 kW (48 CV) a 6.200 rpm
Par máximo	54.7 Nm a 3.600 rpm
Alimentación	Inyección electrónica Weber-Marelli
Escape	Con convertidor catalítico de tres vías y sensor de oxígeno
Chasis	Tubo de acero ALS en doble cuna
Distancia entre ejes	1.449 mm
Avance	117 mm
Ángulo de inclinación	27°50'
Suspensión delantera	Horquilla hidráulica Marzocchi con barras de 40 mm
Suspensión trasera	Basculante de fundición de aleación ligera con 2 amortiguadores Bitubo totalmente ajustable
Freno delantero	Disco de 320 mm flotante en acero inoxidable, pinza con 4 pistones opuestos y ABS. Brembo.
Freno trasero	Disco de 260 mm en acero inoxidable
Rueda delantera	18" en aleación ligera (Stone), de radios (Special-Racer) 100/90
Rueda trasera	17" en aleación ligera (Stone), de radios (Special-Racer) 130/80
Altura sillín	790 mm
Longitud	2.203 mm
Altura	1.115 mm
Altura mínima al suelo	179 mm
Capacidad depósito	22 litros (Reserva 4 litros)
Peso en orden de marcha	189 kg (Stone)





“Garaje Moto Guzzi”



La segunda generación de la Moto Guzzi V7 mantiene intacta la personalidad estilística del modelo anterior: un diseño que establece un diálogo entre las formas de las Moto Guzzi del pasado combinadas con las exigencias de una moto actual que satisfaga a la franja más amplia posible de apasionados por las motos y que ahora puede convertirse en algo mucho más especial con la opción “Garaje Moto Guzzi”, que representa para el nacimiento de la V7 II un giro decisivo en su gama de accesorios.

Moto Guzzi logra así una gama de accesorios dedicada a la “familia V7” con más de 60 novedosos accesorios que permitirán lograr un nivel de personalización completamente único, después de un importante estudio y el desarrollo de numerosos elementos que permitirán personalizar nuestra V7 a un nivel auténticamente “Special” en sus distintas interpretaciones, desde la Dark Rider a la Scrambler, pasando por la Legend y la Dapper.

Así, la gama V7 II se multiplica respecto a las tres ver-

siones en catálogo (Racer, Special y Stone), permitiendo que los amantes de las Moto Guzzi creen un vehículo absolutamente único, original y “a medida”, perfectamente compatibles con la versión base y, lo que es más importante, todos los propietarios de una Moto Guzzi V7 II podrán configurar desde casa y en su ordenador la moto a sus particulares exigencias y/o prioridades con sólo entrar en el sitio web (<http://es.motoguzzi.it/motoguzzi/es>) de la marca para acceder desde ahí al peculiar “taller” de Moto Guzzi.

¡CONSIGUE

5€

PARA TU PRIMERA COMPRA
POR SER DE LÍNEA DIRECTA!

¡ÚNETE YA!



**LAS MEJORES OFERTAS
HASTA UN 70% DE DESCUENTO**



ALPINESTAR S T-GP
PLUS NEGRO BLANCO
169,00 €
199,00 €



BULTACO HERITAGE
PIEL INVIERNO NEGRO
89,90 €
99,99 €



TOMTOM URBAN
RIDER EUROPA
179,00 €
299,00 €



DAINESE RACING
DIV. BLANCO NEGRO
ROJO
629,00 €
699,00 €



MUNICH MESSENGER
93 ROJA
49,00 €



GOPRO HERO
124,99 €



INTERCOMUNICADOR
TWINNS D2
59,50 €



ALPINESTARS GP-M
PRO MONSTER
ENERGY
399,00 €
499,95 €



SCOTT CUELLO 450
239,00 €
305,00 €



TUCANO URBANO
PROTECTOR DE
CALZADO 313
8,55 €
9,60 €



ALPINESTARS RIDGE
WP 10
116,90 €
129,95 €



BUFF® BANDANA PRO
FURSKULL S/M
34,95 €



TUCANO URBANO
4TEMPI GRIS
161,10 €
179,00 €



ACERBIS RODILLERA
IMPACT EVO 2.0
NEGRO/ROJO
67,90 €
79,90 €



ACERBIS CROSSOVER
STRATOS NEGRO
84,90 €
99,95 €



ALPINESTARS GORRA
CORP SHIFT 2 FLEXFIT
26,90 €
29,95 €



BELL BULLITT TT
407,00 €
433,00 €



GIVI IPHONE 4/5 S955 +
CARGADOR USB
MOVIL/GPS
50,90 €
76,90 €



GIVI XS312 XSTREAM 4
IMANES OP/TFS 15 L.
PORTATABLET
94,54 €
114,99 €



HJC SY-MAX III FLUO-
RESCENT GREEN
269,91 €
299,99 €



DIFI SIERRA NEVADA
PRO AX NEGRO
299,90 €

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.



SEGURO DE MOTO DE CAMPO

DESDE

60€



YO NO SOY UNO MÁS. **YO VOY EN MOTO.**

902 123 516

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com