

Club  
**más moto**

LÍNEA DIRECTA

Nº 38 junio 2016  
clubmasmoto.com



**Lorenzo  
A Ducati**



**María  
Herrera**

Prueba de la  
**Husqvarna 701**

# El sueño de María





# 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. Lorenzo a Ducati por **Chema Medina**.

### Más Competición

24. María Herrera por **Borja González**.

### Más Off Road

40. Prueba de la Husqvarna 701 por **Santi Ayala/Moto Verde**.

### Más Tribu

60. Cómo rodar en grupo Harley-Davidson por **Nacho Mahou**.

### Más Tribu

80. Senen en cueros por **Tito Lladós**.



**línea directa**

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

Publicidad 918 072 000

## La contaminación ambiental, un problema de todos

Recientemente la Asamblea de las Naciones Unidas ha presentado un estudio denominado “Medioambiente saludable, gente saludable” que arroja datos muy preocupantes sobre el grave deterioro medioambiental y su estrecho vínculo con múltiples problemas de salud.

Las implicaciones que conllevan las emisiones de gases contaminantes parece que van en aumento y a todos nos es ya familiar noticias sobre alertas por índices de contaminación que se disparan, las restricciones de tráfico en las grandes ciudades o la posible prohibición de los motores diesel, entre otras. No cabe duda de que las fuertes consecuencias de la contaminación ambiental han comenzado a afectar a nuestro día a día, además de suponer uno de los grandes retos a los que nos enfrentamos como sociedad actualmente. Desde la perspectiva de la movilidad, una posible solución pasa por impulsar nuevos modelos de transporte que sean más respetuosos con el medio ambiente y que contribuyan a reducir las emisiones de CO<sup>2</sup>. En Línea Directa somos muy conscientes de este problema y por ello, en nuestra firme apuesta por la sostenibilidad y el medio ambiente, ofrecemos desde hace años un seguro específico para motos eléctricas con el fin de apoyar a los usuarios que deciden adquirir un vehículo no contaminante.

Asimismo, más recientemente hemos lanzado la Póliza Respira, un producto único en el sector que ofrece un Todo Riesgo con franquicia para coches eléctricos de particulares por tan sólo 100€ la primera anualidad. Nuestro objetivo no es otro que facilitar la adquisición de vehículos eléctricos entre los conductores de nuestro país, aportando nuestro granito de arena para solucionar un problema que es de todos.



Jorge con la Desmosedici

# Ducati será la quinta marca para Lorenzo

*El pentacampeón ha firmado por la fábrica de Borgo Panigale para 2017 y 2018, así que dejará atrás nueve temporadas con Yamaha. Antes corrió dos con Aprilia y una con Honda en 250 c.c. y tres con Derbi en 125 c.c.*





## Jorge con la Desmosedici

// Chema Medina

**D**ucati se convertirá en la quinta marca con la que corra Jorge Lorenzo en el Mundial. Será para las dos próximas temporadas y al acabar la presente dejará atrás nueve exitosas campañas con Yamaha en MotoGP.

Revisando su historial se puede apreciar que es un piloto acostumbrado a los cambios y que ha sido capaz de ir rápido con cualquiera de las motos que tuvo a su disposición.

### La Derbi 125

Era, para muchos, un carro de polos, por decirlo de manera cariñosa, tanto que todo un campeón como Emilio Alzamora fue incapaz de ser rápido con ella y acabó optando por la retirada. Para Lorenzo también lo suponía, pero era lo que había en su llegada al Mundial con quince años recién cumplidos y durante las tres temporadas que el piloto fue capaz de conseguir cuatro victorias, un segundo y cuatro terceros. Su mejor resul-

tado en la general en este período fue el cuarto puesto de su tercera temporada, la de 2004.

### La Honda 250

2005 fue el año de su primer cambio de categoría en el Mundial y sólo esa temporada corrió con una Honda con la que no llegó a ganar ninguna carrera. Fue la temporada del estallido de su guerra contra Pedrosa y le quedó la espina de no poder ganar ni una carrera el año del segundo título del catalán en el

cuarto de litro. Acabó quinto de la general con seis visitas al podio, cuatro veces como segundo y dos como tercero. Era un espectáculo verle frenar, pero iba pasado en ocasiones y eso le costó algún disgusto.

### La Aprilia 250

2006 y 2007 son dos temporadas importantísimas en la carrera deportiva de Lorenzo, sobre todo la primera, porque son las de sus dos primeros títulos. En el primero consiguió sobre-

ponerse a la adversidad y en el segundo cogió carrerilla para subir al año siguiente a MotoGP por la puerta grande y preparadísimo. Su idilio con la Aprilia fue total y en ambas temporadas hizo hincar la rodilla a Andrea Dovizioso y su Honda.

### La Yamaha de MotoGP

Con la actual son nueve las temporadas que el mallorquín habrá pasado pilotando la M1 y, desde el primer instante, dio muestras de lo rápido que iba a

ser con ella.

Ya en su debut, en Qatar 2008, dejó el sello al lograr la pole y la segunda plaza, necesitando sólo tres carreras para obtener su primera victoria. Necesitaba así un GP menos de lo que había necesitado Pedrosa, con el que siempre se le comparaba, para lograr su primer triunfo. Sin embargo, no todo sería un camino de rosas y pronto llegaron caídas importantes que le hicieron tomárselo con más calma...

Su progresión fue en aumento



## Jorge con la Desmosedici

y en 2009 ya fue capaz de plantarle cara a su compañero Rossi en la pelea por el título, un hito que conseguiría sólo un año después. Fue en 2010, el primero de los tres de MotoGP que ha conseguido. Los otros llegaron en 2012 y 2015 y en actualidad lucha por conseguir uno más. Siempre ha sido uno de los grandes puntales de la clase reina y a esos tres títulos se suman otros tres subcampeonatos, un tercero y el cuarto puesto de su primer año.

### La Ducati Desmosedici

A partir del próximo curso se subirá a una Ducati, una fábrica con la que sólo ha sido capaz de

proclamarse campeón del mundo el australiano Casey Stoner (2007) y con la que han sido muchos los que han fracasado.

Valentino Rossi, Nicky Hayden, Sete Gibernau o Marco Melandri pueden dar fe de ello. Sólo Loris Capirossi, aunque sin título, puede recordar con cariño su época de ducartista y Troy Bayliss, que ganó una carrera, la de Valencia 2006.

La Desmosedici de ahora ha cambiado mucho respecto a prototipos anteriores y se nota la mano de Gigi Dall'Igna, el ingeniero con el que Lorenzo ya trabajó en su época en Derbi y con el que celebró sus dos primeros mundiales en Aprilia. El italiano ha creado una Ducati más japonesa, más estilo Honda. Sin dejar de ser el motor más potente de la pa-

rilla, la Desmosedici ahora al fin gira en las curvas y en manos de pilotos con más nivel y regularidad que los Andreas, Iannone y Dovizioso, ya estaría en disposición de pelear por el título este mismo año. Todo apunta a que con Lorenzo lo hará seguro, y el éxito sería beneficioso para todos, porque el mallorquín, además de un suculto contrato de doce millones anuales, tiene un bonus de tres más por el título, con lo que un doblete le dispararía hasta los 30 millones. Sin duda, el piloto español mejor pagado de todos los tiempos, y eso es algo que no se regala...





Jorge con la Desmosedici





Jorge con la Desmosedici

# 5 TIMES WORLD CHAMPION

2006

2012

2015

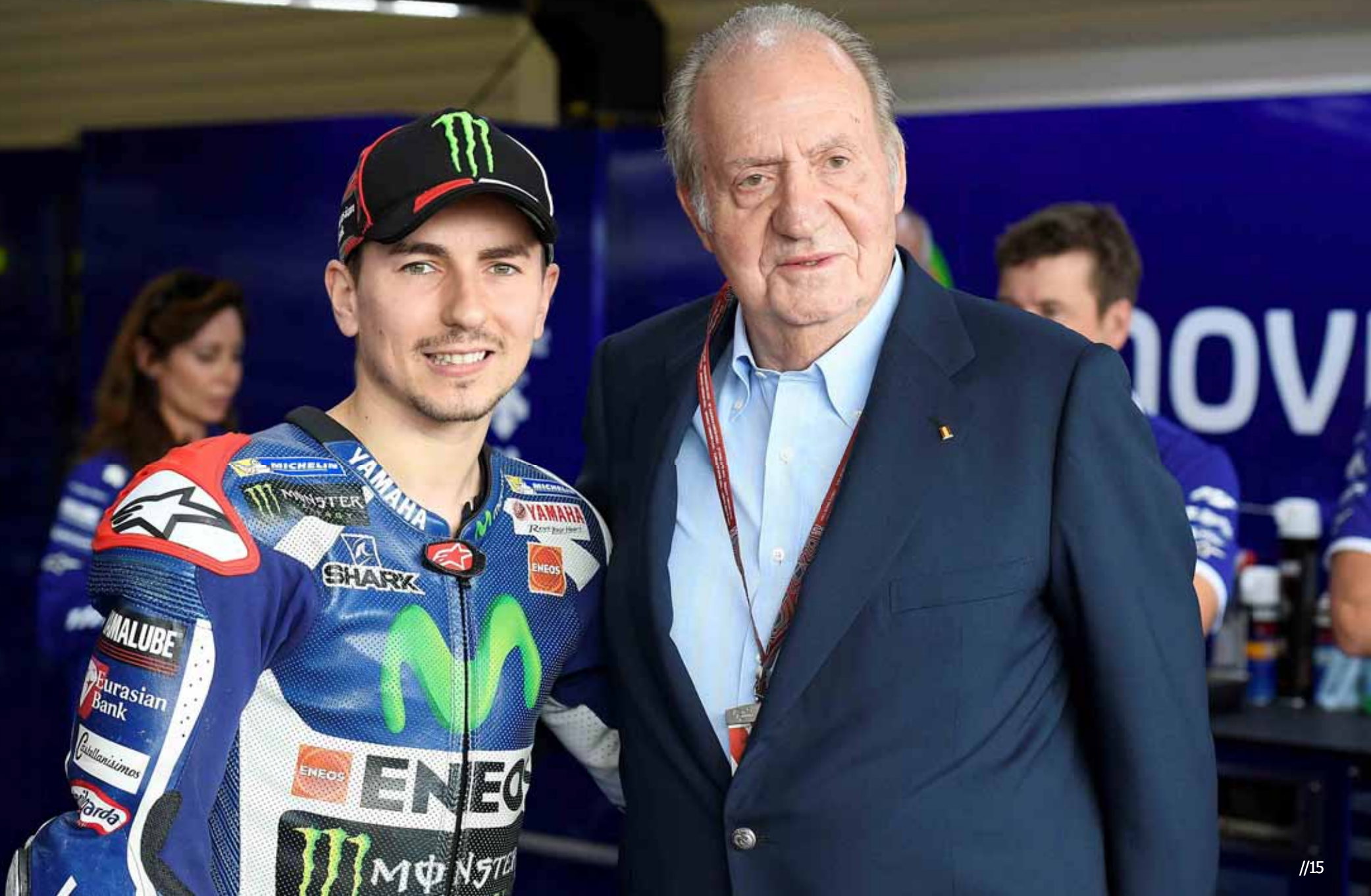
2010

2007





Jorge con la Desmosedici





Jorge con la Desmosedici





Jorge con la Desmosedici





con la Desmosedici







# CON BMW, LO TIENES TODO INCLUIDO.

BMW F 800 R  
DESDE **135€/MES.**

209,14 € de entrada, 35 cuotas de 135 € y cuota final de 4.991,75 €. T.A.E. 5,43 %

**INCLUYE PAQUETE DINÁMICO, TOURING Y SEGURIDAD SIN COSTE ADICIONAL.\***

**Equipamiento incluido en F 800 R:** » Cubre colín » Intermittentes led blancos » Luz trasera de led » Spoiler del motor » Control de tracción  
» Ajuste electrónico de la suspensión » Control de presión de neumáticos » Caballete central » Ordenador de a bordo » Parrilla para equipaje  
» Puños calefactables » Soporte de maletas » Toma de corriente.

\*Ahorro de 1.693 € P.V.P. recomendado en el equipamiento opcional incluido.

Consulta el resto de modelos disponibles en:  
[promociones.bmw-motorrad.es](http://promociones.bmw-motorrad.es)

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



MAKE  
LIFE A  
RIDE.

Prueba nuestra gama de modelos e infórmate sobre el resto de condiciones especiales en tu concesionario oficial BMW Motorrad.

P.V.P. Recomendado Península y Baleares para F 800 R: 9.100 € (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 (IEDM) calculado al tipo general. Elio no obstante, el tipo aplicable al IEDM puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización 262,28 €. Importe a financiar: 8.890,86 €. Precio total a plazos: 10.188,17 €. Importe total adeudado: 9.979,04 €. TIN 3,95 %. Valor futuro garantizado 4.856,75 € (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 30/06/2016 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

THE NEXT  
100 YEARS





# El sueño de María

*Campeona del Mediterráneo, subcampeona de la Cuna de Campeones, tres victorias en el CEV, primera mujer en ganar en el nacional, tercera mujer con más puntos en la historia del Mundial: éste es el currículum que avala el nuevo proyecto de María Herrera, el MH6. Toda una aventura.*





## María Herrera

## La odisea para correr de la única piloto mundialista

// Borja González

“Es una apuesta por un sueño. Es su sueño y su familia ha apostado fuerte por ella. Ella tiene talento para hacerlo. Yo creo que es una buena oportunidad para María, el tener su propio equipo, y yo creo que también es una buena oportunidad para que los patrocinadores inviertan ahora en un equipo nuevo, con mucha ilusión, con una piloto que es la única en el campeonato del mundo, que es una piloto que tiene mucho talento, que como dice ella ha pasado un invierno muy difícil, porque no ha estado clara la situación prácticamente hasta una semana antes de que empezase el Mundial, y aún así, con toda esa presión, ha hecho un principio de año bastante bueno, que no es fácil, ya te digo como piloto con experiencia que con una presión de este tipo cometes muchos más fallos de los que deberías”. El que habla así es el talaverano Álvaro Bautista, y María es María Herrera, piloto también toledana –de Oropesa, a 35 kilómetros de Talavera de la Reina–, la única que compite en 2016 en el Mundial de Motociclismo, y que ha vivido un calvario para que así sea.

Un calvario en dos fases. “A una semana del primer entrenamiento de pretemporada, en Valencia, nos enteramos

de que el equipo renunciaba a hacer el Mundial”, explica Antonio Herrera sobre una noticia que le llegó de repente a finales de enero y que le obligó a tomar aún más las riendas de la carrera deportiva de su hija. Repsol le había comunicado un tiempo antes que no iba a seguir apoyando a María, lo que hizo que ante su teórico equipo para este curso, el Laglisse madrileño, Antonio asumiese esa parte del presupuesto. La sorpresa llegó cuando se enteró de que la escudería no podía afrontar el campeonato.

Con todos los equipos cerrados, el padre de la piloto apuró al máximo las opciones y mantuvo una puerta abierta hasta finales de febrero. El 24 le confirmaron que esa puerta se cerraba, así que entendiendo que nada más iba a salir, se lió la manta a la cabeza y decidió arrendar la estructura de Laglisse para hacer el Mundial bajo el nombre de MH6

Laglisse. “Una vez que ya vi que no había posibilidades de otra estructura, alquilé los servicios de Laglisse como estructura técnica, que es lo que me pidió la organización. Todo esto lo tuve que planificar en días. Gracias a dios pude hacerlo porque avalan mis empresas. Todo esto es con un sentido, con un motivo: MH6 se forma en esa misma semana para poder hacer un proyecto

de futuro. Una deportista que avala su propio proyecto, que sigue en el Mundial de motociclismo como única participante femenina, es algo muy atractivo para un posible patrocinador”.

El ‘invento’ duró cuatro Grandes Premios, hasta el de Jerez, en el que el ambiente no fue el mejor –“En Qatar sí estuve tranquila, en Argentina también, pero en Jerez había

conflicto y no me gustaba”, confiesa la tímida piloto española-. Diferencias en los criterios de gestión forzaron a Antonio Herrera a dar un último paso: separarse de Laglisse, hacerse con toda la estructura y emprender en solitario la aventura del MH6, proyecto pensado para y por María Herrera con la devoción de un padre que repite como un mantra el currículum de su hija

y que no quiere que ésta tenga que renunciar a su sueño.

“No puedo entender que lleguemos a esta situación, que María pueda desaparecer como piloto por falta de patrocinadores o de apoyo”, se cuestiona, consciente de que las oportunidades son menores también por provenir de la zona centro de España.

“Ves que todo es un calvario, una carrera deportiva





María Herrera

La odisea para correr de la única piloto mundialista



llena de obstáculos, uno detrás de otro, que hacen muy difícil la continuidad. Yo creo plenamente en lo que estoy haciendo, creo plenamente en que es un proyecto deportivo muy bonito y que tiene categoría para hacerlo. Sin haber tenido pretemporada, sin haber tenido moto, habiendo levantado una estructura que se forma en ese momento, que ni siquiera el mecánico o el telemétrico o el segundo mecánico son sus mecánicos del año pasado, con una moto completamente nueva, y la ponen en Qatar nada más salir a pista en puestos de cabeza de la clasificación, esto avala que la calidad del piloto está”.

Evidentemente, todos estos vaivenes han afectado a María, que ha pasado un invierno de entrenamientos sin saber muy bien para qué. “Hemos pasado un invierno duro, a falta de un mes, en el equipo dijeron que no tenían patrocinadores y, entonces, mi padre vio la manera de poder continuar en el Mundial y tiró para adelante. Yo intentaba estar todo el día entrenando para olvidarlo un poco y por no sentirme presionada por no tener moto en el invierno. Mi padre luchó mucho, era el que daba la cara por mí”, explica

María, que presentó su MH6 durante el Gran Premio de Le Mans, avalado por dos campeones del mundo como el mencionado Bautista y Marc Márquez.

“Todas las situaciones que se viven dentro de un núcleo familiar, cuando no son positivas indudablemente los resultados son no negativos, si no lo siguiente...”, explica emocionado su padre. “Vives una experiencia como persona en la que ves que tu carrera finaliza, o que tu carrera tiene que dar un paso atrás, y te preguntas ‘¿por qué me tiene que estar ocurriendo esto a mí?’”.

Ella no ha dejado ni un solo día de entrenar, no ha dejado ni un solo día de trabajar desde las 7 de la mañana para entrenar con su entrenador, y preparándose por si esto tenía continuidad”.

Ahora María tendrá que convivir con una doble sensación difícil de encajar, más para alguien que cumple este próximo agosto los 20 años: la de pelear por demostrar su valía en pista, con la dificultad añadida de hacerlo en un mundo de hombres, y la de ser consciente del esfuerzo que supone levantar un proyecto para y por ella.

“¿Lo haré bien, lo haré mal,

lo haré mejor que antes, lo haré peor que antes? Esa responsabilidad es muy difícil, son personas muy jóvenes que son deportistas, que tienen que dirigir su carrera deportiva solamente a lo que saben hacer, que es subirse a la moto y competir, y mantenerse al margen de todo, porque no se puede sufrir más. Es una mujer, es una mujer rápida, ha demostrado que puede estar. ¡Qué tenga una vida de deportista, no una vida de vaivén!”, reclama Antonio Herrera, que ha avalado este MH6 con sus propias empresas, algo que cree no ser un riesgo financiero por la potencialidad que le ve al proyecto. Empresario y padre devoto de su hija, una combinación peculiar y no exenta de peligros.

“El caminar solos es por esto, por no tener ningún riesgo, por tener los riesgos controlados y poder hacer una temporada tranquilos, porque la apuesta está hecha y desde el primer momento: compramos moto y todo lo necesario para hacer el campeonato. Nos hemos quedado con toda la estructura, no cambia absolutamente nada, los mismos técnicos, todo igual, para que María esté lo más tranquila posible. ¡Porque ya vale de sufrir!”.



María Herrera

La odisea para correr de la única piloto mundialista





María **Herrera**

La odisea para correr de la única piloto mundialista





María **Herrera**

La odisea para correr de la única piloto mundialista





María Herrera

La odisea para correr de la única piloto mundialista





María Herrera

La odisea para correr de la única piloto mundialista





Husqvarna 701 Enduro

# Retorno

*Tras unos años sin tener una moto trail en su catálogo, la marca de la hacha coronada retorna a este segmento ofreciendo una auténtica moto «off road».*





## Husqvarna 701 Enduro

// Santi Ayala/Moto Verde

**D**espués de unos años de la compra de Husqvarna por KTM a su propietaria anterior, BMW, la marca centró inicialmente su propuesta comercial en el enduro y el cross. Pero iniciada la nueva etapa y asentada la situación, la sinergia de grupo ha permitido el nacimiento de nuevos modelos.

Una de las necesidades era una auténtica trail, sin perder la esencia de Husqvarna de ofrecer monturas muy comprometidas con el todo terreno.

Es decir una de esas trail como concepto de uso bimodal, campo/asfalto, efectiva en ambas superficies. Fiel a lo que de verdad es el trail, cada vez más en desuso, de montura mixta, que en la mayoría de los modelos ha quedado más en una tipología -posición de conducción con manillar elevado, depósito de gran capacidad- que en un uso real de campo.

La Husqvarna 701 Enduro toma la base de la conocida KTM 690 Enduro, pero con destacadas modificaciones como para que parezca diferente.

El objetivo de Husqvarna es posicionarse como marca premium comparada con la propia KTM, al disponer de componentes de mayor cali-

dad o introducir soluciones innovadoras. Y en la 701 enduro se aprecia, no sólo por su carrocería con líneas y estética que no dejan indiferentes, conservando los colores de guerra de la marca -blanco, azul y amarillo-. Con unas largas placas laterales junto al inédito asiento que su espumado alcanza hasta los deflectores del radiador, como nunca habíamos visto antes en ninguna otra moto.

La 701 Enduro es un modelo minimalista y prescindido de todo lo superfluo para el «off road»; así que no hay elementos como una cúpula para proteger del viento o un cuadro de instrumentos completo, pues lleva un sencillo velocímetro digital, heredado de la gama de Enduro, junto al que encontramos los testigos y el interruptor del ABS. Echamos de menos un cuentarrevoluciones para conocer el régimen de giro del motor, que sí tiene la KTM.

Además, la 701 tiene otro depósito de 13,5 litros de capacidad, uno más que en la 690 de KTM, y que, como en la naranja, hace funciones de subchasis, al quedar el tanque en la parte trasera. Además, cuenta con nueva iluminación con faro delantero protuberante y piloto trasero de

Leds. E incluye una horquilla WP 4CS, de cartucho cerrado, que no lleva la KTM, fijada con tijas de aluminio mecanizadas y anodizadas en negro. El amortiguador WP tiene más recorrido de suspensión que en la KTM para lograr más capacidad endurera.

El propulsor 4T monocilíndrico de 690 c.c. -aunque se denomine 701, por cuestión comercial- ofrece 67 CV declarados, en cifra similar a la KTM. Eso sí, se han mejorado los consumos para tener más autonomía. El motor sigue contando con cuatro modos de uso -Advanced, Standard y Soft, junto a otro Bad fuel para gasolina de baja calidad -. Modos realmente diferenciados en marcha que se pueden escoger con un selector colocado bajo el asiento. Para los que tengan carné A2, la marca pone a su disposición la 701 en formato limitado a 30 KW (41 CV).

### Trail

A los mandos, la 701 ofrece una buena posición, natural y de buena movilidad, sobre un amplio asiento aunque de mullido híper duro, que deja las posaderas cementadas -sus aristas acaban marcando las piernas-. De estabilidad anda sobrada la 701, indiferente entre rodar





## Husqvarna 701 Enduro



por asfalto o por tierra.

Es la 701 una de esas motos de trazadas finas y fidedignas. Entre coches o callejeando el radio de giro queda algo corto pero zigzaguea con óptima agilidad.

El monocilíndrico 701 es el mejor trail del mercado, por rendimiento y prestaciones, cargado de deportividad. Un ¡motorazo! sensacional que corre que se las pela y que, a pesar del gran tamaño de su cilindro, tampoco vibra en exceso. Óptimo en carretera pero mucho más en uso de campo. No hay otra trail, salvo su hermanastra KTM; que sea tan campera como ésta, aunque ello suponga renunciar a ciertos valores de confort.

Las suspensiones se muestran firmes aunque no llegan a resultar incómodas, permitiendo incluso saltar como si estuviésemos corriendo una etapa del Dakar. Gran opción ésta para aventuras por Marruecos en las que disfrutaremos haciendo kilómetros.

En cuanto a los neumáticos, los Continental TKC 80

que monta tienen buen agarre en asfalto, incluso mojado y curvando. Sobre el campo también reportan suficiente confianza para no bajar el ritmo. Fundamentales para exprimir la potencia del motor con buena tracción.

Poderosa frenada, disponiendo incluso de ABS Bosch con especificaciones para off road –es menos activo que otros-. Básico para ganar confianza en el campo, aunque para los «puretas» se puede desconectar pulsando durante cuatro segundos el interruptor que está junto al cuadro de mandos.

Si sólo queréis esta 701 para la carretera o para rodar en circuitos de karting/supermoto, Husqvarna propone, por el mismo precio, una versión de supermotard con llantas de 17" con los neumáticos lisos Continental ContiAttack, suspensiones, de menor recorrido y mayor firmeza, freno delantero con una pinza de anclaje radial de cuatro pistones y disco de 320 mm; unos cubremanetas específicos y la ausencia del cubrecárter de la Enduro son las principales diferencias.



Husqvarna 701 Enduro





Husqvarna 701 Enduro





Husqvarna 701 Enduro





Husqvarna 701 Enduro





Husqvarna 701 Enduro





Husqvarna 701 Enduro





## Husqvarna 701 Enduro



**SUPERA  
TUS LÍMITES  
CADA DÍA.**  
MAKE LIFE A RIDE.

**NUEVA F 700 GS  
DESDE 145€/MES.**

384,56 € de entrada, 35 cuotas de 145 € y cuota final de 4.425,61 €. T.A.E. 6,06%.

**INCLUYE PAQUETE SEGURIDAD Y ACABADO RIDE SIN COSTE ADICIONAL.\***

Equipamiento incluido en F 700 GS: » Blanco luminoso » Protectores de puños » Control de tracción  
» Ajuste electrónico de la suspensión » Control presión neumáticos.

\*Ahorro de 954 € P.V.P. recomendado en el equipamiento opcional incluido.

Consulta el resto de modelos disponibles en:  
[promociones.bmw-motorrad.es](http://promociones.bmw-motorrad.es)

Prueba nuestra gama de modelos e infórmate sobre el resto de condiciones especiales en tu concesionario oficial BMW Motorrad.

P.V.P. Recomendado Península y Baleares para F 700 GS: 8.000 € (descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien 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 254,16 €. Importe a financiar: 8.615,44 €. Precio total a plazos 10.139,33 €. Importe total adeudado 9.754,77 €. TIN 4,5 %. Valor futuro garantizado 4.280,61 € (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 30/06/2016 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



THE NEXT  
100 YEARS





Rodar en formación

# Kilómetros con la pandilla

Hay muchas formas de rodar en moto. Puedes ir solo, con tu novia, con un colega, dos... Vamos a tratar este texto como se rueda en moto en grupo, en formación. Los que más lo hacen así son los Harlistas.



## Rodar en formación

// Nacho Mahou

**R**odar en formación requiere, sobre todo, dos cosas: disciplina y sacrificio por el grupo. Es una sensación única estar en una pandilla que recorre kilómetros y kilómetros formando un conjunto de cuero y cromo.

Antes de salir de viaje se suele hacer una reunión explicativa del acontecimiento, sobre todo para los más despistados o los más novatos.

Lo primero que se indica es que hay una persona responsable del grupo, el Capitán de Ruta. Nadie le adelanta y es el que toma las decisiones: “Donde hay patrón, no manda mariner”, dice el lema. Elige la gasolinera, el restaurante, paradas para el traje de agua –en caso de lluvia-, etcétera.

Mediante un código visual señala eventualidades en la calzada, como una rama, una piedra, un cruce... Esa señal que él muestra –por ejemplo levantar el puño- es reconocida por los que siguen. Éstos repiten la señal para que los que los posteriores la reciban también.

Hay otra persona que tiene su responsabilidad en el final del grupo, es el Guía de Ruta de Cierre. Tiene que estar perfectamente sincronizado con el Capitán de Ruta ya que su cometido es velar por la seguridad del grupo desde la retaguardia. En caso de adelantamiento de un

vehículo más lento que las motos, señala si es posible adelantar, ocupando el carril izquierdo, sea en autopista o carretera de doble sentido.

La caravana motorista siempre debe circular en el mismo carril. El líder de ésta va situado en la izquierda del carril, el siguiente a la derecha y un poco más atrás. El tercero a la izquierda de nuevo, justo detrás del Capitán. La distancia entre motos es importante. Ni muy cerca, ni muy lejos. Un truco es ver la cara del que precede en su retrovisor. La clave de circular en grupo es que ningún vehículo se interponga entre componentes del conjunto cromado.

Puede que un coche acompañe a la caravana con los equipajes de los componentes. Éste debe mantenerse a una distancia prudencial de las motos y no interferir en su trayecto. Aparcar lejos del lugar destinado a las dos ruedas, no retrasar la salida, etc.

### Mi experiencia propia

Desde hace un buen tiempo me dedico profesionalmente a ser guía de tours en moto. He aprendido mucho como manejar esta circunstancia. Casi cada día me entrego a esta actividad. No siempre realizo el mismo recorrido, pero sí repito mucho los trazados. Esto me permite memorizar las rutinas y los obstáculos fijos.





## Rodar en formación



Todo comienza con un “briefing”. Lo hago en inglés, que aumenta la dificultad. Casi todos los clientes son de USA o Canadá.

Se les explica que rodamos en zigzag, a una distancia apropiada entre moto y unas señas para advertir de “algo” en la calzada: limitadores de velocidad transversales, baches, hoyos... Incluso tenemos algunos signos especiales: puño cerrado pero con el índice y meñique tiesos significa vaca (y rock and roll!!!). Mano elevada haciendo la uve se debe interpretar como caballo. Pulgar aplaudiendo contra el resto, es perro...

Hay rastros que te facilitan el

trabajo: muchas ramas verdes en una carretera estrecha, significa que delante va un camión con mucha altura y va desbrozando el bosque. Excrementos de vaca frescos y sin ser pisados se interpreta que en breve te toparás con ganado vacuno trotando a sus anchas por la vía. Incluso hay que saber diferenciarlo de ganado equino. O el de las cabras.

Restos de un neumático deshilachado en medio del carril implica que un camión se encuentra en la cuneta, con alguna rueda destrozada.

Si en la cara recibes gran cantidad de arena, que hace como de lija, un transporte de gravilla te precede, y hay que

adelantarlo con presteza.

Si ves un coche en el arcén con un ciervo empotrado en el frontal, ten cuidado, hay más cérvidos por la zona.

Si los vehículos que vienen de frente van con el limpiaparabrisas encendido, te espera lluvia inminentemente. El agua de lluvia crea problemas de visibilidad, con lo que hay que reducir la velocidad. El agarre y la frenada se ven disminuidos también, así que, cuidado. Si el suelo mojado muestra unas manchas irisadas y con formas sinuosas, alerta, algún elemento oleaginoso se encuentra mezclado y resbala mucho. No tocar el freno delantero.

La labor del Guía de Cierres no deja de ser importante. Debe vigilar la retaguardia celosamente. Si llega un coche con intenciones de adelantar al grupo, hay que darle facilidades para que realice la maniobra, sin colarse dentro del grupo. En coordinación con el Guía de Cabeza, se dispone el grupo en una sola línea, para que el vehículo de cuatro ruedas pase del tirón.

Si una moto quiere “vacilar” y meterse dentro del grupo se le impide cerrando el paso o realizando la misma maniobra que con el coche.

Todo esto de lo que hablamos se hace así por una sencilla razón: preservar la seguridad del grupo,

tanto en carretera, autopista, caminos, o incluso, en parado.

Aun así, todos hemos vivido accidentes o incidentes. Conviene llevar a mano un botiquín con algunos elementos imprescindibles: gasas, desinfectante, cinta adhesiva médica, antihistamínico, analgésico... Por supuesto llevar a mano los teléfonos de interés, revisar el tiempo previamente, y las obras en la calzada.

Es recomendable informarse de la fiestas locales, días adversos (fiesta en las calles) y otros inconvenientes.

### La parte humana

Los que integran una formación motorista no son eslabones

de una cadena, son personas y cada uno tiene sus características. La labor de un Guía es adaptarse e interesarse por ellos. Si la condición de “biker” es limitada por edad, experiencia, peso, altura, hay que ser considerado. Además, también hay que mantener unas buenas relaciones públicas, dar conversación, explicar las características del paisaje, de la etnia a conocer, la gastronomía local y otros datos de interés.

En la mayoría de los casos esos viajeros ocasionales acaban convirtiéndose en colegas, “brothers de la carretera” o como decían Los Manolos: “amigos para siempre”.



Rodar en formación





Rodar en formación





Rodar en formación





Rodar en formación





Rodar en formación





Rodar en formación





Rodar en formación





Senén en cueros

# Un artista, artesano, polivalente y carismático

Senén Pérez es un artista artesano hecho a sí mismo que con el paso de los años y su experiencia se ha volcado en aquello que más le gusta, la restauración, el diseño y la elaboración de todo tipo de complementos para la moto, sin desdeñar algunos trabajos en automoción y en cualquier otro ámbito que requiera el uso de la piel.

// Tito Lladós

No es fácil llegar hasta Tornadizos de Ávila, pero la necesidad y las ganas de ver unas maletas hechas a medida y diseñadas prácticamente por whatsapp, con unas cuantas ideas y un boceto dibujado a mano por el artista en cuestión, hicieron que la malsana curiosidad generase unas ganas increíbles de ver el resultado de tantas conversaciones y diálogos telefónicos sin siquiera conocerse las partes.

El increíble resultado, unas preciosas maletas para Harley realizadas en piel de búfalo y dos colores (negro y granate) tiene un nombre fácil de reconocer en internet: [www.senenencueros.com](http://www.senenencueros.com).

Este artista artesano joven y extrovertido, de nombre Senén

Pérez, es el típico enamorado de su arte que cuanto más conoces más te sorprende y desde el mismo momento en que entras en su "taller artesano", instalado en lo que en su día debió ser un garaje unifamiliar, percibes el aroma del cuero y la magia de sus manos.

Licenciado de grado superior en Diseño, Modelismo e Industrial, con prácticas laborales en "El Martillo de Lucifer" de Madrid y Matrícula de Honor en Artes Plásticas, Diseño y Artesanía y moda en cuero de la Escuela de Madrid, Senén es capaz de plasmar su arte en cuero en cualquier objeto, ya sea moto, coche o vestimenta, pues su bagaje llega incluso hasta el cine.

Y no es falacia ya que algunos de los atrezzo de "Los abrazos





## Senén en cueros

Rotos”, película de Pedro Almodóvar, “Bienvenido a casa” de David Trueba, “Minor”, “Argonauta”, “Héroes”, “Tirante el Blanco” de Vicente Aranda o “El Laberinto del Fauno” de Guillermo del Toro, llevan su firma, aunque no son los únicos.

¿Quién no se acuerda del anuncio de televisión de los vi-

kingos de Buckler sin? Pues el atrezzo y vestuario son una vez más obra del artista y artesano Senén Pérez, como también en algunos de los spots televisivos de “Holsten beer”.

Sus habilidades y especial tratamiento del cuero no han pasado desapercibidas casi en ningún ámbito de la vida cotidiana y suyos son trabajos tan exclusivos como la restauración del sillón de

resortes de la Harley Davidson Pannhead de S.S.M.M. Don Juan Carlos I de Borbón (Abril 2004 Cuartel de la Guardia Real, Madrid), o de la Harley-Davidson propiedad del piloto de Fórmula Uno, Fernando Alonso (Marzo 2009), además de otros encargos especiales de personalidades relevantes.

Y no son los únicos trabajos de “senenencueros”, algunos variopintos como la reproducción Histórica del soldado Betón, realizada a petición del Aula Didáctica del Museo del Ayuntamiento de Cardeñosa (Ávila) o la participación en calidad de Artesano en diferentes Jornadas Medievales.

Sus trabajos también se han podido apreciar en las motos tapizadas para “Malicia Indígena” en el Mulafest de 2015 y antes en el Madrid Tuning Show & Festival.

Todo un artista capaz de plasmar en cuero todo aquello que se pueda pasar por tu imaginación.







¿PODRÍA SER  
MÁS FÁCIL?

NUEVOS MAXI-SCOOTERS BMW C 650 SPORT Y C 650 GT.  
**SIN ENTRADA**  
**DESDE 150 €/MES.**  
0 € de entrada, 35 cuotas de 150 € y cuota final de 5.656,2 €. T.A.E. 5,43 %

Y a los 3 años puedes elegir qué hacer con tu Maxi-Scooter\*:

1. Cambiarlo por otra moto BMW o Scooter nuevo
2. Quedártelo
3. Devolverlo

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

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



MAKE  
LIFE A  
RIDE.

Prueba nuestra gama de modelos e infórmate sobre el resto de condiciones especiales en tu concesionario oficial BMW Motorrad.

RVP Recomendada: Permisos y Bases para C 650 Sport: 9.976,29 € (descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien 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 294,3 € e importe a financiar: 9.976,29 €. Precio total a plazos 11.200,5 €. Importe total adeudado 11.200,5 €. TIN 3,95 %. Valor futuro garantizado 5.506,2 € (36 meses y 30.000 km). Condiciones válidas hasta el 30/06/2016 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH S.E.  
\* A los 3 años podrás cambiar la motocicleta por un nuevo modelo, devolverla (según condiciones del contrato) o quedártela, abonando el valor final o haciendo novación del contrato de financiación.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

THE NEXT  
100 YEARS





Senén en cueros





Senén en cueros





Senén en cueros





Senén en cueros





¡CONSIGUE

**5€**

PARA TU PRIMERA COMPRA  
POR SER DE LÍNEA DIRECTA!

¡ÚNETE YA!



MÁS DE 500.000 MOTORISTAS  
YA FORMAN PARTE DE MOTOBUYKERS

**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 TWINS 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 FLUORESCENT 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](http://lineadirecta.com)