

**Club**  
**más moto**

LÍNEA DIRECTA

Nº 42 marzo 2018  
[www.clubmasmoto.com](http://www.clubmasmoto.com)

*Old Custom Flames*

# Setenta y siete



Entrevista a  
**Álvaro Bautista**



# 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

## La seguridad vial infantil, una asignatura pendiente

Como Vicepresidente de la Fundación Línea Directa, la seguridad vial es uno de los temas que mayor preocupación me suscita y una cuestión a la que dedico una parte importante de mi tiempo. En este sentido, cuando son los niños los que fallecen en un accidente de tráfico, el impacto es si cabe aún mayor por su especial vulnerabilidad.

Desafortunadamente, en el ámbito de la seguridad vial infantil en España las cifras siguen siendo preocupantes: en la última década, el 44% de los niños fallecidos y el 30% de los que resultaron heridos graves en un siniestro en carretera viajaba sin sistema de retención infantil (SRI). Además, si a esto le unimos la difícil situación económica por la que aún atraviesan muchas familias, afrontar el gasto de un SRI homologado y de calidad puede resultar inviable para muchas personas.

Con estos dos problemas presentes, la Fundación Línea Directa, junto con cuatro partners de excepción como lo son Fundación Cepsa, Fundación PONS, Fundación SEUR y MIDAS, acaba de poner en marcha una iniciativa de acción social de-

nominada "Ningún niño sin sillita". Así, las cinco entidades nos unimos por primera vez en el ámbito de la seguridad vial en una iniciativa única en nuestro país.

El objetivo de esta campaña solidaria, impulsada por Pere Navarro, ex Director General de Tráfico, es recaudar fondos para ayudar a aquellas familias que no tienen recursos suficientes a adquirir un sistema de retención infantil. Para ello, Jordi Sierra i Fabra, best seller de literatura infantil y juvenil, ha escrito en exclusiva "El semáforo aburrido", un cuento para concienciar sobre la importancia de la seguridad vial y cuyas ventas irán íntegramente destinadas a adquirir los SRI.

Nuestro objetivo con esta acción es ambicioso: lograr, al menos, 90 sistemas de retención infantil, el mismo número de niños fallecidos en las carreteras españolas durante la última década que viajaban sin SRI. Porque como sociedad debemos cuidar a los colectivos más vulnerables de la carretera como son los niños.

\*"El semáforo aburrido" se encuentra a la venta en Amazon.

### Más Competición

4. El Mundial que yo deseo, por **Mela Chércoles**.

### Más Competición

26. Rossi, Márquez y Lorenzo encabezan una parrilla con 33 títulos mundiales, por **Tito Lladós**.

### Más Entrevista

40. Álvaro Bautista: "Es un orgullo llevar el nombre de Ángel Nieto por todo el mundo", por **Borja González**.

### Más Off Road

56. "Citius, Altius, Fortius" por **Santi Ayala/Moto Verde**

### Más Tribu

86. Old Custom Flames: Llamas y Zafiros, por **Nacho Mahou**.

### Más Aventura

110. Camino hacia Cuba, por **Charly Sinewan**.

### Más tribu

118. Dainese Settantadue por **Nacho Mahou**



**línea directa**

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

Publicidad 918 072 000

# El Mundial que yo deseo

*La temporada 2017 fue, probablemente, la mejor de la historia de MotoGP y me gustaría un 2018 similar, más Lorenzo en la lucha y Rins como revelación.*



MotoGP 2018

// Mela Chércoles

**T**odos los años pasa lo mismo. Los que formamos parte de la caravana mundialista llegamos muy cascados a final de temporada. Cogemos el invierno con ganas y alegría, deseando descansar pero, en cuanto lo hacemos, empezamos a echar de menos otra vez el rugir de los motores. Menos mal que existe la pretemporada para desoxidarse y llegar al estreno de Qatar con algo de gasolina inyectada ya en las venas, porque de lo contrario podríamos explotar de exceso de ganas en la cita inaugural...

En el momento de escribir estas líneas ya han tenido lugar los test de Malasia (con Lorenzo al frente), los de Tailandia (dominados por Pedrosa), cuyo circuito, el Chang International, se estrenará en el calendario el 5 de octubre, y los de Catar, que concluyó en cabeza Zarco. Estos ensayos han servido para empezar a hacerse una idea de lo que puede deparar el nuevo curso, pero ojo, que una cosa es el campeón de invierno, absolutamente testimonial y del que sólo se acuerdan los más quemados, y otra es el campeón de verdad, el que se corona tras la disputa de los GGPP (19 este año por vez primera).

Hagamos una prueba. ¿Quién fue el gran dominador de la pasada pretemporada? Tic, tac, tic, tac. Tiempo. La respuesta co-



## MotoGP 2018

recta es Maverick, que mandó en todos los test. Para la segunda pregunta, la de quién resultó campeón en 2017, seguro que no hay dudas. Fue Márquez, el mismo que ahora partirá como gran favorito. El favoritismo del hexacampeón, que palabra más fea, por cierto, no quita un ápice de emoción al campeonato que se avecina. Tengo muy claro el Mundial que yo deseo ver. Es uno parecidísimo al del año pasado, en el que hubo hasta cinco candidatos al título mediada la temporada (Márquez, Dovizioso, Maverick, Pedrosa y Rossi), con el añadido de ver a Lorenzo también inmerso en la pelea por la corona, a Zarco y Petrucci todavía un paso más arriba y con Rins transformado en una realidad de la parrilla, como la revelación del curso



## MotoGP 2018

a lomos de la Suzuki. Y a eso hay que añadir a los outsiders de rigor: Miller en esos días de inspiración, ya sea en mojado o en seco; Crutchlow con una Honda que cada vez se parece más a la de los oficiales; Bautista y Rabat reivindicándose con la Ducati satélite; Pol creciendo con la KTM; Aleix y Redding incordiando con una Aprilia mejorada; y a Nakagami, Morbidelli, Luthi y Simeon batallando en una entretenida pugna por ser el mejor rookie de la temporada. Igual es pedir mucho, pero con este plantel de pilotos y fábricas es posible disfrutar de un campeonato todavía mejor que el del año pasado, que fue increíble, con carreras inolvidables como las de Japón, Australia o Austria, por citar sólo algunas. ¡Qué ganas de que llegue el 18 de marzo!



MotoGP 2018



MotoGP 2018





MotoGP 2018



MotoGP 2018



MotoGP 2018



MotoGP 2018



MotoGP 2018



MotoGP 2018



**Rossi,  
Márquez  
y Lorenzo  
encabezan  
una parrilla  
con 33  
títulos  
mundiales**

## MotoGP 2018

// Tito Lladós

**E**l italiano Valentino Rossi y los españoles Marc Márquez y Jorge Lorenzo encabezan una parrilla de salida del mundial de MotoGP de 2018 en la que se cuentan hasta 33 títulos mundiales - veinte entre ellos tres -, y nada menos que uno más de la mitad de los pilotos que la conforman (12+1) han conseguido alguno a lo largo de su carrera deportiva.

Rossi continúa siendo el más laureado de todos ellos, con sus 39 años ya cumplidos, al acumular nueve galardones del orbe, seguido por los seis que ya suma acérrimo rival, Marc Márquez, mientras que Jorge Lorenzo se tiene que conformar con “sólo” cinco.

Todos ellos tiene un denominador en común y es que son los únicos pilotos de toda la parrilla de salida que tienen algún título, bueno en realidad más de uno, hasta catorce, de la categoría reina del motociclismo mundial.

El campeón italiano no gana un título mundial desde 2009, pues a partir de entonces se podría decir que comenzó la “tiranía” española, con la excepción del título conseguido por el australiano Casey Stoner en 2011, ya que en 2010 y 2012 fueron para Jorge Lorenzo y en 2013 y 2014 sumó de manera consecutiva



MotoGP 2018

sus dos primeros campeonatos Marc Márquez.

Lorenzo sumó otro galardón mundial en 2015, siempre con Yamaha y, desde entonces, todos los títulos han ido a parar a las manos de Marc Márquez, el actual defensor de la corona y, por tanto, principal objetivo para todos sus rivales.

Junto a ellos en la parrilla de salida, aunque sin ningún título de la categoría reina pero con más de uno en su “bagaje deportivo”, se encuentran Dani Pedrosa (uno en 125 c.c. y dos en los 250 c.c.), y el francés Johann Zarco, con dos títulos mundiales de Moto2.

Llevamos ya un total de veinticinco títulos mundiales y a ellos hay que sumar ahora los conseguidos en algún momento de su trayectoria deportiva por Maverick Viñales (Moto3), Pol Espargaró (Moto2), Thomas Luthi (125 c.c.), Andrea Dovizioso (125 c.c.), Álvaro Bautista (125 c.c.), Tito Rabat (Moto2), Franco Morbidelli (Moto2) y Cal Crutchlow (Supersport).

La nación más representada por número de pilotos, con nueve, será España, seis de ellos campeones del mundo, seguida por Italia con cinco pilotos – tres campeones-, Inglaterra con tres –un campeón- y, desde ahí, sólo contarán con un representante por nación la República Checa,

#	PILOTO	Títulos
4	ANDREA DOVIZIOSO (ITA)	1 - 125 c.c.
5	JOHANN ZARCO (FRA)	2 - Moto2
2	TOM LUTHI (SUI)	1 - 125 c.c.
19	ÁLVARO BAUTISTA (ESP)	1 - 125 c.c.
21	FRANCO MORBIDELLI (ITA)	1 - Moto2
25	MAVERICK VIÑALES (ESP)	1- Moto3
26	DANI PEDROSA (ESP)	3 ( 1 - 125 c.c. y 2 - 250 c.c.)
35	CAL CRUTCHLOW (GBR)	1 - Supersport
44	POL ESPARGARO (ESP)	1 - Moto2
46	VALENTINO ROSSI (ITA)	9 (1 - 125 c.c., 1 - 250 c.c., 7 500/MotoGP)
53	TITO RABAT (ESP)	1 - Moto2
93	MARC MARQUEZ (ESP)	6 (1 - 125 c.c., 1 - Moto2, 4 – MotoGP)
99	JORGE LORENZO (ESP)	5 (2 - 250 c.c., 3 - MotoGP)





## MotoGP 2018

Australia, Bélgica, Francia, Japón y Suiza.

Al final, todos cuentan y tienen un único denominador común para 2018, que no es otro que batir a Marc Márquez, que continúa forjando su leyenda a golpe de victorias, títulos y, lo que es más importante para los aficionados, espectáculo, con sus casi increíbles salvadas atentando contra las más elementales normas de la física.



MotoGP 2018





BMW Motorrad

**TIENES ALGO  
QUE TE PIDE  
IR MÁS LEJOS.**  
MAKE LIFE A RIDE.



» F 700 GS

» F 800 GS

» F 800 GS Adventure

LLÉVATE AHORA UNA BMW F/GS

**SIN ENTRADA  
DESDE 160€/MES**

Entrada 0 €, 35 cuotas de 160 € y cuota final de 4.535,94 €. TAE 5,35%

Y CON EL  
EQUIPAMIENTO OPCIONAL  
**MÁS COMPLETO**

INCLUIDO  
» SIN COSTE ADICIONAL «

Además a los 3 años decides: **1 La cambias 2 Te la quedas 3 La devuelves**

Consulta el resto de modelos disponibles en: [promociones.bmw-motorrad.es](http://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. P.V.P. Recomendado Península y Baleares para F 700 GS: 9.154,39 € (transporte, 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 90,63 €. Importe a financiar: 9.154,39 €. Precio total a plazos 10.226,57 €. Importe total adeudado 10.226,57 €. TIN 4,75 %. Valor futuro garantizado 4.375,94 € (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 31/03/2018 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

MotoGP 2018



Álvaro Bautista

# “Es un orgullo llevar el nombre de Ángel Nieto por todo el mundo”

Álvaro Bautista encara en 2018 su novena temporada en la clase reina. A sus 33 años, el de Talavera de la Reina vuelve a subirse a una de las Ducati satélite, en esta ocasión, el modelo con el que Andrea Dovizioso le peleó el título a Marc Márquez.



## Álvaro Bautista

// Borja González

Una época, la de MotoGP, en la que ha pasado por el equipo de fábrica de Suzuki, por el Gresini Racing primero con Honda y después con Aprilia, y por el Aspar Team, o dicho correctamente, el Ángel Nieto Team, como ha sido rebautizada la escudería española que compete en MotoGP con Ducati.

Desde 2010 Bautista ha subido tres veces al cajón, dos ter-

ceros puestos en 2012, su mejor curso –quinto de la general– y otro tercero en 2014. El paso por Aprilia consolidó su estatus como piloto en la categoría, aunque no fue suficiente para que la marca italiana le renovase, algo que el pobre 2017 de Sam Lowes demostró como un error. Esta circunstancia la aprovechó Jorge Martínez “Aspar” para recuperarle, después de haber pasado unos años magníficos juntos en 125cc y en 250cc

–incluyendo el título del octavo de litro en 2006–.

“Es un orgullo”, confiesa sobre el cambio de nombre de su equipo/casa. “No hace falta hablar de Ángel, porque ya se ha dicho todo. Sin él el motoci-

clismo español, a día de hoy, no sería lo que es. Si no fuera por él mucha gente no habría conocido el motociclismo en aquellos años. Fue el que hizo que la gente lo viera y lo viviera. Es una pena que se haya puesto el

nombre del equipo a Ángel por su pérdida, pero a la vez es un orgullo el llevar su nombre por todo el mundo. A ver si nos acompaña la suerte y nos hace conseguir buenos resultados”.

Una decisión, la del bautizo del Ángel Nieto Team, en la que Aspar ha tenido todo que ver.

“Jorge y Ángel han estado siempre muy unidos, incluso cuando eran rivales. Recuer-

do muchas veces en las que se juntaban los dos y nos contaban sus anécdotas e historias. Te partías de risa. Creo que a Jorge le hace muchísima ilusión, porque a parte del piloto que fue, era muy amigo suyo y le lleva en el corazón. Es un grandísimo homenaje de Jorge a Ángel”.

Con este “cambio”, Bautista afronta su segundo año en Ducati, de nuevo con la moto del curso anterior, esta vez la



## Álvaro Bautista



GP17, en la segunda línea de pilotos de la casa italiana pero con la moto que casi revoluciona el último curso de MotoGP.

“No es que me sorprendiera, porque ya en 2016 hicieron un año bastante bueno, pero la verdad es que Dovi estuvo muy inteligente el año pasado”, analiza sobre la campaña de Ducati y de Dovizioso, piloto con el que ha coincidido en casi todas las temporadas mundialistas.

“Es su manera de correr, tranquilo y siempre esperando sacar el máximo de cada circunstancia. Yo creo que si no hubiera sido por el fallo de la carrera de

Argentina, donde salió con un cero que no fue ni siquiera por su culpa, podría haber estado incluso más cerca del título. Ducati en 2016 tuvo más altibajos, y el año pasado consiguió hacer una moto más estable para todo tipo de condiciones y de circuitos. Fue capaz de mantener la regularidad. Y Dovi, en su línea, sacó el máximo de cada situación. Sorprendente sí, aunque ha sido campeón del mundo, ha ganado carreras, tampoco es que digas ‘¿de dónde ha salido este tío?’”.

El de Talavera de la Reina también tiene una visión privilegiada de lo que puede ser el año de Ducati, también en el lado de Jorge Lorenzo, un piloto que recibió algunas críticas por su año de debut con la marca de Borgo Panigale.

“Sinceramente a Lorenzo, del que el año pasado mucha gente dijo que había decepcionado, yo le vi bastante bien. Creo que no es nada fácil hacer el cambio que él hizo porque estuvo toda la vida corriendo con Yamaha, e irte a Ducati que tiene una moto totalmente dis-

## Álvaro Bautista



tinta no es fácil. Incluso para un campeón del mundo como es él. Pero no perdió nunca la calma, siguió trabajando, Ducati le apoyó desde el principio dándole lo que él quería, lo que necesitaba. Gigi (NdR: Dall'Igna, máximo responsable de Ducati) le conoce muy bien de todos los años que han trabajado juntos y sabe cómo dar en la tecla con Jorge. Y al final creo que hizo un gran año. Desde fuera es muy fácil opinar. Y este año, con todas las referencias del año pasado, y con la moto que ya le va gustando más, seguro que va a estar ahí, yo digo que jugándose el título de campeón del mundo”.

La lucha de Bautista será otra. Es un piloto que ha cumplido ya los 33 años y que entra en un periodo crucial de su trayectoria deportiva. “No pienso en cómo plantearme mi carrera”, se sincera. “El pensamiento que tengo es el de otros años. Ahora en esta temporada volvemos a tener la oportunidad, sobre

todo al principio, en las primeras carreras, de tener una moto competitiva, porque aunque no sea la Ducati súper oficial que llevaban el año pasado los de fábrica, la base sí que es la misma y creo que vamos a tener más oportunidades que como acabamos el año pasado”.

“Quiero intentar aprovechar la primera parte del campeonato, cuando las fábricas no

habrán empezado todavía una evolución de las motos, para intentar conseguir los mejores resultados. Luego, a medida que vayan pasando las carreras y las motos de fábrica vayan evolucionando y nuestro material se vaya quedando un poco más antiguo, ya nos costará más. Aunque sea mi novena temporada en MotoGP tengo la misma ilusión, no me lo plan-

teo como ‘bah, otro año más’, para mí es como si fuese el primero”.

Un tramo crucial del curso no sólo por lo que explica el piloto español, si no también porque se va a definir el mercado de fichajes que dará la fisonomía de la parrilla de 2019, una carrera, la de los contratos, que cada vez comienza antes.

“Este es uno de esos años en

los que tienes que hacerlo bien prácticamente desde la pretemporada, porque cada vez los contratos se firman antes. Para el próximo año prácticamente todos los pilotos tienen que renovar, alguno ya lo ha hecho, y tendré que aprovechar el principio del año para ver si hay una oportunidad de ir a una fábrica, que esa es una buena posición, y si no por lo menos intentar con-

seguir el mejor material posible para los siguientes años. Hay que estar muy concentrado desde el principio para intentar conseguir el mejor resultado posible para este año, pero también para ganarte una buena posición para los próximos”.

Esto en uno de los MotoGP más duros que se recuerdan. Dovizioso, Zarco, Luthi, Morbidelli, Viñales, Pedrosa, Pol



## Álvaro Bautista

Espargaró, Rossi, Rabat, Márquez, Lorenzo y el propio Bautista son campeones del mundo. El nivel impuesto por los de 'grandes' es altísimo. Y a Honda, Yamaha y Ducati amenaza con unirse Suzuki mientras que Aprilia y KTM van recortando las distancias.

“Yo creo que cada año MotoGP es más competitivo”, explica el piloto del Ángel Nieto Team. “Me acuerdo que cuando comencé en la categoría a lo mejor hacer un top diez no era fácil, ni mucho menos, pero entre comillas era bastante asequi-

ble. A día de hoy hacer un top diez está súper caro, con el nivel de pilotos que hay y el nivel de motos. Es muy difícil. Y está todo muy ajustado. Cada vez se va haciendo más competido. Si ya el año pasado era complicado en este lo será más”.

“Por ejemplo, en el tema de las motos, KTM ha mejorado mucho, Aprilia va también mejorando, cada vez hay más motos y es más difícil meterte incluso en el top diez, ya no estamos hablando de ni siquiera hacer podio, que todavía está más caro. Y está todo tan apre-

tado que a nada que encuentras un poco la clave y mejoras un poquito en seguida puedes mejorar bastante en posiciones. Es lo bueno y lo malo que tiene esta categoría”.

Ese es el trabajo que le tocará hacer a Bautista, aprovechar sus momentos buenos y tratar de encontrar ese poco más en la moto que le permita ser competitivo. Para lograr buenos resultados y para mejorar sus opciones de cara a futuras temporadas. Y para lucir el nombre de Ángel Nieto por los circuitos del Mundial de Motociclismo.



# Álvaro Bautista



## Álvaro Bautista



## Álvaro Bautista



# Citius, altius, fortius

*El Dakar ha cumplido su 40 aniversario, que se ha celebrado con la 10ª edición en Suramérica. La más dura de todas las disputadas allí y la última con Marc Coma como Director Deportivo. En motos, ganó Matthias Walkner, primera victoria para un austriaco, 17º triunfo para la marca austriaca KTM, que sigue ganando de forma consecutiva.*

*El lema olímpico de "citius, altius, fortius" (más rápido, más alto, más fuerte) se ha cumplido en este Dakar.*



## DAKAR 2018

// Santi Ayala- Moto Verde

**H**an pasado ya 40 años de historia del Dakar desde que en 1978 Thierry Sabine hiciese real su alocada idea de competir en el desierto en coche y en moto. Entonces parecía una quimera, una idea de mentes no muy cuerdas, cargada de incertidumbre en cuanto a su desarrollo y devenir.

Pero 40 años después, la palabra Dakar nos evoca al gran evento deportivo anual, la prueba extrema, la madre de las ca-

rerras del todo terreno, que congrega la atención durante meses y que levanta pasiones. Un fenómeno de masas, un evento sin parangón y una competición cargada de pasión.

Competición mezclada con aventura, desafío para unos que buscan vencer la carrera y otros que a los que aspiran es a vencer a la carrera para llegar a la meta. Ganadores todos los que logran su objetivo pues en el Dakar, pisar el final representa el momento culmen de un esfuerzo

único.

En su año cuarenta el Dakar ha estado lleno de máximas dificultades, una edición de las más relevantes en su historia, con 14 días de competición, 9.000 km, 4.500 km cronometrados y, la otra mitad de enlaces! –tremendos y duros, con frío, de madrugada, a 90 km/h para no romper el motor, demoledores para la mente-. Cinco días por encima de los 3.000 metros de altitud, dos etapas maratón sin asistencia, una etapa de descanso, salida en línea en la etapa cuatro,

etapas junto al Lago Titicaca, la Súper especial de Fiambalá con sus terribles dunas... Tres bloques diferenciados: arena y más arena en Perú, Bolivia con su altitud y su meteorología cambiante, y Argentina con sus clásicas etapas durísimas y el calor asfixiante.

185 pilotos en la línea de salida, en una edición que ha destacado por tener una veintena de pilotos con opciones para ganar etapas, una decena de ellos posibles ganadores, entre los cuales hemos tenido

los dos últimos vencedores del Dakar (Sam Sunderland y Toby Price) junto a Campeones del Mundo de Raids (Pablo Quintanilla) así como Campeones del Mundo de Enduro (Antoine Meo, Johnny Aubert, Iván Cervantes...) y de Motocross (Matthias Walkner).

Gran representación española con Joan Barreda buscando su sueño de ganar, ilusión que ha terminado de nuevo en pesadilla, tras tener que abandonar, lesionado. Eso sí, tras haber

dado una prueba de pundonor única, que solo la fe y la pasión puede lograr esa magia intacta de aparcar el dolor para llegar al calmante de la victoria.

El baño de gloria, la locura del triunfo, la borrachera del ganador, el acceso a la consideración de la divinidad, lo ha conquistado por mérito propio Matthias Walkner. En su cuarta participación, con un segundo puesto previo como mejor parcial, jugando sus bazas de ser rápido, regular, sereno y paciente, logrando



## DAKAR 2018

vencer todas las adversidades con una fiabilidad asombrosa. Walkner ha logrado lo que Austria llevaba 40 años esperando, conseguir el pleno austriaco: piloto, moto y patrocinadores.

Detrás, el delirio para Argentina y Suramérica, con Kevin Benavides como se-

gundo, a 17 minutos, el mejor resultado de un piloto latinoamericano en el Dakar, colocando a Honda de nuevo en el podio tres años después de su vez anterior. Cerrando podio, el ganador de la edición de 2016, Toby Price, siempre aguantando dolor y resistiendo.

De los nuestros, quinta sensacional plaza para Gerard Farrés, con la que pone fin a su participación en motos en el Dakar, con su inolvidable podio en 2017, tercero final. ¡Enorme Farreti! Despedida también al equipo Himoina, la “Roja del Desierto”, el mejor equipo privado de los últi-

mos años que pone final a su aventura dakariana.

Enorme también Oriol Mena, mejor rookie, debutante, gran revelación de la prueba, ¡octavo, a la primera! pilotando la marca hindú Hero. Brutal su papel y enorme el futuro que se le presenta al Campeón de España

de Enduro.

No dejo en el olvido ni a Dani Oliveras –noveno el extrialero– y, por supuesto, a la Reina del Dakar, Laia Sanz, 12º en su octavo Dakar en meta de ocho disputados, con un 100% de efectividad. Apenas a catorce minutos del “top ten” y sobreponiéndose a

dos terribles caídas, de las que quitan el hipo.

La grandeza del Dakar es capaz de darte tanto y de quitarte tanto, en idéntica medida. Como cantaba Bonnie Tyler en su canción “I need a hero”, el Dakar está lleno de héroes que han entrado en la gloria por derecho propio.



## DAKAR 2018

### CIFRAS

Como referencia de lo que representa el Dakar, en números, algunos datos de un equipo de referencia, la escuadra Himoina.

### ESTRUCTURA

14 Personas  
5 Motos KTM  
2 Camiones  
1 Vehículo de apoyo

### CONSUMOS Y DATOS

6.480 Litros de gasóleo vehículos.  
4.950 Litros de gasolina motos.  
3.000 Bridas de plástico.  
1.500 Litros de agua al día.  
392 Neumáticos de competición.  
196 Camisetas HRT.  
165 Horas de conducción cada asistencia.  
105 Litros de aceite motor.  
70 Filtros de aire.  
60 Horas de sueño en 15 días.  
50 Botes de desengrasante.  
35 Kilos de pasta y quinoa.  
25 Juegos de pastillas de freno.  
24 Llantas.  
15 Juegos de plato/piñón/cadena.  
15 Embragues (por seguridad).  
15 Discos de freno.  
2 litros de crema masajes.  
1 Pallet de bebida energética.



### CIFRAS DE IMPACTO EN MEDIOS

La dimensión global del Dakar es brutal. Sus datos en medios, demoledores.

1.200 horas en total de difusión en TV.  
12 horas de programas diarios enviados cada día desde el terreno.  
70 cadenas de TV retransmiten el rally en 190 países.  
1.900 periodistas de 32 nacionalidades acreditados durante el rally.  
11,4 millones de visitas al sitio dakar.com.  
2 millones de seguidores Facebook. + 246.000 fans durante el rally. Alcance mundial: 174 millones.  
395.000 de seguidores Twitter. + 33.000 seguidores durante el rally. 23 millones de páginas vistas.  
438.000 de seguidores Instagram. + 138.000 durante el rally 17 millones de vistas del stories.  
5 millones de visitas a la aplicación móvil del Dakar,  
6,6 millones de visitas al módulo de seguimiento en Vivo de la carrera.  
53,2 millones de visitas vídeos en las plataformas oficiales:  
5 millones de personas alcanzadas Facebook live, 65.000 likes, 16.000 veces compartidos, 15 000 comentarios.



## DAKAR 2018

### PALMARÉS 40 AÑOS DAKAR- MOTOS

Año	Piloto	Marca
2018	Matthias Walkner (AUT)	KTM 450 Rally
2017	Sam Sunderland (GBR)	KTM 450 Rally
2016	Toby Price (AUS)	KTM 450 Rally
2015	Marc Coma (ESP)	KTM 450 Rally
2014	Marc Coma (ESP)	KTM 450 Rally
2013	Cyril Despres (FRA)	KTM 450 Rally
2012	Cyril Despres (FRA)	KTM 450 Rally
2011	Marc Coma (ESP)	KTM 450 Rally
2010	Cyril Despres (FRA)	KTM 450 Rally
2009	Marc Coma (ESP)	KTM 660 LC4
2008	Cancelado por amenaza Al-Qaeda al paso del rally por Mauritania	
2007	Cyril Despres (FRA)	KTM LC4
2006	Marc Coma (ESP)	KTM LC4
2005	Cyril Despres (FRA)	KTM LC4
2004	Nani Roma (ESP)	KTM LC4
2003	Richard Sainct (FRA)	KTM LC4
2002	Fabrizio Meoni (ITA)	KTM 990 LC8
2001	Fabrizio Meoni (ITA)	KTM 990 LC8
2000	Richard Sainct (FRA)	BMW F650
1999	Richard Sainct (FRA)	BMW F 650
1998	Stéphane Peterhansel (FRA)	Yamaha 850
1997	Stéphane Peterhansel (FRA)	Yamaha 850
1996	Edi Orioli (ITA)	Yamaha 850
1995	Stéphane Peterhansel (FRA)	Yamaha 850
1994	Edi Orioli (ITA)	Cagiva Elefant 900
1993	Stéphane Peterhansel (FRA)	Yamaha 850

### PALMARÉS 40 AÑOS DAKAR- MOTOS

Año	Piloto	Marca
1992	Stéphane Peterhansel (FRA)	Yamaha YZE 750
1991	Stéphane Peterhansel (FRA)	Yamaha YZE 750
1990	Edi Orioli (ITA)	Cagiva Elefant 900
1989	Gilles Lalay (FRA)	Honda 750 NXR
1988	Edi Orioli (FRA)	Honda 750 NSX
1987	Cyril Neveu (FRA)	Honda 750 NXR
1986	Cyril Neveu (FRA)	Honda 750 NXR
1985	Gaston Rahier (BEL)	BMW GS 80
1984	Gaston Rahier (BEL)	BMW GS 80
1983	Hubert Auriol (FRA)	BMW GS 80
1982	Cyril Neveu (FRA)	Honda XR 500
1981	Hubert Auriol (FRA)	BMW GS 80
1980	Cyril Neveu (FRA)	Yamaha 500 XT
1979	Cyril Neveu (FRA)	Yamaha 500 XT



DAKAR 2018



**DAKAR 2018**





**DAKAR 2018**



DAKAR 2018



**DAKAR 2018**



**DAKAR 2018**





**DAKAR 2018**



DAKAR 2018





**LA VES, LO SIENTES.  
ES TU MOMENTO.**  
MAKE LIFE A RIDE.

¡NUEVA VERSIÓN EXCLUSIVA!

**BMW F 800 R AKRAPOVIČ**  
**SIN ENTRADA POR 150 €/MES**

Entrada 0 €, 35 cuotas de 150 € y cuota final de 4.682,22 €. TAE 5,34%

Con escape Akrapovič + llantas de diseño + paquete dinámico  
(luz trasera e intermitentes led, spoiler del motor y cubre colín) incluidos.

- Además a los 3 años decides:
- 1 La cambias
  - 2 Te la quedas
  - 3 La devuelves

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



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

Si no deseas financiar tu moto, acércate a tu concesionario oficial BMW Motorrad e infórmate sobre las condiciones especiales equivalentes. P.V.P. Recomendado Península y Baleares para F 800 R Akrapovič: 8.954,99 € (transporte, 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 88,65 €. Importe a financiar: 8.954,99 €. Precio total a plazos 10.020,87 €. Importe total adeudado 10.020,87 €. TIN 4,75%. Valor futuro garantizado 4.532,22 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años, podrás cambiarlo, devolverlo (según condiciones de contrato) o quedártelo pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/03/2018 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

Old Custom Flames



# Llamas y zafiros

Se dice que estamos condicionados por nuestros genes, por nuestros ancestros.

Se nace, no se hace. Del personaje protagonista se pudiera decir que sus antepasados fueran joyeros o bomberos. O ambas cosas. Fuego y orfebrería juntos. Calor y brillo. Llamas y zafiros.

## Old Custom Flames

// Nacho Mahou

**A** Ricky C. López se le empezó a conocer en la cultura custom de las motos en España a principios de los 2000. Destacó como pintor aerografista de estas monturas y otros soportes. De hecho ya gozaba de reconocimiento internacional a través de House of Kolor Prestigious Painter Award, uno de los premios de pintura de más reconocimiento en Estados Unidos de América. Fue en el año 2008

cuando recibió la “Honorable Mention” y en los años consecutivos 2009-2010-2011 es investido “Prestigious Painter”.

### House of Kolor

Esta empresa merece un capítulo aparte para conocer bien un elemento básico de la Kultura Kustom: la pintura. Por los años 50 Jon Kosmoski se dedicaba a pintar carrocerías personalizadas de coches, pero no estaba satisfecho con la calidad de la pintura base, puesto

que amarilleaba, se agrietaba y se abombaba. Eso le hizo recapacitar y a falta de conocimientos de química, en la biblioteca empolló todo lo que consideraba necesario. La conclusión a la que llegó fue que necesitaba pigmentos orgánicos. Tras pedir una línea de crédito de 100.000 dólares de entonces, creó House of Kolor en 1956.

La pintura de Jon logró un aspecto distintivo, limpio y claro. Usaba sólo componentes orgánicos puros. Fue la primera



## Old Custom Flames

compañía en el mundo en hacerlo. Su intención era usarla para él mismo, pero se inició una demanda externa. “Empecé a usar pigmentos 100% orgánicos. Y eso era inaudito en el mundo de la pintura”. Remata Kosmoski. Y comenzó a estructurar su empresa: equipos, disolventes, molinos, embalajes. Aún la capitalización dependía del banco, así que no había

margen de error.

Diez años después la empresa de Minneapolis era rentable. En 1965 ya era la mejor compañía nacional de pintura de alta calidad. En la década de los 80 ya era reconocido internacionalmente, incluso en los estándares de pintura de Harley-Davidson.

“Soy un apasionado de la pintura. Me encanta pintar co-

sas. Todavía disfruto al hacer trabajos hermosos. Cuando haces un trabajo de calidad, hay un orgullo de la mano de obra que nunca desaparece”, recalca Jon.

Los premios de pintura House of Kolor

Cada año se otorgan estos premios, en los que puede participar cualquier candidato que trabaje exclusivamente con es-



## Old Custom Flames

tos productos (con un gasto de 1.000 USD en material como mínimo). Los ganadores son reconocidos por su creatividad y aparecen publicados en el calendario anual de House of Kolor. Y así fue con el bueno de Ricky.

### Ricky constructor

Sus orígenes se remontan a su Fuenlabrada natal, cuando abrió su taller en Madrid, llamado RS Motos (Ricky y su inseparable esposa Sandra). Pasado 2001 se traslada a Marbella, donde está la sede de su actual empresa Old Custom Flames "OFC" (Viejas llamas

personalizadas). Desde la Costa del Sol, OCF ha eclipsado con su trabajo a los aficionados a la Kultura Kustom, deslumbrando con sus construcciones y pinturas.

En 2012 recibió un reconocimiento institucional. El Museo Automovilístico de Málaga (Avenida de Sor Teresa Prat, 15) contó con OCF para una exposición de varias disciplinas: "Other Way of Art".

La intención era mostrar la moto como una forma de creación artística y se utilizaron tres motos de Ricky, así como diverso material fotográfico y video-gráfico. Una forma de

trabajar, de disfrutar y de vivir la moto.

Ese mismo año, con en título de embajador, en el segmento "Garage" del evento MulaFest, representó la Kultura Kustom bajo el epígrafe de constructores y pintores custom. La prensa escrita generalista, la especializada y la TV se hicieron eco de sus logros y métodos artísticos.

El sello de OCF se va implantando en el ámbito nacional y Ricky se convence de que se puede vivir del arte. Sandra le apoya incondicionalmente.

Campeonato nacional  
El Campeonato de España



## Old Custom Flames



de Constructores y Customizadores, CECC está organizado por la Asociación Nacional de Constructores y Customizadores (ANCC). Es un concurso anual con eventos en varias sedes (Madrid, Castellón, Vizcaya) y alberga varias categorías:

**Radikal Bike:** Motocicletas fabricadas desde cero. Homologadas o no.

**Custom Bike:** Motos de serie modificadas, incluso el chasis.

**Street Style Bike:** Motos de serie modificadas hacia estilos callejeros o Racing.

Los premios los otorga un jurado especializado, son monetarios y trofeos.

En 2015, OCF presenta sus dos últimas motos, un Café Racer, "Good Old Times" y el bobber "Rock and Roll". Ambas fueron vencedoras en los certámenes puntuables y Ricky fue galardonado como Campeón de España de Constructores 2015.

También fue proclamado como Campeón de España de Constructores 2016 con su nueva obra: 76.

Además recibe el premio como la "Mejor moto hecha en España" en Bike Show Big Twin Castellón. En el mismo prolífico año, y en la Expo Vintage "Oldies but Goldies" (Ma-

drid), Ricky es premiado como "Mejor Constructor".

¿Qué se podía esperar del 2017 para Ricky? Con una Harley-Davidson Shovelhead, de nombre "Setenta y Siete", se presenta en el Festival Garage Sound de Rivas-Madrid donde es galardonado "Best of Show". Es invitado especial en el afamado Festival asturiano "Motorbeach", donde expuso la 77 y la Café Racer "Good Old Times".

De nuevo en Bike Show Big Twin de Castellón es galardonado en su categoría y con un premio especial a "Mejor Retro Modificada". Este mismo año



## Old Custom Flames

el torero C. López recibe en la Plaza monumental de Las Ventas (Madrid), dentro de la Expo Vintage “Oldies but Goldies”, el premio a “Mejor Constructor”.

En el Campeonato de España de Constructores, Ricky es nombrado, de nuevo, primero en la categoría Harley-Davidson Modificada.

### Verona y Shakespeare

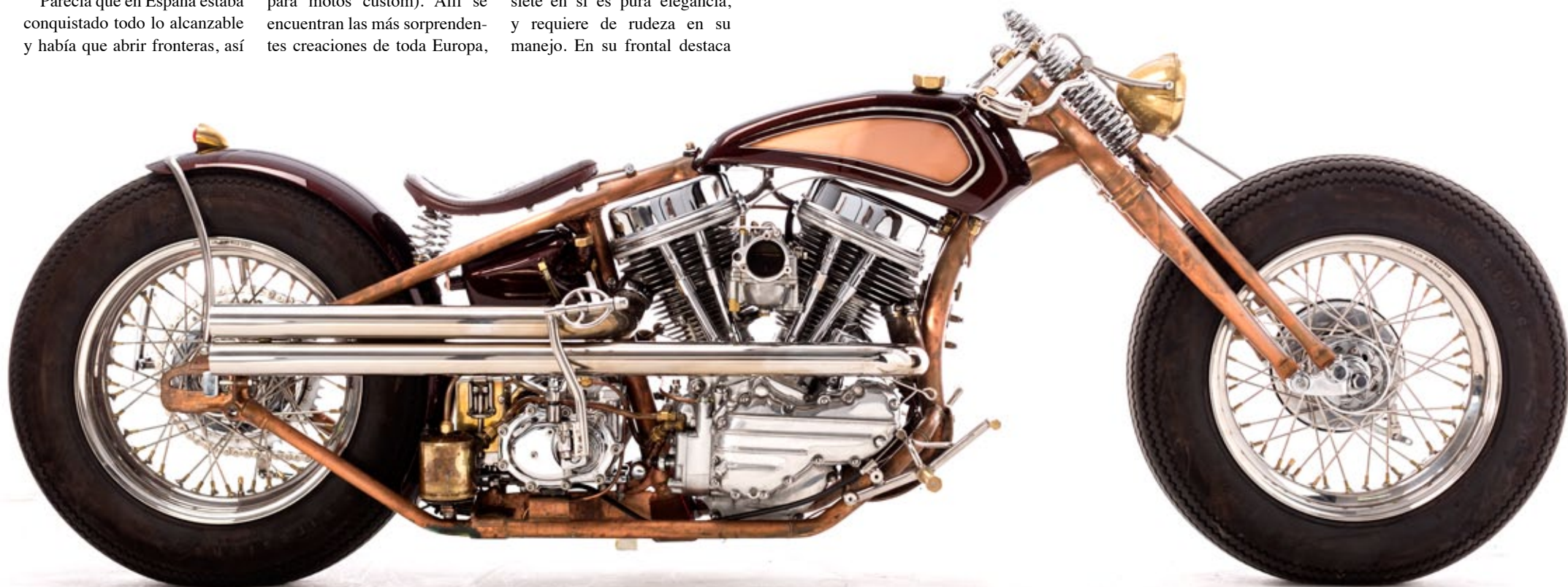
Parecía que en España estaba conquistado todo lo alcanzable y había que abrir fronteras, así

que Ricky, Sandra, su fotógrafo Frankie y otros amigos pusieron proa hacia el norte de Italia. Allí se celebra anualmente el evento Motor Bike Expo, con más de 160.000 visitantes en su última edición. Dentro del encuentro transalpino, se haya el Verona Bike Show Internacional, auspiciado por Custom Chrome Europe (una empresa dedicada al la venta de piezas para motos custom). Allí se encuentran las más sorprendentes creaciones de toda Europa,

compitiendo entre sí para alcanzar la gloria y la fama.

Y OCF encontró el amor eterno con su Julieta moderna, en esta ocasión “Setenta y siete” frente al exigente jurado, llamémosle Romeo. De las 68 motos presentadas la obra de Ricky fue laureada con el puesto primero en la categoría de Harley-Davidson modificada.

El chopper “Setenta y siete” en sí es pura elegancia, y requiere de rudeza en su manejo. En su frontal destaca



## Old Custom Flames

una horquilla Springer, bellísima, que brilla por sí misma. ésta misma la ha hecho Ricky, así como depósito de gasolina, aceite, guardabarros, mandos, manillar, basculante e infinidad de piezas. Lo remata un manillar sencillo con apenas cables y carente de maneta izquierda.

La rueda delantera ofrece un aspecto bruto, contrastando con las finas líneas del tren frontal. El tanque de gasolina fluye por las líneas superiores de la 77, coincidiendo con el perfil del asiento "solo". Lo precede una

aleta tipo pico de pato, consiguiendo una gran fluidez.

El propio tanque de combustible alberga cuatro relojes alineados junto con otros sensores. Una coquetería steam-punk. El escape dos-en-uno recorre el lateral derecho, rematado por un aplique de latón. La posición de los mandos de los pies es avanzada, digna de la talla de Ricky.

La suspensión trasera está supeditada a sendos amortiguadores de muelle, todo muy brillante. La discreta pintura

es de metal pulido combinado con gris y la línea biselada en negro, de pan de plata bruñida.

Una enorme rueda trasera Off Road y una placa de latón con el 77 completan el conjunto posterior. La 77 está abocada al éxito, a la carretera (funciona perfectamente) y al arte universal.

Nota del Autor: Mi chopper personal -Katalina- lleva ocho años pintada por Ricky y tras rodar por Europa, África y América, el pigmento luce como nuevo. Gracias man.



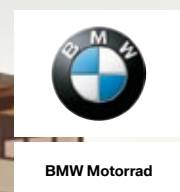
Old Custom Flames



Old Custom Flames



Old Custom Flames



**LA DIVERSIÓN  
EMPIEZA AHORA.**  
MAKE LIFE A RIDE.

**GAMA BMW G 310**

DESDE **5.200€** DESDE **75€/MES**

Entrada 1.055,82 €, 23 cuotas de 75 € y cuota final de 2.831 €. T.A.E. 5,5%

Y CON EL **SEGURO\***  
**A TODO RIESGO**

INCLUIDO  
» POR SOLO **31,86 € MÁS AL MES** «

Y a los **2 años** decides:

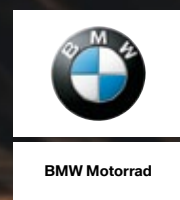
- 1 Cambias a una BMW nueva
- 2 Te la quedas
- 3 La devuelves

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



Si no deseas financiar tu moto, acércate a tu concesionario oficial BMW Motorrad e infórmate sobre las condiciones especiales equivalentes.  
P.V.P. Recomendado Península y Baleares para G 310 R: 5.200 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos). Financiación Select ofrecida, previa aprobación, por BMW Bank GmbH. Comisión de formalización 41,03 €. Protección de pagos: 76,44 € incluido en la financiación. Importe a financiar: 4.220,61 €. Precio total a plazos 5.652,85 €. Importe total adeudado 4.597,03 €. TIN 4,75%. Valor futuro garantizado 2.756 € (24 meses y 20.000km). Condiciones válidas hasta el 31/03/2018.  
\* Se incluye seguro a todo riesgo con franquicia de 300 €, por un importe mensual de 31,86 €, prima para mayor de 25 años. Bank GmbH Sucursal en España, actúa como operador de banca seguro vinculado trabajando en derecho de establecimiento e inscrita en el Registro Especial de Mediadores de Seguros de estado de Origen, Alemania con código D-0JD5-YTCDU-00, con domicilio en España Avd. de Burgos 118-28050 Madrid, de Mapfre España Ctra. Pozuelo, 52 - 28222 Madrid. CIF A-82178468. Inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, Tomo 13626, Sección 8ª, Folio 173, Hoja M-221862, Inscripción 1ª.  
Puede consultar las entidades aseguradoras colaboradoras en [www.bmw-motorrad.es](http://www.bmw-motorrad.es) apartado financiación seguros.  
El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

Old Custom Flames



**MUÉVETE  
A OTRO NIVEL.**  
MAKE LIFE A RIDE.

MAXI-SCOOTER BMW C 650 GT

**SIN ENTRADA**  
**DESDE 175€/MES**

Entrada 0 €, 35 cuotas de 175 € y cuota final de 5.911 €. TAE 5,33%

- Además a los **3 años** decides:
- 1 Lo cambias
  - 2 Te lo quedas
  - 3 Lo devuelves

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



Si no deseas financiar tu moto, acércate a tu concesionario oficial BMW Motorrad e infórmate sobre las condiciones especiales equivalentes.  
 P.V.P. Recomendado Península y Baleares para C 650 GT: 10.836,51 € (transporte, 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 107,28 €. Importe a financiar: 10.836,51 €. Precio total a plazos 12.143,28 €. Importe total adeudado 12.143,28 €. TIN 4,75 %. Valor futuro garantizado 5.736 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años, podrás cambiarlo, devolverlo (según condiciones de contrato) o quedártelo pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/03/2018 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

Old Custom Flames



# Camino hacia Cuba

*Miami es el principio de Latinoamérica, la ciudad más al norte del continente donde se habla primordialmente nuestra lengua. Para mi vuelta al mundo, que entra en el año nueve, es sin duda el principio de algo importante. A pesar de llevar tantos años recorriendo el mundo, entrar en territorio de habla española me ha renovado las energías.*

// Charly Sinewan

**H**e comenzado el año en Florida. Desde Key West, el último de los cayos y por tanto el punto más sur de los Estados Unidos, he intentado encontrar un barco que me llevara a Cuba con mi propia moto. Uno de esos caprichos viajeros que siempre he tenido en la cabeza y que no parece que vaya a ser fácil. Quizá lo habría encontrado de tener más tiempo y, sobre todo, mayor presupuesto. Si Estados Unidos ya es un país muy caro, estas islas de clima tropical tie-

nen unos precios desorbitantes.

Así que, sin encontrar la forma de llegar a Cuba desde aquí y a pesar de estar a tan solo 90 millas, he decidido continuar mi viaje y dirigirme hacia México. En este momento la única opción real para llegar a Cuba en moto, es un barco velero alemán que sale desde Isla Mujeres, una isla frente a Cancún, dentro de 10 días. Y si desde aquí a Cuba por mar hay 150 kilómetros, a Cancún no debe haber más de 300. Sin embargo, por tierra, bordeando todo el Golfo de México, van a ser





Vuelta al mundo

más de cinco mil kilómetros.

Por tanto, toca correr, algo que no me gusta salvo que la zanahoria sea grande. Esta vez es enorme. La posibilidad de llegar a Cuba con mi propia moto ha vuelto a remover una parte de mis tripas que llevaba congelada desde que salí de África. América del Norte es espectacular, pero todo está demasiado en su sitio y, por tanto, casi nunca pasa nada que no estuviera previsto. El viaje, como yo lo entiendo, es observar y aprender, pero también resolver.

Estados Unidos guarda un último cartucho, su ciudad más europea, singular y menos gringa: Nueva Orleans. Es inevitable parar un par de días, alojarme en el motel más económico que encuentro y perderme por sus calles de día y de noche, escuchando buena música en cada rincón y caminando, por fin, por calles imperfectas entre edificios de diferente arquitectura, color y estado. Han sido más de diez meses atravesando este país de costa a costa, dos veces, por pueblos y pequeñas ciudades prefabricadas. Estados Unidos (a excepción de algunas ciudades) parece una partida de Sim City que, a alguien, se le fue de las manos.

Aunque mi idea inicial era bordear el Golfo de México lo más cerca de la costa posible, la situación en México está

muy tensa en algunos estados y eso me hace dar un pequeño rodeo. Hay elecciones este año y los narcos se están disputando las plazas. Tanto la frontera de Reinoso como la de Matamoros, son en este momento muy desaconsejables. Varios mexicanos me han mandado videos de noticieros en los que se ven auténticas batallas campales en las calles. Así que pocas bromas, una cosa es la aventura y otra la estupidez. Sigo hasta Laredo, la primera de las fronteras seguras.

La primera parada en territorio Azteca es Monterrey. Allí tengo varios amigos con los que cenó y que me alojan una noche. Tan solo una. Ya no queda margen de error, el barco sale dentro de cuatro días y me quedan 2.500 kilómetros por recorrer. Todo bien, pero si pasa cualquier cosa podría perderlo.

Así que, por la mañana, con Monterrey envuelto en una espesa bruma, me abrigó con todo lo que tengo, aprieto los dientes y arranco la moto. Solo queda avanzar.

Son tres días de intensa ruta, atravesando a toda prisa un país enorme y que, por supuesto, queda pendiente para después de Cuba. Con la última luz del jueves llego a Cancún. Me quedan unas horas para hacer compras, rehacer el equipaje y prepararme para embarcar el viernes por la mañana.



Vuelta al mundo



Vuelta al mundo



Dainese Settantadue

# Tradición, belleza y espíritu

Es bien sabido que lo retro regresa en el universo de la moto. Claros ejemplos son los modelos tipo café racer, originario de Reino Unido en los años 50, o las motos estilo bobber. Marcas como Ducati, Triumph, BMW o Harley-Davidson se enfocan en los modelos neo retro.



## Dainese Settantadue

// Nacho Mahou

**D**entro del cosmos de las dos ruedas figuran los fabricantes de prendas para el motorista. Una de las más destacadas y líder, es el fabricante transalpino Dainese, destacadísimo proveedor de equipamiento para los pilotos campeones.

Dainese Settantadue aplica con su neo retro la interpretación, prendas inspiradas en el patrimonio de Dainese. Unas piezas que se convertirán en objeto de culto para los motoristas aficionados a la cultura heredada.

“Tradición, belleza y espíritu” es como define la marca italiana fundada por Lino Dainese en 1972, la colección que lleva el nombre de ese año.

### Orígenes

La creación de Dainese no es fruto de la casualidad. Venecia es el origen de esta afamada marca. En ella se encuentra la experiencia del tratamiento y curtido del cuero (Arzignano) y la confección de vestimenta (Marostica/Molvena). Cuando se presentaron sus prendas motoristas llenas de color, evitando el persistente negro, brillaron por sí mismas. Fueron un éxito por varias razones: visibilidad del piloto, y adecuación para los patrocinadores de los equipos. “Nos inspiran las personas” definen desde la casa central “con esas cuatro palabras-su espíritu”.

Giacomo Agostini fue en 1975 el primer piloto que se ajustó el primer

traje técnico de carreras. Destacaba por su ergonomía, cuero más grueso, y una distribución gráfica innovadora. Barry Sheene fue el primero que llevó un protector de espalda, y lo estrenó en el circuito en 1978. Kenny Roberts en 1980 se calzó por primera vez los deslizadores de las rodillas. Siguiéron otros inventos: el resalto aerodinámico (1988), la coraza compuesta (1990), guantes con carbono rígido e inserciones Kevlar (1995), botas con una coraza de carbono. Valentino Rossi (1988) inició el uso de la botas por dentro de las perneras del pantalón. Edi Orioli, ya fuera del asfalto, lució los inventos de Dainese en los rallies africanos. En 2000, en Intermot, se presentó la innovación más destacada en el ámbito de la seguridad: el sistema de airbag D-Air. Y para finalizar, rematamos con la cabeza. En 2007 se adquirió la famosa marca de cascos AGV.

Renato Montagner, el director artístico de Dainese Settantadue, define la línea neo retro: «La primera colección será auténtica, moderna y sofisticada, y no escatimará ni en calidad ni en detalles», además afirma: «La chaqueta de cuero es la pieza central del proyecto. Dainese Settantadue ofrece la satisfacción que solo puede dar una exquisita producción artesanal, posible gracias a técnicas de fabricación avanzadas y a una confección vanguardista que garantizan la máxima protección y una elegancia actual».



Dainese Settantadue



# 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**