

Club
más moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 23 octubre 2011
www.clubmasmoto.com

MotoGP 2011

Pedrosa ¿Mala suerte?



Off Road
Freestyle



Crivillé habla sobre Doohan
"Era un líder..."



LA REVISTA DEL CLUB MAS MOTO, AHORA EN FORMATO DIGITAL

Los socios del Club Más Moto ahora podrán disfrutar de las mejores y más interesantes noticias del mundo de la moto con la nueva revista en formato digital. Todos los trimestres en tu correo electrónico.

Siempre preocupados por el medio ambiente, las últimas tecnologías y la comodidad de todos nuestros socios, va a llegar a vuestras manos la nueva revista del Club Más Moto en formato digital. Con los mejores contenidos y la información más interesante que nos hace llegar nuestro extenso grupo de colaboradores.

Tras modificar el diseño de nuestra revista para hacerla más atractiva y actual hace apenas poco más de un año, hemos decidido dar un paso hacia adelante, pensando primordialmente en todos

nuestros socios, pero también en la naturaleza, el ecosistema y la racionalización los recursos y de todo cuanto nos facilita la naturaleza, por eso reducimos el consumo de papel.

Los mejores reportajes de nuestros periodistas del Campeonato del Mundo, entrevistas de las principales figuras del mundo del motor, historias de ayer y de hoy, rutas, aventuras a lo largo y ancho del planeta, pruebas de todo tipo de motos, sorteos, productos al mejor precio y un sinfín más de ventajas para todos los socios de nuestro

Club Más Moto completarán cada número de nuestra revista.

Necesitamos contar con todos vosotros para que podáis estar permanentemente informados y recibir en vuestro correo electrónico todas las ventajas que día a día os preparamos.

Actualiza tus datos en la web del club o ponte en contacto con nosotros en número 902 12 31 76 o en el buzón electrónico del club, cuya dirección es atencion_al_socio@lineadirecta.es y lo haremos nosotros por ti.



Miguel Ángel Merino
Director General de Línea Directa

Una nueva etapa

En el año 2003, conscientes de las dificultades que los motoristas tenían para contratar un seguro de calidad a un precio asequible,

Línea Directa lanzó su seguro de motos, un producto especialmente pensado para las necesidades de estos conductores. Una oferta que nuestra compañía, firmemente comprometida con el mundo de las dos ruedas, ha ido ampliando a lo largo del tiempo, creando servicios exclusivos como Asistencia Nocturna a Motoristas –que ofrece traslado gratuito a los motoristas y sus vehículos en caso de sentirse indispuerto o de haber bebido- o productos innovadores, como el primer Todo Riesgo para motos sin importes mínimos.

También dimos un paso más en nuestra apuesta por la calidad y la innovación, y creamos el Club Más Moto, el motoclub más grande de España, que además de ofrecer las mejores promociones y descuentos para la compra de accesorios y vestuario, facilitaba a sus socios la asistencia a los mejores eventos del mundo de las dos ruedas. El objetivo no era otro que celebrar la pasión que

nos une a todos a este gran deporte, que además de una garantía de sostenibilidad y movilidad, constituye una auténtica forma de vida.

Como sabéis, el boletín del Club Más Moto, que reúne trimestralmente a las mejores firmas sobre motociclismo de nuestro país, ha tenido hasta ahora un soporte físico en papel impreso. Un soporte que hace poco más de un año decidimos actualizar y renovar con el objetivo de seguir ofreciendo la mejor información de la manera más atractiva posible. Ahora, hemos decidido dar un paso más, apostando por el soporte on line para nuestra revista, que además de ser más sostenible y responder mejor a la personalidad de nuestra compañía, constituye un canal inmejorable que por su inmediatez y su versatilidad, sin duda facilitará una interacción más dinámica con todos vosotros.

Es, por tanto, una nueva etapa que conserva lo que nos une: nuestra pasión por las motos, por el deporte y por la seguridad. Una pasión en la que en Línea Directa, siempre hemos creído.

Más Competición

4// **Dani Pedrosa:** La mala suerte de un campeón, por **Chema Medina**

Más Off Road

10// **Libertad Abierta,** por **Santi Ayala**

Más Competición

26// **El proyecto "Ana",** por **Borja González**

Más Ruta

32// **Fugitivo y Eterno,** por **Nacho Mahou**

Más Pilotos

Leyendas de la moto
38// **Alex Crivillé** habla de **Mick Doohan**

Más Prueba

48// **Aprilia Dorsoduro 750 Factory,** por **Roberto Crivillé**

Evento de lo Más

54// **ChopperON Clan...**, **Destino Big Twin,** por **Tito Lladós**

Evento de lo Más

60// **El Milagro de Lourdes,** por **Nacho Mahou**

Evento de lo Más

72// **BMW Riders 2011**



línea directa

Entra en clubmasmoto.com y hazte socio del mejor club de España.
Publicidad 918 072 000

MotoGP 2011

La mala suerte del aspirante a campeón

Otra lesión ha dejado a Dani Pedrosa sin opciones de título en 2011, justo en la temporada que mejor se le veía, con la moto más temida de MotoGP y cuando era líder virtual del campeonato, pero Simoncelli le tiró en Le Mans...





// Chema Medina

Que las caídas forman parte del motociclismo, y por ende las lesiones, es de sobra conocido, pero eso no quita para que resulte desesperante la mala suerte que persigue a Dani Pedrosa. El tricampeón es de los que menos se cae, pero cuando lo hace suele castigar su físico y ya son varias las ocasiones en las que así se han arruinado sus esperanzas de título. Esta temporada, la sexta que cumple en MotoGP, se ha vuelto a cumplir esa máxima y, como ya sucediera el año pasado, por causas ajenas a su voluntad.

Eso precisamente, que sea por culpa de otros y no suya (en Japón 2010 fue un fallo del acelerador de la Honda el que le mandó al suelo, rompiéndose la clavícula izquierda) es lo que más le afecta la moral, al punto esta vez de plantearse la retirada. Así de negro lo veía después de que Simoncelli le tirara en Le Mans este curso, un doloroso 15 de mayo, con una caída que conllevaba una fractura limpia de la clavícula derecha justo en el momento en el que era líder virtual del campeonato, gracias al tercero de Losail, el segundo de Jerez, el triunfo de Estoril y el segundo o tercero en el que iba a terminar aquella carrera francesa, con Lorenzo fuera del podio.

Lo apretado del calenda-

rio y la ausencia de prisa por regresar, fruto del hastío y la desmotivación por tanta lesión y paso por quirófano, hizo que Pedrosa se perdiera las carreras de Montmeló, Silverstone y Assen, para volver en Mugello aún renqueante y reencontrarse con la victoria en Alemania.

Aquella carrera del 17 de julio fue la constatación de que éste era su año, que de no ser por esa enésima lesión difícilmente le habrían frenado sus rivales. De hecho, en pretemporada, él tenía claro que “sin lesiones ya habría ganado el título de MotoGP”, así que sirva este repaso a las sufridas a lo largo de estos años para darle la razón, con la esperanza de que algún día le respeten y consiga su objetivo:

#1 Australia 2003: Acababa de conquistar el título de 125cc en Sepang y, en su primera aparición como campeón con esa Honda, se cae en Phillip Island y sufre doble fractura en el astrágalo del pie izquierdo y fractura del maléolo externo del derecho. Le hizo perderse las dos últimas carreras del año y arrancar mermado su aventura en 250cc, lo que no impidió que triunfara al primer intento.

#2 Japón 2005: Siendo ya bicampeón, y camino del segundo título de 250cc,

"ES DE LOS QUE MENOS SE CAE, PERO CUANDO LO HACE SUELE CASTIGAR SU FÍSICO Y ASÍ SE HAN ARRUINADO SUS ESPERANZAS DE TÍTULO"

sufre una fractura en el húmero izquierdo. Afectó al tendón supraespinoso, pero pese a ello se proclamó campeón en Australia.

#3 Malasia 2006: Su estreno en MotoGP está siendo bueno, hasta que una caída en Sepang le hace sufrir una fractura en el pulgar del pie izquierdo y pérdida de sustancia cutánea en la rodilla derecha. Corre tocado y sube al podio.

#4 Turquía 2007: Traumatismo torácico, un golpe en el glúteo izquierdo y traumatismo cervical.

#5 Japón 2007: Artritis postraumática con inflamación del dedo pulgar del pie izquierdo.

#6 Sepang 2008: Se cae durante la pretemporada en Sepang y sufre fractura del segundo metacarpiano de la mano derecha, con tres fragmentos diafisarios. Afecta su inicio de temporada.

MotoGP 2011

#7 Alemania 2008: La vez que más cerca está del título de MotoGP, marchando líder de la general y de la carrera, con siete segundos bajo la lluvia, se cae al final de recta y sufre inflamación de la mano izquierda, fractura de falange distal del dedo índice izquierdo, esguince de la interfalángica del dedo corazón izquierdo, fractura del hueso grande de la muñeca izquierda y esguince del ligamento lateral externo del tobillo derecho. Le hizo perderse Laguna Seca.

#8 Australia 2008: Hematoma capsular en la rodilla izquierda. Hubo de ser intervenido dos meses después para solucionarlo definitivamente.

#9 Qatar 2009: Fractura del radio del brazo izquierdo y herida contusa en la rodilla izquierda. Injerto de piel, porque se reabrió la cicatriz de la operación anterior. Arranca tocado la temporada.

#10 Italia 2009: Fractura incompleta del trocánter mayor del fémur derecho.

#11 Japón 2010: Fractura doble con desplazamiento de la clavícula izquierda cuando intentaba recortar 56 puntos a Lorenzo a cuatro carreras del final. Le dejó secuelas, con pérdida de fuerza y sensibilidad en el brazo izquierdo durante las dos primeras carreras de este año,

"POR PRIMERA VEZ EN MUCHOS AÑOS, DESPUÉS DE LA CAÍDA DE FRANCIA, LE LLEGÓ A HACER PENSAR EN SU RETIRADA".

lo que le obligó a pasar de nuevo por quirófano entre Jerez y Estoril, regresando con victoria una vez liberado de la presión intermitente que sufría en la arteria subclavia.

#12 Francia 2011: Fractura de la clavícula derecha que le tiene en el dique seco del 15 de mayo al 1 de julio, llegando a reconocer en su reaparición en Italia que esta vez se le pasó por la cabeza la retirada.



Libertad abierta



*No tienen límites los pilotos de **freestyle**, o eso parece. Ni existen topes para ejecutar los saltos más inverosímiles con sus motos ni tampoco los hay para encontrar los emplazamientos más espectaculares e inauditos donde asentar las rampas y realizar sus mágicos vuelos. «Anywhere, everywhere». Cualquier sitio y en todas partes resulta posible saltar. ¿Lo dudas? Pues mira las imágenes que hablan por sí solas.*

Santi Ayala

Off Road Freestyle



Off Road Freestyle



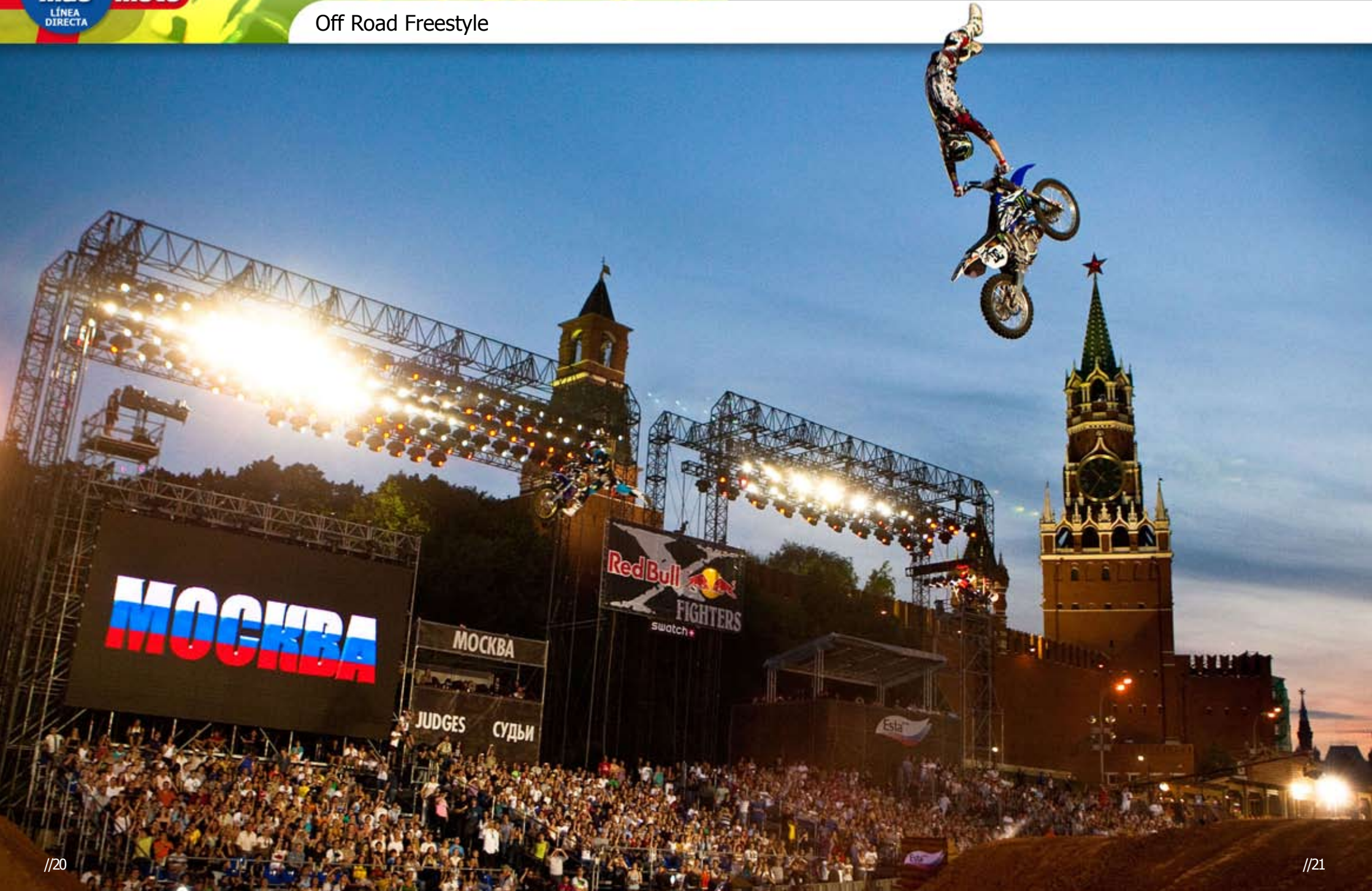
Off Road Freestyle



Off Road Freestyle



Off Road Freestyle



Off Road Freestyle





EN BENEFICIO DE LA
RESIDENCIA INFANTIL
DE NIÑOS
ONCOLÓGICOS
DE LA A.I.E.C.C.

15€

Fiesta 2^a BIKER

ALMA
DE
ACERO

8 y 9 OCTUBRE 2011



**SORTEO DE UN VIAJE A
LA MITICA RUTA 66:**

SORTEO DE UN VIAJE PARA DOS
PERSONAS. By Route 66 Experience

- SHOW BIKE Con Premios en metálico
- ACTIVIDADES INFANTILES GRATUITAS
- EXPOSICION DE MOTOS, COCHES
Y CAMIONES AMERICANOS
- STANDS DE ROPA y COMPLEMENTOS

ACTUACIONES:

- SEGURIDAD SOCIAL
- TETE Y LOS CICLONES
- JOLLY JOKER
- THE HAWKS
- CARLOS SEGARRA
CON LA ROCK&ROLL CLUB
- GATOS LOCOS
- PARKING STONE
- D.J. SCOOBY



PLAZA DEL PUERTO

PLAYA DE GANDIA VALENCIA

Ana Carrasco

Proyecto Ana

Ana Carrasco, natural de Cehegín (Murcia), y de 14 años, entró el pasado 17 de abril en la historia del CEV. Terminó décima, lo que la convirtió en la única mujer que ha puntuado en los 125 c.c. Su carrera deportiva acaba de comenzar, eso sí, arropada por un equipo de lujo.



// Borja González

“**A**lgún día estaremos juntos”, le decía siempre el ex piloto almeriense y campeón de Europa de 250 David García a Valeriano Rodríguez. “Siempre estuvo detrás de gente joven. Por el circuito de Almería pasa mucha, y se encontró con Ana, y le encantó cómo iba. Me lo comentó y fueron pasando los años: este año se dieron cuatro factores para que nos pudiésemos juntar todos, y nos hemos lanzado a ello”.

Rodríguez trabajó con García en aquellos tiempos del europeo; desde entonces su nombre ha estado directamente relacionado, entre otros, a los títulos mundiales del cuarto de litro de Jorge Lorenzo e Hiroshi Aoyama. Además de trabajar en el Mundial en el equipo de Alex Debón, con el

El Proyecto de Ana



*"ANA CARRASCO
HEREDA SU AFICIÓN
A LAS MOTOS DE SU
PADRE, EX MECÁNICO
DE OTRO GRAN PILOTO
Y CAMPEÓN COMO JOSÉ
DAVID DE GEA".*

que estuvo codo con codo para levantar la estructura del piloto castellonense, se ha convertido también en propietario de equipo del CEV, con Ana Carrasco y el zaragozano Pedro Rodríguez como pilotos.

Carrasco, cuya afición por las motos viene heredada de su padre, ex mecánico de otro ceheginero ilustre, el ex mundialista David de Gea, pasó directamente de competir el año pasado con una pre GP a hacerlo con toda una Aprilia RSA. Y no sólo con el respaldo y el consejo de David García y de otro ex piloto, Juan Enrique Maturana; su box lo manejan otros dos técnicos de primer nivel, Juan Llansá, que ha pasado los últimos años al lado de Lorenzo y que sigue con él en Yamaha, y Xavi Queixalós, mecánico de confianza de Pol Espargaró.

"Tiene talento y lo hace muy bien, e independientemente de que sea chica o chico, yo quería hacer este proyecto", explica Rodríguez. "Por mi experiencia a lo largo de estos años, en este deporte los pilotos suelen ser muy suyos, gente muy exigente consigo misma y con los demás, con algo especial. Ana tiene toda la fuerza que tiene un hombre, con la picardía de una mujer. Esa mezcla está muy bien, además de que hace las cosas muy bien para la edad que tiene y su experiencia. Porque ha gestionado de maravilla el paso de la pre GP a

la Aprilia RSA".

Puede que el más impresionado e ilusionado de los tres con este proyecto sea Queixalós, que hasta que conoció a Carrasco tenía muy claro que este año no tocaba trabajar en el nacional. "A mí me llamó Vale, me dijo que tenía una RSA y que me fuese con ellos. Yo le dije que hacía un entrenamiento, pero que no iba a hacer el CEV. Fui un día a Albacete, entrené con Ana, y me gustó tanto como persona y como piloto que me quedé. En la segunda vuelta, abriendo gas, se cayó, se quedó medio inconsciente, y pensé "veremos mañana". Y allí estaba. Empezó lenta, pero bajando casi un segundo cada vuelta. Vi que tenía ganas y que era muy profesional para los 14 años. Después de eso, me pilló: le dije a Valeriano que me quedaba, que no me lo pensaba".

"Cuando las cosas no salen bien se cabrea, no llega al punto de Jorge, pero se enfada", comenta Llansá. "En Jerez, en la primera carrera, se clasificó en parrilla la decimosexta, y no quería correr, decía que para salir desde tan atrás mejor aprendía viendo la carrera por televisión. Al final fue décima. Me sorprende la manera de trabajar, y su carácter, tiene genio, las ganas que tiene de ir para delante. Y lleva una RSA, que no es una moto fácil".

Sin haber completado aún su

El Proyecto de Ana

"POR SUS RESULTADOS DEPORTIVOS DE 2011 ES EVIDENTE QUE ANA TIENE MARGEN COMO PARA PENSAR EN LLEGAR MUY ALTO".



primera temporada en el CEV, Carrasco todavía tiene un largo camino que recorrer, y mucho que aprender. "Tiene algunos vicios, porque antes corría la pre GP y ahí, como las motos corren poco, los chavales aprenden a hacer un paso por curva muy rápido, entran casi sin frenar. O sea, su paso por curva es rápido, pero luego tiene problemas en la frenada. Con una RSA se llega mucho antes, frena pronto, se tira pronto y hay curvas en las que se queda parada porque le faltan metros. Todavía no tiene esa frenada que hace falta", reconoce Llansá.

El décimo puesto de esa primera carrera de Jerez se quedó corto con el séptimo que alcanzó en Montmeló el 19 de junio, después de haberse caído en la carrera previa, disputada en Motorland Aragón casi un mes antes. Una muestra más de sus capacidades, y de su ambición.

"Ella más que por el resultado se fue contenta por el tiempo que hizo", analiza Queixalós. "Después de la carrera se lo dije y me abrazó, estaba muy feliz. Caminando de vuelta al box, miré para atrás, y vi a los pilotos que habían quedado detrás de ella. Ya sabemos que en este mundo no gusta que te gane una chica... Iban todos con la cabeza gacha, y le dije: 'Anita, mira para atrás, ¡mira la que has liado!' Me miró, se rió, y me contestó: 'Espérate, que esto solo acaba de empezar'. Ahí pensé:

'Lo que haga falta por ella'".

¿Hasta dónde puede llegar Ana Carrasco? Por sus resultados deportivos de este año es evidente que tiene margen como para pensar en llegar muy alto. De momento, y tras la sorpresa inicial, en su box se contempla, si no se frena la progresión, que hasta pueda estar peleando por un podio antes del final del año. Aunque los años y años de experiencia que allí se juntan saben poner freno a un posible exceso de euforia, y más con la atención mediática que una chica atrae en un mundo tradicionalmente masculino.

"Evidentemente, sólo por ser chica tiene una presión mediática que no tienen los demás", reconoce Rodríguez. "Esto no podemos saber cuánto le puede afectar, pero nosotros intentamos que no lo haga. Aunque sólo tiene 14 años. En ese campo intento no meterme tanto, David se encarga más. Eso sí, intentamos quitarle la presión".

"La van a mirar más por el hecho de ser una chica, y eso puede ser un riesgo, debes estar con los pies en el suelo; pero terminarán mirándola más por pelear con 32 chavales", añade Llansá. "Y trabajando puede llegar donde lleguen ellos. Y al Mundial, perfectamente: es un piloto. Con la edad que tiene, y cómo trabaja, no creo que tenga ningún problema para llegar al Mundial". Palabra de un campeón del mundo.

Río Júcar

Fugitivo y eterno

Como atalaya manchega significativa nos acercamos a los 'gigantes' cervantinos de Mota de Cuervo (Cuenca). Una buena perspectiva del seccaral manchego que pronto nos deparará sorpresas panorámicas (N-420).

// Nacho Mahou

El agua del Júcar toma un descanso en Alarcón (Cuenca) a la sombra de los adarves de su Castillo, insigne Parador de Turismo. Sus inexpugnables murallas ahora son pasadizos que la Adventure atraviesa, deleitándonos con los escarpados paisajes horradados por el Júcar en su tramo medio. Desde allí toma carrerilla para salir -casi con prisa- de La Mancha, dirección Sur (N-III).

Atajamos por Tarazona de La Mancha (N-320) -y sus desesperantes rectas- para pasar por Fuentealbilla (N-322), patria chica de Andrés Iniesta. Cosas del fútbol.

En La Manchuela, el cauce fluvial gira 90° hacia el Este (Hoz del Júcar) y se atreve con los saltos de Alcalá de Júcar (Albacete). Declarada Conjunto Histórico-Artístico, es una coqueta localidad con cientos de cuevas habitadas o que sirven

Río Júcar



de locales comerciales. La bajada por la carretera desde Casas-Ibáñez es realmente entretenida y virada.

Desde Alcalá de Júcar la CM-3201 es retorcida y gustosa para desgastar los flancos de los neumáticos de la BMW y gozar con los sentidos de su belleza serrana. En Alatoz, que te recibe y despide con rectas, enfilamos manillar hacia Ayora, ya en Valencia. Este es un camino equidistante entre las aburridas y 'bostezables' autovías A-3 y A-31. ¡Y qué buena elección!

Saliendo de Ayora, tras una decena de metros por la N-330 hay que desviarse hacia la izquierda para llegar a la gloria: la

CV-590. Una concatenación de curvas y contracurvas de buen firme, excelente paisaje y ligera conducción. A pesar de la lluvia se disfrutaba de lo lindo.

Para llegar a Moixent (Valencia) nos desviamos por la CV-589. Vía estrecha y sinuosa de buen asfalto y dominada por un profundo aroma a pino. La bajada permite ver la incommensurable foresta local. En menos de cinco kilómetros llegamos a Navalón. Tras un delirio de tumbadas a ambos lados, por una inacabable catarsis de placer llegamos a Cumbres de Valencia y pasada esta localidad la carretera se encaja entre las piedras para llevarnos en dirección a Mogenite, que se aprecia a estribor.

Sobrepasamos la necia autovía Almansa-Xátiva; y en Moixent alimentamos los pulmones con

humo y el tanque con 95. Seguimos ruta con todo lleno hacia Ayelo de Malferit, estamos en la comarca del Valle de Albaida, fértil y alargada. El dulzón olor del azahar nos acerca a Gandía -Ciudad Ducal- para, ya con el Mediterráneo como testigo, alcanzar en Cullera su montaña rotulada. Recuperamos el Júcar, que habíamos despistado adrede, para así gozar del cauce negro asfaltado.

En su desembocadura el Júcar nutre con sus aguas huertos, marismas y naranjales, después de un agotador y creativo paso por media España. Desde una GS 1200 se aprecia su eterna obra y divertido recorrido.

Como decía John Ray: "El que no sabe por qué camino llegará al mar, debe buscar el río por compañero".

"SUS INEXPUGNABLES
MURALLAS SON
MÁGICOS PASADIZOS
QUE PODEMOS
ATRAVESAR CON
LA BMW 1200 GS
ADVENTURE."

Río Júcar



Álex Crivillé nos habla de Mick Doohan “Era un líder, siempre trabajaba para tener lo mejor”

Australiano de nacimiento y cinco veces campeón del mundo de 500 c.c., **Mick Doohan** nació un 4 de junio de 1965 en **Brisbane** para convertirse en uno de los más grandes campeones del mundo del motociclismo actual.



// Tito Lladós

“**E**ra un líder, siempre trabajaba para tener lo mejor y poseía un físico enorme, tenía auténtica obsesión por su preparación física y se entrenaba constantemente con su hermano, yo diría que tenía auténtica obsesión por estar muy fuerte”, quien así habla de Doohan no es otro que Álex Crivillé que acabó convirtiéndose, en 1999, en su sucesor como titular de la categoría reina del motoci-

“DOOHAN ERA UN PILOTO MUY FUERTE TANTO EN LO FÍSICO COMO DE CABEZA Y PSICOLÓGICAMENTE HUNDÍA A TODOS SUS RIVALES”

clismo mundial.

Doohan comenzó a montar en moto a los 9 años y en la última parte de la década de los ochenta despuntó en campeo-

natos de Superbike en Australia y Japón para debutar en el mundial de 500 c.c. en 1989, cuando se encontraba en su pleno apogeo los estadounidenses Eddie Lawson, Wayne Rainey y Randy Mamola o el australiano Wayne Gardner, de quien fue compañero de equipo, y también aparecía en el escenario mundialista Kevin Schwantz.

“Doohan era un piloto muy fuerte tanto en lo físico como de cabeza y psicológicamente

Leyendas de la moto



"LLEGÓ EL NEFASTO GRAN PREMIO DE HOLANDA, EN EL QUE DOOHAN SUFRIÓ EL MÁS GRAVE ACCIDENTE DE SU CARRERA"

hundía a todos sus rivales aunque su carácter yo diría que era hasta cierto punto introvertido, vivía sólo para correr, pero si lo conocías no era tan malo como parecía exteriormente", afirma Álex Crivillé, quien en un momento de la conversación reconoció algo que casi nadie sabe pues "cuando Mick se hizo daño en Jerez lejos de encerrarse, incluso me ayudó un poco a mí para luchar por el campeonato".

"A la siguiente temporada, en el 2000, también estuvo muy pendiente de mi rendimiento y buscó soluciones para ver qué era lo que me pasaba, pues fue una temporada de muchas carreras en lluvia que acabó ganando Kenny Roberts junior", agregó Crivillé, quien no puede por menos que ensalzar las características de Doohan, de quien recalca que "es uno de los pilotos más completos de los últimos tiempos y con mucho carácter y personalidad".

En la temporada de su debut Mick Doohan acabó noveno y un año después, en 1990, consiguió su primera victoria en

el trazado húngaro de Hungaroring para finalizar tercero el campeonato y en 1991 ser subcampeón del mundo tras otro de los grandes de la época, Wayne Rainey.

Cuando todos le daban como principal candidato al título y con un principio arrasador, en 1992, llegó el nefasto gran premio de Holanda, en el que Doohan sufrió el más grave accidente de su carrera deportiva al destrozarse en los entrenamientos la pierna derecha.

El australiano ganó cinco de siete grandes premios en el inicio de la campaña y Assen se vio fuera de la lucha por el título mundial debido a la larga convalecencia para recuperarse de sus graves lesiones tras una complicada serie de intervenciones quirúrgicas.

Intentó regresar al final de la temporada para defender la ventaja que todavía tenía con el estadounidense Wayne Rainey, pero su físico no estaba en condiciones y acabó perdiendo el título mundial por escasa-mente cuatro puntos. Su nivel físico no lo recuperó completamente en 1993 y entonces se produjo la victoria de Kevin Schwantz, pero una temporada después y completamente recuperado comenzó su reinado de cinco temporadas consecutivas, desde 1994 a 1998.

"En cierta medida Casey Stoner me recuerda un poco a

Legendas de la moto



"MICK DOOHAN, AUNQUE SÓLO EN ALGUNAS COSAS, NO EN TODAS, LA FUERZA DE VOLUNTAD QUE TENÍA ERA IMPRESIONANTE"

Mick Doohan, aunque sólo en algunas cosas, no en todas, la fuerza de voluntad que tenía era impresionante y por ello que tras el grave accidente de Holanda tuviese incluso que cambiar su forma de pilotaje y colocó una leva del freno trasero en el manillar para no emplear el pie. Su eficacia era tanta que muchos pilotos probaron, sin la misma suerte, el sistema de Doohan", reconoció Crivillé, quien durante algún tiempo también lo empleó.

Doohan dominó durante cinco temporadas y con mano de hierro la categoría de los 500 c.c. pero como bien explica Crivillé "ganar tantos grandes premios y estar tanto tiempo en la cima es muy difícil y yo estaba allí aquél año, quizás fue Eddie Lawson el que le explicó que al mismo tiempo que él parecía haberse estancado yo iba hacia arriba".

"La caída de 1999 en Jerez fue un error suyo, pues lo que muchas veces antes había he-

cho para desmoralizar a sus rivales, esperar hasta el final y sin que las condiciones fuesen las mejores, saltaba a la pista para lograr el mejor tiempo y desmoralizar a sus enemigos, allí quiso hacerlo en unas condiciones que no eran las mejores, aunque lo hubiese conseguido anteriormente, y se fue por los suelos haciéndose nuevamente mucho daño", explicó Crivillé.

"Doohan no era un piloto que se cayese mucho, pero cuando lo hacía siempre se hacía bastante daño", recalcó Álex Crivillé, quien reconoció que en su carrera deportiva el australiano siempre fue el referente.

El australiano Mick Doohan es, tras los italianos Giacomo Agostini y Valentino Rossi, el piloto que más títulos mundiales de la categoría reina ha ganado, pues si italiano cuenta con ocho (1966 a 1975) y Rossi con siete hasta la fecha (1 en 500 c.c. y seis en MotoGP), él sumó cinco de manera consecutiva entre 1994 y 1998.

"MICK DOOHAN DOMINÓ CLARAMENTE DURANTE CINCO TEMPORADAS Y CON MANO DE HIERRO LA CATEGORÍA DE LOS 500"

Cargador "Compact Worldwide"

Carga la batería de motocicletas CAN-BUS
Con carga de conservación
y control de carga LED

79,00€
~~90,00€~~



**PROMOCIONES ESPECIALES
PARA CLIENTES EXCLUSIVOS
LINEA DIRECTA**

Saco de equipaje ORTLIEB



~~67,00€~~
L 61,00€
XL 66,00€
~~72,00€~~

13,00€
~~16,00€~~



Puede realizar su pedido:
902988126 -info@touratech.es



TOURATECH

www.touratech.es

iBraket - Soporte para el iPhone



Opcional

Se incluye en el envío

Se incluye en el envío



89,00€
~~102,00€~~



Rokstraps Strap It Pack Adjustable 140 cm

17,00€
~~21,00€~~

GARMIN Zumo 660

509,99€
~~599,00€~~

Con soporte V2
575,00€
~~715,00€~~



Mapa de toda Europa - Bluetooth estereo
100% impermeable - Pantalla táctil ancha de 4,3"
Puedes adquirirlo con nuestro soporte Touratech



Soporte Zumo660 V2.0



~~130,00€~~
99,00€

Cámara de vídeo XTC-100

MIDLAND BT NEXT

Solo piloto

175,00€
~~220,00€~~

Hasta 1,6 km
Intercom. 4 personas
Radio FM
Bluetooth
Conexion con:
GPS - iPod



También disponible:
BT NEXT TWIN
Para piloto y
pasajero.

319,00€
~~399,00€~~



TOPCASE JOURNEY



~~120,00€~~
96,00€

~~130,00€~~
105€

~~189,00€~~
150€

TOPCASE JOURNEY
TC 40 y TC 50
Capacidad de 38 /48 Litros.

Versión en negro y en negro/plata.

Es impermeable al agua gracias a su junta especial.

La cubierta de la maleta es de plástico de alta resistencia a los golpes.

Este diseño nos permite poder aplicar pintura del color de los vehículos.

Se puede adaptar a cualquier moto, gracias al soporte universal para Topcase, también incluido.

WWW.TOURATECH.EU



Aprilia 750 Dorsoduro Factory

Leña al carbono

// Roberto Crivillén

En pocas curvas te acoplas perfectamente a ella y comienzas a sentir que llevas una bici de bmx que te permitirá cualquier tipo de maniobra, entrar en cada curva teniendo un control total de la situación, salidas en plan “crack” del Supermotard tirando del manillar hacia arriba así como frenadas imposibles en otros modelos que te acercan a tus límites con cierta sensación de seguridad.

La impresionante carrocería

La primera sensación al subir en la Aprilia Dorsoduro 750 Factory es de un manillar bajo, a la altura de la cintura, y ancho, así como los pies retrasados y bajos, la posición es tipo motocross, con las piernas más separadas para dar cabida al gran motor, 185 kilos que desaparecen al echar andar.

de fibra de carbono diferencia el acabado Factory del básico, digna de modelos de competición y que rebaja el peso del conjunto de la moto para equilibrar con el aumento de peso de las nuevas suspensiones de



Aprilia 750 Dorsoduro Factory

CON ACABADOS DEL MÁXIMO NIVEL SE DIRIGE TANTO AL JOVEN EJECUTIVO QUE LO UTILIZA PARA CIUDAD COMO AL PÚBLICO FEMENINO.

mayor calidad, el amortiguador trasero que es con botella separada, regulable en compresión de muelle y rebote, además de la horquilla, que es completamente regulable en la versión Factory.

La Dorsoduro Factory, al igual que su hermana, comparte mecánica con la Shiver. El motor y el chasis son prácticamente los mismos.

Los tres mapas de encendido que puedes seleccionar influyen en el comportamiento de la inyección y del acelerador electrónico.

Tres posiciones:

Sport, Touring y Rain, seleccionables desde la piña del manillar, determinan el carácter de la moto según las necesidades de cada momento.

La posición RAIN doma el carácter de la moto para utilizar en casos de suelos deslizantes.

Sport y Touring, mantienen los 92 Cv pero modifican la forma de entregar esa potencia.

La posición SPORT es la más radical y a su vez donde la

factory toma todo su sentido de poderío y diversión.

Para los desplazamientos más tranquilos la posición TOURING es la indicada: la moto llega a desarrollar la misma velocidad, pero con la entrega de potencia y las aceleraciones suavizadas.

El chasis de última generación, basado en las RXV/SXV, con una parte tubular en ace-

ro, atornillada a unas placas centrales en aluminio, el mismo material que emplea en el basculante. El amortiguador trasero va montado tipo cantilever tumbado y en el lado derecho de la moto, es regulable en precarga de muelle y en rebote hidráulico, igual que en la Dorsoduro estándar. La horquilla si tiene tres regulaciones, mientras que la de la estándar

Ficha técnica Aprilia Dorsoduro 750 Factory: 9.583 €

Motor	Bicilíndrico, Inyección electrónica que integra un sistema de apertura del acelerador RIDE BY WIRE
Cilindrada	749,9 cc
Pot. máx. Decl.	92 CV a 8.750 rpm
Diámetro/carrera	92 mm x 56,4 mm
Suspen. delantera	Horquilla invertida, Sachs. Diámetro barras: 43 mm. Recorrido: 160 mm. Regulaciones: Compresión y extensión
Suspen. trasera	Doble brazo, monoamortiguador lateral. Extensión y precarga de muelle
Longitud / Altura asiento	2.216 mm mm / 870 mm
Distancia entre ejes	1.505 mm
Depósito	12 litros
Peso en seco	185 Kg.



Aprilia 750 Dorsoduro Factory

no tiene ninguna.

Los frenos: dos discos lobulados de 320mm delante con pinzas Brembo radiales de cuatro pistones y detrás un disco, también “wave”, de 240mm. Frena hasta donde tú quieras esta Dorsoduro.

La posición de conducción, el tacto de bicicleta bmx como os dije antes y unos desarrollos de cambio muy cortos, te llaman a acelerar entre curvas para sacar el máximo partido. En carretera de curvas está en su hábitat natural. Frenar fuerte, tumbarla con el pie por fuera o sacando la rodilla, inclinándote, como prefieras, derrapando de atrás y bajando marchas, te deja entrar muy rápido y salir cuanto antes de las curvas para apretar el acelerador. Si tienes el nivel te permitirá frenar hasta entrar cruzado y acelerar para salir del mismo modo sin notar excesiva inestabilidad.

CONCLUSION

La Dorsoduro Factory es una gran moto, muy específica, su entorno natural es la carretera de montaña y sus curvas, ese es su terreno, no intentes adaptarla a la estepa de la autopista ya que sufrirás con ella.

PRECIO

(8.544 € Dorsoduro vs 9.510 € D. Factory) la diferencia en la calidad de sus componentes y preparación no es significativa en el precio final, es decir vale y mucho la pena el acabado de la Factory por seguridad y diversión.



LA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN, EL TACTO DE BICICLETA BMX COMO OS DIJE ANTES Y UNOS DESARROLLOS DE CAMBIO MUY CORTOS

Big Twin Castellón

ChopperON Clan... destino Big Twin

Sergi Arola y un grupo de amigos viajan hasta Castellón, para participar en la edición 2011 de la concentración Big Twin de Harley-Davidson.



Big Twin Castellón

// Tito Lladós

Un grupo de amigos, con el célebre restaurador Sergi Arola a la cabeza, decidieron viajar hasta Castellón para asistir a un intenso fin de semana de ambiente ciento por ciento de aficionados a los grandes bicilíndricos de Milwaukee, las Harley-Davidson.

Si el programa de la concentración ya era completo y prácticamente sin un minuto de descanso, el viaje organizado por Javi Arias, auténtico apasionado de este tipo de eventos, no lo resultó menos y fuerza de ser sinceros, desde el mismo momento de la reunión en Madrid, a las diez de la mañana de un jueves, no hubo tiempo para el respiro.

El lugar de reunión fue el concesionario de Harley-Davidson que se encuentra en la calle General Álvarez de Castro de Madrid y la hora las diez de la mañana. Víctor ejerció de perfecto anfitrión y después de un rápido café y sin apenas quitarnos las chaquetas y los cascos nos pusimos en marcha. Todo apuntaba a que sería una jornada intensa y no nos equivocamos.

La salida de Madrid se realizó por la antigua N-4, en donde sin mayor historia e intentando conocernos las nueve motos que íbamos a realizar el viaje, llegamos hasta Aranjuez y de ahí a Ocaña. Un dato importante, entre todas las Harleys había dos más pequeñas, una 883 y otra 1.200, lo que nos obligaba a establecer una serie de

puntos de repostaje por debajo de los 150 kilómetros de recorrido para cumplir con la autonomía de las mismas.

La verdad es que ese tramo del trayecto no tuvo apenas historia. Todo marchó como la seda y el ritmo, sin ser elevado, resultó vivo, hasta ahí bien.

Desde ese momento, la ruta dio un cambio radical y se tornó sinuosa y entretenida, con carreteras fuera de los lujos de las autovías y de la intensidad del tráfico.

Así fue que enfilamos la N-301 camino de Corral de Almaguer y, sin dejar en ningún momento esa carretera, completar más de 150 kilómetros hasta la población de La Roda después de atravesar Quintanar, Mota del Cuervo, Las Pedroñeras o Minaya, por citar algunas de las poblaciones que nos encontramos a lo largo del camino.

Aunque mucho más lento que por la autovía A-3, la verdad es que ese trayecto hasta La Roda, desde donde nuevamente enlazamos con la A-3, tampoco resultó demasiado “engoroso”, quizás por la premura de tiempo para no faltar a nuestra cita con unas exquisitas viandas en “Nuestro Bar”, restaurante en el que había una mesa reservada para nosotros en Albacete, a la altura de la salida de la carretera hacia Ayora.

Como no podía ser de otra forma, Sergi –Arola- se encargó de comentar y valorar los succulentos manjares, todos a modo de pico-

teo, que se habían preparado para la ocasión y que, al final, sólo hicieron que “lastrar” nuestras aspiraciones para el resto de la ruta, que luego se demostró, no había hecho más que empezar.

Faltaba poco para conocer la auténtica sorpresa de la jornada, aquella que nos debía llevar desde Albacete hasta Villamarchante, en donde se había establecido la última parada y fonda de la primera jornada camino del Big Twin.

Los cañones del río Júcar y sus escarpadas laderas nos iban a acompañar durante un buen rato camino de Alcalá de Júcar.

Desde Albacete salimos por la carretera de Ayora camino de Valdeganga por la CM-3218, apenas veinte kilómetros de recorrido por una carretera en muy buen estado que no íbamos a tardar demasiado en abandonar. El fuerte calor reinante y, seguramente, los “buches” llenos, hicieron que más de uno optase por guardar la chaqueta entre el equipaje del fin de semana motero.

A la salida de Valdeganga y camino de Cubas, la carretera empieza a descender hasta el fondo del primer cañón por un asfalto bastante más castigado por el paso del tiempo camino de La Recueja y de Casas del Cerro, algunas de las pequeñas localidades que nos encontramos camino de Alcalá de Júcar.

Ésta es una localidad un poco mayor que las anteriores, pero que enseguida destaca por su castillo



Big Twin Castellón

en lo alto de la cornisa que forma la hoz del Júcar en ese punto y que se caracteriza por sus casas de arquitectura popular y excavadas en la montaña, a la que se adaptan con calles estrechas y empinadas que llevan hasta el Castillo.

Y allí hicimos un nuevo alto en el camino, justo en el parque que da acceso al castillo y al que se llega después de descender por una empinada rampa que a más de uno le costó luego superar para enfilar en dirección a Casas Ibáñez.

Apenas habíamos recorrido unos setenta kilómetros desde Albacete, pero la intensidad de la ruta y la tensión de unas gargantas en las que incluso nos encontramos alguna piedra desprendida en la calzada, hicieron mella en nuestro rendimiento.

Todavía por la CM-3218 llegamos a Casas Ibáñez por Abenjibre, para encontrarnos con la CM-3207 que nos debe llevar por Casas de Ves hasta Cofrentes después de algo menos de cincuenta kilómetros.

En este punto, enclavado en un precioso valle, destaca la central nuclear de Cofrentes, que será nuestro punto de repostaje antes de encaminarnos hacia Requena por la N-330 y ya con el tiempo acuciando nuestro desempeño.

En Requena, adonde llegamos después de algo más de doscientos kilómetros de ruta, volvemos a salir a la A-3 para agilizar el paso hasta la salida de Chiva, poco antes del circuito de velocidad de Ches-

te, y así poder enlazar con la CV-50, que desde Villamarchante y camino de Pedralba nos va a llevar hasta nuestro merecido descanso.

La noche ha caído ya sobre nuestras cabezas y el cansancio hace mella en nuestro ánimo, pero una reconfortante y revitalizante barbacoa nos estaba esperando en “Mas de Canicatti”.

Si en algún momento queréis sorprender a vuestros acompañantes y el presupuesto os lo permite, aunque los precios no son desorbitados, merece la pena plantearse una estancia en esta finca habilitada como “spa” y lugar de solaz regazo cuidado hasta el más mínimo detalle y de la que podéis encontrar amplia información en la red sólo con poner su nombre en cualquier buscador.

Huelga cualquier comentario sólo con indicar que Sergi Arola definió la barbacoa como impresionante.

Un merecido descanso y un frugal desayuno dieron paso a la segunda jornada de ruta, que ahora sí nos debía llevar hasta el Grao con cierta premura, puesto que las máximas autoridades locales esperaban al mediodía a nuestro afamado compañero de viaje para protagonizar su clase maestra con la sardina como protagonista de la misma.

Así que, tras pasar por Chiva y Lliria, buscamos rápidamente la salida hacia la autovía que nos debía llevar hasta Castellón en donde Sergi Arola no hizo esperar a que-

nes se dieron cita en la Escuela de Hostelería de la Diputación para ver como elaboraba tres succulentos platos con el plateado pescado como protagonista principal.

Si bien soy más de paladear los platos que de prepararlos, la verdad es que se nos antojó muy sencillo poder elaborar el “Tartare de Sardina” con que inicio su magistral clase Sergi Arola.

Le siguieron unos huevos fritos con lomos de sardina y unas sardinas con pan con tomate, todos ellos elaborados al más puro estilo de la cocina innovadora que representa Arola y que al final pudieron degustar –algunos nos quedamos sin conseguirlo–, los allí presentes.

El viaje hasta el Big Twin había concluido con éxito y sólo nos quedaba llegar hasta nuestro alojamiento en Benicassim para disfrutar, el resto del fin de semana, de un intenso programa de actividades preparadas por los organizadores de la concentración y entre las que destacaban los conciertos, rutas, desfile de las motos y, en particular, un Bike Show que reunió a más de treinta motos a cual más especial.

Este fue, hablamos del “Bike Show”, el auténtico “leit motiv” del título de nuestro reportaje, puesto que la revista digital “ChopperON” fue la encargada de organizar, dirigir y premiar las mejores preparaciones de esta particular competición a la que decidimos “apuntarnos”, eso sí, de manera clandestina.



Big Twin Castellón -Bike Show-

El milagro de Lourdes

Esta Harley es la ganadora del III Bike Show ChopperON en el Big Twin de Castellón. Tiene suficientes méritos para ganar, no lo hizo de milagro, sino que su autor procede de esta localidad francesa.



Big Twin Castellón -Bike Show-

// Nacho Mahou

Para los neófitos, un bike show es un concurso de belleza de motos básicamente, pero detrás de ello hay mucho trabajo.

Juntar las mejores Harleys transformadas en un recinto común no es fácil. En nuestro caso durante el plazo de un año hemos contactado con los constructores para facilitarles la información necesaria para acudir, las bases del concurso y la mayor ayuda posible. Cada constructor se afana en dejar lista su máquina para el gran evento que acontece cada año, desde hace 28 ediciones, en la concentración de Castellón.

También se debe preparar la logística propia, como la identificación de moto y propietario, ficha técnica y hoja de votación. El sistema es muy sencillo: se votan entre los participantes, siendo ellos los que deciden –mediante voto secreto- los premiados-. Hay dos categorías de participación: Harley-Davidson modificada y Free Style.

En el caso de nuestro bike show se entregan ocho premios. El mejor –best of show- ha recibido 1.500 € además de varios regalos de nuestros patrocinadores: chasis cortesía de Motorcycles Storehouse, cascos Lem, sistemas de seguridad Luma, juego de neumáticos de Michelin...

El primero en la categoría de Harley-Davidson modificada recibió 750 € y otros regalos de

nuestros patrocinadores, al igual que el ganador de la categoría de free style.

Los segundos y terceros no se fueron a casa con las manos vacías, recibieron un juego de neumáticos de Michelin y otro montón de presentes.

Existe un premio especial que es a la mejor pintura.

Estos fueron los afortunados:

Best of Show: 65, realizada por Mister +, VTM, Auch, Francia.

#1 Premio Free Style: 1, realizada por Pascal's Cycle, Le Pontet, Francia

#2 Premio Free Style: Offensive, realizada por No Nonsense Choppers, Escocia. Cabanes, Castellón.

#3 Premio Free Style: Nasty, realizada por Sueca Iron, Sueca, Valencia.

#1 Premio H-D modificada: Ay, mi abuelita!, realizada por JPCchoppers, Badajoz.

#2 Premio H-D modificada: 40, realizada por Bonneville, Madrid.

#3 Premio H-D modificada: Chache, realizada por Bobber House, San Feliú de Llobregat.

Mejor pintura: Razor, de Underground Motorcycles. Autor: Víctor.

El resto de participantes (total 34) recibieron el aplauso del público y un regalo por parte de Motorcycle Storehouse.

*JUNTAR LAS
MEJORES HARLEYS
TRANSFORMADAS
EN UN RECINTO
COMÚN NO ES
NADA FÁCIL*





Todas las publicaciones de motos no son iguales
Es duro ser distinto

ChopperON
magazine

Ride on

Revista mensual gratuita *online* sobre la Cultura Custom

Moto GP Motorland

Un nuevo fin de semana intenso nos permitió vibrar junto a las más de cien mil personas que a lo largo del fin de semana estuvimos en Alcañiz para ver el Gran Premio de Aragón en las sorprendentes instalaciones del complejo "Motorland Aragón", en donde Nico Terol y Marc Márquez nos regalaron unas espectaculares carreras camino de la victoria y del título mundial.

Vibramos con las más de cien mil personas que vieron las espectaculares victorias de Terol y Márquez



Moto GP Motorland



// Redacción

Como también disfrutamos con el australiano Casey Stoner, a pesar de los esfuerzos de Jorge Lorenzo por mantener su título mundial en una carrera que no le resultó demasiado favorable.

Aunque el fin de semana no empezó demasiado bien, puesto que los entrenamientos de MotoGP y de Moto2 del viernes se tuvieron que cancelar por los problemas que tuvieron con un transformador eléctrico, ese inconveniente sólo fue el preludio de un fin de semana atronador y vistoso en el que además de las carreras disfrutamos del ambiente que se vivió en Alcañiz y que podríamos definir como el “pequeño Jerez”.

Acogedor y amistoso, Alcañiz nos deparó un fin de semana la mar de divertido y con los mismos pensamientos que nosotros fueron miles los motoristas que se acabaron dando cita por sus calles y también en un tra-

zado que tiene la satisfacción de haber recibido el año pasado el premio, merecido, a la mejor organización de la temporada.

El mundial de MotoGP se despidió de MotorLand Aragón con unas cifras de vértigo, ya que fuimos más de 63 mil aficionados los que vimos las carreras del domingo y, lo más importante sin sufrir ni un solo atasco al final de las carreras – chapeau por la Guardia Civil, que lo organizó de maravilla-, con más de 103 mil personas durante todo el fin de semana.

Las carreras resultaron apasionantes y para los que las visteis en la televisión todavía más, pero al final todos disfrutamos de un espectáculo que, para los que estuvimos allí, nos respetó la climatología mientras vimos como Casey Stoner logró una nueva victoria, igual que el año pasado, con los españoles Marc Márquez y Nico Terol marcando diferencias en sus categorías.

Moto GP Motorland



BMW Riders 2011

*Un año más, **BMW** lo puso
fácil para disfrutar de un fin
de semana inolvidable*

Cuando nos subimos a nuestras motos para emprender una larga ruta, lo primero en lo que pensamos es en que no se nos olvide nada, obviamente, el siguiente pensamiento es para que todo salga tal cual lo tenemos previsto, incluso en el caso de que no seamos demasiado previsores, pero lo más importante, al final, es que nuestros planes salgan a la perfección y disfrutemos de un fin de semana inolvidable.



BMW Riders 2011

// Redacción

Yeso es lo que conseguimos en la edición 2011 de la concentración BMW Riders. No es la primera vez que acudimos y seguro que tampoco será la última pues es difícil plantear multitud de actividades en un solo fin de semana y que al final puedas disfrutar de todas ellas sin agobios ni grandes colas. En resumen, inolvidable.

Después de no pocas conversaciones alrededor de la mesa, cerca de la barbacoa o en alguna de las excursiones, pudimos constatar que este fin de semana en Formigal estuvimos más de 3.000 aficionados al turismo en moto y el sentir general de casi todos es que volveremos.

La organización del BMW Riders de 2011 cuidó hasta el más mínimo detalle y en su am-

plia y variada oferta, además de los menús de los diferentes restaurantes de la estación, la oferta gastronómica constaba también de grandes barbacoas al aire libre en las que se cocinaron corderos asados y diversas viandas más.

Además, para los más madrugadores también incluyó la organización un reconfortante desayuno de chocolate con churros para todos los inscritos.

Como ya es habitual de las concentraciones de BMW –estuvimos en Baqueira Beret y también en Sierra Nevada– las pruebas de producto fueron uno de los platos fuertes y más requeridos por todos los participantes en esta novena edición del BMW Riders y, según nos contaron los monitores, por las motos de Off Road pasaron más de mil participantes, unos tres-



BMW Riders 2011

cientos con las nuevas Husqvarna y no menos de doscientos por las equipadas con ABS.

Mención especial se merecen las rutas guiadas que hicimos al Santuario de Lourdes o al Balneario de Panticosa, como las que también hubo a Pirenarium y La Cuniacha, que tuvieron una gran aceptación debido a las espectaculares vistas de los recorridos elegidos

Entre las actividades de entretenimiento hubo tiro con arco, una zona de laser game, el rocódromo, la zona infantil o los karts, además de estar a nuestra disposición el telesilla para alcanzar las cotas superiores y hacer el descenso en bicicleta, además de la entretenida vida nocturna, con la oportunidad de escuchar en vivo a varios grupos musicales y dj's hasta bien entrada la madrugada.

En la oferta lúdica también

unas conferencias de grandes viajeros por los lugares más remotos del mundo, con intervenciones de mérito como las de Gustavo Cuervo o Miguel Silvestre.

Entre las motos expuestas en el BMW Riders de este año estuvo la súper deportiva S1000RR, o el exclusivo estreno del Concept C, la nueva apuesta de BMW para el scooter del futuro.

No nos podemos olvidar de las espectaculares exhibiciones, de las que no nos perdimos ninguna, de Chris Pfeiffer, Narcís Roca o Big Jim.

Por último y aunque este es el punto más desagradable, pues no tuvimos tanta suerte, hubo una serie de sorteos, entre ellos un viaje muy especial por la Ruta de la Seda hasta los BMW Motorrad Days 2012 en Garmisch.





Los naufragos de La Invencible

// Redacción

Entre los conferenciantes presentes en el BMW Riders de 2011 estuvo Miguel Silvestre, recién llegado de su periplo por media Europa tras haber “conquistado” el Cabo Norte.

Siempre interesante por sus grandes viajes y aventuras, Miguel Silvestre confirmó la presentación a finales de septiembre en el Instituto Cervantes de Roma del primer documental de la serie “Ruta de los Exploradores Olvidados”, llamado “Los Naufragos de la Invencible” que él mismo coprodujo con la dirección de Fernando Prieto y que podremos ver en primicia en el BMW Riders 2011.

El documental está centrado en la figura de Francisco de Cuéllar, capitán del Galeón San Pedro, quien tras naufragar en Sligo, vagó durante siete meses de 1588 por las tierras irlandesas hasta que tras muchas penalidades y trabajos logró escapar a Flandes y escribir desde allí una carta a Felipe II narrándole sus increíbles aventuras.





Calendario motorista

OCTUBRE

10.10

→ **5ª Ruta Aniversario Los Galgos**

Tragamillas 2011

Palacio Ducal El Carpio

losgalgostragamillas@hotmail.com

www.losgalgostragamillas.com

02.10

→ **VII Kedada motera**

Ciudad de Dos Hermanas

Dos Hermanas (Sevilla).

09.10

→ **IV Concentración Rociana del**

Condado (Huelva)

09/15.10

→ **Viaje Pueblos Blancos-Cádiz**

andresclassic190@hotmail.com

10.10

→ **Nostálgicos Sanlúcar de Barrameda**

Sanlúcar de Barrameda (Cádiz)

14/16.10

→ **Concentración motera del Salmón**

Ramales de la Victoria (Cantabria)

advason@advason.com

14/16.10

→ **II Kedada "Los Pistones de Llanera"**

(Asturias)

mcrey2@hotmail.com

14/18.10

→ **Moto turismo Internacional Almería**
Octubre 2011

rafael@ibizamototurismo.com

15/16.10

→ **7ª Concentración motera Ciudad de**
Carmona

mmartinezgavira@gmail.com

15/16.10

→ **V Concentración motera en La Nava**
de Santiago

motoclublanava@hotmail.com

21/23.10

→ **I Concentración Internacional**
Madrid "LOS OSOS"

Talamanca del Jarama (Madrid)

concentracionosos@gmail.com

NOVIEMBRE

11/13.11

→ **Concentración Motera Suevia 2011**

Suevia (Lugo)

suevialugo@gmail.com

12/13.11

→ **RALLY MOTERO SAMHAIN 2011**

Polinya (Barcelona)

mg_druides@hotmail.com



Concurso Fotografía

Máندانos tus mejores fotos
y puedes ganar alguno de los
numerosos premios de Línea
Directa para sus socios

→ Disfruta de tu moto a lo largo de
centenares de kilómetros pero no te
olvides de plasmar con una cámara
de fotos las mejores instantáneas del
recorrido o de vuestras peripecias,
puesto que la mejor fotografía que
recibamos puede ser la agraciada
con las dos entradas para acudir al
Gran Premio de la Comunidad
valenciana, la última prueba
puntuable del Campeonato del Mundo
de MotoGP que se disputa a principios
de noviembre en Cheste (Valencia).

→ Además, si alguna de las
fotografías resulta seleccionada
podrás presenciar la última cita
del Campeonato de España de
MX Elite, en donde el mundialista
Jonathan Barragán se ha proclamado
campeón de España, o recibir como
recompensa alguno de los cascos y
muchos premios más que en Línea
Directa hemos preparado para
nuestros socios.

→ ¡No tardes en enviar tus mejores
fotografías a [atencion_al_socio@
lineadirecta.es](mailto:atencion_al_socio@lineadirecta.es) y así podrás entrar en
nuestro nuevo concurso!



Ahora que ya te has ahorrado
un pico en el seguro de tu moto,

¿no te gustaría ahorrarte otro pico
en el seguro de tu casa?

Llámanos ahora y benefíciate de un precio especial en el
Seguro de Hogar por ser cliente de Línea Directa. Porque a
todos nos gusta pagar menos, ahorra también en el seguro
de tu casa.



9 0 2 1 2 3 6 0 1

lineadirecta.com
—seguro hogar—