

Club  
**más moto**

LÍNEA DIRECTA

*Jorge Prado*  
Su universo,  
su familia y el  
motocross



Nº 34 febrero 2015  
[www.clubmasmoto.com](http://www.clubmasmoto.com)

Dakar 2015

# Límite extremo





# 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

## 1.131 razones para seguir avanzando

Recientemente, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha hecho público el balance de seguridad vial 2014 en el que, si bien, se observa que el total de víctimas mortales ha descendido en tres personas respecto a los datos de 2013, el número de fallecidos en carretera siguen siendo demasiados para una sociedad como la española: 1.131 personas con nombres y apellidos, 1.131 futuros truncados, 1.131 familias que no volverán a ser jamás las mismas. Demasiados motivos para no bajar la guardia ante una tragedia de la que todos somos víctimas.

No cabe duda de que en materia de seguridad vial se ha avanzado mucho durante la última década gracias a importantes hitos tales como el carné por puntos, la reforma del Código Penal, la creación de una Fiscalía de Seguridad Vial y, sobre todo, gracias a la concienciación de los conductores españoles, cada vez más responsables en cuanto a prácticas de conducción se refiere. Sin embargo, es importante no bajar la guardia y seguir trabajando para que el número de fallecidos en carretera siga descendiendo hasta convertirse en cero. Este debe ser el objetivo común de todos, de las instituciones públicas, del sector privado, de las asociaciones de víctimas y, en definitiva, del conjunto de la sociedad.

En el horizonte se presentan retos a los que debemos hacer frente, ya que podrían poner en peligro los logros alcanzados durante la última década: el preocupante envejecimiento del parque de vehículos, el descenso del presupuesto para el mantenimiento de las carreteras o el aumento de la movilidad y de los desplazamientos –casi un 2% más en 2014 respecto a 2013– como consecuencia de la bajada de precios de los carburantes, entre otros.

Por todo ello, desde la Fundación Línea Directa nos esforzamos cada día para luchar contra la siniestralidad en carretera poniendo en marcha diversas iniciativas como los estudios de seguridad vial, entre los que recientemente ha destacado el de “Accidentalidad Motera”, la formación online y gratuita a través de la web de la Fundación para mejorar aspectos clave en la conducción o una aceleradora para proyectos de emprendimiento en seguridad vial que busca implicar al sector privado en la lucha contra los accidentes de tráfico, entre muchos otros proyectos. Y es que no dejaremos de trabajar cada día mientras existan 1.131 razones para seguir avanzando en materia de seguridad vial.

**Más Competición**  
4. El precio del triplete se dispara, por **Chema Medina**

**Más Cev**  
16. La Escalera de Alzamora, por **Borja González**

**Más Informe**  
48. Accidentalidad motera

**Más Off Road**  
50. Límite Extremo, por **Santi Ayala / Moto Verde**

**Más Off Road**  
96. La Vida de Jorge Prado: Su universo, su familia y el motocross, por **Tito Lladós**

**Más Tribu**  
108. La Invasión de los baggers gigantes, por **Nacho Mahou**



**Más Prueba**  
136. Honda CRF 450 Rally: La apuesta más seria del fabricante nipón para el Dakar, por **Roberto Crivillén**.



**línea directa**

Entra en [clubmasmoto.com](http://clubmasmoto.com) y hazte socio del mejor club de España.  
Publicidad 918 072 000

Los títulos cada vez más complicados

# El precio del triplete se dispara

*Ahora que el precio del barril de petróleo baja a cotas no vistas en muchos años, al fin, va y se dispara el del triplete español en el Mundial. Porque es así, tal cual.*



## Los títulos cada vez más complicados

// Chema Medina

A pesar de que venimos de disfrutar de dos plenos consecutivos en 2013 y 2014, se antoja más complicado para este 2015 y, curiosamente, no es en la categoría reina (MotoGP) ni en la intermedia (Moto2) donde más deberíamos preocuparnos...

Moto3 ha pasado de ser un vivero casi exclusivo de victorias y podios españoles a un animado revoltijo de pilotos de diversas nacionalidades lo que la convierte en una categoría aún más atractiva a ojos del resto del mundo.

Si el triplete logrado por Marc, Pol y Maverick en 2013 era algo prácticamente cantado, con las dudas de si en lugar de Márquez sería Lorenzo el campeón de MotoGP, o en lugar de coronarse Viñales lo hubieran hecho Rins o Salom en Moto3, porque también llegaron con opciones hasta la última carrera, el de 2014 estuvo en el aire hasta la última vuelta de Cheste.

Con Márquez y Rabat ya coronados con anterioridad, faltó poco para que Miller le amargara la fiesta al pequeño de los Márquez y, al mismo tiempo, chafar el segundo triplete consecutivo de nuestro motociclismo, lo nunca visto, y el tercero desde 2010.

Es cierto que hubo sendos tripletes en 1988 (Aspar en 80cc y 125cc, más Pons en 250cc) y

1989 (Champi en 80cc, Crivillé en 125cc y Pons de nuevo en 250cc), pero entonces había una cuarta categoría, y no tres como sucede desde 1990, y los nuestros no se comían un colín en 500cc.

Pues bien, para 2015 se complica la historia. Aunque Márquez y Lorenzo son una apuesta segura para el título de MotoGP y Pedrosa la eterna promesa, todo ello con permiso de un Rossi que el año pasado fue subcampeón y dio muestras de que hay que seguir contando con él, y en Moto2 el campeón Rabat se ha quedado a defender el número uno, en Moto3 no contamos ya con los Álex, porque han saltado de categoría, y hay una amplia nómina de pilotos extranjeros que dan mucho respeto y que están encabezados por el escuadrón italiano.

A saber... Los italianos contarán con nueve pilotos en la parrilla, con Fenati y Bastianini como principales nombres. Romano repite en el equipo Sky VR46 de Rossi, a lomos de una KTM y ya fue quinto en la general del año pasado, logrando la friolera de cuatro victorias y un total de seis podios.

A poco que mejore su regularidad puede resultar intratable. La Bestia, por su parte, ya asombró el curso pasado haciendo tres podios con sólo 16 años (cumplió los 17 el pasado 30 de diciembre) y parece no tener

techo. Además, cambia la KTM por la Honda que tanto y tan bien evolucionó.

Por si estos dos nombres fueran pocos para ilusionar a Italia, que no celebra un título desde que Rossi fuera campeón por última vez en 2009, también habrá que tener en cuenta a Bagnaia con la Mahindra de Aspar y a Antonelli; completando el cartel italiano estarán Ferrari, Locatelli, Migno, Tonucci y Manzi.

No es por meter miedo, pero la amenaza italiana no es la única para los intereses españoles en Moto3... Hay otros países con sus razones para soñar, porque Francia cuenta con un novato excepcional como es Fabio Quartararo, al que algunos empiezan a llamar el anti Márquez del futuro vista la fuerza con la que viene (dos títulos en el CEV Repsol), y Alexis Masbou.

Escocia con John McPhee. Finlandia con Niklas Ajo. Suráfrica con Brad Binder, que sustituye a Jack Miller en el Red Bull KTM Ajo. Portugal con Miguel Oliveira. Inglaterra con Danny Kent. La República Checa con Jakub Kornfeil y Karel Hanika...

Nunca los españoles tuvieron tanta competencia como tendrán esta temporada en Moto3, pero que



## Los títulos cada vez más complicados

nadie ponga en duda que también tenemos nuestras bazas, porque habrá siete de los nuestros el 29 de marzo en Qatar, fecha y escenario del arranque mundialista, en una parrilla con 34 pilotos.

Efrén Vázquez debería ser nuestro principal estandarte, por experiencia (tiene 28 años), mecánica (Honda) y palmarés (fue cuarto la temporada pasada, con dos victorias y un total de siete podios, justo por detrás de tres pilotos que han saltado de categoría). Además del bilbaíno, hay que apostar por Isaac Viñales (hizo dos segundos y un tercero en 2014); Juanfran Guevara, para ver si explota definitivamente en el equipo de Aspar; lo dos Jorges, Navarro, que hará su primera temporada completa en el equipo campeón, el Estrella Galicia de Alzamora, con la Honda, y Jorge Martín, que debutará de la mano de Aspar tras ganar la Rookies Cup; y las chicas, Ana Carrasco y María Herrera, que hará su primer Mundial completo.

Visto lo visto, la llave que ha de abrir las puertas a otro triplete español está escondida entre la parrilla de Moto3, así que todo el apoyo posible a los nuestros por parte de la mejor afición del mundo, ¿no?, que para eso la consideramos como tal.

Qué los cachorros noten el aliento de las gradas tanto como sus mayores de MotoGP y Moto2.



## Los títulos cada vez más complicados

EL FRANCÉS FABIO  
QUARTARARO,  
DOMINADOR EN EL CEV,  
SERÁ UNO  
DE LOS DEBUTANTES CON  
MAYORES ASPIRACIONES  
EN MOTO3.



Los títulos cada vez más complicados

LA EXPERIENCIA Y SUS  
ACTUACIONES EN 2014  
CONVIERTEN A  
FENATI EN UNO DE LOS  
CLAROS ASPIRANTES AL  
TÍTULO DE ÁLEX  
MÁRQUEZ.



Los títulos cada vez más complicados



# La escalera de Alzamora

*El 29 de abril comienza el Campeonato de España de Velocidad (CEV) en Albacete. En este campeonato seguiremos a futuras promesas en las 7 pruebas de que consta el campeonato patrocinado por Línea Directa, como el reciente fichaje de Marc Márquez de Monlau Competición cuyo Director Emilio Alzamora nos ha asegurado que puede ser un futuro "Pedrosa".*

## Monlau Competición

// Borja González

Esto que se lee aquí es un extracto de la revista de Línea Directa. Estábamos en 2007. Casi ocho años después, tres ‘protagonistas’ de esta pieza han dado un salto de calidad impensable por entonces. Uno, Marc Márquez, del que no hace falta decir mucho más que lo que sus títulos (cuatro mundiales, uno de 125cc, otro de Moto2 y dos consecutivos en MotoGP) y sus records ya dicen.

Otro, Monlau Competición,

una empresa que ha crecido a la vez que el piloto de Cervera, que ya consiguió el título de Moto2 con Suter bajo el paraguas de esta escuela de formación/equipo de competición. Monlau ratificó su salto hacia delante con el Mundial de Moto3 firmado en 2014 por el hermano pequeño de Marc, Alex. Esto después de convertirse en una especie de equipo de fábrica de la marca más poderosa del motociclismo de competición, Honda –y decimos una ‘especie de equipo de fábrica’ porque el

reglamento de la categoría prohíbe expresamente esta figura, aunque este box estuviese todo el año poblado por ingenieros de HRC-. En el transcurso del pasado Gran Premio de la Comunitat Valenciana, Monlau anunció su acuerdo con la escudería belga propiedad del magnate cervecero Marc Van der Straten, MarcVDS, por el que la escalera de formación/competición que abarca desde la previa al CEV, pasando por el nacional de Moto3 –desde este 2015 Mundial junior- y que llega has-

ta el Mundial de Moto3, sube un peldaño con una estructura en Moto2 en la que competirán el campeón del mundo de Tito Rabat junto a Alex Márquez. Y que tocará MotoGP, donde Scott Redding correrá con una RC213V de fábrica.

El tercer y último protagonista es Emilio Alzamora, que erró cuando aseguró a Línea Directa que Márquez podía ser un futuro Pedrosa: y es que Marc ha superado con creces la figura del piloto que estaba llamado a ser el sucesor español de Alex

Crivillé como campeón del mundo de la clase reina.

Emilio Alzamora, campeón del mundo de 125cc en 1999, es la figura sobre la que ha pivotado toda esta revolución. Cuando a finales de 2003 colgaba el mono, Alzamora ya sabía que su futuro estaba en Monlau, empresa de la que formaba parte y en la que empezó a desarrollar en la temporada siguiente funciones de asesor deportivo en el CEV, en un proyecto que comenzó con Aleix Espargaró y Pere Tutusaus

como pilotos. “Para mí fueron unos años de aprendizaje en la profesión que me llevaron de hacer diseño de los equipos, a buscar patrocinadores, tener el trato con un equipo técnico, mecánicos, ingenieros, saber manejar estos grupos, saber manejar pilotos, a sus familias... Este fue un periodo de aprendizaje que en parte me supuso una sorpresa, el saber hacer ese trasvase de mi experiencia de piloto a estas otras facetas”, recuerda Alzamora.

El ilerdense está metido de



## Monlau Competición

llo en todos los frentes en los que está presente Monlau, incluyendo una escuela de mecánicos e ingenieros patrocinada por Repsol y que ha colocado ya en el paddock a 46 ex alumnos, repartidos entre la propia estructura de Monlau y otras escuderías de todas las cilindradas. “Estuve dirigiendo la escuela en mis primeros años, aunque ahora de eso se encarga Jaime Serrano”, explica, a la vez que añade el nombre de su otro socio, Iván Ventura. Estos dos nombres más, entre otros,

los de tres ex pilotos, Víctor Carrasco, que se ha incorporado este año a la parte deportiva de las competiciones que están por debajo del Mundial, más Jordi Arquer y José Carrión, responsables de la estructura mundialista de Moto3, en la que van a competir en 2015 el dos veces campeón de España Fabio Quartararo –uno de los pilotos que más expectación ha levantado- y el valenciano Jorge Navarro. Por encima, tutelados por MarcVDS, los citados Rabat y Márquez. Por debajo, en el

nuevo CEV, otros cinco pilotos, más tres representantes en el Mundial junior: el japonés Sena Yamada, Aarón Canet y otra jovencísima promesa, Jaume Masiá, que en 2014 era el participante más joven –y pequeño de tamaño- en la Red Bull Rookies Cup.

“Por mi parte, mi seguimiento más cercano será a Marc y Alex Márquez, donde centraré mis esfuerzos. Marc ya es un piloto formado, que en la parte deportiva es totalmente maduro, que tiene un equipo técnico

totalmente consolidado con el que ha trabajado desde Moto2. Es un piloto del todo profesional y mi posición es la de ser su representante y estar a su lado. Con Alex me centraré más en el asesoramiento deportivo en Moto2”, cuenta sobre su rol de puertas para afuera para este 2015. Y es que, como hemos comentado al principio, el salto de Alzamora ha ido de la mano del de Marc Márquez, ese piloto menudo de metro y medio de altura y poco más de 40 kilos con el que apareció por el

Mundial en 2008. “En un piloto hay muchas cosas”, vuelve a reflexionar. “Hay que empezar a formarlos técnica y deportivamente, pero deben entender que su profesión no es solo ir rápido en la pista, hay que tener una imagen fuera de ella, los medios de comunicación son muy importantes, porque son los que transmiten y a través de ellos se transmiten los valores que quieres hacer llegar para que los aficionados y la gente vea quién eres tú, y después también los patrocinadores.

Hay que ser agradecido”. Y a continuación añade: “He tenido la gran suerte de conocer a Marc, que es un chaval que esos valores ya los lleva en el ADN. Y en esto coincidimos bastante. Marc, para mí, en mi modesta opinión, es un piloto que marca una nueva generación, y su reflejo, los valores que tiene, para aquellos pilotos que empiezan y que empiezan a fijarse en él como piloto estrella, creo que aportarán mucho al motociclismo”.

Es lógico que, viendo cuál



## Monlau Competición



ha sido su historia en común, Alzamora se deshaga en elogios hacia su pupilo. Muy trabajador, humilde, que sabe liderar un equipo y cuidar a su gente... “De lo que estoy más orgulloso es de haber podido estructurar esta escuela desde cómo era al inicio, también a las personas que están alrededor, formar parte de esta empresa que es el motor de muchas cosas”, analiza sobre estos años desde que dejó de competir. “Aunque, por supuesto, los éxitos que he conseguido con Marc y la confianza que él y su familia han depositado a mí, no solo en su caso, también en el de Alex y los resultados que está consiguiendo, son muy gratificantes. Yo he sido piloto, y es muy bonito ver cómo ha crecido Marc y cómo está creciendo Alex. Estos éxitos quedan para la historia. Al final siempre digo que esta es una faceta de mi vida, mi trabajo, aunque lo más importante sigue siendo mi familia, que es la que está por delante. No es fácil por lo que hay que hacer, pero cuando me retiré, me casé y formé una familia, y eso es lo que al final es mi motor y lo que me da la estabilidad para poder llevar este trabajo adelante”. A Alzamora ahora le toca sacar otra vez nota en una temporada, la 2015, en la que ha subido una marcha más en los numerosos retos en los que está implicado. Armas no le faltan.

BMW Motorrad España  
900 357 902  
bmw-motorrad.es



¿Te gusta conducir?

VERÁS CEROS  
POR TODAS PARTES.



**SELECT CERO**

- CERO ENTRADA
- CERO INTERÉS
- CERO GASTOS

**MAXISCOOTERS BMW**  
**DESDE 150 €/MES**  
0 € de entrada, 35 cuotas de 150 € y cuota final de 5.887,5 €. T.A.E. 0%

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

**modernmovement.es**

La imagen mostrada puede no corresponder con el modelo ofertado.

P.V.P. Recomendado Península y Baleares para C 600 Sport: 11.137,5 € (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 (EDMT) calculado al tipo general. EIo no obstante, el tipo aplicable al EDMT puede variar en función de la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización 0 €. Importe a financiar: 11.137,5 €. Presto total a plazos: 11.137,5 €. Importe total adeudado: 11.137,5 €. TIN 0%. Valor futuro garantizado 5.737,5 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años podrás cambiar el maxiscooter, devolverlo (según condiciones de contrato) o quedártelo pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/03/2015 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

**MAKE LIFE A RIDE.**

DE SERIE EN TODOS LOS MODELOS



## Monlau Competición



EMILIO ALZAMORA  
Y MONLAU, HAN  
TENIDO EN REPSOL,  
REPRESENTADA POR  
MILAGROS VIOR, A UNO  
DE SUS MÁS FIRMES  
SUSTENTOS.

Monlau Competición



Monlau Competición



FABIO QUARTARARO FUE EL AUTÉNTICO DOMINADOR DE LA CATEGORÍA DE MOTO3 DURANTE TODA LA TEMPORADA DEL CEV INTERNACIONAL.

## Monlau Competición

FABIO QUARTARARO  
Y MARÍA HERRERA  
CUMPLIERON CON LAS  
EXPECTATIVAS QUE HABÍA  
SUSCITADO EN MONLAU  
COMPETICIÓN SU  
PROYECTO DEPORTIVO.



## Monlau Competición



LOS MÁS JÓVENES EN "LA ESCALERA DE ALZAMORA" PUDIERON SENTIRSE DESDE EL PRINCIPIO COMO AUTÉNTICAS ESTRELLAS DE MOTOGP.

Monlau Competición



Monlau Competición



Monlau Competición



Monlau Competición



# Monlau Competición

Alex Marquez



Alex Rins



MÁRQUEZ Y RINS FUERON EL PELDAÑO MÁS ALTO DE LA ESCALERA DE MONLAU COMPETICIÓN Y NINGUNO DE LOS DOS DEFAUDÓ LAS EXPECTATIVAS DE ALZAMORA.

# Monlau Competición

*TODOS LOS EQUIPOS DE MONLAU COMPETICIÓN FORMAN UNA GRAN FAMILIA EN LA QUE EL PRINCIPAL OBJETIVO ES CONSEGUIR EL CAMPEONATO DEL MUNDO.*



## Monlau Competición



LOS ESTUDIOS "SOBRE EL TERRENO" SON LA BASE FUNDAMENTAL DE LA FORMACIÓN DE TODOS LOS TÉCNICOS DE LA ESCUELA MONLAU COMPETICIÓN.

# Las Scooter, las motos con mayor accidentalidad en España



**S**egún este informe, el top 3 de accidentalidad motera en España lo registran las Scooter, con el 23,5% de los accidentes, las motos de Carretera, con un 20,2%, y las Custom, con un 19,5%.

## ¿Por qué las Scooter?

La Scooter es una moto muy popular en grandes núcleos urbanos que se utiliza para desplazarse de forma práctica y eficiente por la ciudad por las diversas ventajas que ofrece: conducción con el carné clase B en las de 125cc, facilidad de aparcamiento, posibilidad de circular por el carril bus o parrilla de salida en semáforos. Por ello, no es de extrañar que el perfil del motorista que más accidentes sufre en España esté más relacionado con un profesional de ciudad que utiliza un vehículo a dos ruedas como éste para desplazarse diariamente al trabajo, que con un joven al sillín de una moto deportiva.

Además, según este estudio, los hombres protagonizan más accidentes de motos que las mujeres, en concreto casi 9 de cada 10 moteros accidentados son hombres, mientras que por franja de edad, la comprendida entre los 35

*Ni joven, ni moto deportiva de gran cilindrada, ni carretera, ni altas velocidades. El perfil del motorista que más accidentes sufre en España es un hombre, mayor de 35 años y al volante de una Scooter que circula por ciudad. Esta es la principal conclusión que se desprende de un estudio realizado por la Fundación Línea Directa en el que se analizan 48.500 accidentes de motos registrados durante los últimos cinco años y aportados, en estadísticas agregadas, por la aseguradora Línea Directa.*

y los 45 años es la que más sufre un siniestro de este tipo.

Mayo (con un 11,5%) es el mes con mayor índice de accidentalidad en motocicletas, y diciembre (con un 1,5%), el que menos. El 80% de los accidentes se producen en días laborables, siendo el viernes el día en el que más siniestros sufren los motociclistas con un 17%, seguido muy de cerca por el lunes, con un 16,5%. El mediodía es la franja horaria más problemática, ya que 1 de cada 4 accidentes ocurren entre las 12 y las 14 horas, siendo las 12 la peor hora.

Las salidas de vía por velocidad inadecuada y los derrapes son los siniestros más comunes sin contrario y los accidentes más típicos en carretera, mientras que el choque entre una moto y un coche (en intersecciones y rotondas

o por cambios de carril y apertura de puertas) es el accidente más habitual cuando están involucrados dos vehículos en ciudad.

## Accidente coche vs moto ¿Quién tiene la culpa?

Este informe realizado por la Fundación Línea Directa confirma lo que vienen sosteniendo los motoristas desde hace tiempo: en 2 de cada 3 colisiones entre una moto y un turismo, el responsable es el conductor del coche. Un hecho que crece año tras año, ya que, sólo en los últimos cinco, ha aumentado en casi 4 puntos porcentuales (del 62% de 2009 al 66% de 2013). Una conclusión que rompe con el mito extendido de que la mayoría de los motoristas tienen comportamientos irresponsables al volante.

Dakar 2015

# Límite extremo

*Cubrir 9.295 km en apenas trece días, a través de tres países (Argentina, Bolivia y Chile). Rodar en temperaturas extremas de calor de 50° a mínimas de frío de 0°, sol y lluvia, pasar por dunas de arena y transitar en un salar... Dakar equivale a esfuerzo límite.*



## Dakar 2015

// Santi Ayala- Moto Verde

**S**i hay una carrera de motor en la que el mayor enemigo sea la propia carrera, en la que por encima de la competición está el desafío de doblegar a la prueba y el reto de conquistar la meta, esa es el Dakar –nombre que aunque ya no se corra en África, si no en Sudamérica, se mantiene como denominación comercial-. Ninguna otra prueba tiene la dureza de este rally todo terreno, que profundiza en buscar lo que el término resistencia significa, sobre todo en el apartado mental por encima

del físico. Dakar es sinónimo de dureza de la mala, no de la que se disfruta. Una especie de sadomasoquismo adictivo en el que los pilotos saben que van a disfrutar sufriendo. Cada uno a su nivel y con un objetivo diferente.

Uno nunca sabe donde está su límite hasta que lo busca y lo supera. En el Dakar se pasa la frontera de las capacidades, debiendo saberlas administrar bien. De los 168 pilotos de motos que tomaron la salida en Buenos Aires, Argentina, sólo ¡78! (menos de la mitad) han conquistado la meta en la

capital bonaerense. Carrera durísima e impredecible como lleva en su genética desde su nacimiento ya hace más de treinta años.

En este contexto, propio de súper héroes, hay mortales que se desmarcan para conseguir un desenlace heroico. El más poderoso, el número 1 es, Marc Coma que podría rozar la divinidad, pues tiene casi la perfección, atesora la excelencia y con ella ha ganado por quinta vez el Dakar –en doce participaciones-. Y, por vez primera en su palmarés (2006, 2009, 2011, 2014 y 2015) lo hace

de forma consecutiva al triunfo del año anterior admitiendo que “me he sorprendido a mi mismo y, sin duda, hay que saber ganar. El nivel de exigencia ha sido altísimo. He sido capaz de adaptarme a los cambios de mentalidad de la prueba que ha tenido en estos años. Ahora es una carrera de resistencia al sprint, no de aventura rápida”.

La épica batalla por el triunfo ha tenido a Joan Barreda, otro héroe, como rival de referencia capaz de presionar hasta ahogar a Coma. Aunque luego fuera la sal del salar boliviano de Uyuni el que ahogó

sus aspiraciones, al dejar el salitre su motor parado. Pero Bang Bang tiene la misma capacidad de recuperación del Capitán América y en 2016 renacerá para hacer suyo el ansiado e inalcanzable número 1.

La palabra heroicidad cobra especial connotación con Laia Sanz, la heroína de la prueba, Lady Dakar como se la conoce. Lo suyo es propio de ídolos de cómic que parecen invencibles, intocables, poderosos... Laia ha derrotado al Dakar con rotundidad, le ha puesto a sus pies y, mirándole a los ojos, le ha perdonado la vida. Su no-

vena posición general, con un memorable quinto puesto en una etapa, –las mejores cifras de una mujer en toda la historia de la prueba- la encumbran a un pedestal donde idolatrarla, como segundo piloto español en la meta y la segunda de su marca Honda, tras el subcampeón, el portugués Paulo Gonçalves.

El Dakar es capaz de encumbrar a nuevos semidioses como ha ocurrido en este 2015 con el australiano Toby Price. Una especie de ángel caído del cielo, que nunca había corrido la prueba, que llevaba una moto blan-



## Dakar 2015

ca, inmaculada, sin patrocinadores, pero que con su capacidad ha subido al podium final, en el tercer puesto. ¡Awesome! que diría en su idioma –increíble, traducido del inglés-

### Anónimos

Detrás de los héroes populares hay otros anónimos pero que merecen un reconocimiento similar aunque de ellos no se vendan camisetas, ni firmen

pósters o regalen gorras. Ese espacio lo ocupan otros españoles que han derrocado al monstruo Dakar. Comenzando por el vasco Txomin Arana, ¡16º! en su segundo Dakar -30º el año pasado-, resultado conseguido desde la más absoluta discreción, sin apenas hacer ruido ni alardes.

La misma discreción de Rosa Romero (52º) que por fin ha conseguido acabar un Dakar

tras varias intentonas previas, escoltada la mujer de Nani Roma por el madrileño Antonio Gimeno (53º) –dos de dos, cien por cien de efectividad en sus participaciones-. No menos heroico es el resultado de la familia Fernández, Domingo (55º) y Carlos (56º), padre e hijo, ambos en la meta, como si fuesen sabios del Dakar, en su estreno en la prueba.

Y es que en el Dakar por

encima de la velocidad lo que manda es la estrategia, la capacidad de sufrimiento y la diosa fortuna que evite situaciones adversas. Casi sin parar, casi sin tiempo apenas para dormir, todo fuera de la normalidad. Sólo hay que pensar unos segundos en lo que supone hacer cada día unos mil kilómetros -de Barcelona a Cádiz- pero no precisamente por autopistas ni a ritmo de crucero de los 120

km/h legales. Todo en el Dakar está sobredimensionado, en muchos aspectos representa un escape a lo medianamente razonable, pero, precisamente por eso, tiene la envergadura que a todos nos cautiva.

Esfuerzo límite, resistencia extrema, superación... Todo concentrado haciendo ganadores únicos a todos los que tumban al gigante Dakar. Reverencia ante los que nos enseñan

cómo con pasión y fe, junto a una pizca de fortuna, se consiguen muchas cosas en nuestro mundo. Competición aparte, el Dakar es un concentrado de realidad de la vida, en quince días. Constante lucha contra la adversidad para acabar triunfantes o derrotados por la realidad misma. Y además, solo ofrece una oportunidad al año. Ahora toca esperar otros doce meses para vivirlo.



Dakar 2015



Dakar 2015



Dakar 2015



Dakar 2015



Dakar 2015



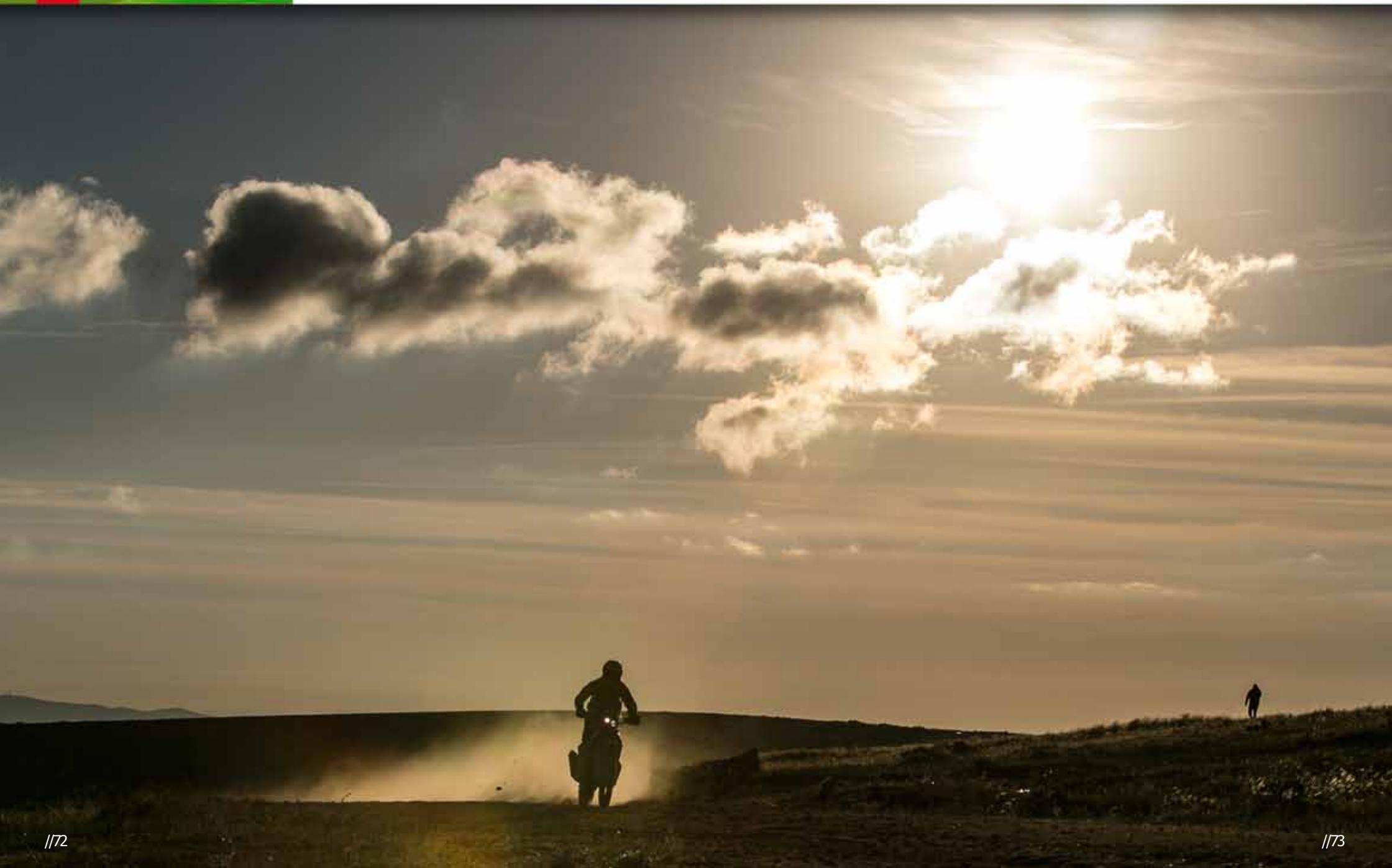
Dakar 2015



Dakar 2015











BMW Motorrad España  
900 357 902  
bmw-motorrad.es



# TU BMW, AHORA SIN EXCUSAS.

MAKE LIFE A RIDE.

## NUEVO SELECT SIN EXCUSAS. SIN ENTRADA, SIN INTERESES, SIN GASTOS.

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

**DESDE 115 €/MES.** 0 € de entrada, 35 cuotas de 115 € y cuota final de 3.340 €, T.A.E. 0%

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

Síguenos en "BMW Motorrad España" en:



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

R.V.P. Recomendado Península y Baleares para G 660 GS: 7.365 € (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 (IEDM) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al IEDM puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización 0 €. Importe a financiar: 7.365 €. Precio total a plazos 7.365 €. Importe total adeudado 7.365 €. TIN 0%. Valor futuro garantizado 3.225 € (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 31/03/2015 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

Dakar 2015



















La vida de **Jorge Prado**



*Jorge Prado tiene catorce años recién cumplidos y lleva dos viviendo en la localidad belga de Lommel, a la que toda su familia decidió mudarse para que pudiese lograr su sueño de ser campeón del mundo absoluto, que ya lo ha sido, con diez años, de la categoría de 65 c.c.*

# Su universo, su familia y el motocross

## La vida de Jorge Prado

// Tito Lladós

**J**orge Prado García nació un 5 de enero de 2001 y desde muy pequeño, por pura genética paterna, demostró unas cualidades innatas para la práctica del motocross, especialidad en la que logró su primera victoria a los siete años y en la primera prueba en la que se inscribía.

Es tal la pasión de Jorge y la confianza de sus padres, Jesús y Cristina, que en 2012 decidieron dejarlo todo atrás en su ciudad natal de Lugo para mudarse a la localidad belga de Lommel, en donde junto a su hermana Cecilia estudian en el Campus Mercurius y ya hablan perfectamente español, gallego, inglés y holandés, aunque sus primeros pasos en el “paraíso” del motocross no fueron fáciles.

Se desplazaron hasta Bélgica apoyados por el equipo oficial Red Bull que dirigen dos mitos del motocross, Harry Everts y Stefan Everts (catorce títulos mundiales entre padre e hijo), el colegio en el que estudia desarrolla sus actividades en holandés y los primeros meses no fueron un camino de rosas, si bien ahora ya se encuentra plenamente integrada toda la familia.

Campeón de Europa y del mundo de MX65, Jorge Prado tiene el más que honroso título, a sus catorce años, de ser el primer europeo oficial del equipo KTM a las órdenes de Stefan Everts y su padre Harry Everts, quienes aseguran que este jovencito es el Márc Márquez de MotoGP en el motocross.

Su carrera ha sido un constante ascenso sólo truncado por una lesión durante los entrena-

mientos del Gran Premio de Finlandia, en donde se podía haber proclamado campeón del mundo de los 85 c.c. pero la rotura de una tibia al ser embestido por otro piloto tras una caída, le impidió defender sus opciones.

Jorge Prado compagina sus estudios con el Mountain Bike como entrenamiento, junto al



ex campeón del mundo Emil Timmerman, aunque también practica el «trial sin» y como todos los niños de su edad, otro de los momentos álgidos lo busca jugando a todos los juegos de motocross existentes en su PlayStation.

“Me sirve para aprenderme los circuitos y, además, me sé todos los trucos para ir deprisa, y ahora mismo soy de los mejores del mundo en los circuitos de Seattle y de Atlanta, en Supercross”, asegura henchido de satisfacción Jorge Prado.

Su película preferida, paradójicamente y quizás por sim-

biosis, es La Vida es Bella, le encantan las gambas a la plancha y la tortilla de patata y su sueño es ser campeón del mundo y del AMA Supercross de Estados Unidos.

Jorge Prado, campeón del Mundo de 65 c.c. en 2011, es la promesa que más expectación despierta a nivel internacional en el motocross y este año afronta un importante cambio, dejando atrás las motos pequeñas para debutar con la 125 c.c.

“El cambio no es tan grande como me esperaba porque hay una importante diferencia de peso en la moto, pero no mucha en potencia. Es una moto menos manejable que la 85 c.c. y de momento más difícil de controlar porque necesitas más fuerza y mucho más físico para los baches y las zonas rápidas, pero espero conseguirlo con una buena preparación”, explica Jorge Prado.

El joven piloto lucense deja atrás con esta decisión su paso por los 85 c.c. categoría de la que se despidió con una lesión cuando su objetivo era llevarse los títulos de Europa y del Mundo de la categoría, pero en Finlandia, en la primera vuelta de entrenamientos, la embestida de un piloto local le mandó al hospital con la tibia rota.

“Fueron malos momentos y prefiero no recordarlos. De las caídas hay que aprender y olvidar y yo ahora ya no soy piloto

de 85 c.c.” sentencia con un tono amargo Prado.

Jorge volvió a las pistas, pero ya sobre una 125 c.c. para ir adaptándose y midiendo sus fuerzas en dos pruebas del Campeonato de España de las que asegura que fueron importantes para “ver el nivel y medirme en mangas largas con rivales mayores y con motos más potentes; ahora ya sé que tengo que preparar el físico para esas carreras más largas y por eso esta pretemporada es tan importante”.

En esa preparación para adaptarse a la nueva categoría, Jorge cuenta con el respaldo de dos auténticos mitos del motocross, Harry y Stefan Everts, que acuden a cada entrenamiento del piloto gallego.

“Este año ha cambiado la estructura del equipo y Stefan pasa a dedicarse exclusivamente a los junior, con lo cual contaremos con su apoyo para todo; él y Harry nos asesoran, nos prestan atención y nos aconsejan en cada entrenamiento. Es un lujo estar en el mejor equipo y con dos tipos como ellos que han ganado tantos títulos”, afirma ilusionado Jorge Prado, quien reconoce que tiene que aprender a controlar su genio tras una mala carrera.

A esas sesiones acude de vez en cuando el británico Conrad Mewse, el nuevo compañero de Jorge (junto al neozelan-

## La vida de Jorge Prado

dés Josiah Natzke), que es dos años mayor y lleva ya un año corriendo en 125 c.c.

“He entrenado varios días con Conrad y va muy fuerte, creo que será uno de los favoritos para ganar el título, pero tengo que reconocer que pensaba que iría todavía mejor, porque en arena va un poco mejor que yo, pero en terreno duro estoy rodando yo más rápido”, comenta el piloto

lucense.

“Yo siempre salgo a ganar, salgo a por todas, y creo que estaré preparado para pelear por el título Europeo y el Mundial y los rivales más duros supongo que serán mis propios compañeros de equipo, que tienen más experiencia, pero creo que yo tengo más ganas y algún secreto para ganar... ¿Cuál? que suelo salir el primero y no me dejo adelantar fácilmente y si

consigo ponerme en forma para aguantar mangas largas...”, afirmó taxativo Jorge Prado.

Jorge Prado disputará en 2015 el Campeonato de Europa de 125 c.c. que se disputa como complemento a los grandes premios de MxGP en los mismos circuitos del Mundial, además del Mundial de la categoría que se realizará a una sola prueba en el circuito madrileño de El Molar y en el Campeona-

to de España de MX2.

“Me gusta mucho el calendario que tengo porque voy a correr muchas pruebas en España y bastantes en Holanda, cerca de casa, y el hecho de correr en pistas del Mundial me va a permitir aprender mucho y medirme con los mejores pilotos. Estoy deseando ver las batallas entre Toni Cairoli y Ryan Vilopoto”, señaló Jorge, quien confirma que “Ryan ganará ca-

rreras, pero el campeonato se lo llevará Toni”.

Jorge Prado es un enamorado de los circuitos duros y no muy embarrados, pero cuando aparecen dificultades como la lluvia, la arena y las roderas, su talento como piloto sale a relucir y marca mayores diferencias con los rivales.

“Que me vayan bien no significa que me gusten, ya que a mí lo que más me gusta son

los circuitos de supercross, con saltos grandes, woops bonitos y muy rápidos”, reconoce.

Es por ello que su sueño y objetivo como piloto es terminar disputando el Campeonato más prestigioso del Mundo del Supercross en Estados Unidos.

“Sí, sueño con acabar corriendo en América, no lo oculto, pero después de pasar con buena nota por el Campeonato del Mundo, en donde me gus-



## La vida de **Jorge Prado**



tan Herlings y Cairoli, pero en Estados Unidos soy de Roczen y Stewart”, remarcó Prado.

“No veo nunca los grandes premios de velocidad porque suelo estar corriendo mis carreras o entrenando, pero tampoco me gustan mucho, son aburridas; el motocross es mucho más bonito porque cada vuelta y cada trazada

es diferente y hay muchos más hachazos... Eso sí, Márquez es un máquina”, reconoce Jorge Prado del campeón del mundo de MotoGP. Jorge Prado afirma, igualmente, que no se siente presionado “todo lo contrario, me siento respaldado por toda la gente y no puedo fallarles”, asevera.

Se lleva bien con todo el

mundo y mientras sus mecánicos preparan la moto y su padre limpia el casco y las gafas, juega como cualquier otro joven, pero reconoce cierta nostalgia pues “me gustaría ver más a menudo a mis amigos y mi familia de Lugo, por supuesto que les echo en falta, a ellos y a la comida española...”, comenta Jorge Prado.

La vida de **Jorge Prado**

**Jorge Prado**  
61  
SIX-TI



La vida de **Jorge Prado**



# La invasión de los *baggers* gigantes

No hace tanto tiempo, las motos con maletas eran ignoradas por los transformadores a la hora de elegir un modelo base para sus creaciones. Pero eso ha cambiado, y cómo. Los baggers van pegando fuerte.



## Tendencia del custom

// Nacho Mahou

**Y**a ha quedado en el recuerdo esos momentos de nervios del motorista al preparar el equipaje poco antes de salir de viaje.

No me preocupo por cómo colocar el bulto con unos pulpos dados de sí, de tanta tensión; de acomodar lo blando del petate para que me haga de respaldo del chopper. Elegir camisetas justas, un gayumbo multicolor y las chanclas por si acaso, que la botas pesan lo suyo.

Los tiempos de acomodar como un tetrís los cargadores del móvil, de la cámara y de la GoPro se acabó. El cepillo de dientes, peine, desodorante,

jabón puedes llevarlos hasta duplicados. Una chupa por si aprieta el frío, guantes de reemplazo, que la lluvia no perdona, traje de agua, gafas de snow. Incluso una camisa flaming para una noche elegante, todo cabe en las maletas.

Y eso es lo que da nombre a este tipo de moto. “Bag” es el nombre en inglés genérico para bolsa o maleta, incluso alforja.

Esta practicidad permite a los

amantes de las motos customizadas llevar sus pertenencias a bordo sin demasiadas molestias.

Y esa gran capacidad de espacio ha abierto otra gran posibilidad: la música.

En el frontal cabe un sistema de audio, manejable hasta con guantes. Las maletas y carenado se equipan con altavoces; cuya efectividad ha alcanzado ya cotas desmesuradas, incluso hercúleas. Una bagger bien prepa-

rada, con un equipo de música potente es capaz de ambientar todo un parking. Tu preocupación ahora pasa por qué música elegir, y no cuántos calcetines te caben en la bolsa impermeable.

La tendencia ya lleva seis o siete años pegando fuerte. La base más elegida suele ser Harley-Davidson, con sus modelos de más peso: Electra Glide, Street Glide, Road

Glide, Road King, incluso la gama Softail. Otras marcas que aportan son, en menor medida, americanas como Victory o Indian, incluso niponas, como Honda con su Goldwing.

### Un claro ejemplo

Dentro del panorama internacional destaca un español que desarrolla su trabajo desde Miami. Francisco Alí es un mallagueño residente desde hace

años en EE.UU. Allí construye sus máquinas, aunque en España sigue teniendo su representación. Es propietario de Lord Drake Kustoms, empresa que ya tiene un gran reconocimiento global. Todo lo que ha conseguido en el mundo de la moto a día de hoy se lo debe a Estados Unidos y a su marcha a ese país. Le ha abierto las puertas para conseguir renombre y mercado internacional.



## Tendencia del custom

“Conocí a todos los grandes de USA. Los visité uno a uno, desde Chica Customs a Los Teutul. Rondé talleres, tiendas, concesionarios y recorrí todos los eventos.

Mientras, en España, comencé a asistir a bike shows con la primera Harley que construí y la gente empezó a pedirme encargos. Sin darme cuenta empecé a hacer construcciones para el público por las tardes, tras mi jornada laboral ‘formal’. Tenía una empresa de trabajos verticales”, define Francisco.

“Por cierto, el nombre de Lord Drake Kustoms proviene del famoso pirata Sir Francis Drake,

personaje que me cautivó desde el día que un profesor de instituto nos habló de él”, precisa Alí.

Su trabajo con la baggers es fácilmente reconocible. Utiliza el tapizado de los asientos usando el atávico “diamante”, también conocido como rombos. El monocolor es otra de sus características, y los radios y llantas tremebundos, exagerados.

### Características top

Así es la tendencia con estas motos. Los aros delanteros alcanzan dimensiones sobrenaturales llegando a 32 pulgadas, como comprobamos en la última edición de Daytona Beach Bike Week. ¡Más de 81 centímetros de llanta!

Los manillares llegan a cotas alpinas, obligando al biker a una posición chulesca, como

de banderillero en pleno lance.

No todo entra por los ojos, estamos ante un nuevo fenómeno, quizá derivado del nostalgado tuning. Los equipos de música convierten a cada vehículo en una discoteca rodante, una explosión de vatios.

Es frecuente ver a un rapeo negro con sus canciones tronando a todo meter por las calles de Los Ángeles o a un

redneck barbudo y con trenzas escuchando a la Creedence Clearwater Revival a lo que da, mientras atraviesa los pantanos de Florida.

Una superficie tan grande y disponible como ofrecen las baggers se toma en un lienzo itinerante, existiendo ejemplos de puro delirio de aerógrafo y pincel.

Desde el célebre Arlen Ness hasta Eddie Trotta son cientos

los preparadores que se han subido al carro de los baggers.

Por supuesto, la industria auxiliar ha visto negocio en esta nueva tendencia y tienen su espacio en marcas como Klock Werks Kustom Cycles. Incluso hay revistas especializadas en este fenómeno de las motos custom.

Burra grande, ande o no ande, como dice el refrán.



## Tendencia del custom

Y ESO ES LO QUE  
DA NOMBRE A ESTE  
TIPO DE MOTO, 'BAG'  
ES EL NOMBRE EN  
INGLÉS GENÉRICO PARA  
BOLSA O MALETA,  
INCLUSO ALFORJA.



Tendencia del custom



Tendencia del custom

EN EL FRONTAL  
CABE UN SISTEMA DE  
AUDIO, MANEJABLE  
HASTA CON GANTES.  
Y EN LAS MALETAS  
Y CARENADO,  
ALTAVOCES



Tendencia del custom



Tendencia del custom

UNA MOTOCICLETA  
BAGGER BIEN  
PREPARADA, CON UN  
EQUIPO DE MÚSICA  
POTENTE ES CAPAZ DE  
AMBIENTAR TODO UN  
PARKING.



Tendencia del custom

LA BASE PREFERIDA  
SUELE SER HARLEY-  
DAVIDSON, CON SUS  
MODELOS DE MÁS  
PESO: ELECTRA GLIDE,  
STREET GLIDE, ROAD  
GLIDE, ROAD KING...



Tendencia del custom



# Chopper



6 años  
A NUESTRA  
BOLA

Tendencia del custom



Tendencia del custom



## Tendencia del custom

DESDE EL CÉLEBRE  
ARLEN NESS HASTA  
EDDIE TROTTA  
SON CIENTOS LOS  
PREPARADORES QUE SE  
HAN SUBIDO AL CARRO  
DE LOS BAGGERS.



Tendencia del custom



Honda CRF 450 Rally

# La apuesta más seria del fabricante nipón para el Dakar

El equipo oficial de Honda en competiciones de todo tipo y superficie, Honda Racing Corporation (HRC), tiene a gala tomarse muy en serio todas sus apuestas y por eso cuando anunciaron su regreso al Off Road más extremo, al Rally Dakar, todos los aficionados tuvieron la certeza de que la moto que llegase a Argentina saldría ya con opciones de luchar por la victoria desde los primeros compases de carrera.



## Honda CRF 450 Rally

// Roberto Crivillén

Seis pilotos han liderado la carrera durante varias jornadas, con el español Joan Barreda, han ganado también etapas y, con el portugués Paulo Gonçalves, han concluido la carrera en la segunda posición, lo que confiere un tremendo potencial a la nueva Honda, el nuevo modelo CRF 450 Rally.

HRC volvió al Rally Dakar el pasado enero de 2013 por primera vez y tras 24 años de ausencia, y lo hizo con un prototipo de la CRF 450 Rally fundamentado en el modelo de competición comercial denominado CRF 450 X.

Desde entonces comenzó un ímprobo trabajo de evolución desde aquél modelo con el que consiguieron una valiosa información en áreas clave como la potencia y entrega del motor, rendimiento aerodinámico, durabilidad y necesidades de mantenimiento.

Esa fue la base para posteriores modificaciones de diseño y mejoras estructurales del nuevo modelo CRF450 Rally, que conserva el programa de inyección de combustible (PGM-FI), un sistema de inyección electrónica de combustible que mostró un probado rendimiento en las severas y altamente variables condiciones ambientales del Rally Dakar suramericano, con jornadas extremas a

más de 3.500 metros de altitud, en donde el aire escasea y los motores sufren mucho más de lo habitual.

La nueva CRF450 Rally llegó con paso firme, aspirando a lo más alto después de un intenso año de trabajo en el que se logró una mayor estabilidad merced a una eficaz y mejorado reparto de pesos de la moto.

En el nuevo modelo se ha modificado el depósito de la gasolina, cambiando sus medidas y el material, antes era de aluminio y ahora de plástico, pero también se ha modificado la araña de navegación, que se ha fabricado en carbono (antes era de aluminio), con el claro objetivo de lograr una moto más estable, estrecha y ligera.

La Honda CRF 450 Rally no pesa menos, pero facilita, todavía más, la maniobrabilidad en todo tipo de condiciones.

Por si alguien lo podía dudar en algún momento, HRC ha vuelto a poner sobre la mesa toda la tecnología de la que dispone y si bien mantuvo el mismo sistema de inyección PGM-FI, la principal diferencia llegó con su sistema de gas electrónico, el mismo que equipan las monturas del Ala dorada en MotoGP.

También han trabajado mucho para prevenir posibles problemas y cómo reaccionar ante ellos, motivo por el que la semana anterior al inicio de

la competición todos los integrantes del equipo realizaron durante dos días unos trabajos de familiarización con el prototipo de la carrera.

El potente motor de la nueva Honda tiene una cilindrada de 449.4 c.c. y está refrigerado por agua y montado sobre un chasis de tipo doble cuna y realizado en tubos de aluminio, dotado con dos depósitos de combustible de plástico que permiten ajustar sobremanera el peso global de la moto.

Aunque la Honda CRF es un prototipo, todo apunta a que en un espacio corto de tiempo existirán una serie de unidades carreras cliente que podrían llegar al mercado por un precio en torno a los 30.000 euros, más o menos al nivel de su competencia europea del fabricante austriaco KTM.

El propio Joan Barreda, durante varios días líder de la carrera suramericana, explicó sobre su moto que donde más había cambiado la nueva CRF 450 Rally y se había dado un paso adelante era a nivel de estabilidad.

Barreda comentó que se había conseguido el objetivo básicamente con el reparto

de pesos del depósito y con una moto más estrecha y los pesos más abajo, consiguiendo así más estabilidad.

La navegación también sufrió una seria revisión respecto al primer modelo con una to-

rra más compacta, fabricada en carbono y por tanto más ligera, mientras que a nivel de tecnología, los ingenieros japoneses siempre son capaces de poner su toque distintivo.

En el aspecto electrónico los ingenieros de Honda trabajaron mucho con las curvas de potencia para poder hacer una moto competitiva en todos los sectores y tipos de condiciones.



Honda CRF 450 Rally



EL TRABAJO DE TODO EL EQUIPO DE HONDA RACING CORPORATION FUE INTENSO Y ARTESANAL, SIN DEJAR ABSOLUTAMENTE NADA AL AZAR.

Honda CRF 450 Rally



TODOS LOS  
INTEGRANTES TUVIERON  
QUE COMPLETAR UN  
CURSO DE ADAPTACIÓN  
A LA HONDA CRF  
450 RALLY EN  
BARCELONA.

## Honda CRF 450 Rally

### FICHA TÉCNICA HONDA CRF 450 RALLY

Cilindrada	449,4 cc
Refrigeración	Líquida
Distribución	DOHC
Diámetro y carrera	97.0 x 60.8 mm
Encendido	Eléctrico
Alimentación	Inyección electrónica
Transmisión	Seis velocidades
Potencia	Más de 45 Kw
Chasis	Tubo doble cuna de Aluminio
Subchasis	Fibra de Carbono
Capacidad depósito	33,7 litros
Suspensión delantera	Horquilla Invertida Showa con barras de 51ø y 310 mm. de recorrido
Suspensión trasera	Amortiguador Showa simple tubo de 50ø con 315 mm. de recorrido.
Freno delantero	Dos discos de 300mm. ø
Freno trasero	Un disco de 240 mm. ø



## Honda CRF 450 Rally

La CRF 450 RALLY CUMPLIÓ LAS EXPECTATIVAS, LIDERÓ LA CARRERA CON JOAN BARREDA Y CONCLUYÓ 2ª EN LA GENERAL CON PAULO GONÇALVES.



## Biblioteca



**RESUMEN  
CAMPEONATO  
DEL MUNDO  
RESISTENCIA.**  
Edita FIM

**IMPARABLE  
ISIDRE ESTEVE:  
PILOTA TU VIDA  
HACIA  
DONDE TU  
DECIDAS.**  
Edita Planeta

**CINTA  
AMERICANA.**  
Edita  
Dennis Noyes



**MONTESA,  
THE ART  
GALLERY.**  
Edita Montesa

**THE FIRST FAMILY  
OF RACING (FAMILIA  
HAYDEN).** Edita Butler



¡CONSIGUE

**5€**

PARA TU PRIMERA COMPRA  
POR SER DE LÍNEA DIRECTA!

¡ÚNETE YA!



MÁS DE 500.000 MOTORISTAS  
YA FORMAN PARTE DE MOTOBUYKERS

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



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



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



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



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



MUNICH MESSENGER 93 ROJA  
**49,00 €**



GOPRO HERO  
**124,99 €**



INTERCOMUNICADOR TWINS D2  
**59,50 €**



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



SCOTT CUELLO 450  
**239,00 €**  
305,00 €



TUCANO URBANO PROTECTOR DE CALZADO 313  
**8,55 €**  
9,50 €



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



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



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



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



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



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



BELL BULLITT TT  
**407,00 €**  
433,00 €



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



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



HJC SY-MAX III FLUORESCENT GREEN  
**269,91 €**  
299,99 €



DIFI SIERRA NEVADA PRO AX NEGRO  
**299,90 €**

Tabletas e iPad

# Soporte portátil

Puedes ver tu revista CMM cómodamente en cualquier lugar a través de una tableta o iPad. Además puedes ampliar las páginas y ver los detalles de las fotos. Solo tienes que ajustar el lector de PDF que uses para que las páginas dobles las sitúe enfrentadas.



DESDE

94

€

SEGURO DE  
**SCOOTER**

902 123 516

Una compañía  
**bankinter.**



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

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