

# MOTOCICLISMO



**250**  
**MÁS LÍDER**  
 A PESAR DE  
 SIMONCELLI

**125**  
**DOBLE PODIO**  
 TEROL Y SIMÓN

**2ª**  
**MANO**  
**SUZUKI**  
**BURGMAN**  
**400**

**ROSSI** DERROTADO POR STONER Y LORENZO

# NUEVO ORDEN

WWW.MOTOCICLISMO.ES



### COMPARATIVA SPORT

- » YAMAHA FZ6 FAZER
- » APRILIA SHIVER GT

### PRUEBAS

- » H-D. CVO ROAD GLIDE Y FAT BOB
- » KYMCO SUPERDINK Y LIKE 125



**S3K**  
**USA**  
**CHECA, 2º**  
**VUELVE**  
**AL PODIO**

Calidad Motorpress



Nueva  
Honda Forza 250

HONDA  
The Power of Dreams



*Su estilo se contagia*

Su espíritu renovado se impone en las calles.

Un nuevo motor, la tecnología más avanzada, más prestaciones, más confort y un diseño exclusivo realzan su extraordinaria elegancia dejando una huella imborrable allá por donde pasa.



**VamosDani.com**

Recoge tu póster y los adhesivos de cada GP en tu concesionario y consigue ¡Grandes Premios!

**FORZA**

Disponible en estos colores 

Nuevo cambio automático secuencial de 7 velocidades  
Transmisión S-Matic Evo  
Versión ABS disponible

Cuadro de instrumentos con pantalla LCD  
Sistema de arranque a distancia Smart Card Key  
Preinstalación de equipo de audio



www.honda.es

902 026 100





# LA CAIDA DE LOS DIOSES

AUGUSTO MORENO DE CARLOS  
DIRECTOR DE MOTOCICLISMO

“**Valentino Rossi cayó derrotado en Mugello tras siete triunfos consecutivos y Rafa Nadal en octavos de final en París tras cuatro Roland Garros consecutivos. Un mal día en el Olimpo de los Dioses...**»

**Los dioses también pueden tener un mal día,** como la mayoría de los mortales, y esto es lo que sucedió el domingo pasado con Valentino Rossi y con Rafa Nadal, dos de los deportistas más queridos y admirados del mundo. Abundando en la casualidad, los dos cayeron, con apenas horas de diferencia, en lugares donde eran totalmente invencibles. Rossi en Mugello, donde había ganado siete veces seguidas y Nadal en París, en Roland Garros, donde jamás nadie le había vencido, tras treinta y un partidos y cuatro títulos consecutivos. Hubo gran conmoción por ello en el Olimpo de los dioses, pero los oráculos dirán que hay mucha diferencia entre lo que le pasó a Nadal y a Valentino... La derrota de Nadal le llegó a los 22 años, ante un rudo sueco de 26, Sonderlig, número 25 del ranking mundial, que le pega terriblemente duro, pero que ni en sueños puede aspirar a desbancar al mallorquín de su posición de número uno. El caso de Valentino, a los 30, es muy distinto... En su feudo de Mugello se le infringió un duro correctivo que deberá ser capaz de asimilar y de superar psicológicamente. Menos el honor de estar en el podio, por el que peleó hasta el final, Valentino fue derrotado... en todo. En los entrenamientos, por la fantástica «pole» de Jorge Lorenzo. Se quedó fuera de la primera línea, por los tiempos de Stoner y Capirossi, y en carrera perdió, tanto la parte que se corrió en mojado -antes de cambiar de moto- ante el resucitado Melandri, como la parte disputada en seco y con «slicks» ante Stoner, que llevó su Ducati a una victoria histórica y ante Lorenzo que le superó

de nuevo remontando una muy mala salida. Lo malo para Rossi, a diferencia de Nadal, es que los dos que le ganaron, Casey y Jorge, sí que son capaces de arrebatarse este año el número 1, y los dos le superan en la provisional. Aún quedan 12 carreras y 300 puntos en juego, pero algo está cambiando, tanto como para acabar con la imbatibilidad de Valentino en Mugello, aunque es cierto que las condiciones de carrera fueron muy accidentadas, repetición calcada de Francia, como para aventurar de momento más conclusiones. Dani Pedrosa volvió a ser víctima de la mala suerte en forma de caídas y nuevas lesiones. No acaba de recuperarse del todo y ya está otra vez tocado, lo que en un campeonato tan largo, pero que no permite descartar ningún resultado, compromete seriamente las opciones del número uno de Honda. En 250, todo el mundo pudo ver una vez más cómo las gasta Simoncelli. Sacó de pista a Álvaro Bautista, cuando éste lideraba la carrera, con una entrada, embestida más bien, merecedora de tarjeta roja directa, en este caso bandera negra. Las marrullerías de Marco Simoncelli ya son bien conocidas y repetitivas, y sólo por esos antecedentes debería haber recibido en Mugello una sanción ejemplar. En su lugar, la Dirección de Carrera «pasteleó» tras la carrera con un leve apercibimiento y multa de 5.000 dólares, que suena a chufia ante un hecho tan flagrante, que revistió extrema gravedad, que pudo haber tenido graves consecuencias físicas, que privó a Álvaro Bautista de una más que probable victoria y que además y para colmo alcanzó su objetivo, pues el juego sucio de Simoncelli tuvo premio y fue recompensado con su segunda posición en el podio por delante de Bautista. Algo que vale bastante más de los 5.000 \$, al cambio, unos 4.000 €, de su multa. Tan grave e irresponsable es ponerle precio al hecho de sacar un piloto de la pista, algo que podría ser el precio de una vida, y no exagero, pues se la juegan y nunca sabes lo que podría llegar a ocurrir, como es que Simoncelli reciba un simple apercibimiento. Con su largo historial de juego sucio, con sus antecedentes y con los accidentes por el provocados, como el gravísimo del año pasado de Barberá en la recta de Mugello, tendría que haber recibido tarjeta roja directa, y no haberle permitido de ninguna forma regodearse de todo y de todos desde la segunda plaza del podio. ■

*Augusto de Carlos*

<http://blogs.motociclismo.es/editorial>



## Esta semana...



### VUELVE EL CAMPEÓN

■ En tierras británicas el campeón en título de MX1, David Philippaerts, logró su primera victoria de la temporada. En cuanto a los nuestros, Jonathan Barragán finalizó tercero en la primera serie y en la segunda no pudo puntuar. Seguro que en la próxima cita el madrileño estará arriba.

JESÚS LÁZARO (redactor)



### FANTÁSTICO CHECA

■ Escribimos estas páginas antes de que se celebre la segunda carrera del Mundial de SBK celebrada en Miller Motorsports Park (EE. UU.). Pero en la primera carrera Carlos Checa había logrado la segunda plaza, mientras que Lascorz finalizaba cuarto en Supersport.

ILDEFONSO GARCÍA (subdirector)



**VIVE LA MAYOR REVOLUCIÓN DE OFERTAS DE ESTA TEMPORADA.  
EN TODOS LOS CONCESIONARIOS SUZUKI.**

*Bandit 650*

**5.299€**

CENTRALITA, LIMITACIÓN 34cv  
100€+IVA



Modelo 2008

*Bandit 650*

**5.699€**

CENTRALITA, LIMITACIÓN 34cv  
100€+IVA



Modelo 2008

*GS-REED*

**6.659€**

con ABS **7.029€**

CENTRALITA, LIMITACIÓN 34cv  
100€+IVA



Modelo 2008

*GSX-R 600*

**10.299€**

CENTRALITA, LIMITACIÓN 34cv  
100€+IVA



*GSX-R 750*

**11.699€**

CENTRALITA, LIMITACIÓN 34cv  
100€+IVA



**Lo más destacado**



**6** ¿QUIÉN DA MÁS?  
Comparativa: Aprilia SL 750 Shiver GT y Yamaha FZ6 S2 Fazer.



**34** DOBLE ACIERTO  
Presentación: KYMCO Super Dink 125i y Like 125



**76** EN AMÉRICA  
Mundial de SBK. Miller Motorsports Park (EE.UU) (7ª prueba).



**100** REGRESO  
Mundial de MX1 y MX2. Mallory Park (Reino Unido) (6ª prueba).



**28** CAPRICHOS

Comparativa: H-D FLTSE CVO Road Glide y H-D FXDFSE CVO Fat Bob.

**Secciones**

- 3 Editorial
- 5 Sumario
- 16 Motoflash
- 20 Sí a la moto
- 22 Correo
- 24 Reglajes
- 26 Segunda mano
- 80 Turismo
- 86 Precios
- 88 Motomercado
- 114 Motociclismo.es

**Otros contenidos**



**38** MOTOGP  
Stoner en el reino de Rossi.

**66** 250 CC  
Las malas artes de Simoncelli.

**62** 125 CC  
Smith, Terol y Simón.

**104** SKY ZONE  
Cto. de España de Supermotard. MotorLand Aragón (2ª).

**106** COSAS DEL DIRECTO  
Cto. de España de MX Élite. Alhama de Murcia (5ª prueba).



**84** Vive el GP de tu vida

¡Vámonos al foro!

MOTOCICLISMO

[www.motociclismo.es/foros](http://www.motociclismo.es/foros)



■ Todas las fotografías que aparecen en las pruebas de esta revista han sido realizadas por pilotos profesionales y en condiciones controladas. MOTOCICLISMO recomienda el uso responsable de la moto, siempre con casco, guantes y buen equipamiento.

COMPARATIVA

APRILIA SL 750 SHIVER GT

PRECIO 7.755 EUROS (8.379 ABS) | PUNTUACIÓN 8,0

YAMAHA FZ6 S2 FAZER

PRECIO 8.199 EUROS (8.999 ABS) | PUNTUACIÓN 7,9

# ¿QUIÉN DA MÁS?

**Shiver GT y FZ6 S2 Fazer** nos vuelven a demostrar cómo se puede llegar a un mismo punto tomando caminos diferentes. Aprilia apuesta por un motor bicilíndrico y un **diseño vanguardista**. Yamaha hace lo propio con un motor tetracilíndrico y una **estética deportiva**. Bonitas, económicas y funcionales. ¿Quién da más?





### **LA YAMAHA FZ6 S2 FAZER ES**

uno de los grandes baluartes de la firma de los diapasones. Muchos años y diferentes versiones se han ido sucediendo hasta llegar a la moto que es hoy en día. Un reconocido producto de éxito, atractivo y agresivo, que cuadra a la perfección con las necesidades y expectativas de multitud de usuarios: aquellos que necesitan una moto polivalente y no quieren renunciar a buenas dosis de deportividad.

Por su parte, la Aprilia Shiver GT es una moto inédita. Con unas líneas muy llamativas donde la magia del diseño italiano está fielmente plasmado, apareció en su versión naked el pasado año, para ahora llegar en variante carenada. A su atractivo visual se suma un equipamiento muy digno y la atención a ciertos detalles muy prácticos dada su orientación. Así, cuenta con toma de corriente en la misma carcasa del cuadro de instrumentos (muy prácti-

co para cargar el móvil o un posible navegador), un completo ordenador de a bordo que se manipula desde un botón en la pinya izquierda, y doble guantera en la parte interna del carenado (una de ellas con cierre por llave). A esto hay que sumar un pequeño hueco bajo el asiento con la cerradura en una posición muy accesible y un ergonómico asiento en dos alturas, algo que también tiene la FZ6 S2 Fazer y a la que suma caballete central. Pero lo que realmen-

## EN MARCHA

## CARRETERA



■ La Aprilia es más eficaz en términos generales. Pero siempre rodará por delante la Yamaha si vas muy fuerte, especialmente en carreteras rápidas, porque sus prestaciones son claramente superiores.

**1 Aprilia 2 Yamaha**

## CIUDAD

■ Ambas giran bien y se desenvuelven con soltura en parado y a baja velocidad. La Aprilia es algo más ágil y estrecha, su embrague más agradable y su caja de cambios más precisa. Todo esto se convierte en una ventaja fundamental en ciudad.

**1 Aprilia 2 Yamaha**

## AUTOPISTA

■ La protección aerodinámica es mejor en la Yamaha y su asiento más mullido. La posición de conducción pese a todo es más natural en la Aprilia. Ambas gastan muy poquito, con cierta ventaja para la moto japonesa.

**1 Yamaha 2 Aprilia**

## PASAJERO



■ El pasajero viaja con confort en ambos casos, aunque un poco mejor en la FZ6 Fazer, pues su asiento es más mullido y tiene más espacio. Los estribos de la Yamaha están más bajos, pero las asas son más accesibles en la Aprilia.

**1 Yamaha 2 Aprilia**



te determina la personalidad de la Aprilia son su motor bicilíndrico de 750 refrigerado por agua, el chasis doble viga de aluminio, y sobre todo, un sofisticado sistema eléctrico en el que destaca el acelerador electrónico denominado «ride by wire». Eso sin olvidar la posibilidad de elegir tres diferentes curvas de encendido con diferentes potencias. Por todo esto, la Aprilia Shiver GT no ha llegado al mercado para ser una comparsa, convirtiéndose en una seria alternativa a la archiconocida Yamaha FZ6 S2 Fazer y otras motos similares.

## DE CERCA

Tanto Aprilia como Yamaha hacen hincapié en las rectas y las formas angulosas, y de tamaño general andan muy parejas. La Shiver GT es más estrecha debido a la configuración de su motor y las formas del asiento, y por la excelente posición

de los estribos te permite esconder mejor las piernas. Además, a sus mandos el piloto circula algo más erguido. En la Fazer las piernas están más encogidas y adelantadas. Por lo tanto, aunque las dos son muy similares, la de la italiana parece una postura mejor. No lo es, sin embargo, el mullido del asiento, bastante más duro que en la moto nipona. Ni tampoco el confort ni el espacio destinado al ocupante, que aunque no va mal, se encuentra más a gusto en la Yamaha. La protección aerodinámica ofrecida por la Yamaha es igualmente algo mayor.

Por otro lado, el tacto y sonido del bicilíndrico italiano es algo más áspero que el del cuatro cilindros nipón, aunque en la práctica es tan o más agradable porque el embrague se dosifica muy bien y su acelerador electrónico «ride by wire» tiene un comportamiento excelente. Además, el selector de cambio ni tiene tanto recorrido ni



## La Shiver GT ofrece una interesante combinación.

Fuerza visual, polivalencia de uso y altas dosis de innovación técnica.



El cuadro de la **Aprilia** es muy compacto. Además, dispone de un completísimo ordenador de abordo.



La instrumentación de la **Yamaha** tiene toda la información que habitualmente puedes necesitar.



## ALTAS DOSIS DE INNOVACIÓN

El motor de dos cilindros en V a 90° refrigerado por agua tiene muchas innovaciones técnicas. La principal es que cuenta con un sistema de mando electrónico del acelerador («ride by wire»), y tres curvas de encendido-inyección para adaptarse a las diferentes posibilidades de uso, turístico, deportivo y para casos de mala adherencia, «rain». La horquilla es invertida, pero no es regulable, y el monoamortiguador es lateral. Estéticamente tiene el inconfundible aire de familia de las motos salidas de la fábrica de Noale.

**La FZ6 S2 Fazer es una apuesta segura.**

Es rápida, sencilla y confortable. Además, su estética agresiva siempre es bien recibida.



es tan ruidoso como el de su rival de hoy. Algo menos agradable es el tacto del freno delantero, con un recorrido de maneta excesivo. Justo todo lo contrario de lo que le ocurre a la Fazer. En cuanto a la potencia de los equipos de freno andan las dos sobradas, con algo más de mordiente en la Shiver gracias a sus pinzas radiales (además emplea latiguillos metálicos inextensibles).

**CUATRO CONTRA DOS**

El propulsor de cuatro cilindros de la Yamaha, que deriva del que utiliza la R6 convenientemente adaptado, es superior al de la Aprilia en terminos absolutos. Es más potente, más contundente en su respuesta, y recupera mejor. No obstante, el bicilíndrico de Noale se defiende por la facilidad con que se deja exprimir, ya que no requiere subir tanto de vueltas. Así que si no vas realmente fuerte, no se queda rezagada. Además, su tacto en ciudad es muy agradable por la buena respuesta desde parado. Por otro lado, el propulsor de Iwata, rodando a bajas y medias revoluciones es



**COMBINACIÓN DE ÉXITO**

La FZ6 Fazer recurre a un propulsor de cuatro cilindros en línea refrigerado por agua. Es mismo que monta la R6, pero menos potente y con modificaciones para mejorar la respuesta en medios. Éstas se centran fundamentalmente en la inyección y la electrónica. El chasis es doble viga Deltabox, la horquilla convencional y el amortiguador es regulable en precarga de muelle y extensión. Nuestra unidad de pruebas equipaba algunos accesorios tan prácticos como la quilla.



El afilado colín de la **Aprilia** incluye las dos salidas de escape. El piloto trasero utiliza tecnología «LED».



La vista trasera de la **Yamaha** es conocida. El piloto posterior tiene una bombilla convencional.

en buena lógica más suave, pero también vibra algo más a altas revoluciones.

Parte del secreto de la suavidad de respuesta de la Shiver se encuentra en su sistema «ride by wire», (accionamiento electrónico). Aquí el mando del propio acelerador, pese a tener el aspecto de uno normal, no lo es. Sus cables mueven un sensor que reconoce el grado y la velocidad de apertura solicitados por el conductor, y manda señales eléctricas a un motor que se encarga de mover las mariposas de ambos cilindros. La mayor precisión en el gobierno del motor que se consigue con este sistema, además de maximizar la suavidad de funcionamiento, ahorra combustible y preserva la integridad del catalizador y del medio ambiente. Sin duda es un sistema con pocos fallos y en la práctica no se nota nada diferente. Por otro lado, la Shiver te ofrece la posibilidad de elegir entre tres curvas de encendido-inyección. La curva R «Rain», recorta drásticamente la respuesta del motor. La T «Touring» confiere toda la potencia, pero de una forma suavizada, eliminando cualquier trepidación o vacila-

Recomendado por:



Patrocinador oficial de:

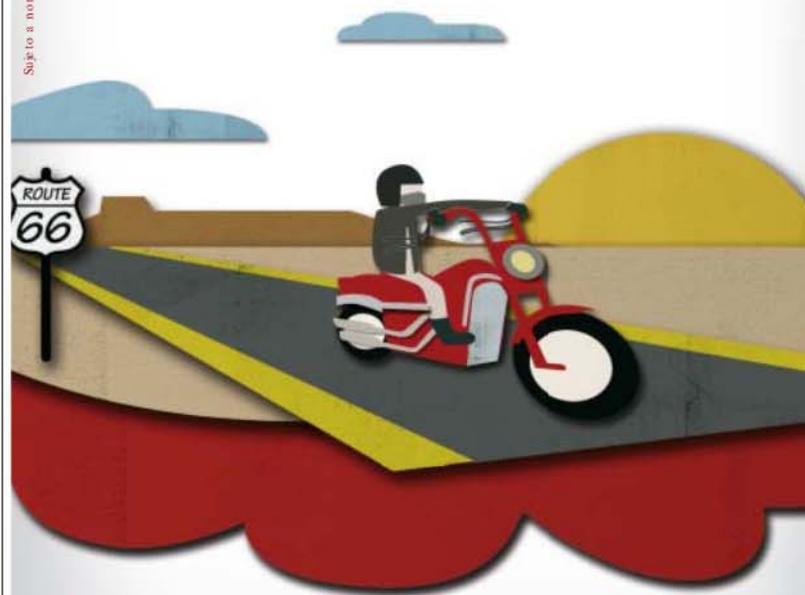


# EL CULTO A LA MOTO NO SIGNIFICA QUE TU SEGURO SEA UNA PENITENCIA.

El seguro de tu moto  
custom desde solo:

# 99€

Sujeto a normas de suscripción de la compañía.



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

bankinter.

902 123 015



La **Aprilia** monta dos discos delanteros de 320 mm con pinzas de anclaje radial.



La **Yamaha** tiene dos discos de 298 mm con pinzas convencionales monobloque.

ción al abrir gas. Y, por último, la curva S «Sport» es igual a la T, pero como si abriera siempre el acelerador con contundencia. El resultado es como tener tres motores diferentes en uno, para adecuarlo a las necesidades de la conducción. Lástima que la potencia máxima obtenida no sea algo más elevada, en cuyo caso la Shiver sería una excelente alternativa para un todavía mayor número de usuarios.

### ESENCIA DEPORTIVA

Ya en las zonas urbanas percibes, por su sonido, su tacto y su mayor agilidad (y eso que es bastante más pesada en la báscula), que la Aprilia Shiver GT está mejor preparada para divertirse en carretera. Su parte ciclo se siente más rígida y efectiva, es más intuitiva, precisa, y el manillar más ancho te permite hacer palanca a la perfección. La Yamaha es más lenta de reacciones, pero muy noble, y juega a su favor con una horquilla más consistente, a pesar de ser convencional en lugar de invertida. Lástima de la escasa dureza de los reglajes hidráulicos de la Shiver (no se puede regular nada en ninguna de las dos). Detrás el amortiguador lateral Sachs de esta última cumple con notable, mientras el asfalto sea bueno. Sobre baches es más seco que el de la Fazer, y hay que tener cuidado en ciudad para no llevarte «un viaje» en la espalda al pasar por encima de algún socavón. Con todo, efectuando una conducción deportiva, la Yamaha termina superando a la Aprilia sencillamente porque recupera en las rectas lo que la otra le saca en las curvas, ya que por eficacia pura de la par-

te ciclo la de Noale es superior en comportamiento a la de Iwata.

### DESTINO COMÚN

A la postre, Shiver GT y FZ6 S2 Fazer son motos dirigidas a un mismo uso, pero con caracteres dispares. La Aprilia es más sensitiva, ruidosa, llamativa y divertida en zonas de montaña. La Yamaha es más discreta, confortable y rápida. La una es más pasional y la otra más funcional. Ambas son perfectas para usar a diario por sus dimensiones y manejabilidad, hacer largas excursiones o salir a disfrutar de tu carretera de curvas favorita. ■

OSCAR PENA  
FOTOS: JAIME DE DIEGO  
COLABORA: ALBERTO PUEBLAS

### Conclusión

POR ÓSCAR PENA



Tanto la Shiver GT como la FZ6 S2 Fazer satisfacen a quienes buscan una moto práctica, económica, fácil de conducir, con carácter y un buen comportamiento dinámico. La Aprilia tiene un mejor equipamiento y tiene un tacto un poco más rudo, más deportivo. La Yamaha es muy suave y confortable. Su motor de cuatro cilindros es más potente que el bicilíndrico italiano.

PUNTUACIÓN **Aprilia 8,0 Yamaha 7,9**

### Exceso de velocidad en curva

- Si no es posible recuperar trazada, reducir la velocidad suavemente con el freno trasero. Al frenar, la moto se cierra y te ayuda a entrar en la curva. Recuerda: nunca dejes de mirar el punto de salida.

Kawasaki  
**SAFE School**

**CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGURA**  
MIENTRAS OTROS HABLAN DE SEGURIDAD,  
NOSOTROS LA ENSEÑAMOS

¡CONTAMOS CON LAS INSTALACIONES MÁS COMPLETAS Y AVANZADAS DEL PAÍS!



### REALIZADOS EN EL CIRCUITO DE SEGURIDAD DE KAWASAKI

Gratis en exclusiva para todos los clientes de Kawasaki, los próximos **13 de junio** y **20 de septiembre** tendrán lugar los Cursos de Conducción Segura de Kawasaki (de manera permanente) en el circuito especializado **Parc Motor Castellolí (Barcelona)**. Requisitos: traer tu propia moto y abonar **45€ (IVA incluido)** en concepto de seguro. Apúntate ya en cualquier Concesionario Oficial Kawasaki.

**Kawasaki**  
Let the good times roll.

[www.kawasaki.es](http://www.kawasaki.es)

13/06/09

20/09/09

Kawasaki  
**SAFE School**

elf

Assor



Recuerda: la carretera No es un juego.

**BANCO DE PRUEBAS MOTOCICLISMO**

**APRILIA SL 750 SHIVER GT**

**YAMAHA FZ6 S2 FAZER**

**FICHA TÉCNICA**

	APRILIA	YAMAHA
<b>MOTOR</b>		
Tipo	4T, 2 cil. en V a 90°, refrigeración líquida	4T, 4 cil. En línea. Refrigeración líquida
Distribución	DOHC, 8 válvulas	DOHC, 16 válvulas
Diám. x carrera	92 x 56,4 mm	65,5 x 44,5 mm
Cilindrada	749,9 cc	600 cc
Compresión	11,0:1	12,2:1
Pot. máx. decl.	95 CV a 9.000 rpm	98 CV a 12.000 rpm
Par máx. decl.	8,25 kgm a 7.000 rpm	6,44 kgm a 10.000 rpm
Alimentación	Inyección electrónica.	Inyección electrónica
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Embrague	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite
Cambio	6 relaciones	6 relaciones
Trans. secund.	Cadena	Cadena
<b>CHASIS</b>		
Tipo	Multitubular de acero con placas de aluminio	Doble viga de aluminio
Basculante	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio
Lanzamiento	25,7°	24°
Avance	109 mm	97 mm
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Horquilla invertida	Horquilla convencional
Barras	43 mm	43 mm
Recorrido	120 mm	130 mm
Reglajes	No tiene	No tiene
Trasera	Monoamortiguador	Monoamortiguador
Recorrido	130 mm	130 mm
Reglajes	Precarga de muelle y extensión	Precarga de muelle y extensión
<b>FRENOS</b>		
Delantero	2 discos de 320 mm	2 discos de 298 mm
Pinza	4 pistones anclaje radial	4 pistones monobloque
Trasero	Disco de 240 mm	Disco de 240
Pinza	1 pistón	1 pistón
<b>RUEDAS</b>		
Delantera. Llanta	120/70-17". 3,5" x 17"	120-70/17". 3,5" x 17"
Trasera. Llanta	180/55-17". 6,0" x 17"	180/55-17". 5,0" x 17"



0-400 m	Velocidad máx.	Potencia máx.	Rel. peso/pot.	0-400 m	Velocidad máx.	Potencia máx.	Rel. peso/pot.
<b>13 s</b>	<b>210 km/h</b>	<b>81 CV</b>	<b>2,7 kg/CV</b>	<b>12,5 s</b>	<b>230 km/h</b>	<b>92 CV</b>	<b>2,3 kg/CV</b>

**PRESTACIONES**

		APRILIA		YAMAHA	
<b>ACELERACIÓN</b>		SEG.	METROS	SEG.	METROS
0-100	KM/H	4,7	69	4,4	57
0-120		6,2	117	5,5	91
0-150		9,5	242	7,7	172
0-180		15,8	533	11,4	346
0-200		23,2	922	17,1	647
<b>METROS</b>		KM/H		KM/H	
0-400		13,0	169	12,5	185
0-1.000		24,5	202	23,2	213

		APRILIA		YAMAHA	
<b>RECUPERACIONES 5°/6°</b>		SEG.	METROS	SEG.	METROS
60-100	KM/H	5,4	119	5,9	130
60-140		11,9	335	12,9	362
60-160		16,2	514	17,0	539

		APRILIA		YAMAHA	
<b>VELOCIDAD</b>		REAL	MARCA	REAL	MARCA
Máxima	KM/H	210 km/h	225 km/h	230 km/h	245 km/h

		APRILIA		YAMAHA	
<b>PESO</b>		VACÍO	LLENO	VACÍO	LLENO
Declarado		N.D	N.D	N.D	221 kg
Verificado		217 kg	228 kg	195 kg	209 kg
Reparto peso		48,5-51,5	48,6-51,4	50,5-49,5	50,4-49,6
Con piloto			45,4-54,6		47,0-53,0

		APRILIA		YAMAHA	
<b>CONSUMO</b>		A 120 km/h		Medio prueba	
		4,4 litros/100 km	5,5 litros/100 km	6,7 litros/100 km	7 litros/100 km
Autonomía media		238 km	257 km		
Cap. Depósito		16 litros	18 litros		

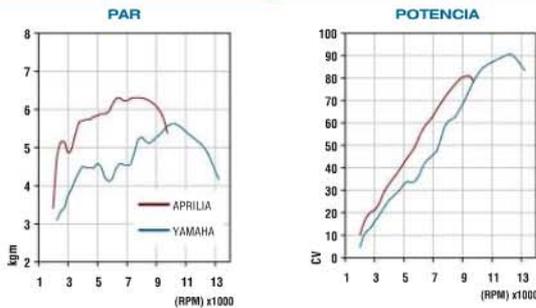
**PUNTUACIONES EN CARRETERA**

	APRILIA	YAMAHA
<b>PROPULSOR</b>		
RENDIMIENTO (10%)		
Aceleración	7	7
Recuperación	7	7
MOTOR (15%)		
Respuesta al acelerador	7	7,5
Entrega de potencia	8,5	8
Motricidad	8,5	8
Vibraciones	8	8
TRANSMISIÓN (5%)		
Reacciones transmisión	8	8
Tacto y precisión cambio	8,5	7,5
Relación de cambio	8,5	8
<b>SUMA PROPULSOR</b>	<b>71</b>	<b>69</b>

		APRILIA		YAMAHA	
<b>CHASIS</b>		COMPORTAMIENTO DINÁMICO (25%)		FRENOS (10%)	
Estabilidad en recta		8,5	8,5	8,5	8
Estabilidad en curva		8,5	8,5	7,5	8
Precisión de la dirección		9	8	8,5	8
Agilidad		8,5	8	8	8
Suspensiones con piloto		7,5	8	7,5	8
Suspensiones con pasajero		7	7,5	8	8
Distancia libre al suelo		8	8	7,5	7,5
Comportamiento frenada		7,5	7,5	8,5	8
<b>SUMA CHASIS</b>		<b>80,5</b>	<b>80</b>		

		APRILIA		YAMAHA	
<b>USUARIO</b>		USO DIARIO (15%)		ECONOMÍA (20%)	
Facilidad para maniobrar		7,5	8	8,5	8,5
Confort piloto		7	8	8	8
Confort acompañante		7	7,5	8	8
Protección frente al viento		7,5	8	8,5	8
Luz		7	7	8,5	8
Accesibilidad mecánica		9	8	8,5	8
Autonomía teórica		8	8,5	8	8
Capacidad de carga		7	7,5	8,5	8
Equipamiento		9,5	8	8,5	8
<b>SUMA USUARIO</b>		<b>94,5</b>	<b>95</b>		
<b>PUNTUACIÓN MEDIA</b>		<b>8,0</b>	<b>7,9</b>		

**BANCO DE POTENCIA**



La Aprilia desarrolla 10 CV menos que la Yamaha, y eso se nota en marcha si circulas exprimiendo los motores. A su favor, la entrega de potencia y par se producen a menos revoluciones y el motor de dos cilindros es mucho más lineal que el de cuatro, así que es más fácil extraer su potencial. Cuando el motor de la Shiver se acaba, llega lo mejor de la FZ6.

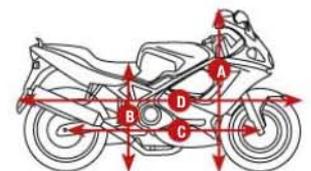
	APRILIA	YAMAHA	
Potencia máxima al embrague	81	92	CV
Régimen de potencia máxima	9.310	12.210	rpm
Par motor máx. al embrague	6,4	5,7	kgm
Régimen de par motor máx.	7.580	10.030	rpm
Régimen máximo	10.050	13.390	rpm
Vel. del pistón en reg. máx.	18,9	19,9	m/seg
Rel. peso/potencia	2,8	2,3	Kg/CV
Pot. Específica	108	153	CV/litro
Temperatura	29	34	°C
Presión atmosfér.	939	947	mb

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia Dynojet M200i de MOTOCICLISMO

**EQUIPAMIENTO**

	APRILIA	YAMAHA
Indicador de nivel de gasolina	■	■
Velocímetro digital	■	■
Reloj horario	■	■
Doble cuentakilómetros parcial	■	■
Indicador de temp. del refrigerante	■	■
Termómetro de temp. Ambiente	■	■
Warning	■	■
Ordenador de viaje/Check control	■	■
Cronómetro	■	■
Indicador óptico de sobrerégimen	■	■
Ventilación interna	■	■
Cúpula regulable	■	■
Regulación maneta de freno	■	■
Regulación maneta de embrague	■	■
Hueco antirrobo bajo el asiento	■	■
Ganchos para pulpos	■	■
Maletas	■	*
Reposapiés regulables	■	■
Reposapiés pasajero con gomas	■	■
Asa trasera/laterales	■	■
Tapá de colín	■	■
Caballote central	■	■
Amortiguador de dirección	■	■
ABS	■	*
Antirrobo electrónico	■	■

■ De serie No disponible \* Opcional



DIMENSIONES	APRILIA	YAMAHA
A Altura total	1.260	1.260
B Altura asiento	830	810
C Dist. entre ejes	1.445	1.435
D Dist. Total	2.115	2.110
Anchura máxima	910	845

Medidas en mm.

SERVI  YAMAHA  
2009

**No te quedes mirando...**



**Km.0 por 6.999€** Antes 7.899€

**¡Últimas unidades!**

PROMOCION VÁLIDA HASTA FIN DE EXISTENCIAS. MODELO R6 2005 COLOR NEGRO. PARA COBERTURAS ADICIONALES CONSULTA EN TU CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA.

**R6**

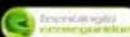
[www.yamaha-motor.es](http://www.yamaha-motor.es)

CREDI  YAMAHA  
902 50 44 20

SEGUROS  YAMAHA  
902 100 618

 CEPSA

 anesdar

 Energía limpia  
www.yamaha.es



**YAMAHA**

## Multicolor

GAMA DUCATI MONSTER ART

**Cuidadín, porque la** contemplación de estas fotos puede afectarte de una manera imprevisible. Si el tópico dice que para gustos, colores. La marca boloñesa ha tomado el toro por los cuernos y ofrece nada menos que ¡10 colores! Los nombres de los mismos son casi tan bonitos como las motos en sí: Rosso GP; Verde Tricolore, Giallo Ducati, Lilla Glamour, Blu Italia, Azzurro Mediterranei, Arancione Scrambler, Amaranato Glossy, Argento Vivo y Oro Puro. Los 10 «Kits Monster ART» permiten a todos los propietarios de Monster 696 cambiar el color siempre que quieran. Hasta ahora ningún fabricante había ofrecido una gama tan amplia de colores en un sólo modelo. El sobreprecio es de 105 euros (201 si es oro o plata) cuando se trata de una moto nueva. Por supuesto, los que ya sean propietarios de 696 se pueden apuntar a la opción Monster ART. En la redacción ya hay uno que ha caído en la tentación...



## Llegan las Moto2

PREVIO CEV. JEREZ, 2ª PRUEBA

**La novedad más** importante en esta segunda cita del CEV será, sin duda, la incorporación a carrera de las Moto2, que compartirán pista con las máquinas de Extreme. Después de participar tan sólo en los entrenamientos de la carrera de Albacete, en Jerez las veremos codearse con las motos de 1.000cc. De momento, Dani Rivas (BQR), Rodri (LaGLisse), Aleix Espargaró (Promoracing) y Dani Arcas (Team Merson) serán los pilotos que participen en Jerez. En la pista tendrán que batirse el cobre con José Luis Cardoso que llega a su circuito liderando la clasificación provisional de Extreme. El sevillano defenderá con uñas y dientes el liderato

ante Bernat Martínez y con unos inspiradísimos Carmelo Morales y Javi del Amor.

Por otro lado, Ángel Rodríguez llega a Jerez líder de Supersport, pero le han salido dos duros competidores provenientes del supermotard Adrián Bonastre, el piloto del Yamaha Spain y el tercer clasificado del CesMotard en 2008, Yonny Hernández, ahora en las filas del Suzuki Motorrad. Por último, en 125GP Isaac Viñales, Luis Salom y los franceses Rossi y Dunikowski se pelearán por la victoria en la categoría «pequeña», pero no se podrá perder de vista al gaditano Alberto Moncayo que contará con el apoyo de su público para subir a lo más alto.

## Correr con estilo

NACE LA BIMOTA CUP

**A través de** su importador ALV Dealer Import, la «Bimota Cup» se disputará en dos categorías separadas, la DB6 «Delirio» y la DB7, pero en 4 carreras conjuntas englobadas en los campeonatos Mediterráneo y Catalán. La fórmula ideada para actuales propietarios de estos modelos



o bien a quienes compren el «kit-Cup» para disputarla. Por 18.000 euros para la DB6 y 28.300 euros para la DB7, se dispondrá además de la moto, de las inscripciones, de la quilla de carreras, escape completo Zard, kit de transmisión y cadena adecuado para cada circuito, puesta a punto y asesoramiento de suspensiones, precios especiales en neumáticos Metzeler Race Tec K2y frenos Brembo, mono a medida, hotel para dos personas, «hospitality» y catering. Infórmate de todo en [www.bimotacup.com](http://www.bimotacup.com).





## ARDERÁ JEREZ Cto. de España de Velocidad

### FICHA TÉCNICA

Fecha:	07 de junio.
Lugar:	Circuito de Jerez (Cádiz).
Organiza:	RFME y Buckler.
Categorías:	Extreme, Moto2, Supersport y 125 GP.
Información:	91 562 53 43.

## AL LÍMITE Cto. de España de Supermotard

### FICHA TÉCNICA

Fecha:	07 de junio.
Lugar:	Fuente Alamo (Murcia).
Organiza:	M.C. Fuente Alamo.
Categorías:	SM1, SM2 y SM3.
Información:	91 562 53 43.



## Villopoto hace historia

CTO. AMA DE MOTOCROSS. GLEN HELEN RACEWAY, SAN BERNARDINO (CALIFORNIA). 1ª PRUEBA

Todos conocíamos el talento innato de Ryan Villopoto, pero lo que nadie esperaba es que en su debut en la «categoría reina» del MX americano –en el Glen Helen Raceway de San Bernardino (California)– el huracán pelirrojo ganase las dos mangas con autoridad frente a pilotos de la talla de Reed –que regresaba al campeonato después de dos años– de Alessi o Grant. Tan sólo Ricky Carmichael fue capaz de lograr un doblete en su estreno.



Mike Alessi se llevó el «holeshot» y lideró la primera vuelta seguido de Josh Grant y Andrew Short. Villopoto, con una mala salida, empezó a remontar hasta alcanzar a Reed, superarlo y lanzarse directo a por los líderes de la carrera. Un error de Alessi en cabeza permitió al de «Kawa» recortar distancias, pasar a Grant, y colocarse tras él. En una espec-

tacular plegada el joven Ryan se puso en cabeza e imprimió un ritmo bestial que le sirvió para cruzar la meta en primera posición a 2,6 segundos de Alessi. En la segunda serie Villopoto tomó el mando desde el principio y repitió victoria con Alessi a la zaga, firmando una doble victoria histórica. En 250 Christophe Pourcel y Ryan Dungey fueron los protagonistas repartiéndose las victorias.

## Confirmado

MOTORLAND ARAGÓN ACOGERÁ EL CEV EN 2010

**Confirmado. El CEV** visitará el Motorland de Aragón el año que viene. Ya lo anunciamos hace algunas semanas, pero finalmente se ha materializado en el reciente contrato firmado por el consejero de Industria y el consejero delegado de Dorna Sports, Carmelo Ezpeleta, quien afirmó conocer «*muy bien el proyecto y desde el principio nos gustó mucho la idea de poder organizar algo allí*». Por su parte, el presidente de la Federación Española Joan Moreta comentó que «*el CEV Buckler nació hace 12 años con vocación de convertirse en el campeonato nacional más importante del mundo, y hoy se puede afirmar que se ha conseguido*». De esta manera la localidad de Alcañiz contará con una cita ineludible para los aficionados a la velocidad.



# pont grup

## CORREDURÍA DE SEGUROS

Ahora tu nueva Yamaha  
X-CITY 125 • CYGNUS 125 • MAJESTY 125  
X-MAX 125 • X-MAX 250

con seguro  
a terceros  
**GRATIS**

(cualquiera que sea tu edad  
o antigüedad de carnet)

Contrata tu póliza on-line en:

[www.pontgrup.com](http://www.pontgrup.com)  
902 300 172

SOVAG

Correduría de Seguros recomendada por:



**YAMAHA**

GARANTÍAS: Responsabilidad Civil y Accidentes del Conductor (SOVAG) - Defensa Legal - Reclamación de daños - Asistencia en Viaje - Adelanto de indemnizaciones (ARAC). Promoción válida del 11/03/09 al 30/06/09 (para los modelos 125cc.) y del 1/05/09 al 30/06/09 (para la X-MAX 250) o hasta fin de existencias. Promoción aplicable a vehículos de nueva matriculación adquiridos y asegurados a través de Concesionario Oficial Yamaha.

Pont Grup, Correduría de Seguros S.A. Inscrita en el Registro Mercantil de Málaga, Tomo 3131, Libro 2044, Folio 107, Hoja MA-58431. Autorización D.G.S. n.º J0250. C.I.F. A-58850793. Suscrita Póliza de Responsabilidad Civil de 3.005.061 €

# MOTOFLASH

## Todo al verde

KAWASAKI TEAM GREEN  
CUP Y JUNIOR CUP

**Las Copas de** Kawasaki están que arden después de las segundas pruebas disputadas hace poco. Francesc Mataró es el nuevo líder de la Kawasaki Team Green Cup tras su magnífica actuación en Alhama de Murcia. Mataró terminó segundo en la primera manga y obtuvo la victoria en la segunda. Sin embargo, el héroe del día fue Alonso Sánchez, que reaparecía en la Team Green Cup después de su inactividad a causa de la lesión que se produjo en el Campeonato de España de SX del año pasado. Alonso, jaleado por un nutrido grupo de incondicionales, fue rapidísimo en entrenamientos y en la primera manga, en la



que se puso primero antes del primer medio giro y se escapó con una enorme autoridad.

Por otro lado, en la segunda carrera de la Kawasaki Junior Cup en el circuito de Montmeló, Kevin Sánchez repetía victoria, pero en esta ocasión, la lucha por la cabeza de carrera fue titánica, y no tuvo su resolución final hasta última vuelta con una incansable pugna protagonizada por Miguel Ángel Poyatos, Daniel Arroyo, Franc Serra, y Javier Vida. Estos últimos lamentablemente se fueron al suelo.

## No te la pierdas

NUEVA BMW S1000RR EN MADRID



Desde hace unos días y hasta el próximo 5 de junio, si quieres ver de cerca y «tocar» una de las novísimas BMW S1000RR, la moto para SBK de la marca alemana en su versión de calle, podrás hacerlo si te acercas al concesionario BMW Madrid (en la zona norte, Las Tablas, de la capital). ¡Una oportunidad única!

## Por el paddock de Montmeló

BRIDGESTONE TE INVITA AL GP DE CATALUÑA

**Al comprar un** neumático radial de la marca Bridgestone antes del 8 de junio entrarás en el sorteo de 75 pases «paddock» para el GP de Cataluña que se disputará en Montmeló los próximos 12, 13, y 14 de junio. Para participar en el sorteo es imprescindible darse de alta en [www.bikersclub.es](http://www.bikersclub.es) o llamar al 902 33 11 13.

Además, por participar también obtendrás un cupón de regalo de 15 € de descuento que podrá ser canjeable en la próxima compra de neumáticos Bridgestone radiales. Los ganadores deberán aportar copia de su factura para poder recoger los pases en el stand de Bridgestone Bikers Club que estará en el circuito.



## Estreno en USA

GAMA CAN-AM ATV 2010

Recientemente ha sido presentada la gama de ATV 4x4 y quads deportivos e infantiles de la marca canadiense para el próximo año. Aunque el catálogo no aumenta en 2010 con nuevos modelos, sí se introducen importantes mejoras en la gama existente. Comenzando por el ATV 4x4, los Outlander, éstos unifican la tendencia estética disponible en 2009 sólo para el 800 R, que ahora se extiende a las variantes de 650, 500 y 400 cc. Asimismo, el Outlander 500 también estará disponible en la serie LTD, que incluye navegador entre su equipamiento adicional. En las series XT de la misma gama, todos los modelos están equipados con sistema de dirección asistida. En cuanto a los modelos deportivos, el Rene-



gade 800 también monta este sistema en su serie limitada XC, mientras que los deportivos de 450 y 250 cc, además de los infantiles de 50 y 90 cc, sólo varían en las decoraciones empleadas. Puedes encontrar un completo reportaje en [www.motociclismo.es](http://www.motociclismo.es).

## Aprende Telemetría

SEMINARIO DE ANÁLISIS DE DATOS

Si eres un apasionado de la mecánica y quieres dar un paso más allá en tu aprendizaje tal vez te interese adentrarte en el mundo de la telemetría. Eduardo Olle, responsable de AIM en España, impartirá un completo seminario de análisis de datos teórico y práctico (con prácticas en el circuito de Tabernas) el próximo 18 de julio. Sólo hay 20 plazas y el precio es de 220 euros. Infórmate en el 902 400 307 o en [www.lumaso.com](http://www.lumaso.com).



motor  
press  
ibérica

news

## Imprescindible

MOTO VERDE EN TU QUIOSCO

El número de junio de MOTO VERDE no da respiro. Primero te sube a seis especialísimas motos, de exclusiva preparación, entre las que se encuentra la KTM 450 SXF con la que Jonathan Barragán sustenta esa fantástica posición en el Mundial de MX1 - ¡Nadie la había probado hasta ahora!-. Después te descubre los secretos de los GPS, la fibra de carbono, las motos que compiten en el Mundial de MX2... Un poco de trail, un poco de trial, un poco de quad, y las habituales secciones de clásicas, herramienta, y trucos para el usuario. ¿Un motivo más para correr al quiosco? Pues uno importante: regalamos unos vistosos guantes Pro Grip modelo 4010 SB a quienes se suscriban a MOTO VERDE por seis meses. ¡Hazte con unos!



Más emocionante que llegar a tu destino, es la forma de llegar a él.



**Hotocard**  
the authentic spirit .com

902 102 802



¡Financia tus compras a 3 meses sin intereses pagando con tu tarjeta de crédito!\*

\*Requisitos: 1. Disponer de tarjeta de crédito Visa o Mastercard. 2. Indicar DNI y el nº de cuenta vinculada a la tarjeta. 3. Tarjeta vigente durante la financiación. 4. Promoción válida para las tiendas en territorio español.

ANDORRA - BARCELONA - MADRID  
MÁLAGA - SOLSONA - VALENCIA

# JUEGO + RODADA



## RODADAS:

- 29 MAR - GUADIX
- 12 ABR - ALBACETE
- 25 ABR - ALMERIA
- 23 MAY - ALMERIA
- 13 JUN - ALCARRAS
- 18 JUL - ALBACETE (NOCTURNA)
- 05 SEPT - GUADIX
- 18 OCT - ALMERIA
- 24 OCT - CARTAGENA

Infórmate en tu taller  
o nuestra web:

[www.conti-moto.es](http://www.conti-moto.es)

get the **GRIP**



# EL GOBIERNO NOS IGNORA

## PLAN 2000E

**C**uánto bajarán las motos? ¿Se aplicarán estas ayudas directas a todas las motos? ¿Y a los ciclomotores? ¿Habrá que, como en los coches, «achatar una moto vieja» para beneficiarse de las ayudas? ¿Tendrán los descuentos efectos retroactivos... o habrá que esperar a comprar, y hasta cuándo, para poder descontarlos en una moto nueva? Demasiadas preguntas sin resolver en plena temporada alta... que están provocando incluso un mal mayor.

### ¿A CUÁNTO TOCA?

Siguiendo el Plan 2000E del Gobierno para coches, —en el que la administración central sólo aporta 500 €, las autonomías una cantidad similar... y el resto es descuento propio añadido por los fabricantes—, las CC.AA se habrían reunido para fijar sus ayudas (Cataluña, Valencia, y Andalucía han anunciado su apoyo, mientras Madrid está estudiando cómo complementar sus anunciados descuentos del 20% en los impuestos de matriculación). Parece claro que habrá que achatar a cambio una moto «más contaminante»... Sin embargo, queda por fijar puntos tan importantes como si la antigüedad se medirá «por edad» o por «emisiones»,

la cuantía aportada de inicio por el ejecutivo (que Anesdor ha indicado ya que «igualará»), la añadida por las CC.AA, si serán retroactivas, si afectarán a todas las motos o si quedarán exentas según su cilindrada siguiendo la política de la DGT, etc.

Anesdor, pese a la satisfacción de la inclusión en el P2000E, comunica que «a la caída acumulada del 54% en 2009, se suma ahora que los clientes no compran motocicletas a la espera de que se concreten esas ayudas para poderse beneficiar de ellas, llevando al colapso a la industria española de la moto, de la que dependen cerca de 30.000 empleos directos e indirectos. El Ministerio de Industria ya sabe que las marcas están dispuestas a colaborar con parte de la ayuda. Hay que activar el Plan de inmediato. Al contrario, en enero subió de forma significativa el impuesto de matriculación». N. de la R.: recordemos las enmiendas planteadas por los grupos parlamentarios y auspiciadas por Sí a la Moto en el seno de la CMSV a los citados incrementos, que han dejado solo al Ejecutivo defendiendo su aplicación. ■

PERE CASAS  
«SÍ A LA MOTO»

**Las ayudas en** Catalunya se aplicarán a vehículos de un máximo de 3.000 € (IVA incluido) en el caso de ciclomotores, scooter y motocicletas de menos de 125 cc, y de un máximo de 8.000 € (IVA incluido) para scooter y motocicletas de más de 125 cc. Se obliga a achatar ciclomotores o motocicletas de menos de 125 cc, con antigüedad superior a 5 años, o ciclomotores o motocicletas de más de 125 cc con antigüedad superior a 8 años.

La financiación propuesta por la Generalitat indica que los fabricantes aportarán 200 € (ciclomotores/scooter); 280 € para motos de menos de 125 cc; y hasta 700 € para motos de más de 125 cc. Por su lado, la Generalitat aportará 100 € (ciclomotores /scooter), 140 € para motos de menos de 125 cc, y 350 € para motos de más de 125 cc. El plan tendrá carácter retroactivo, con fecha de entrada en vigor del Plan del Gobierno español, del 18 de mayo de 2009, y estará vigente mientras dure aquél. N. de la R.: queda, pues, por aclarar a partir de qué tarifa se establecen las citadas aportaciones y si éstas incluirán los descuentos ya realizados por los fabricantes.

Por otro lado, la Generalitat a ha indicado que la caída de ventas de motos ha disminuido los ingresos propios por matriculaciones en un 42%. Y espera que este Plan AutoCAT 09 represente un estímulo del 11% para el mercado de las dos ruedas. Anesdor espera que estas ayudas sean efectivas en toda España y que otras Comunidades se sumen a la iniciativa.

# BIENVENIDO A UNA NUEVA CATEGORIA

Cuando un scooter está equipado con un potente motor multiválvulas de 15cv e inyección y es capaz de ofrecerte prestaciones tan altas como faros de triple óptica, luz daylight tipo LED o espacio bajo el asiento para dos cascos integrales, ha llegado el momento de dejar de verlo como un scooter. Será por eso que puedes conducirlo con carné de coche.



**Nuevo Kymco Super Dink 125i**  
El primer *superscooter* del mercado.



**KYMCO**

DONDE QUIERA QUE VAYAS

[kymco.es](http://kymco.es)

LA CRISIS Y LAS GASOLINAS

**Constante subida**

Me llama la atención la constante subida de las gasolinas a pesar de la crisis. Está claro que se debe, al menos en parte, a la bajada de producción de la OPEP, a la efectiva falta de competencia que hay en España entre las petroleras/distribuidoras de gasolinas, y a la política del Gobierno al menos en dos sentidos: la salvaje aplicación de impuestos a las gasolinas y la falta de adopción de medidas eficaces para establecer entre las petroleras/distribuidoras una competencia similar a la que existe en ámbitos como la banca o las telecomunicaciones (móvil, internet). Por un lado, está claro que al Gobierno no le importa nada, de hecho (de palabra no, claro), el particular daño que causa la subida de las gasolinas al consumidor en el actual contexto económico, en el que a millones de personas (y subiendo...) se nos ha deteriorado gravemente (y cada vez más) nuestra ya precaria capacidad adquisitiva; por otro, nadie hace nada (ni va a hacerlo) para remediar este problema; en tercer lugar, lo mismo el Gobierno, si rebajase el brutal porcentaje de impuestos que grava a las gasolinas del modo idóneo, acabase ingresando más por el incremento en el consumo. Teniendo en cuenta que, en realidad, los consumidores estamos solos en esta lucha, podríamos coordinarnos mediante estructuras como Sí a la Moto para reivindicar ante el Gobierno el daño que nos está causando esta constante subida para solicitar medidas como que rebaje el gravamen que aplica a las gasolinas, o/y potencie la producción y comercialización de biocombustibles de segunda generación (procedentes, por ejemplo, de los residuos urbanos que producimos de modo ingente a diario).

JOSÉ NAVARRO GONZÁLEZ  
MADRID

LA VELOCIDAD TERRITORIAL

**Crisis total**

Mucho hemos leído, y vivido en algunos casos, acerca de la soledad de las parrillas del CEV y del Mundial en 2009. Pero lo que a mí entender es más preocupante, es la tremenda caída de inscritos en los campeonatos territoriales de velocidad, que son el germen de futuros pilotos, y donde los aficionados a las carreras hacen sus sueños realidad. Todos los que de una u otra manera estamos

## LA CARTA DE LA SEMANA

## PERSECUCIÓN A LAS MOTOS

**¡QUÉ PAÍS!**

Érase una vez un bello país, situado al sur de Europa, con mar y montaña, ríos y desiertos, bosques sin igual y extensas llanuras, grandes ciudades y miles de maravillosos pueblos. Ese país gozaba de un clima en general benigno, que invitaba a recorrerlo y disfrutarlo al aire libre. Pero en ese país existían unos gobernadores malvados, que no querían que sus moradores disfrutaran del mismo y les intentaban retener en sus casas y ciudades, poniendo todo tipo de obstáculos y trampas en sus caminos, especialmente a los vehículos de dos ruedas. Mantenían unos caminos llenos de trampas mortales para los osados que se atreviesen a circular por ellos en vehícu-

los de dos ruedas, como baches gigantes sin arreglar, pintura extradeslizante, postes y señales listas para detener a los que por allí pasarán y unos guardacamionos (hoy llamados guardarrailes) que parecían haber sido diseñados en un aserradero, puesto que cortaban en trocitos a quien con ellos topasen. Los malvados gobernadores también añadían unos impuestos especiales a todo habitante que quisiera desplazarse en vehículo de dos ruedas a motor.

Ninguno de los malvados gobernadores se había preguntado qué podían hacer para mejorar la seguridad de los conductores de dos ruedas. Pasados unos años siguieron llenando los caminos de trampas y añadiendo obstáculos e impuestos, hasta que prohibieron para siempre los vehículos de dos ruedas. Hoy ese bello país es un caos, con grandes colapsos y contaminación, millones de horas perdidas, sin artesanos de las dos ruedas y al borde del abismo. Ese país se llama, como es fácil de adivinar, España y no parece haber nadie dispuesto a mover un dedo por cambiar esta trágica situación.

ALFONSO UNZURRUNZAGA LANDROTH

Tras obstáculos e impuestos, prohibieron los vehículos de dos ruedas»

envueltos en este mundillo, ya sea como madres (mi caso), pilotos, equipos, patrocinadores, organizadores, etc., sabemos lo caro que es este deporte, pero hay que hacer algo si no queremos que entre en coma terminal. Hace tan sólo un par de temporadas, incluso el pasado año, había pilotos que en categorías populares como Series 600 se quedaban fuera de las parrillas por la gran cantidad de inscritos en cada evento. Esto desde luego fomentaba una gran competitividad. Hoy día, con suerte, se llega a mitad de parrilla... El último ejemplo viene del otrora concurrido Campeonato Andaluz, que en su primera cita de Guadix apenas pasa de 40 inscritos en siete diferentes categorías. Lo dicho, la velocidad territorial ha caído en una tremenda crisis.

ADA MORA  
BARCELONA

**MOTOCICLISMO**

[www.motociclismo.es/foros](http://www.motociclismo.es/foros)

Comparte con todos nosotros tu punto de vista.

**Plan de ayudas a la moto en Cataluña**

> Cierto que es mejor que nada y partiendo de ahí hay que alegrarse... Peero han puesto un límite muy bajo (8.000 euros) que va a dejar una buena parte de modelos fuera, vamos otra manera de dificultar la adquisición de las motos más... ¿peligrosas? Debería de aprender el Gobierno central, decidirse YA y menos marear la perdiz. Por Edu

> Joer, para una vez que se deciden y empiezan con las chapuzas... ¿8.000 euros de máximo? En fin, al menos éstos han hecho algo. Ya podría el Gobierno central dar una ayuda suplementaria a ésta. Por Porzuelo

> Muchos chavales, con 18 ó 19 años, se compran coches potentes. Por un lado, ya puestas a comprarlo, lo prefieren grande, asumiendo la falacia de que es «más coche» y por tanto «más seguro». En cambio, el acceder a una naked de cilindrada media es mucho más largo y complicado. Por HongKongPhoey

# GTS 125

## La ciudad a tus pies



- ✓ Motor 4 válvulas con tratamiento cerámico
- ✓ Toma de corriente de 12V en guantera
- ✓ Antirrobo electrónico
- ✓ Cuadro mixto analógico y digital
- ✓ Estribos del pasajero de apertura automática
- ✓ Doble óptica delantera multiconvex
- ✓ Luces de posición delantera y trasera por leds
- ✓ Apertura eléctrica del asiento
- ✓ Y mucho equipamiento más por tan sólo....

~~2.899 €~~

**2.299 €**



Disponible GTS250i por 3.299 €

Las cartas destinadas a esta sección no deben superar una extensión de 20 líneas mecanografiadas. Puedes enviarlas a **MOTOCICLISMO**, Reglajes, C. Ancora, 40. 28045 Madrid, o a través del correo electrónico **reglajes@motociclismo.es**. En ambos casos no debes olvidar incluir tu nombre, dirección y localidad.

**Kawasaki Z 750 '08**

**QUIERO MÁS**

 Tengo una Kawasaki Z 750 del año 2008, y estoy un poco descontento con los frenos. Estaba pensando en cambiar los que lleva por unos de pinzas radiales y ponerle una bomba de 14 mm. La pregunta es, ¿la suspensión delantera, horquilla y demás, habría que sustituirla también? Y a la hora de pasar la ITV, ¿pondrían pegos por llevar un sistema de frenado que no es de serie? Un saludo.

**Alberto López García**  
Castelldefels (Barcelona)

■ No tendrías problema ni con el tren delantero ni con las revisiones de la ITV, pero sí en lo que se refiere al anclaje para las pinzas radiales, que exigirían cambiar los pies de la horquilla y no serían fáciles

de encontrar. Es más sencillo poner unas pinzas de cuatro pistones, que se pueden fijar a los anclajes de las flotantes que lleva mediante una galleta adaptadora y serán más que suficientes.



**Honda CB 750 Sevenfifty '93**

 Poseo una preciosa CB 750 del año 1993 con 80.000 km. Me gustaría saber qué cantidades de aceite motor, cambio y suspensiones lleva, así como el SAE. ¿Qué te parece unos topes de nailon o aluminio para endurecer la suspensión delantera? Los colectores ya hacen el ruido típico de que están rotos por dentro, ¿alguna marca de la industria auxiliar o los originales? Gracias por tus respuestas.

**Pau Albert Tires**  
Cabrera de Mar (Barcelona)

■ En el motor y en el cambio lleva 3,0 litros de aceite SAE 10W/40 de calidad SG, pero no olvides revisar el nivel al acabar. En la horquilla emplea 482 cc en cada pata, y el SAE es 10. Topes de nailon si ves que está muy baja de delante, si no muelles nuevos. Si encuentras escapes lxiil serán muy similares a los originales y no estropearán la carburación, algo especialmente importante en una moto veterana.

**Montesa Cota 200 '80**

 Tengo una clásica de trial, una Montesa Cota 200, a la que le he cambiado los amortiguadores (que estaban rotos) por unos NJB que funcionan bien, pero que noto raros al subir escalones. ¿Puede ser que no valgan por alguna razón o puedo haber hecho algo mal al montarlos? Ahora mismo va casi peor que con los antiguos estropeados. Gracias.

**A. A.**  
Madrid

■ Si los vuelves a desmontar, verás que se anclan a unos casquillos roscados que son parte del chasis (arriba) y del basculante (abajo). Tienes que asegurarte de que, una vez sujetos y con los tornillos apretados, los amortiguadores quedan libres y pueden girar sobre cada uno de los dos casquillos, o la suspensión se quedará casi rígida y tendrá muy mal tacto. Si has puesto arandelas que cubran el casquillo de goma de cada extremo del amortiguador, seguro que está presionándolo e impide el libre juego tan necesario.



**SERVICIO RÁPIDO**

**BMW R 1200 ST '05**

 Ahora mi consulta es sobre el tren delantero. El que recomienda Öhlins para mi moto es el BM-505, código:

s46er1 (es de emulsión y de 288 mm de largo total). He encontrado en WP un amortiguador para la R 1200 S llamado SPIN FRONT cod.15.0607c.01/2 de

longitud variable 296 mm + 6-6 mm. Este amortiguador tiene muy buena pinta, lleva la botella de nitrógeno separada con ajuste de compresión para alta y baja velocidad. ¿Se adaptaría este amortiguador a mi R 1200 ST y funcionaría de maravilla como en el trasero? Según la Reprom de BMW que tengo de los dos modelos, los anclajes y tornillería del Telelever son idénticos. Muchas gracias.

**Joan Monné**  
Tarragona

■ No tengo manera de comprobar todo como en el caso de los amortiguadores Öhlins, pero no tengo mayor duda de que funcionará bien. No creo que sea necesario recortar más, pues una diferencia de 2 mm no va a ningún lado. Cuando regules en alta y baja velocidad piensa que la primera es para frenar la suspensión en baches y trabajos rápidos, mientras en baja es para las frenadas (en que la horquilla se recoge a baja velocidad ante la transferencia de pesos de la frenada).





# Siente el efecto **Circuit de Catalunya**

**GRAN PREMI CINZANO  
DE CATALUNYA**  
12, 13 y 14 de junio de 2009

Ven al **Circuit de Catalunya** a disfrutar del espectáculo de MotoGP los próximos **12, 13 y 14 de junio** y descubre la experiencia única de vivir la competición en directo.

Venir es más velocidad. Más adrenalina.  
Más emoción. **¡No te puedes quedar en casa!**

Venta de entradas en:

**+34 935 719 771**  
**www.circuitcat.com**

**¡COMPRA  
YA TUS  
ENTRADAS!**



**LA EMOCIÓN  
ES VENIR**



[www.circuitcat.com](http://www.circuitcat.com)



**Circuit de  
Catalunya**



## Eterno

**D**espués de conocerse un año antes el modelo de 250 cc, Suzuki creó en 1999 el rey de los scooters de mayor cilindrada, ya que hasta entonces no existía ningún otro de semejantes características. A la primera serie le siguió una segunda dos años más tarde con puntuales cambios que exteriormente apenas se apreciaban en el alumbrado posterior, aunque a partir de 2003 se comercializó una nueva versión, la que analizamos en esta ocasión, con una evolución más profunda que alcanzaba a motor, frenos y otros apartados. En la práctica este Burgman destacaba especialmente por la posición del conductor, la protección al viento, el rendimiento motriz (llanea a 143 km/h reales) y el consumo de combustible, así como la maniobrabilidad en parado o su generosa capacidad de carga. Entre los apartados menos lucidos, debido a sus dimensiones generales, podemos mencionar la altura libre al suelo, la estabilidad en curva o el rendimiento de las suspensiones a plena carga.

Como vehículo de ocasión existen multitud de opciones en diferentes versiones. Todas ellas destacan por una elevada fiabilidad y sólo en las primeras versiones se detectaron puntuales fallos de funcionamiento en el regulador y la campana del carburador. En cuanto al mantenimiento el fabricante recomienda revisiones cada 6.000 km, siendo de entre 25.000 y 30.000 kilómetros la vida útil de una correa de transmisión. Se trata de un scooter de gran peso, lo que supone un rápido desgaste de los frenos. El estado de conservación de una unidad puede variar dependiendo del uso recibido, ya fuera transporte personal o laboral, la última muy extendida en este modelo. **M**

SUZUKI

# BURGMAN 400

Fue el primer scooter de 400 cc, una referencia para la época que con la evolución de sus competidores se ha mantenido como opción de máxima fiabilidad, equipamiento y valor práctico.



**LA CAPACIDAD** bajo el asiento estaba entre las mejores de su categoría. Caben dos cascos integrales.



**GRACIAS A** la inyección, el consumo de combustible se reducía en un 10 por ciento con esta versión.



## La evolución del modelo



**1999-2002** Aparece como el scooter de mayor cilindrada (385 cc), desarrollado a partir del Burgman 250. Motor refrigerado por agua y alimentado por carburador de 36 mm. Declara prestaciones desconocidas. 2001, primera revisión. Alcanza al frontal y al alumbrado posterior, las guanteras varían su diseño interno. Mayor capacidad bajo el asiento (53 litros) y mejor la luz de cortesía. El asiento también cambia y permite regular el respaldo del conductor.



**2003-2006** Evolución más profunda. Se sustituye el carburador por inyección electrónica y en el motor también se realizan otras modificaciones internas. Inyección de aire en el escape para menores emisiones. El freno delantero mejora con una pinza de cuatro pistones (dos en el trasero). Diferente tarado de suspensión. Nueva carrocería con alumbrado delantero y trasero diferentes. Nueva instrumentación. Varía el diseño de las guanteras.

**¡CONSIGUE SU PRUEBA!**

Ejemplares Atrasados  
**902 360 667**  
attlector@mpib.es.



**LA INSTRUMENTACIÓN** estaba entre los mejores apartados, siendo completa, precisa y fácil de leer.



**AUNQUE EN** esta versión los frenos fueron reforzados, aún acusaban cierta debilidad.



**MOTOCICLISMO**  
NOTA MEDIA  
**7**

**CARACTERÍSTICAS**

**VERSION 2007-2009**

**MOTOR**

Tipo	4T. 1cilindro. Ref. líquida
Distribución	SOCH, 4 valvulas
Diám. x carrera	83,0 x 71,2 mm
Cilindrada	385 cc
Pot. máx. verif.	32 CV a N.D. rpm
Par máx. verif.	N.D.
Alimentación	Inyección 36 mm

**TRANSMISIÓN**

Embrague	Centrifugo
Cambio	Automático
Trans. sec.	Engranajes

**PARTE CICLO**

Chasis	Multitubular. Acero
Basculante	Monoamortiguador
Susp. del.	Horquilla convencional
Diám. barras	41 mm
Recorrido	100 mm
Reglajes	No
Susp. tras.	Monoamortiguador con bieletas
Recorrido	100 mm
Reglajes	Muelle (precarga)
Frenos del.	Disco de 260 mm
Pinzas	Cuatro pistones
Freno tras.	Disco de 210 mm
Pinza	Doble pistón paralelo
Rueda del./llanta	110/90-13. 3,00-13
Rueda tr./llanta	130/70-15. 3,50-13

**MEDIDAS**

Ang. dirección	27°
Avance	106 mm.
Cap. dep./res.	13/ N.D. l
Dist. ejes	1.590 mm
Alt. asiento	700 mm
Peso (lleno)	207 kilos (verificado)

**PRESTACIONES**

Ac. 0-400 m.	17,8 s/ 115 m
Rec. 60-120 km/h.	N.D.

**CURRICULUM VITAE**

**PRUEBA A FONDO**

Motociclismo revista número	<b>1,843</b>
-----------------------------	--------------

**MOTOANÁLISIS \***

<b>FIABILIDAD MECÁNICA</b>	<b>7,61</b>
----------------------------	-------------

**DESTACABLE**

Puesto de conducción	<b>8,17</b>
Diseño-Estética	<b>8,09</b>
Acabado	<b>8,02</b>

**MEJORABLE**

Fragilidad ante caídas leves	<b>5,2</b>
Accesibilidad mecánica (bricolage)	<b>5,31</b>
Frenos	<b>6,28</b>

\* MOTOANÁLISIS es la encuesta de MOTOCICLISMO entre usuarios que valoran sus motos nuevas, matriculadas a partir de 2003. Más de 100.000 participantes, y cientos de modelos en nuestra base de datos, la mayor encuesta sobre motos que se realiza en España.

**PRECIOS ORIENTATIVOS**

Consecuencia de las numerosas versiones existentes, la variedad en los precios está asegurada. La que nos ocupa está en un nivel intermedio, con cifras que oscilan entre 3.000 y 4.700 euros. Un kilometraje o desgaste general desmesurado puede revelar un uso laboral (mensajería) que influye negativamente en su cotización en el mercado de ocasión.

INTERVALO DE AÑOS	1999-2002	2003-2006	2007-2009
GANVAM	2.000-2.628 €	3.229-4.791 €	5.058-5.524 €
Mínimo	1.350 €	2.300 €	3.800 €
Máximo	2.800 €	4.600 €	5.100 €



\* Precios basados en el boletín de GANVAM, y en los valores máximo y mínimo que aparecen en la sección Motomercado de MOTOCICLISMO. Las cifras son meramente orientativas, dependiendo de factores como la población y la oferta existente. El precio mínimo se establece para una moto en buenas condiciones sin averías ni golpes, pero con piezas de desgaste que deben ser sustituidas e incluso con la necesidad de ser revisada. En el caso del máximo la moto debe estar impecable y con todos sus órganos en buen estado, incluso frenos y neumáticos.



**2007-2009** El bastidor se modifica y el motor aumenta su cilindrada hasta 399 cc. Mejora sensiblemente en prestaciones (154 km/h reales). La posición de conducción se eleva ligeramente. En el tren delantero se monta un doble disco de freno. Nueva instrumentación y carrocería más voluminosa con influencia estética del Burgman 650. El peso aumenta en 11 kg. La capacidad bajo el asiento llega a los 65 litros y tiene apertura remota.

COMPARATIVA

## H-D FLTSE CVO ROAD GLIDE

PRECIO 35.000 EUROS | PUNTUACIÓN 6,7

## H-D FXDFSE CVO DYNA FAT BOB

PRECIO 30.500 EUROS | PUNTUACIÓN 6,3

# OSTENTOSAS

Todos sabemos que **las Harley-Davidson propulsadas por el Twin Cam no son precisamente económicas**. Comprarse una H-D de las grandes supone un desembolso importante y ello refleja que sus propietarios «manejan». Y si además de grandes, son del CVO, hacerse con sus servicios ya es **todo un lujo**.





## PARA INICIARSE EN LA GAMA

Twin Cam 96 de Harley, el modelo más asequible es la Fat Bob. Su precio se acerca a los 17.000 euros y a partir de ahí existen otros modelos con precios que se disparan incluso de forma no del todo comprensible. Aún así, estas míticas motos americanas se venden más de lo que en un principio puedas imaginar. Su diseño, sus decoraciones, su funcionamiento o su sonido, unido a todo lo que rodea al mundo Harley-Davidson, son aspectos que enganchan y todo aquel que las prueba es difícil que pueda olvidarse de ellas fácilmente. Es toda una cultura de la que es fácil quedar prendado. La entrada en el mundo de las motos de Milwaukee supone en casi todos los casos, entrar también en el mundo de las personalizaciones y de las preparaciones. Hace poco más de 10 años Harley-Davidson «compró» Screamin' Eagle, un afamado preparador norteamericano, con el objetivo de facilitar a sus usuarios la potenciación y preparación de sus monturas. Inicialmente Harley propuso unos kits de potenciación para todos sus motores que se instalaban con relativa facilidad y que mantenían la garantía del fabricante. Ello demostraba la confianza que la firma americana tenía en sus propulsores y también en las piezas fabricadas por Screamin' Eagle.

Con el paso de los años, finalmente Harley-Davidson, gracias a su departamento CVO (Custom Vehicle Operations), decidió realizar pequeñas series de modelos muy exclusivos, tomando como base algunos de sus modelos más carismáticos, decorándolos de manera muy especial y equipándolos «hasta las cejas» con piezas de Screamin' Eagle. En 2009 han sido cuatro los modelos elegidos por la varita mágica de este afamado departamento, dos de los cuales te mostramos en estas páginas en todo su esplendor. La Dyna Fat Bob y la Road Glide han sido los puntos de partida para desarrollar estas dos creaciones del CVO.

## 110 PULGADAS CÚBICAS

Lo más llamativo de ambas es el aumento de cilindrada. De las 96 pulgadas cúbicas originales (1.584 cc) ahora hemos pasado a 110 (casi 1.800 cc). A pesar de esta coincidencia, el rendimiento no es el mismo. Ni las cifras declaradas, ni las arrojadas por nuestro banco, son las mismas. Estas hablan a favor de la gran Road Glide, aunque su elevado peso hace que en la práctica las dos estén muy igualadas (4,1 kg/CV en ambas). Ponerse a los mandos de la CVO Road Glide impone mucho. Sus 394 kg en orden de marcha y los 35.000 euros que cuesta no pasan inadvertidos. Luego en marcha te sientes muy cómodo en ella, con una posición de conducción muy natural. El asiento es amplio y mullido, las plataformas para los pies son un buen apo-



yo y el manillar de brazos largos y retrasados te permiten circular muy relajado. El equipamiento es simplemente soberbio. Equipo de música, piloto automático, múltiples relojes analógicos, maletas, guanteras, respaldo para el pasajero, suspensión trasera neumática, ABS e incluso cuenta con ¡mechero! La verdad es que es muy completa y, te aseguro, que con su decoración tan particular, no pasa inadvertida. Su comportamiento también sorprende. Resulta obvio que la agilidad no es uno de sus puntos fuertes, pero en carreteras

más o menos rápidas con curvas de radio amplio circula de maravilla.

La CVO Dyna Fat Bob es más simple, aunque aún así casi dobla el precio de la versión estándar. Su posición de conducción no es tan natural; pies adelantados, brazos estirados hacia delante y asiento retrasado marcan las pautas. La dirección es claramente más rápida, aunque no tiene el aplomo de la Road Glide debido a una pipa de dirección más alta y a las llantas más pequeñas. Su funcionamiento también es relativamente dulce y suena poco.

La verdad es que se agradece su suave andar. Quizá el diseño no es tan llamativo como el de su hermana, pero también tiene muchos puntos dignos de examinar. Lástima que ya estén todas vendidas. Si quieres darte un capricho así, deberás esperar a 2010. Veremos qué modelos son lo que utiliza el CVO para desarrollar sus próximas preparaciones. No dudes que también serán espectaculares. ■

VÍCTOR GANCEDO  
COLABORA: VENANCIO NIETO  
FOTOS: JUAN SANZ



## MÁS RENDIMIENTO

**La Road Glide** cuenta con llantas de aleación 18" y un equipo de frenos delantero con discos de 300 mm, pinzas de cuatro pistones y ABS. La suspensión trasera incorpora regulación por aire. Las maletas no son extraíbles. Lo que sí se desmonta con rapidez es el respaldo para el pasajero. La Dyna Fat Bob monta llantas semientalares de 16" con neumáticos Dunlop de dibujo mixto. Tanto la horquilla telescópica, como los amortiguadores carenados son de corte clásico. En ambas, el motor pasa de 96 a 100 pulgadas cúbicas (1.800 cc).





**La Fat Bob**, además de velocímetro y cuentarrevoluciones, cuenta con indicador de gasolina sobre el depósito.



**Velocímetro**, cuentarrevoluciones, combustible, temperatura aceite y voltímetro, además de ¡mechero!



**Estilo «Bobber»**, con el grupo óptico de LED camuflado bajo la alerta trasera «recortada» de la Fat Bob.



**Intermitentes** verticales formados por LED y un escape por cada lado equilibra la zaga de la Road Glide.

**La suma de los precios** de las dos protagonistas supera los ¡65.000! euros.



*“Mi moto va tan segura como yo.  
Con **AMV**, tu moto asegurada  
al mejor precio”*



El seguro de tu **naked**  
desde **99€**

[www.amv.es](http://www.amv.es)  
902 125 750

**AMV**  
El seguro ganador!

**EL ESPECIALISTA EN SEGUROS DE MOTO Y QUAD**

AMV HISPANIA CORREDURÍA DE SEGUROS S.L. Inscrita en el registro Mercantil de Madrid. Tomo 17236. Libro 0. Folio 52. Sección 8ª. Hoja M-295390. Inscripción 1ª. C.I.F. B-83204586. Inscrita en el Registro de la D.G.S.F.P. con la clave J-2169 concertado seguro de Responsabilidad Civil Profesional y dispone de capacidad financiera en los términos exigidos por la Ley 26/2006 de 17 de Julio.

**BANCO DE PRUEBAS MOTOCICLISMO**

**H-D FLTSE CVO ROAD GLIDE**

**H-D FXDFSE CVO DYNA FAT BOB**

**FICHA TÉCNICA**

	Road Glide	Dyna Fat Bob
<b>MOTOR</b>		
Tipo	4T, 2 cilindros en V a 45°, refrigeración por aire	4T, 2 cilindros en V a 45°, refrigeración por aire
Distribución	OHV, 2 árboles del levas en el cárter, 4 válvulas	OHV, 2 árboles del levas en el cárter, 4 válvulas
Diám. x carrera	101,6 x 111,3	101,6 x 111,3
Cilindrada	1.800 cc	1.800 cc
Compresión	9.15:1	9.15:1
Pot. máx. decl.	N.d.	N.d.
Par máx. decl.	15,8 kgm a 4.000 rpm	13,5 kgm a 4.000
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Embrague/Mando	Multidisco en aceite/hidráulico	Multidisco en aceite/hidráulico
Cambio	6 relaciones	6 relaciones
Trans. secund.	Caorrea	Caorrea
<b>CHASIS</b>		
Tipo	Doble cuna de tubo de acero redondo	Doble cuna de tubo de acero redondo
Basculante	2 brazos de aceros simétricos	2 brazos de aceros simétricos
Lanzamiento	26°	29°
Avance	170 mm	140 mm
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Horquilla telescópica	Horquilla telescópica
Barras	41 mm	41 mm
Recorrido	N.d.	N.d.
Reglajes	Ninguno	Ninguno
Trasera	2 amortiguadores laterales oleoneumáticos	2 amortiguadores laterales
Recorrido	N.d.	N.d.
Reglajes	Precarga de muelle	Precarga de muelle
<b>FRENOS</b>		
Delantero	2 discos de 300 mm con ABS	2 discos de 300 mm con ABS
Pinza	4 pistones	4 pistones
Trasero	Disco de 300 mm	Disco de 292 mm
Pinza	4 pistones	4 pistones
<b>RUEDAS</b>		
Delantera. Llantá	130/70-18"	130/70-18"
Trasera. Llantá	180/55-18"	180/55-18"



0-400 m	Velocidad máx.	Potencia máx.	Rel. peso/pot.	0-400 m	Velocidad máx.	Potencia máx.	Rel. peso/pot.
13,7 s	210 km/h	96 CV	4,1 kg/CV	14,1 s	209 km/h	80 CV	4,1 kg/CV

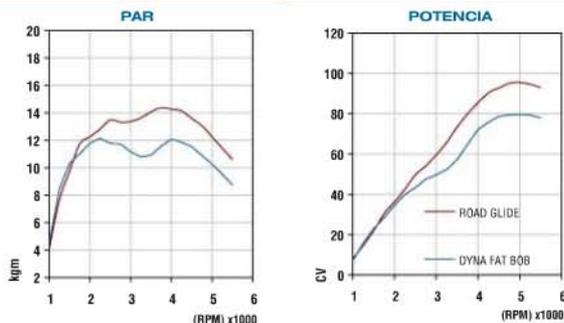
**PRESTACIONES**

ACELERACIÓN		ROAD GLIDE		DYNA FAT BOB	
KM/H	SEG.	METROS	SEG.	METROS	SEG.
0-100	5,4	79	5,7	88	
0-120	7,1	130	7,7	150	
0-150	10,7	268	12,3	323	
0-180	16,8	547	22,3	789	
0-200	27,7	1.131	41,8	1.821	
METROS		KM/H	METROS		KM/H
0-400	13,7	169	14,1	158	
0-1.000	25,3	198	26,5	187	
<b>RECUPERACIONES 5°/6°</b>					
KM/H	SEG.	METROS	SEG.	METROS	SEG.
60-100	7,8	170	7	156	
60-140	16,3	454	15,9	456	
60-160	22,3	704	23,2	760	
<b>VELOCIDAD</b>					
	REAL	MARCA	REAL	MARCA	
Máxima	210	220	209	220	
<b>PESO</b>					
	VACÍO	LLENO	VACÍO	LLENO	
Declarado	384 kg	N.d.	318 kg	N.d.	
Verificado	378 kg	394 kg	316 kg	330 kg	
Reparto peso	45,3-54,7	45,9-54,1	46,2-53,8	46,4-53,6	
Con piloto		44,1-55,9		44,3-55-7	
<b>CONSUMO</b>					
A 120 km/h	6,7 litros/100 km	6,6 litros/100 km			
Medio prueba	7,5 litros/100 km	7,5 litros/100 km			
Autonomía media	303 km	252 km			
Cap. Depósito	22,7 litros	18,9 litros			

**PUNTUACIONES EN CARRETERA**

	ROAD GLIDE	DYNA FAT BOB
<b>PROPULSOR</b>		
RENDIMIENTO (10%)		
Aceleración	6	5
Recuperación	4	4
MOTOR (15%)		
Respuesta al acelerador	7	6,5
Entrega de potencia	8	8
Motricidad	8	7,5
Vibraciones	8	7,5
TRANSMISIÓN (5%)		
Reacciones transmisión	7	7
Tacto y precisión cambio	7	6,5
Relación de cambio	8	8
<b>SUMA PROPULSOR</b>	<b>63</b>	<b>60</b>
<b>CHASIS</b>		
COMPORTAMIENTO DINÁMICO (25%)		
Estabilidad en recta	8	7
Estabilidad en curva	6,5	6
Precisión de la dirección	6	6,5
Agilidad	4	4,5
Suspensiones con piloto	7,5	6,5
Suspensiones con pasajero	7	5,5
Distancia libre al suelo	3,5	4
Comportamiento frenada	7	6,5
FRENOS (10%)		
Potencia	7	6,5
Dosificación	7	7
<b>SUMA CHASIS</b>	<b>63,5</b>	<b>60</b>
<b>USUARIO</b>		
USO DIARIO (15%)		
Facilidad para maniobrar	3	4,5
Confort piloto	7	5,5
Confort acompañante	7,5	6,5
Protección frente al viento	5,5	4
Luz	8	7
Accesibilidad mecánica	8	8
Autonomía teórica	9	7,5
Capacidad de carga	8	4
Equipamiento	9	7
ECONOMÍA (20%)		
Precio de adquisición	3	3,5
Garantía	8	8
Consumo	9	9
<b>SUMA USUARIO</b>	<b>85</b>	<b>74,5</b>
<b>PUNTUACIÓN MEDIA</b>	<b>6,7</b>	<b>6,3</b>

**BANCO DE POTENCIA**



En el CVO han preferido que el motor de la Road Glide tenga un mayor rendimiento. Tanto la potencia, como el par, son mejores en la Touring americana. Luego la Dyna Fat Bob se beneficia de su menor peso para igualar la relación peso/potencia de la gran Road Glide.

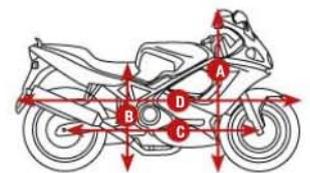
	Road Glide	Dyna Fat Bob	
Potencia máxima al embrague	96	80	CV
Régimen de potencia máxima	4.970	5.030	rpm
Par motor máx. al embrague	14,4	12,3	kgm
Régimen de par motor máx.	3.790	2.340	rpm
Régimen máximo	5.670	5.570	rpm
Vel. del pistón en reg. máx.	21	20,7	m/seg
Rel. peso/potencia	4,1	4,1	Kg/CV
Pot. Específica	53	44	CV/litro
Temperatura	25	29	°C
Presión atmosfér.	950	948	mb

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia Dynojet M200i de MOTOCICLISMO

**EQUIPAMIENTO**

	ROAD GLIDE	DYNA FAT BOB
Indicador de nivel de gasolina	■	■
Velocímetro digital	■	■
Reloj horario	■	■
Doble cuentakilómetros parcial	■	■
Indicador de temp. del aceite	■	■
Termómetro de temp. Ambiente	■	■
Warning	■	■
Ordenador de viaje/Check control		
Cronómetro		
Indicador óptico de sobrerégimen		
Ventilación interna		
Cúpula regulable		
Regulación maneta de freno		
Regulación maneta de embrague		
Hueco antirrobo bajo el asiento		
Ganchos para pulpos		
Maletas	■	*
Reposapiés regulables		
Reposapiés pasajero con gomas	■	■
Asa trasera/laterales		
Tapa de colín		
Caballote central		
Amortiguador de dirección		
ABS		*
Antirrobo electrónico		*
Guantera	■	■
Mechero	■	■

■ De serie No disponible \* Opcional



DIMENSIONES	ROAD	FAT
A Altura total	1.225	1.265
B Altura asiento	700	685
C Dist. entre ejes	1.610	1.610
D Dist. Total	2.430	2.330
anchura máxima	990	940

Medidas en mm.

Senda **DRD 125 R/SM**

# LO QUE QUIERAS, COMO QUIERAS

Motor 4T 4V, chasis reforzado y una ciclística de alta tecnología. **Diversión asegurada.**

## TU **DRD 125** **+ INCREÍBLE**

Un kit de silenciador, manillar de aluminio y protectores de manos, valorado en 400€, **gratis\*** para los **100 primeros compradores.**

\*Promoción válida desde Mayo 2009.



Imágenes correspondientes a modelos DRD 125 Supermotard y Enduro equipados con kit de accesorios de regalo para los primeros 100 compradores.



19 VECES  
CAMPEONA DEL MUNDO  
TÍTULO PILOTOS 2008



Fotografía realizada con pilotos profesionales en circuito cerrado al tráfico. Usa el casco y respeta siempre el código de circulación.

**DERBI**

[www.derbi.com](http://www.derbi.com)



Let  
your passion  
grow.



**LeoVince**  
EXHAUST SYSTEMS



CRECE TU PASIÓN CON NOSOTROS. Cualquiera que sea el mundo que amas, desde scooter hasta off-road, desde sport Touring hasta la supersport, LeoVince es la mejor solución para regalarte más emociones. Scoot, SBK, X3: lo máximo, para todas las exigencias.  
[www.leovince.com](http://www.leovince.com)



Los productos LeoVince están homologados CE ó respetan las normas FIM.

Para información: REYCO-92, S.L. - Telf. (93) 8712697  
Fax (93) 8711861 - [leovince@reyco92.com](mailto:leovince@reyco92.com)



TONY CAIROLI - TONI ELIAS

IN ADV

# DOBLE ACIERTO

Corren **buenos tiempos para KYMCO**, la cuarta marca de nuestro mercado con un modelo en el podio de **superventas**, pero mejor aún les va a ir con ejemplares como los presentados la semana pasada: **un 125 alto de gama** que compite con lo mejor de su clase, y un **económico «vintage»** que puede causar furor.

## AHORA MISMO EL KYMCO

Grand Dink 125 está viviendo una segunda juventud y es nada menos que el tercero en la lista de superventas, por detrás sólo de los Scoopy y Burgman, pero la marca taiwanesa ya tiene preparado su sucesor: la semana pasada pudimos probar el nuevo Super Dink, llamado «Downtown» en otros mercados (nos gusta mucho más el nombre elegido aquí).

En realidad el Super Dink no será realmente un «sucesor» del Gran Dink sino que lo complementará, sobre todo durante un tiempo, ya que es un modelo radicalmente nuevo a todos los niveles y, como lo vimos en el Salón de Milán el otoño pasado y como hemos comprobado tras probarlo, de una categoría superior: con él KYMCO ha dado un importante salto cualitativo, y si empezamos por su corazón el motor es de nuevo cuño, con un diseño moderno, doble eje de equilibrado, cárteres muy contenidos (parece un motor de menor cilindrada), cilindro tratado, pistón aligerado, inyección de última generación (con múltiples sensores) y por supuesto refrigeración líquida y culata multiválvula. En rendimiento este motor se sitúa en el límite de lo legal para la categoría, al declarar 15 CV.



El salto cualitativo puede verse ya en el **cuadro de instrumentos**, con volúmenes y dos indicadores de aguja combinados con una legible pantalla digital.



Excelente **hueco bajo el asiento**, capaz para dos cascos integrales y con espacio para más objetos: sólo un puñado de scooter pueden presumir de esto.





Recomendado por:



Patrocinador oficial de:

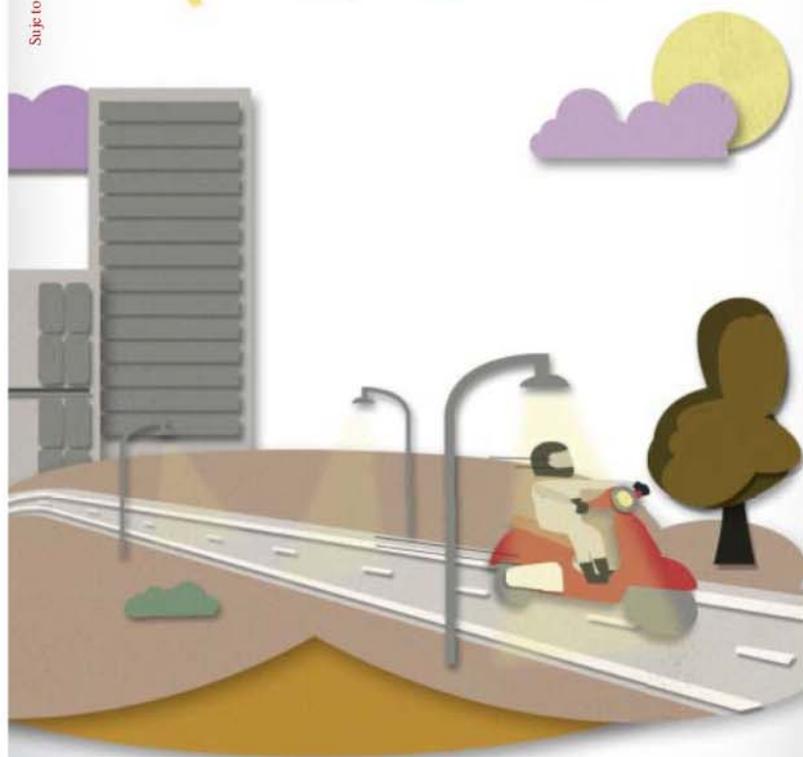


SI LA CIUDAD SE TE HACE  
PEQUEÑA, CON NOSOTROS EL  
PRECIO DEL SEGURO TAMBIÉN.

El seguro de tu moto  
scooter desde solo:

99€

Sujeto a normas de suscripción de la compañía.



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

bankinter.

902 123 015



El estilo clásico y la sencillez llegan al **cuadro de instrumentos**, con lo mínimo, con reloj pero sin parcial.



Aunque **bajo el asiento** del Like sólo cabe un casco abierto, el baúl trasero sí tiene espacio para uno integral y más cosas.

La transmisión también es enteramente nueva, con un variador y embrague mejorados y reforzados, el bastidor en tubo de acero no tiene nada que ver con el anterior y no sólo aumenta en tamaño (es un scooter bastante más grande) sino que (mala noticia) perdemos la plataforma central en favor de un túnel entre los pies. Técnicamente también debemos destacar las suspensiones de calidad, frenos de disco (con latiguillos metálicos y manetas regulables, soberbio), un frontal que combina ópticas de varias tecnologías (LED para posición, elipsoidales para cruce y halógenas para carretera). Por otro lado, el diseño ha tenido muy en cuenta poder conseguir una buena capacidad de carga bajo el asiento y, sí, lo han conseguido: podemos guardar dos cascos integrales en el hueco del Super Dink (y aún sobra algo de espacio).

A veces la descripción técnica de un scooter es una cosa y las sensaciones que percibimos a sus mandos son otras, pero lo cierto es que tras esta primera toma de contacto con el nuevo KYMCO nos hemos quedado muy convencidos: que se preparen Suzuki y Yamaha porque aquí tienen a un duro y

quizás inesperado rival para sus Burgman y X-Max. Es ágil y manejable, corre, frena, se tiene, el tacto de suspensiones y mandos no tiene nada que ver con modelos «baratos»... ¡bravo! Por tamaño y prestaciones diría que el Super Dink es más rival del «ruteo» X-Max que del «ratonero» Burgman, pero lo que está claro es que la calidad de acabados no tiene nada que envidiar a los modelos japoneses, y en cuanto a su comportamiento incluso nos ha gustado más en algunas cosas, pues combina perfectamente la estabilidad de uno con la agilidad del otro, y además la protección de su carenado es ideal para uso fuera de la ciudad. Por el precio, 2.999 euros con seguro «convalidado» incluido, le auguramos a este Super Dink un futuro incluso más brillante que el del Grand Dink...

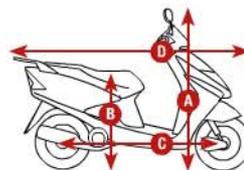
### LIKE

La segunda novedad del día fue un scooter más económico, pero «diferente»: el Like 125 (disponible también con motor 50 dos tiempos) es una propuesta de estilo clásico que a los menos jóvenes les recordará aquellas Lambretta que varias décadas atrás

## BANCO DE PRUEBAS

### FICHA TÉCNICA

	Super Dink 125i	Like 125 (50)
<b>MOTOR</b>		
Tipo	Monocilíndrico 4T, refrigerado	Monocilíndrico refrigerado Aire
Distribución	OHC 4 válvulas	OHC 2 válvulas
Diám. x carrera	54 x 54,5 mm	52,4 x 57,8 mm (39x41,4)
Cilindrada	124,8 cc	124,6 (49,5)
Compresión	nd	9,6:1 (10,7:1)
Pot/Par. máx. decl. (rpm)	15 CV a 9.000 rpm / 1'16 mkg	9,4CV a 7.500 rpm (3,7CV a 8.500 rpm)
Alimentación	Inyección electrónica	Carburador
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Embrague	Automático centrífugo	Automático centrífugo
Cambio	Variador continuo	Variador continuo
<b>CHASIS</b>		
Tipo	Doble cuna tubo acero	Doble cuna tubo acero
Avance / Lanzamiento	nd	nd
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Horquilla telescópica	Horquilla telescópica
Barras	37 mm	nd
Recorrido	113 mm	85 mm
Trasera	Dobles amortiguadores	Dobles amortiguadores (sencillo)
Recorrido	100 mm	75 mm
Reglajes	Precarga muelle	Precarga muelle
<b>FRENOS</b>		
Delantero	Disco 260 mm	Disco 220 mm
Trasero	Disco 240 mm	Disco 200 mm (Tambor 110 mm)
<b>RUEDAS</b>		
Delantera (Llanta)	120/80-14"	120/70-12"
Trasera (Llanta)	150/70-13"	130/70-12"



DIMENSIONES	Super Dink	LIKE 125
A Altura total	1.390	1.120
B Altura asiento	nd	790
C Dist. entre ejes	1.553	1.325
D Dist. total	2.205	1.915

Medidas en mm.

competían por poblar nuestras calles y carreteras con las Vespa.

La clave del precio (menos de dos mil euros) está en su procedencia: el Like se monta en la fábrica de KYMCO en China, como el Agility, modelo con el que comparte propulsor (refrigerado por aire y con carburador). Pero está mucho mejor acabado y equipado: frenos de disco en ambos ejes y baúl trasero de serie para complementar la capacidad de carga del hueco (bajo el asiento no cabe por poco un casco integral, pero en el baúl sobra sitio). En marcha el Like no recuerda para nada a aquellos inseguros scooter del siglo pasado, el motor nos sorprendió por su genio y además de salir muy bien estiraba hasta pasados los 100 km/h indicados, la frenada era firme y segura, y el acabado general estupendo y en línea con lo que podríamos esperar de un scooter tan «fashion» (pero cuyo precio tan asequible seguramente no adivinaríamos).

Si el Super Dink es un acierto total para la categoría «GT 125», el Like puede revolucionar las ventas de 125 económicos. ■

JOSEP M<sup>o</sup> ARMENGOL  
FOTOS: LLUIS LLURBA

**HONDA**  
The Power of Dreams

**NUEVA HONDA LEAD.**



**LEAD**



**¡Muévete!**



**No es un simple scooter. Es un scooter Honda.**

Porque la nueva Lead de Honda está concebida para llegar donde te propongas. Porque la nueva Lead es un scooter de alta calidad, con un diseño atractivo y que ofrece la mejor mezcla de confort, utilidad y economía con lo último en prestaciones.

- Altura del asiento reducida para mayor seguridad.
- Plataforma plana para transportar cosas fácilmente.
- Capacidad suficiente para guardar dos cascos.
- Motor de inyección electrónica PGM-FI.
- Sistema de Frenada Combinada CBS.

*Llama y  
pruébala  
902 026 100*

**PVP: 2.149 €**



www.honda.es

902 026 100



# STONER ROMPE LA RACHA



Después de siete victorias consecutivas parecía que nadie iba a ser capaz de ganar a Valentino en Mugello, pero el domingo volvimos a ver una carrera loca y no sólo le ganó Stoner, sino también Lorenzo y eso le dolió más que no ganar en su circuito.

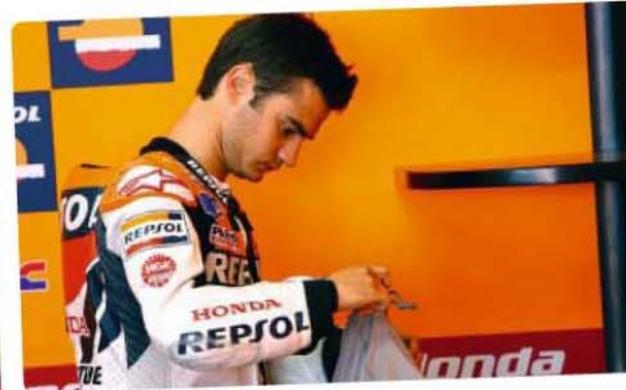
ENVIADO ESPECIAL: JOSÉ G. MAROTO/J.P.T./D.N./REDACCIÓN MOTOCICLISMO



 **GP ITALIA MUGELLO**



**Rossi no venció.** Stoner logró lo que parecía imposible, ganar a Valentino en Mugello, que aun así subió al podio... Pero por detrás de Lorenzo.



**Dani Pedrosa se** cayó y llegará a Montmeló a 33 puntos de Stoner. El campeonato se le ha complicado.



**Simoncelli vuelve a** hacer de las suyas y priva a Bautista de una victoria segura. Pasini al final fue el más listo y subió a lo más alto del podio.



## BANDERA DE CUADROS

POR JOSÉ G. MAROTO



“ Rossi completó el podio, un cajón amargo y no por la victoria de Stoner, ni de Ducati, sino porque Lorenzo una vez más le eclipsó. De cinco carreras ya van tres a dos a favor del lado izquierdo del garaje”

**S**i creíamos que ya habíamos visto bastante con la loca carrera de Le Mans, la del pasado domingo en Mugello fue aún mejor. Sólo faltó la victoria de Lorenzo, pero teniendo en cuenta lo que sucedió antes de la carrera, el segundo puesto del mallorquín nos supo a victoria. Sí, ya sé que ganó Stoner y que el australiano acabó con el dominio aplastante que Valentino Rossi había mostrado en los últimos siete años en la pista toscana, pero los mayores protagonistas en Mugello fueron Jorge Lorenzo y su equipo, con Ramón Forcada y Daniele Romagnoli a la cabeza.

Durante los dos días de entrenamientos, Lorenzo ya demostró que podía dar la sorpresa en casa de su jefe de filas. Jorge fue el más rápido en el primer libre, aunque

con Rossi muy cerca. El sábado Stoner fue el mejor por la mañana, aunque Lorenzo se quedó a sólo 27 milésimas del tiempo del australiano y Rossi a poco más de una décima. Pero por la tarde, en los cronometrados, el 99 logró la «pole» con 21 milésimas sobre Stoner y Capirossi, perro viejo donde los haya, aprovechó la referencia de Valentino para meterse en la primera fila. Rossi salía desde la segunda por primera vez desde 1999, pero teniendo en cuenta que en aquella ocasión ganó la carrera de 250 sobre su Aprilia, y que el ritmo del italiano con los neumáticos duros, los buenos para la carrera, era el mejor, nadie dudaba de que ganar a Rossi en su feudo iba a ser una misión casi imposible. Pero una vez más la climatología cobró protagonismo y

el domingo el valle donde está enclavado el circuito de Mugello amaneció cubierto de nubes y por supuesto llovió. El «warm up» se disputó en mojado y Lorenzo no fue nada bien, de hecho, terminó el «12+1» nada menos que a tres segundos de Stoner, que en mojado se encontró como pez en el agua. Rossi fue cuarto como en los cronometrados, por detrás de Melandri y Vermeulen que terminaron segundo y tercero, respectivamente. Pero como ya viene siendo habitual, antes de la carrera de MotoGP la lluvia paró y una vez más la carrera se corrió de «bandera a bandera».

### LORENZO ECLIPSÓ A ROSSI

El primer susto del día nos lo llevamos en la vuelta de formación. Lorenzo, que



2



3

**1** Jorge Lorenzo batió en entrenamientos y carrera a su jefe de filas, y también está por delante de él en el Mundial. **2** Stoner (27) logró una histórica victoria para Ducati en Mugello. **3** Demasiadas complicaciones para Rossi en el fin de semana.

no había ido nada bien en agua, forzó un poco para ver cómo iban los neumáticos y se cayó en la última chicane antes de la curva de entrada a meta. El «pit lane» sólo está abierto durante cinco minutos, pero Jorge logró levantarse y llegar a tiempo para cambiar de moto y salir de nuevo a pista cuando sólo faltaban dos segundos para cerrar el «pit lane». Con el mono lleno de barro y la pantalla del casco arañada, llegó a la parrilla, pero todavía faltaba reparar la moto con la que se había caído que tenía bastantes daños. Había que tenerla lista porque estaba claro que si no volvía a llover habría que entrar a cambiar de moto... Pero los sustos no habían terminado y, al apagarse el semáforo rojo, la rueda trasera de su M1 comenzó a derrapar y bajó del primer puesto al décimo. Lo demás supongo que ya lo visteis en la tele, y si no, ya estáis consiguiendo una grabación para verla, porque no tuvo desperdicio. Rossi, Stoner y Lorenzo cambiaron de moto a la vez, pero el australiano

arriesgó en la primera vuelta con «slicks» y logró una ventaja de más de 7 segundos sobre Valentino, que con la carrera de Le Mans todavía en su cabeza prefirió ser conservador. Además, su equipo cometió un nuevo fallo y en vez de montar la goma más blanda de las dos que Bridgestone llevó a Mugello, le puso la dura... Al final, Stoner ganó, pero a Lorenzo le faltó una vuelta más para darle caza. Rossi completó el podio, sin duda un cajón amargo y no por la victoria de Stoner, ni de Ducati, sino porque Lorenzo una vez más le eclipsó. Y de cinco carreras ya van tres a dos a favor del lado izquierdo del garaje, mirando desde dentro... El campeonato sigue abierto, Lorenzo está a cuatro puntos de Stoner, que recuperó el liderato en Italia y Rossi a nueve y todavía quedan 300 puntos en juego. Que Valentino se fue escocido de Mugello no hay duda, pero lo que no sabemos es si esto le motivará más para las siguientes carreras o si le pesará negativamente. Yo, después de haberle visto hacer

**EL NÚMERO**  
DE MOTOGP

**1**  
MOTOCICLISMO

**CASEY** Stoner se consolida al frente de nuestra tabla con su brillante victoria en Mugello. Además de ganar la carrera, logró la puntuación más alta en el resto de las categorías de nuestro «ranking», así que el australiano se despega en la cabeza de la tabla. Además del paso adelante de Stoner, destaca el salto dado por Jorge Lorenzo, que se ha situado segundo, superando a Valentino Rossi, que no ha tenido un buen fin de semana en su terreno.

**Clasificación en GP Francia**

	FP1	FP2	QP*	WU	CARR.	VR	V.MÁX	TOTAL
C.Stoner	1	3	2	3	25			34
J.Lorenzo	3	2	4		20			29
V.Rossi	2	1			16	1		20
L.Capirossi			1		11			12
M.Melandri				2	5			7
C.Vermeulen				1	6			7
D.Pedrosa							1	1

El resto de los pilotos reciben los puntos conseguidos en la carrera.

**RANKING MOTOCICLISMO**

POS	PILOTO	PTOS	
1	Casey Stoner	130	⊖
2	Jorge Lorenzo	114	⊕
3	Valentino Rossi	108	⊖
4	Dani Pedrosa	73	⊖
5	A. Dovizioso	60	⊖
6	Colin Edwards	52	⊖
7	Marco Melandri	50	⊖
8	Loris Capirossi	42	⊕
9	Chris Vermeulen	38	⊖
10	Randy de Puniet	35	⊖
11	James Toseland	26	⊕
12	Toni Elías	26	⊖
13	Alex de Angelis	21	⊖
14	Mika Kallio	20	⊖
15	Nicky Hayden	13	⊕
16	Niccolo Canepa	10	⊕
17	Yuki Takahashi	9	⊖
18	Sete Gibernau	8	⊖

**SISTEMA DE PUNTUACIÓN**

A los puntos obtenidos en la carrera se les debe sumar la puntuación obtenida según el siguiente baremo:  
Sesiones libres y «warm up»: 1º 3 puntos; 2º, 2; 3º, 1.  
Sesión cronometrada: 1º 4 puntos; 2º, 2; 3º, 1.  
Vuelta rápida: 1 punto (si bate récord, 2).  
Velocidad máxima: 1 punto.



cosas increíbles, pienso que será lo primero, pero también pensaba que no podrían con él en Mugello y no sólo le ganó Stoner, sino también Lorenzo. Al final, como dice Randy, el diseño del casco de este año no podía haber sido más apropiado, porque lo de Valentino durante el fin de semana es para llevarse las manos a la cabeza. ¿Qué habría pasado en seco? Nos quedaremos sin saberlo, pero cada vez que cambian las condiciones, el equipo de Lorenzo ha sido mejor. Es curioso que si todos pensábamos que este año con sólo dos neumáticos y menos entrenamientos el más beneficiado sería Valentino por su experiencia, está sucediendo justo lo contrario. «Este año penaliza un poco contar con sólo dos neumáticos, porque nosotros siempre habíamos acertado eligiendo el neumático justo para la carrera. Pero con sólo dos

es más complicado y hoy teníamos que haber salido con el blando delante», comenta Rossi tras la carrera. Además, reconoció que se nota la falta de un turno de entrenamientos. «Pero sobre todo estar limitado a sólo dos neumáticos. Además el año pasado dimos con la puesta a punto base para todos los circuitos en China, pero con esta moto no lo hemos logrado». Al preguntarle si era peor haber perdido o llegar por detrás de Jorge, suspiró y dijo: «Lorenzo va fuerte y desde hace unas carreras lucha por ganar. Es un candidato al título y no es una sorpresa».

#### CAMPEONATO A TRES

Stoner y Ducati vivieron su fiesta particular en Mugello. En 2006, Capirossi estuvo muy cerca de lograrlo y el año pasado Stoner lo intentó, pero siempre se

habían estrellado contra el mismo muro, contra Valentino Rossi. Pero en esta ocasión las condiciones de carrera permitieron a Stoner conseguir el sueño de Ducati en la pista donde más kilómetros han completado sus Desmosedici desde que Filippo Preziosi creara la primera en 2003. Aun así Stoner tiene claro que en seco no habría sido tan fácil. «Es fantástico ganar aquí, pero hubiera preferido que hubiera sido en seco». Es la cuarta ocasión, en cinco carreras que cambiamos de líder y sólo Stoner y Lorenzo han repetido al frente de la tabla de puntos, además son los dos únicos que han hecho sonar en dos ocasiones el himno de sus respectivos países. El que lo tiene más complicado tras caerse en Italia es Dani Pedrosa y habrá que ver cómo está en Barcelona dentro de un par de sema-



**1** Rossi intentó controlar la carrera al principio. **2** Una felicitación sincera entre Stoner y Lorenzo. **3** La procesión va por dentro, ¿verdad Valentino?

nas. Aun sí Stoner no le descarta. «Yo ya lo había dicho, que éste no era un campeonato sólo entre Valentino y yo», comentaba el de Ducati. «Todo el mundo se olvidó de Jorge y se olvidó de Dani, hoy se ha caído pero en las últimas tres carreras ha estado en el podio. La gente se olvida muy rápido de las cosas». No nos olvidamos, y ojalá Casey tenga razón, pero la verdad es que las cosas no pintan muy bien para Dani, porque además de llevar la moto menos competitiva en las cinco carreras que se han disputado hasta el momento, todavía no ha corrido ni una sola en plenas condiciones físicas, además, de los cuatro, es el único que no ha ganado. ¿Será en Montmeló, donde el año pasado logró su última victoria en MotoGP? Habrá que esperar al domingo de la próxima semana para conocerlo... Y se van a hacer largos

estos días, porque acostumbrados a viajar directos a Barcelona tras esta carrera, esta temporada el doblete será un poco más tarde, con Assen y Laguna Seca en semanas consecutivas. Aunque mirando el lado positivo, Dani Pedrosa tendrá más tiempo para recuperarse.

Melandri, aunque al final fue undécimo, volvió a sorprender con la pista húmeda e incluso se permitió el lujo de adelantarse a Stoner en plena recta para ponerse primero. Hubiera estado bien ver la cara de la gente de Ducati en ese momento... Seguro que no era la misma que tras ver la bandera de cuadros. Dovizioso terminó cuarto y también lideró la carrera, al igual que Capirossi, que terminó quinto. Por lo tanto, todos los italianos se fueron contentos de Mugello, bueno, unos más que otros. ■

**DENNIS**  
«CONNECTION»



« Rossi llegará a Montmeló pensando en algo más que los puntos »

**N**o ha sido una lotería, porque los tres mejores pilotos, de los que han acabado, han ocupado los tres peldaños del podio. Espero que Dani Pedrosa esté en condiciones de volver a ser un candidato en la lucha por el título, pero está ya a 33 puntos y lesionado de nuevo.

**LA** victoria de Casey Stoner, su segunda, le coloca líder de nuevo, pero con tan sólo cuatro puntos sobre Jorge Lorenzo... lo cual significa que para volver a encabezar la tabla de puntos le basta a Jorge ganar su tercera carrera del año en Montmeló.

**LO** más importante, es que en las dos últimas ocasiones, cuando ambos pilotos de Fiat Yamaha han acabado, Jorge ha ganado a su compañero de equipo. Y esta vez le ha ganado en casa... y ahora viene la carrera en casa de Jorge. Rossi llegará a Montmeló pensando en algo más que en los puntos.

**¿QUIÉN** hubiera pensado que las carreras «bandera a bandera» iban a cobrar tanta importancia en el Mundial de MotoGP? El cambio de reglamento parecía muy arriesgado, pero los avances en la fabricación de neumáticos lisos con compuestos blandos ahora permiten un agarre increíble, aun cuando hay una capa fina de agua sobre el asfalto.

**CON** el formato «bandera a bandera» los equipos están desarrollando estrategias que dan a las carreras de MotoGP un nuevo elemento. Hay quien dice que las carreras en agua son «una lotería», pero una lotería se decide al azar. Una carrera «bandera a bandera» se decide por una combinación de astucia, coraje, inteligencia y, eso sí, algo de suerte... pero si fuera una lotería tendrían las mismas posibilidades de victoria Takahashi y Rossi.

**EN** esta ocasión el factor suerte estaba a favor de Lorenzo, ya que su equipo estaba trabajando y sudando para reparar la moto tras la caída de la vuelta de reconocimiento durante las primeras vueltas. Si el circuito se hubiera secado unas vueltas antes, Jorge habría tenido que seguir en pista con gomas de agua sobre asfalto seco.

**PERO** si la carrera hubiera durando unas dos vueltas más, creo que Jorge hubiera podido optar a la victoria.

POR DENNIS NOYES

**CRÓNICA MOTOGP**
**GP DE ITALIA**

# CAMBIO DE GOBIERNO

**Casey Stoner** escenificó en Mugello un cambio de gobierno en el **Gran Premio de Italia**. Tras **siete años de reinado** de Valentino Rossi, Ducati ha asumido el poder.

POR JUAN PEDRO DE LA TORRE

Una vez más la carrera de MotoGP ha quedado marcada por las condiciones climatológicas, iniciándose con la pista mojada y provocando un cambio de moto a mitad de carrera que le ha dado una especial emoción a la prueba. Antes de que se diera la salida ya hubo momentos de emoción, de tensión más bien. Lorenzo se cayó en la vuelta de reconocimiento, y entre el desconcierto se dirigió a boxes para cambiar de moto.

Con toda esa tensión se dio la salida, con Pedrosa situándose en cabeza en una brillante arrancada. Fue una situación pasajera puesto que su físico no le permitía aguantar mucho delante. Se sucedieron cambios al frente de la carrera: Pedrosa, Vermeulen, Stoner, Dovizioso... El italiano se mantuvo primero varias vueltas hasta que Rossi comenzó a progresar, y en la octava se puso primero.

Para entonces había comenzado a producirse los primeros cambios de moto. En la décima, Melandri superó a Valentino, y Lorenzo se puso tercero, y en la siguiente los pilotos de cabeza cambiaron de moto. Una vez normalizada la carrera tras realizarse todos los cambios de moto, Dovizioso se puso primero, con Stoner, Melandri y

Lorenzo tras él, y Rossi en sexta posición por detrás de Capirossi.

En la 13ª vuelta se produjo la caída de Pedrosa, cuyo fuerte revolcón ahondó más sus problemas físicos. Precisamente en ese giro Stoner se puso primero, y Capirossi, llegando con gran ritmo desde atrás, progresó hasta la segunda posición. El italiano fue a más, y llegó a colocarse líder tres vueltas después, pero enseguida Stoner se lo quitó de encima superándolo con facilidad al comprobar que no era capaz de mantener un ritmo vivo.

Fue en ese momento de la carrera cuando resurgió Lorenzo. Achuchado por Rossi, Lorenzo empezó a recuperar terreno dejando atrás al italiano, y tras dar cuenta de Dovizioso y Capirossi, se plantó a espaldas de Stoner. Quedaba vuelta y media, y la ventaja del australiano era de un segundo. Lorenzo lo intentó, pero Stoner aguantó la presión y logró una victoria mágica. El reinado de Rossi, que llegó tercero, había tocado a su fin.

Cuarto fue Dovizioso a rueda de Valentino, por delante de Capirossi, Edwards y Toseland, con De Puniet, Canepa y Vermeulen completando las diez primeras posiciones. Elías fue 14º. ■

**LAS CLAVES**

“ La caída de Lorenzo en la vuelta de reconocimiento le hizo empezar la carrera con desconfianza »



“ Stoner dio con la clave en la puesta a punto de su Ducati, y supo jugar con la estrategia en el cambio de moto»

“ Rossi eligió una goma delantera excesivamente dura en el cambio de moto, y eso le penalizó»



- 1** Stoner (27) ha logrado una victoria histórica para Ducati en Mugello.
- 2** Vibrante carrera de Jorge Lorenzo (99), que batió a Rossi.
- 3** Dovizioso (4) estuvo muy batallador.
- 4** Momentos de incertidumbre: Melandri (33) llegó a ser líder.

## CUENTA VUELTAS



Lorenzo se cae en la vuelta de reconocimiento, pero consigue acceder a la parrilla de salida.

**Salida Pedrosa arranca en primera posición.**

- 1** Vermeulen toma la cabeza de la carrera.
- 2** Stoner se pone primero y marca vuelta rápida.
- 3** Lorenzo marca vuelta rápida.
- 4** Dovizioso se pone primero. Toseland entra a cambiar de moto.
- 5** Dovizioso se escapa en primera posición.
- 6** Vuelta rápida de Melandri. Canepa cambia de moto.



- 7** Hayden y De Puniet cambian de moto.
- 8** Rossi, líder. Pedrosa, Dovizioso, Vermeulen y De Angelis cambian de moto.
- 9** Melandri se sitúa segundo.
- 10** Caída de De Angelis. Todos los que quedaban por cambiar de moto, entran en boxes.
- 11** Dovizioso recupera el liderazgo con el cambio de moto. Vuelta rápida de Toseland.
- 12** Nueva vuelta rápida de Toseland.
- 13** Stoner se pone primero marcando vuelta rápida. **Caída de Pedrosa.**
- 15** Capirossi marca vuelta rápida.
- 16** Capirossi se pone primero, pero Stoner le supera varias curvas después.
- 17** Vuelta rápida de Stoner.
- 18** Vuelta rápida de Lorenzo.
- 20** Lorenzo se coloca tercero y marca otra vuelta rápida.
- 21** Rossi marca la vuelta rápida de carrera.
- 22** Lorenzo, segundo.
- 23** **Stoner gana**, con Lorenzo y Rossi a continuación.

## LÍNEA DE META

<b>1</b>	<b>C.STONER</b>	45'41"894
<b>2</b>	<b>J.LORENZO</b>	a 1"001
<b>3</b>	<b>V.ROSSI</b>	a 2"076

## MOTOGP EL PODIO

EL GANADOR

## MISIÓN CUMPLIDA

“ La moto no dejaba de derrapar, no empujaba hacia delante, sino que deslizaba. Por lo que pensé: "¡Se acabó, se ha quemado el embrague!" »

¿Cómo ha ido el Gran Premio de Italia?

«Ha sido fantástico, aunque tengo que aclarar que también vencimos en Italia con Ducati en 2007, pero en aquella ocasión fue en Misano. Realmente donde queríamos ganar era aquí, en el circuito de Mugello, una pista donde hemos sufrido bastante en otras ocasiones. Este era uno de los Grandes Premios más codiciados por nosotros, Ducati tenía mucho interés en ganar aquí, delante de toda la afición».

¿Te esperabas esta victoria?

«Sabíamos que esta vez teníamos una de las mejores oportunidades para ganar, sobre todo con la pista seca. Se trataba de una ocasión de oro que no podíamos desperdiciar. En los entrenamientos tuvimos un buen ritmo, que no era perfecto, pero que tampoco estaba mal. Lo que nos preparó para el domingo, pues no estábamos fuera de la lucha por los primeros puestos, sobre todo en seco. Hoy la carrera empezó muy bien para nosotros, pero después de unas vueltas, cuando la pista se secó, los neumáticos, literalmente, se destruyeron. No tenía el más mínimo agarre, lo único que estaba haciendo era intentar re-

ducir la ventaja que los demás nos estaban sacando».

¿Qué ocurrió después?

«Desde que cambié de moto y salí con los "slicks" enseguida me encontré a gusto, por lo que pude llegar a la cabeza de forma bastante rápida, sin arriesgar más de la cuenta. Luego la moto comenzó a dar problemas con el embrague. En las aceleraciones las revoluciones subían hasta el corte de encendido. La moto no dejaba de derrapar, no empujaba hacia delante, sino que deslizaba. Por lo que pensé: "¡Se acabó, se ha quemado el embrague!". Intenté ajustar el embrague todo lo que pude. En las curvas lo pasé muy mal, porque las marchas no entraban bien y la moto no dejaba de dar latigazos. Por todo ello la carrera fue muy difícil, lo único que quería era terminar y para ello había que pilotar de forma muy limpia y mantener los tiempos por vuelta de la mejor manera posible. En la última vuelta apreté en sitios donde no lo había hecho antes, e incluso cometí un error. El equipo ha hecho un gran trabajo y todos estamos encantados con el resultado conseguido».

Capirossi te hizo sudar...



1 Emocionante triunfo de Stoner ante Lorenzo y Rossi. 2 Ducati vivió con especial intensidad el triunfo 3 El siempre frío Stoner se emocionó en el podio de Mugello.

## SEGUNDO JORGE LORENZO

«Teniendo en cuenta la caída, que en el "warm up" no era competitivo, y teniendo en cuenta la salida que he hecho, estos 20 puntos saben a gloria. Tras mi caída en la vuelta de reconocimiento, pensaba que todo se había ido a hacer puñetas. La verdad es que la moto estaba destrozada y pensaba que no me iban a dejar dar otra vuelta de reconocimiento con la otra. En la salida me han pasado todos. Estaba pensando en coger a Stoner, pero ha dado un tirón y he pensado mejor en terminar, teniendo en cuenta lo de Jerez. Desde la primera curva ya iba mejor que en el "warm up" y he visto que tenía que sacar la agresividad. Sé que puedo ir rápido en mojado, pero no me quiero confiar, es cuestión de sensaciones. La conducción en mojado es extraña. Parece que ahora el Mundial es cosa de tres, parece ser que Pedrosa ha fallado y le podría costar volver a estar ahí, pero todo puede cambiar. La suerte ha estado de nuestro lado. La mitad de la carrera es del equipo, arreglaron la moto en un momento y la han dejado perfecta para rodar en seco».





«Loris Capirossi tenía un buen ritmo y se mantuvo detrás durante un buen rato, e incluso me pasó mientras yo estaba ajustando el embrague. El italiano de Suzuki realizó una gran carrera y me lo puso difícil. Lo que tuve que hacer es mantener la concentración y el ritmo, pilotando lo más fino posible sin cometer fallos».

**¿Te sorprende que Lorenzo esté al mismo nivel que Valentino?**

«Ya he dicho otras veces que la gente siempre habla de Valentino y se olvidan de Jorge y de Dani. Pedrosa ha tenido problemas hoy, pero venía de hacer tres podios seguidos y siempre ha sido rápido».

**Ahora llega Montmeló...**

«Hay buenos circuitos y malos circuitos para nosotros, pero siempre hay la posibilidad de darle la vuelta a los pronósticos. En un circuito que teóricamente te beneficia puedes tener un mal resultado y en una pista que sabes que no se adapta a tu material puedes conseguir hacerlo realmente bien. Veremos qué ocurre en el próximo Gran Premio, pero pensamos que nuestra moto funciona muy bien en Montmeló. Si somos capaces de poner pronto la Ducati a punto en Barcelona podremos ser capaces de ofrecer una bonita lucha con nuestros rivales. El chasis que usamos ha sido, como siempre, el de fibra de carbono. Pero para esta carrera salimos con el basculante de aluminio para tener algo más de flexión. Hemos descubierto que en estas condiciones, sobre todo al pasar por los baches, el basculante de aluminio funciona un poco mejor». ■

**TERCERO** VALENTINO ROSSI

«Ha sido una carrera extraña, y siempre que se dan estas circunstancias las cosas no me salen bien. En el "warm up" hemos sido capaces de poner la moto a punto para la lluvia, lo que es positivo. Nos hemos equivocado al montar un slick duro delante, pues he perdido toda la ventaja que tenía al principio en mojado. La goma la elegimos un poco entre todos... El técnico de Bridgestone siempre me ha dado la elección justa, pero no esta vez... El sólo tener dos gomitas es algo que nos penaliza un poco. He perdido unos cinco segundos esperando a que el neumático delantero cogiese temperatura. Si hubiese sido toda la carrera en seco habríamos sido mucho más competitivos, pero todavía tenemos algunos problemas con la moto en las curvas. Los mismos pilotos seguiremos luchando hasta el final. Barcelona es una pista muy bonita y esperamos que la climatología acompañe. Lorenzo va fuerte y es uno de los que lucha por el título, no es ninguna sorpresa. Stoner ha ido muy rápido nada más salir con los "slicks". Pedrosa se ha vuelto a hacer daño, pero el campeonato es muy largo...».



**MOTOGP PROTAGONISTAS**

**ANDREA DOVIZIOSO**

“Cada vez estamos más cerca de los primeros, pero todavía no lo suficiente para pensar en ganar carreras»

**E**stoy realmente contento con mi carrera de hoy. La sensación de liderar la carrera de MotoGP justo delante de toda la afición italiana ha sido una experiencia realmente increíble y en general, creo que hemos hecho una buena carrera hoy. Estoy satisfecho por el trabajo que hemos realizado, ya que en esta ocasión he sido el piloto de Honda mejor clasificado. Tratándose del GP de mi país, deseaba con todas mis ganas subir al podio, y he luchado lo indecible por terminar tercero y la verdad es que hemos estado muy cerca de lograrlo, porque al final sólo 53 milésimas nos han separado de Rossi en la línea de meta... después de tener que adaptarme a la moto de seco. En relación al cambio de moto, creo que nuestra estrategia de carrera ha sido la correcta. Hemos cambiado la moto de agua por la de seco cuando tocaba y he luchado hasta el límite para mantener mi posición. Ha sido una carrera muy bonita, similar a la de Francia hace sólo unos días. Además, lo bueno es que respecto a la carrera de Le Mans, hoy he rodado notablemente más rápido durante las dos primeras vueltas con slicks, lo que en mi opinión supone una gran mejora. Volviendo a la carrera, hoy Stoner y Capirossi han estado muy rápidos. Rodando detrás de ellos he comprendido la trazada de un par de zonas del circuito que no hacía del todo bien. Luego, cuando sólo faltaban tres vueltas

para el final he intentado mantenerme a rueda de los pilotos que lideraban la carrera y cuando Rossi me ha adelantado, he podido seguir su estela e incluso pensé que podría jugar mis cartas al final de carrera y tratar de subir al cajón delante de mis fans. En la última vuelta, he intentado pasarlo saliendo del rebufo en la última curva, pero no ha sido posible y la rabia es que me he quedado a sólo unas milésimas de conseguirlo. Bueno, al margen de eso, ha sido una emocionante carrera y el resultado es realmente bueno. Lo cierto es que cada vez, cada GP que pasa, estamos un poco más cerca de los primeros. Hoy Stoner ha entrado sólo un par de segundos por delante de mí, pero para ser honestos, lo cierto es que todavía no estamos lo suficiente preparados como para pensar en ganar carreras. Lo que necesitamos es seguir trabajando en la misma línea porque todavía no somos tan competitivos como los mejores, especialmente cuando la pista está seca. Quiero aprovechar desde aquí para dar las gracias a todo el equipo porque una vez más han hecho un gran trabajo durante todo el fin de semana. Al menos hoy hemos tenido una grata recompensa. Utilizaremos este buen resultado de hoy para ir a Montmeló con todas las ganas. El cuarto puesto de hoy va a darnos a todos un extra de motivación de cara a las próximas carreras».



**65 L. CAPIROSSI**  
5º a 3.274

“He tratado de dar lo mejor de mí hoy y hemos estado cerca de conseguir el resultado que el equipo desea. Cuando he cambiado de moto, rápidamente he tratado de coger a Stoner. Al llegar a él, me di cuenta de que había hecho un gran esfuerzo para lograrlo y me resultaba difícil seguirle y distanciarme del resto. La moto iba bien tanto en seco como en mojado, pero necesitamos una gran ayuda por parte de Suzuki, porque en las rectas es difícil seguir a los más rápidos. Es nuestra principal limitación en este momento».



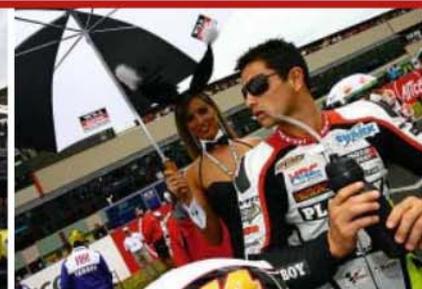
**5 C. EDWARDS**  
6º a 24.451

“La carrera ha sido muy parecida a la de Le Mans, en la que estábamos perdiendo mucho tiempo en agua. No sé por qué pero cuando el circuito está un poco húmedo o mojado del todo no tenemos confianza en el tren delantero y siendo como soy un piloto muy “de rueda delantera” no puedo ir rápido en estas situaciones. Quizá debía haber cogido la moto de seco antes, pero con los slick duros me ha costado calentarlos y he tenido algunos sustos. Luego he podido volver a rodar en buenos tiempos y he remontado hasta el sexto puesto final».



**52 J. TOSELAND**  
7º a 25.621

“Éste ha sido mi mejor resultado de la temporada. He comenzado la carrera con un muelle un poco demasiado duro y en las primeras vueltas ha sido un problema. No tenía planeado entrar tan pronto a por la de seco, pero no tenía otra opción porque con la de mojado perdía demasiado tiempo. Una vez que los slicks se calentaron, me sentí confiado y me alegré de haber cambiado tan pronto. La zona con nuevo asfalto era problemática, porque nunca llegó a secarse. He tenido una gran lucha con Randy. Sin duda es la primera carrera en la que me he divertido».



**14 R. DE PUNIET**  
8º a 31.815

“Lamentablemente las condiciones hoy han sido muy parecidas a las de Le Mans de hace dos semanas. Hice una buena salida pero a las pocas vueltas sobre el agua, no tenía confianza en la moto. Puede que haya sido demasiado cauto. He cambiado de moto en el momento justo, pero me ha costado dos vueltas coger el ritmo, debido a que había zonas húmedas. Luego, me lo he pasado bien peleando con Toseland, a quien no podía dejar atrás. Edwards nos cogió a falta de dos vueltas y cuando quise luchar por el sexto puesto era tarde».



Dovizioso lidera la carrera ante su público. Luego tendría que ceder ante el empuje de Stoner, Lorenzo y Rossi, quien le aventajó en sólo unas milésimas en la línea de meta, arrebatándole el podio que tanto ansiaba.



**7 C. VERMEULEN**

10º a 35.090

“ He hecho una Buena salida. Todo el mundo ha frenado muy pronto en la primera curva y eso me ha permitido seguir la estrecha trazada que estaba un poco más seca y me he colocado segundo. Dos curvas después me puse primero y todo iba bien mientras el asfalto permanecía mojado. Pero cuando comenzó a secarse la pista comencé a tener problemas de atrás. Cambié de moto en el momento justo, hice todo lo que pude, que era pasar a un par de pilotos, pero me esperaba más que este décimo puesto».



**24 T. ELÍAS**

14º a 52.478

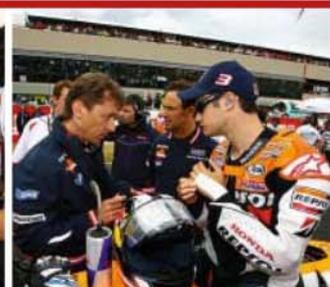
“ Estoy enfadado porque en las carreras tienes que estar preparado para cualquier eventualidad y hoy no lo hemos estado. Pensaba que las primeras seis o siete vueltas en agua iban a ser la parte más dura de la carrera. Pero fue bien, así que estaba confiado en que podría lograr un buen resultado en seco. Entré en el pit lane justo dos segundos después de Valentino y Casey, pero perdí unos tres o cuatro segundos por vuelta mientras se calentaban las gomas, cosa que no entiendo. Algo no iba bien. Vamos a analizar la telemetría para que no vuelva a pasar».



**15 A. DE ANGELIS**

15º a 1 vuelta

“ En mi opinión hemos llevado a cabo una estrategia acertada en lo que se refiere a la entrada en el pit lane, ya que hemos cambiado de moto justo cuando debíamos hacerlo. He regresado a pista bastante rápido pero he entrado un poco pasado en la curva dos y me he ido recto. Es una verdadera pena, porque probablemente podría haber sumado algún punto más. De todas formas, la puesta a punto que habíamos elegido para la moto de seco no era del todo buena, así que honestamente, no me veía capaz de hacer grandes cosas hoy aquí».



**3 D. PEDROSA**

Caída

“ No hay mucho que decir, sólo espero que los médicos en casa no descubran algo más. El dolor ha sido increíble desde el sábado y las infiltraciones no han servido de mucho. Se han dado también las peores condiciones para el domingo: con agua en el warm up, y para colmo, con dos carreras. No he tenido ni tiempo para habituarme a la moto de seco porque en la tercera vuelta me he caído. Tenía que forzar mucho y, simplemente, la moto se me ha ido de atrás. Espero llegar lo mejor posible a Catalunya».

## MOTOGP CLASIFICACIONES



ITALIA  
CATALUÑA  
HOLANDA  
USA  
ALEMANIA  
GRAN BRETAÑA  
REP. CHECA  
INDIANÁPOLIS  
SAN MARINO  
PORTUGAL  
AUSTRALIA  
MALASIA  
C. VALENCIANA

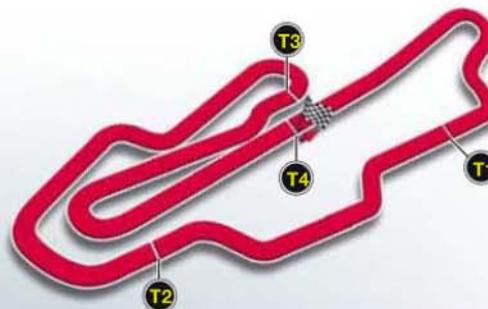
### CONDICIONES AMBIENTALES DE CARRERA

TIEMPO	HUMEDAD	TEMPERATURA	PISTA	TEMP. PISTA	VIENTO
NUBLADO	66%	18° C	MOJADA/SECA	21° C	8 KM/H



### EL CIRCUITO DE MUGELLO

Longitud: 5.245 metros



### Mejores tiempos parciales de carrera

PILOTO	TIEMPO	VUELTA	PILOTO	TIEMPO	VUELTA
T1 J.Lorenzo	25.733	23ª	T3 A.Dovizioso	36.899	23ª
T2 C.Stoner	23.034	23ª	T4 V.Rossi	25.078	21ª

**MOTOCICLISMO**  
es  
tu web de motos

Sigue en directo todos los entrenamientos y la pole del Mundial de MotoGP

### Carrera

GP. DE ITALIA MUGELLO A 23 VUELTAS

PILOTO	MARCA	TIEMPO	V.RÁPIDA	Nº	V. MÁX.
1 Casey STONER	DUCATI	45'41.894	1'51.310	23	340.8
2 Jorge LORENZO	YAMAHA	1.001	1'51.331	23	342.4
3 Valentino ROSSI	YAMAHA	2.076	1'51.186	21	344.3
4 Andrea DOVIZIOSO	HONDA	2.129	1'51.187	23	341.1
5 Loris CAPIROSSI	SUZUKI	3.274	1'51.980	21	339.8
6 Colin EDWARDS	YAMAHA	24.451	1'52.179	23	339.0
7 James TOSELAND	YAMAHA	25.621	1'53.233	21	334.1
8 Randy DE PUNIET	HONDA	26.046	1'53.454	21	337.6
9 Niccolò CANEPA	DUCATI	31.815	1'53.361	18	343.4
10 Chris VERMEULEN	SUZUKI	34.814	1'53.473	22	335.9
11 Marco MELANDRI	KAWASAKI	35.090	1'54.033	19	342.2
12 Nicky HAYDEN	DUCATI	39.122	1'53.710	19	341.6
13 Mika KALLIO	DUCATI	52.462	1'54.305	23	348.1
14 Toni ELIAS	HONDA	52.478	1'54.296	23	338.3
15 Alex DE ANGELIS	HONDA	1 vuelta	1'56.863	20	340.5

Vuelta rápida: Valentino ROSSI (Yamaha), 1'51.186  
Récord del circuito: Casey STONER, 1'50.003 (2008)

### NO CLASIFICADOS

Dani PEDROSA	HONDA	Calda	1'58.753	12	349.3
Yuki TAKAHASHI	HONDA	Calda	2'03.081	3	337.1

### Parrilla de salida

POS	PILOTO	MARCA	LIBRES 1	LIBRES 2	CRONO.	WARM UP	PARRILLA
1	Jorge LORENZO	YAMAHA	1'49.870	1'49.350	1'48.987	2'04.683	65 27 99
2	Casey STONER	DUCATI	1'50.144	1'49.323	1'49.008	2'01.739	
3	Loris CAPIROSSI	SUZUKI	1'51.007	1'49.981	1'49.121	2'02.666	
4	Valentino ROSSI	YAMAHA	1'50.065	1'49.517	1'49.148	2'02.529	5 14 46
5	Randy DE PUNIET	HONDA	1'51.030	1'50.617	1'49.499	2'03.301	
6	Colin EDWARDS	YAMAHA	1'50.891	1'50.034	1'49.547	2'03.406	
7	Andrea DOVIZIOSO	HONDA	1'51.206	1'50.036	1'49.648	2'04.070	24 3 4
8	Dani PEDROSA	HONDA	1'50.808	1'50.154	1'50.073	2'04.196	
9	Toni ELIAS	HONDA	1'51.823	1'49.954	1'50.078	2'04.859	
10	Yuki TAKAHASHI	HONDA	1'52.607	1'51.392	1'50.305	2'05.506	15 7 72
11	Chris VERMEULEN	SUZUKI	1'51.994	1'51.342	1'50.405	2'02.395	
12	Alex DE ANGELIS	HONDA	1'50.898	1'50.364	1'50.448	2'03.880	
13	Niccolò CANEPA	DUCATI	1'52.319	1'51.313	1'50.528	2'06.524	33 52 88
14	James TOSELAND	YAMAHA	1'51.401	1'51.017	1'50.537	2'05.100	
15	Marco MELANDRI	KAWASAKI	1'51.359	1'51.400	1'50.710	2'02.234	
16	Nicky HAYDEN	DUCATI	1'52.403	1'52.108	1'50.924	2'02.849	
17	Mika KALLIO	DUCATI	1'52.619	1'51.723	1'51.008	2'04.430	36 69

### Provisionales

PILOTOS	QAT	JAP	ESP	FRA	ITA	CAT	HOL	USA	ALE	GB	CHE	IDN	SM	POR	AUS	MAL	VAL	TOTAL
1 STONER Casey	25	13	16	11	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90
2 LORENZO Jorge	16	25	-	25	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	86
3 ROSSI Valentino	20	20	25	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81
4 PEDROSA Dani	5	16	20	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57
5 DOVIZIOSO Andrea	11	11	8	13	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56
6 MELANDRI Marco	2	10	11	20	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
7 EDWARDS Colin	13	4	9	9	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45
8 CAPIROSSI Loris	-	9	10	8	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38
9 VERMEULEN Chris	9	6	6	10	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37
10 DE PUNIET Randy	6	5	13	2	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34

11. TOSELAND James, 26 pts.; 12. ELIAS Toni, 23 pts.; 13. DE ANGELIS Alex, 21 pts.; 14. KALLIO Mika, 19 pts.; 15. HAYDEN Nicky, 13 pts.; 16. CANEPA Niccolò, 10 pts.; 17. GIBERNAU Sete, 8 pts.; 18. TAKAHASHI Yuki, 8 pts.



*Inventemos el futuro*



**Equipo Repsol**  
**PERSEGUIMOS LA GLORIA PARA COMPARTIRLA CONTIGO**

Comparte la emoción del Mundial de MotoGP en [repsol.com](http://repsol.com)

## MOTOGP PIT LANE

PEDROSA SE VUELVE A LESIONAR

EL MUNDIAL SE PONE  
CUESTA ARRIBA

**A** Dani Pedrosa parece que le ha mirado un tuerto... El piloto de Castellar comenzó la pretemporada tocado y, como ya había hecho en el pasado, sacó todo su talento para sobreponerse al dolor y a las deficiencias de su moto, para cosechar tres podios en las últimas carreras y llegar a Mugello a nueve puntos del líder. A pesar del esfuerzo de las cinco primeras pruebas, su maltrecha pierna izquierda estaba mejor, pero lo que nadie sabía es que antes de viajar a Mugello un percance tonto entrenando con su bicicleta le jugaría una mala pasada. Y el problema fue ése, que una vez más en su entorno pensaron que nadie tenía por qué saber si se había caído con su bici o no, porque si no sucedía nada extraño durante el fin de semana nadie se enteraría... Pero al igual que ocurrió en Sepang en los «tests» del pasado mes de febrero con su operación «secreta», al final su incidente con la bici salió a la luz. El doctor Claudio Macchiagodena, director médico del campeonato, nos contó que desde el jueves Dani fue tratado en la Clínica Mobile y el viernes se intentaron paliar el dolor en la zona superior del muslo y glúteo derecho, pero sólo consiguieron dormir esa área. Como bien ex-

plicó Alberto Puig tras la carrera, estas motos se pilotan con los brazos y con las piernas y si éstas te fallan... Y el sábado por la mañana saliendo de la curva «Palaggio» su moto se cruzó y, aunque no se cayó, la brusca sacudida empeoró todavía más la zona dolorida. Por la tarde salió infiltrado, forzó al máximo y se metió en la tercera fila.

El sábado, tras hablar con su equipo y con Alberto Puig, decidieron que había que salir, pero a lo mejor habría sido mejor descansar y llegar recuperado a Montmeló dentro de dos semanas. Porque, aunque en carrera, como es habitual, hizo una gran salida y llegó primero a final de recta, luego fue perdiendo posiciones y tres vueltas después de cambiar de moto sufrió una caída que nos dejó a todos preocupados. Afortunadamente en principio parece que no tiene nada más que lo que ya tenía, pero como dice Dani: «sólo quiero llegar a casa y que me lo miren bien. Espero que no haya nada más, que pueda descansar estos días y llegar lo mejor posible a la carrera de Cataluña». Nadie duda de su capacidad para llevar una moto al límite, pero para eso hay que estar bien. ■

J.G.M.



■ Stoner vuelve al basculante de aluminio

## UN PASO ATRÁS PARA COGER FUERZA

**Ya habíamos comentado** que Stoner no estaba del todo satisfecho con el rendimiento de su Ducati Desmosedici GP9 en las últimas carreras. En Mugello, para sorpresa de muchos, el viernes tenía en el box una de sus motos con el basculante de aluminio que aún llevan los satélites y que el equipo oficial descartó antes de comenzar la temporada. El sábado siguió comparando ambos basculantes y el domingo sus dos motos habían vuelto al de aluminio. Según nos comentó Casey, con el basculante de carbono redujeron los rebotes al abrir, pero el comportamiento de la moto

era peor en otros puntos donde con el de aluminio tenían ventaja. Por lo que parece, para Stoner la moto funciona mejor combinando el chasis de carbono con el basculante de aluminio, y está claro que sólo las impresiones de Casey son válidas para evolucionar la moto.

En Barcelona los equipos satélites recibirán un basculante de carbono por piloto y la segunda unidad debería llegar en Brno. Y tras la carrera es casi seguro que el australiano pruebe el chasis de aluminio que Guareschi está desarrollando y que pudimos ver en los IRTA de Jerez.



■ El equipo de Lorenzo «se salió» en Mugello

## EN TIEMPO RÉCORD

Cuando Lorenzo se cayó en la vuelta de formación, su moto quedó bastante tocada, por lo que al decir Daniele Romagnoli a sus chicos que había que arreglar la moto y cambiar todos los reglajes de agua a seco, le dijeron que era imposible. Pero dos vueltas antes de que el mallorquín entrara a cambiar de moto, su M1 estaba lista para salir a pista. En menos de 20 minutos ocho personas coordinadas por Ramón Forcada y Romagnoli cambiaron el carenado completo y una parte del colín, todo el sistema de freno delantero incluidos la bomba y el depósito del líquido de freno previo sangrado del circuito, el mando del acelerador, el semimanillar derecho, la

mitad del sistema de escape y la palanca del freno trasero. Por supuesto se ha cambiado la puesta a punto de mojado a seco, incluido el amortiguador trasero, los muelles de horquilla y además reprogramando toda la gestión electrónica de la moto. En definitiva, un trabajo de locos... Y, como se vio en carrera, todo funcionó a la perfección.



Todas las campeonas de la clase reina 500 cc y MotoGP en el 60º aniversario del Mundial de Velocidad.



## ¡EXCLUSIVA!

Ponemos en tus manos los extractos del libro, de próxima publicación, MOTOCICLETAS DE GRAN PREMIO. La historia de las motos de leyenda.

## ¡NO TE LO PIERDAS!

Libros Cúpula. Editorial del Grupo Planeta

## MOTOCICLETAS GRAN PREMIO



PRÓXIMO CAPÍTULO  
LA SEMANA QUE VIENE EN  
MOTOCICLISMO

## MOTOGP A FONDO

BAUTISTA, UN POCO MÁS CERCA DE SUZUKI

## «ASPAR» CON YAMAHA

**D**espués de varios intentos en los últimos años, parece que, por fin, Jorge Martínez «Aspar» está más cerca de poder dar el salto a MotoGP con Yamaha. El alcireño ha dejado la negociación en manos de Carmelo Ezpeleta, quien desde las primeras carreras está en contacto con el número uno de la firma de Iwata, Masao Furusawa. La primera opción que se barajaba era que el equipo Tech3 de Hervé Poncharal cediera una de sus motos al equipo español, pero el gallo tiene un contrato firmado con Yamaha para contar con dos motos la próxima temporada. Aunque a nadie se le escapa que Poncharal, a pesar de disponer este año del patrocinio de Monster, cada vez tiene más problemas para pagar las motos y esta temporada la ayuda de Dorna ha sido fundamental para sacar el proyecto adelante. Lógicamente, el promotor podría forzar la situación. Todo lo contrario que «Aspar», quien cuenta con la ventaja de tener patrocinadores dispuestos a sufragar el proyecto, algo de lo que no muchos equipos actuales en MotoGP pueden presumir. Pero ésta sería la última opción y ahora se ha planteado una mejor. Si en un principio en Yamaha ni se les pasaba por la cabeza la opción de aumentar el número de motos en parrilla para 2010,

ahora parece que la situación ha cambiado. Como el año que viene las MotoGP deberán completar la temporada con sólo seis motores, hacer una moto más puede no ser un problema y tanto Ezpeleta como «Aspar» son muy optimistas y en el Gran Premio de Cataluña podrían recibir el sí definitivo de Furusawa. En lo que respecta al piloto para esta moto, a «Aspar» le gustaría que fuese Álvaro Bautista y también a sus patrocinadores, pero si en el pasado era una condición indispensable, ahora ya no es algo prioritario y el valenciano ya tiene varios nombres que podrían ocupar esta plaza.

Los representantes de Bautista llevan desde el año pasado en contacto con Suzuki y después de la primera reunión de esta temporada en Jerez, en Montmeló volverán a reunirse con Paul Denning para concretar el acuerdo. En Mugello, fuentes cercanas a Suzuki nos comentaron que de esta reunión deben salir con una respuesta de la gente de Bautista para empezar a elaborar el contrato, pero desde el entorno del piloto nos comentaron que para nada en Barcelona tendrán que cerrar el acuerdo y quieren esperar a ver qué pasa con el tema «Aspar»-Yamaha. ■

J.G.M.



### ■ Mercado 2010

## A LA CAZA DE UNA M1

**Que James Toseland** saldrá del equipo Monster Yamaha Tech3 es un secreto a voces y que Colin Edwards puede tomar el mismo camino a final de esta temporada tampoco es nada nuevo. Por lo tanto, y viendo cómo van las Yamaha esta temporada, todo el mundo quiere entrar en el equipo de Herve Poncharal. El que ya casi tiene un pie dentro es Marco Simoncelli. El italiano, aconsejado por su amigo Valentino apunta a Yamaha, donde además contará con todo el apoyo del de Tavullia. Al francés Herve Poncharal también le gusta mucho Simoncelli y aunque Aprilia primero trató de convencer-

le para irse con ellos a Superbike y ahora le está tratando de persuadir con una oferta muy jugosa para seguir en 250 con Gilera y ganar el último título del «cuarto de litro» en 2010, parece bastante claro y es cuestión de tiempo que se cierre el acuerdo con el equipo francés o directamente con Yamaha.

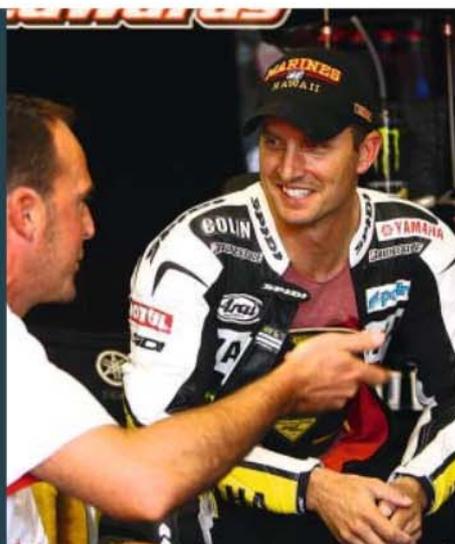
El otro objetivo de Poncharal y Yamaha es Ben Spies, quien tuvo una reunión con responsables de la firma de Iwata en Miller para conocer qué piensa hacer en el futuro, bien quedarse un año más en Superbike e intentar ganar el título o pasar directamente al equipo



Tech3. La decisión es sólo suya, aunque debe tomarla pronto para dejar que Poncharal planifique su equipo de cara a 2010.

Otro que también apunta al Tech 3 para el año que viene es Chris Vermeulen. El australiano se ha ofrecido a través de Chuck Askland (ex de Roberts que ahora trabaja para la empresa de representación Internacional Racers). «A través de sus representantes Chris nos ha informado de que nuestro equipo es una posibilidad muy interesante», comentaba el dueño del equipo Tech3 Herve Poncharal. «Es un buen tipo y puede interesarnos, pero es muy pronto para tomar decisiones».

J.G.M.



## LA VOZ DE ALEX CRIVILLÉ

« La maniobra de Marco Simoncelli es totalmente inaceptable »

**L**a carrera de hoy ha sido una réplica de lo que sucedió hace dos semanas en Le Mans. Creo que hoy, aparte de la victoria de Casey Stoner, nos quedamos con el carrerón de Jorge Lorenzo. Si no llega a ser por la caída en la vuelta de reconocimiento, estoy seguro que hoy habría aspirado a ganar. La lluvia ha hecho que la carrera se vuelva muy emocionante. Desde luego que las carreras serían mejor en seco, con los pilotos pudiendo rodar en tiempos rápidos, pero ha tocado lluvia, y, sin embargo, la carrera ha sido muy intensa y divertida.

**L**O positivo en nuestro caso es que Lorenzo se hizo con la «pole» aquí y además le ha ganado la partida a Valentino Rossi, y ahora está a sólo cuatro puntos del líder, Casey Stoner. Y ahora llegamos a Cataluña, aunque aún es pronto, y no me atrevo a decir todavía que Lorenzo puede ser campeón del mundo. Hay que esperar, pero podría luchar perfectamente por el campeonato del mundo. La mala suerte ha sido la de Pedrosa, porque otra vez se ha lesionado. Ojalá que se recupere bien para el Gran Premio de Cataluña y que de una vez por todas se pueda quitar esa mala suerte que tiene encima.

**N**O puedo dejar de hablar de la maniobra totalmente inaceptable de Marco Simoncelli, que ha estado totalmente desbordado y ha sacado fuera a Bautista. Lo fuerte del tema es que cuando ha llegado con Pasini se han pasado y repasado varias veces de forma apurada, pero sin llegar a tocarse. Le van a multar, pero lo más lógico es que le hubieran penalizado, porque Bautista no se merecía una maniobra así. En 125, Terol ha hecho una gran carrera, y creo que en la última vuelta ha debido tirar un poco la toalla; quizás si hubiera aguantado hasta el final, cerca de Smith, hasta podría haberle ganado por rebufo en la recta. Muy bien Simón, por cierto, porque ese tercer puesto ha sido un resultado inteligente y de gran valor de cara al Mundial, porque manteniéndose en el podio es como se consigue optar al campeonato del mundo.



CRÓNICA 250

GP DE ITALIA

# SIMONCELLI VUELVE A ENTRAR EN ACCIÓN

**Marco Simoncelli** volvió a realizar una **discutible maniobra** en perjuicio de un piloto español, Álvaro Bautista, de la que el italiano **salió impune**, nuevamente.

POR JUAN PEDRO DE LA TORRE

**P**arece que el Gran Premio de Italia no sería lo mismo si Marco Simoncelli no hiciera una de las suyas... Es difícil encontrar un calificativo a sus maniobras, que de nuevo han dado el vuelco a una carrera con tácticas discutibles. La Dirección de Carrera le ha sancionado con una multa de 5.000 dólares y una «tarjeta amarilla», pero sin sanción deportiva.

La lluvia hizo acto de presencia cuando los pilotos estaban en la parrilla, con sus motos preparadas en configuración de seco, y con esos mismos reglajes y neumáticos de agua se dio la salida. Simoncelli se quiso escapar, y así lo hizo, acumulando una amplia ventaja. Fue entonces cuando Pasini alcanzó la segunda posición y comenzó a recortar terreno. Bautista también entró en juego a partir de la cuarta vuelta, cogiendo el ritmo de la carrera en esas complicadas condiciones, y a base de marcar varias vueltas rápidas consecutivas, alcanzó a Pasini y lo dejó atrás. Era la sexta vuelta y tenía a Simoncelli a poco más de tres segundos. Dos vueltas después ya estaba a su rueda, y en la décima

lo pasó, pero en la siguiente vuelta se produjo el golpe de teatro.

El de Gilera se marcó una trazada «de las suyas», empujando desde el interior de la curva a Bautista hasta llevarlo a la grava, yéndose él también por la tierra. Esto permitió a Pasini ponerse primero, mientras que Simoncelli y Bautista se reincorporaron a carrera a continuación.

Bautista logró recuperar terreno y ponerse a rueda de Simoncelli, pero un susto hizo que se descolgara de nuevo a tres vueltas del final.

Simoncelli forzó el ritmo y dio caza a Pasini. Se las prometía felices, pero su compatriota respondió de inmediato a todos y cada uno de sus ataques, y se impuso en meta, con Simoncelli a una décima, y Bautista tercero a un segundo.

Cuarto fue Luthi, remontando desde atrás, y quinto Barberá, en una carrera inteligente en la que salió a sumar puntos y no cometer errores. Tras él llegó Aoyama, que pierde seis puntos respecto a Bautista, y luego entraron Debón y Faubel. Pons (17º) y Arcas (20º) lograron terminar. ■

## LAS CLAVES

“ La maniobra de Simoncelli. En ese momento mandaba Bautista y era el piloto con mejor ritmo”





“ La carrera se declaró en mojado en la misma parrilla, y no hubo tiempo para modificar los reglajes»

“ El susto de Bautista a tres vueltas del final impidió que el español recuperara la primera posición»



**1** Simoncelli (58) a la caza de Pasini (75) con Bautista de testigo. **2** Aquí estuvo a punto de irse al suelo Bautista. **3** Barberá (40) jugó bien sus bazas. **4** Faubel (55) se vio superado por Debón (6).

## CUENTA VUELTAS



Se pone a llover en la parrilla antes de la vuelta de calentamiento, y la carrera se declara en mojado.

**Simoncelli se pone primero en la salida, y se escapa.**

- 2** Vuelta rápida de Simoncelli, que aventaja en 6"3 al grupo.
- 3** Segunda vuelta rápida de Simoncelli: 7"2 sobre el segundo.
- 4** Vuelta rápida de Bautista.
- 5** Progresó Bautista con una nueva vuelta rápida. Leonov se retira.
- 6** Bautista se pone segundo y marca vuelta rápida. Caída de Pesek.
- 7** De nuevo vuelta rápida de Bautista.

**9**



Bautista y Pasini alcanzan a Simoncelli.

- 10** Bautista, líder.
- 11** **Simoncelli saca de pista a Bautista,** y Pasini se pone primero. Caída de Tomizawa.
- 12** Vuelta rápida de Bautista.
- 13** Nueva vuelta rápida de Bautista.
- 15** Bautista se sitúa a rueda de Simoncelli, marcando otra vuelta rápida.
- 18** Después de marcar otras dos vueltas rápidas, Bautista sufre una fuerte derrapada y cede un segundo ante Simoncelli, que marca vuelta rápida.
- 19** Nueva vuelta rápida de Simoncelli.
- 20** Por tercera vez consecutiva, Simoncelli marca el mejor registro de carrera.
- 21** **Pasini y Simoncelli se pasan varias veces entre ellos,** pero al final Pasini se impone y Simoncelli no alcanza su rubfo.

## LÍNEA DE META

<b>1</b>	<b>M.PASINI</b>	45'38"391
<b>2</b>	<b>M.SIMONCELLI</b>	a 0"117
<b>3</b>	<b>A.BAUTISTA</b>	a 1"293



**250 PROTAGONISTAS**



EL GANADOR

**75 MATTIA PASINI**

“Ganar aquí en Mugello delante de toda esta gente es algo fantástico, increíble. La de hoy ha sido una carrera bastante complicada con la aparición de la lluvia cuando estábamos ya en la parrilla de salida. Ha sido un lío de cambio de gomas, y de tratar de poner la moto acorde para el agua... y al final hemos salido casi con una puesta a punto de seco. Por eso, los primeros giros han sido delicados. Pero bueno, poco a poco fui cogiendo mi ritmo y tanto Álvaro como yo hemos podido llegar hasta Marco, con quien hemos rodado unas cinco o seis vueltas. En ese momento tenía problemas por la cantidad de agua, que me dejaba sin visión a través de la cúpula, pero cuando Marco tocó a Álvaro, me he visto delante y me he dicho: “bueno, ahora que estamos aquí, debemos mantenernos”. En la última vuelta, Marco ha llegado a contactar conmigo y hemos tenido una batalla fantástica. Ganar en casa y, sobre todo, después de una lucha así es simplemente increíble.

**58 M. SIMONCELLI**

2º a 0.117

“No creo que la decisión de Dirección de Carrera haya sido correcta. No me parece justo que sea yo sólo quien pague. En esta temporada ha habido otros incidentes parecidos, que han acabado con un piloto en el suelo, como el caso del error de Debón que acabó en caída de Luthi en Francia, y no ha pasado nada. O en Mugello hace dos años, cuando Bautista sacó a Lorenzo de pista. Pagaré la multa y estaré más atento en pista, pero en carrera se sale a ganar».

**19 Á. BAUTISTA**

3º a 1.293

“En la misma parrilla se ha puesto a llover y hemos tenido que cambiar toda la moto. Cuando he llegado a Simoncelli, no veía nada por el agua, así que he decidido pasarle. En una curva donde no había espacio, me ha tocado y me ha sacado de la pista, y he perdido

mucho terreno. Cuando he llegado hasta él otra vez, he cometido un fallo en la chicane, que me ha hecho perder las opciones de victoria. Estoy contento porque he rodado bastante rápido en mojado, pero descontento por el modo en que he perdido mis opciones de victoria».

**4 H. AOYAMA**

6º a 30.037

“La pista estaba complicada, pero menos que en Le Mans. En la primera parte de la carrera pude tirar fuerte, pero en la segunda tuve algunos problemas de motor que me hicieron ir más lento de lo que podía. Pero en general vamos mejorando la moto y creo que lo haremos bien en las siguientes carreras».

**40 H. BARBERÁ**

5º a 27.014

“Ha sido un desastre. He salido bien, pero en la primera vuelta ya me he dado cuenta de que tenía problemas con la visera del casco, además

de que había margen para que la moto fuese mejor. El problema principal ha sido el de la pantalla, ya que el agua se había metido entre medias de las dos viseras que llevamos».

**6 Á. DEBÓN**

7º a 31.325

“No he salido muy bien pero enseguida he encontrado un ritmo muy bueno y he ido adelantando hasta colocarme séptimo. A partir de ahí, he preferido no arriesgar. Después de los dos ceros en Jerez y Le Mans era muy importante para nosotros puntuar».

**55 H. FAUBEL**

8º a 35.178

“He hecho una muy buena salida. Me he puesto segundo y me he visto con opciones de hacer podio. Pero la moto marcaba sólo 29 grados. Además, no nos ha dado tiempo a cambiar los muelles de seco por los de mojado y sobre todo iba mal de delante».

▪ Divorcio Aspar-Talmacsi

# JUEGO A TRES BANDAS

**A**ntes de viajar a Mugello, «Aspar» y Talmacsi se reunieron en Budapest para intentar arreglar el lío que se formó por los derechos del piloto en Hungría. El mánager español ofreció al piloto magiar un contrato para los próximos cinco años, pero con la condición de que su mánager, Stefano Favaro, se desligara del piloto. La respuesta fue no, y en Mugello otro piloto húngaro, Balazs Nemeth, ocupó el puesto de Talmacsi, y seguirá con el equipo Balatonring hasta final de temporada. Nemeth viene del Mundial de Superstock donde había hecho las tres primeras carreras sin grandes resultados y para liberarse del contrato con el equipo que le llevaba deberá pagar unos 30.000 euros. Talmacsi se dejó ver por Mugello y se reunió con varios equipos para intentar buscar un hueco y poder terminar la temporada, aunque primero debe recibir la carta de libertad de «Aspar», quien se la dará sin problemas cuando se terminen de arreglar algunos flecos. Jorge Martínez también nos confirmó que, aunque en Mugello Balazs Nemeth dispuso de la Aprilia RSA ex Talmacsi, desde Barcelona esa moto será para el francés Mike di Meglio y el húngaro se subirá a la LE, lo que sin duda le permitirá ir mejorando sin la presión de contar con una moto pata negra. Por cierto, Di Meglio pasará esta semana por el quirófano para solucionar unos problemas de síndrome compartimental en su brazo derecho. El francés será operado por el equipo del profesor Antonio Landi en el Policlínico de Módena. ■

J.G.M.



▪ 91 pilotos quieren correr en Moto2

## RÉCORD DE SOLICITUDES

**Se sabía que** había mucho interés por la nueva categoría, pero lo que no imaginaban es que una vez cerrado el plazo para solicitar la inscripción habría 91 solicitudes de 47 equipos. También llama la atención que sólo Gilera ha pedido plaza para dos pilotos con mecánicas de 250 «dos tiempos». En Cataluña Dorna, FIM e IRTA se reunirán para decidir cuántos aceptarán y componer una parrilla provisional para el próximo año. Los equipos actuales y los satélites de MotoGP tienen preferencia y

por lo que hemos podido saber el máximo será fijado en 35 pilotos.

Aprilia, aunque cuenta con la inscripción de dos Gilera, quiere ganar con sus 250 a las nuevas Moto2, y planea hacer una oferta a sus actuales equipos para que continúen con sus mecánicas ofreciendo las motos con desarrollo durante la temporada gratis y que éstos sólo deban pagar por el recambio.

J.G.M.

## CUARTO DE LITRO



“ Por lo que se ve, no es adecuado sancionar a Simoncelli »

**M**e siento ridículo teniendo que escribir esto, que debe ser prácticamente la misma reflexión que me hice el año pasado en Mugello, cuando Marco Simoncelli tiró a Héctor Barberá en plena recta de meta: ¿Qué tiene que suceder para que la Dirección de Carrera actúe de una vez, de forma clara y contundente, contra Marco Simoncelli? Los 5.000 dólares de multa y la «tarjeta amarilla» que le han impuesto parecen más una burla que una sanción. Si imponiéndole esta pena se reconoce que su maniobra fue incorrecta y antideportiva, ¿por qué no hay una sanción deportiva que acompañe a la multa? No lo comprendo. Si es culpable lo es con todas sus consecuencias, pero el laxo reglamento deportivo del Mundial de MotoGP concede manga ancha a la Dirección de Carrera para juzgar en función de ciertos intereses. Y por lo que se ve, no es adecuado sancionar deportivamente a Simoncelli en el Gran Premio de Italia, que es lo que se merece.

**LA** experiencia indica que nunca es adecuado. Repasemos el «palmarés» de este brillante campeón. El año pasado jugó sucio con Kallio en Estoril, con Barberá en Mugello, y con Bautista en Donington. Nunca se ha visto un caso de semejante reincidencia. Todavía me acuerdo la severidad con la que trataron a Jorge Lorenzo en 2005, debido a dos incidentes: su caída en Montmeló —con fractura de clavícula incluida— en la que se llevó puesto a Alex de Angelis, y el choque que tuvo con éste en Motegi, a resultas del cual le sancionaron con una carrera de penalización. No hace tanto de eso, pero parece que ahora las cosas se ven de otra forma.

**HABRÁ** que desempolvar las divertidas camisetas que los miembros del equipo de Héctor Barberá lucieron en el Gran Premio de Cataluña de 2008, en las que se podía leer: «Limoncello nunca mais» (el limoncillo es un licor italiano realizado a base de limón), un irónico mensaje con el que protestaban por las maniobras del italiano. Lo más triste es que Simoncelli no necesita estos manejos para hacer valer su calidad.

POR JUAN PEDRO DE LA TORRE



## 250 CLASIFICACIONES



ITALIA  
CATALUÑA  
HOLANDA  
USA  
ALEMANIA  
GRAN BRETAÑA  
REP. CHECA  
INDIANÁPOLIS  
SAN MARINO  
PORTUGAL  
AUSTRALIA  
MALASIA  
C. DEL PACÍFICO

### CONDICIONES AMBIENTALES DE CARRERA

TIEMPO	HUMEDAD	TEMPERATURA	PISTA	TEMP. PISTA	VIENTO
LLUVIA	76%	17° C	MOJADA	19° C	8 KM/H

### EL CIRCUITO DE MUGELLO

Longitud: 5.245 metros



### Parrilla de salida

POS	PILOTO	MARCA	LIBRES 1	LIBRES 2	CRONO.	WARM UP	PARRILLA			
1	<b>Alvaro BAUTISTA</b>	APRILIA	1'53.814	1'54.107	1'52.804	1'53.931	4	40	58	19
2	Marco SIMONCELLI	GILERA	1'54.845	1'52.589	1'52.818	1'54.277				
3	<b>Hector BARBERA</b>	APRILIA	1'54.272	1'53.217	1'52.842	1'54.508				
4	Hiroshi AOYAMA	HONDA	1'54.058	1'53.682	1'53.050	1'54.595				
5	<b>Alex DEBON</b>	APRILIA	1'54.374	1'54.153	1'53.573	1'55.217	75	14	12	6
6	Thomas LUTHI	APRILIA	1'55.519	1'55.409	1'53.702	1'56.158				
7	Ratthapark WILAIROT	HONDA	1'54.712	1'54.306	1'53.811	1'56.410				
8	Mattia PASINI	APRILIA	1'55.120	1'54.948	1'53.875	1'54.970				
9	Raffaele DE ROSA	HONDA	1'54.584	1'54.900	1'53.941	1'56.796	16	17	16	35
10	Roberto LOCATELLI	GILERA	1'55.581	1'54.505	1'53.988	1'55.249				
11	Karel ABRAHAM	APRILIA	1'54.661	1'53.463	1'54.052	1'56.727				
12	Jules CLUZEL	APRILIA	1'56.299	1'56.729	1'54.211	1'58.327				
13	<b>Hector FAUBEL</b>	HONDA	1'55.442	1'55.278	1'54.351	1'55.751	48	52	63	55
14	Mike DI MEGLIO	APRILIA	1'55.978	1'54.373	1'54.363	1'55.019				
15	Lukas PESEK	APRILIA	1'56.104	1'54.771	1'54.375	1'56.466				
16	Shoya TOMIZAWA	HONDA	1'57.242	1'55.196	1'54.992	1'55.722				
17	Alex BALDOLINI	APRILIA	1'56.591	1'55.635	1'55.461	1'56.342	53	7	10	25
18	Imre TOTH	APRILIA	1'58.473	1'57.237	1'56.201	1'58.391				
19	<b>Axel PONS</b>	APRILIA	2'01.677	1'59.540	1'57.574	1'57.620				
20	Valentin DEBISE	HONDA	1'59.652	1'57.887	1'57.699	1'58.894				
21	Vladimir LEONOV	APRILIA	2'02.079	1'58.133	1'58.464	1'59.297	8	37	11	56
22	Balazs NEMETH	APRILIA	2'03.830	1'59.498	1'59.132	2'00.773				
23	<b>Daniel ARCAS</b>	APRILIA	2'02.696	2'01.154	1'59.513	2'01.645				
24	Bastien CHESAUX	HONDA	2'01.990	2'00.002	1'59.617	2'00.818				



### Carrera

GP DE ITALIA MUGELLO

A 21 VUELTAS

PILOTO	MARCA	TIEMPO/DIF.	V.RÁPIDA	Nº	V. MÁX.	
1	Mattia PASINI	APRILIA	45'38.391	2'06.436	19	288.1
2	Marco SIMONCELLI	GILERA	0.117	<b>2'05.830</b>	20	282.1
3	<b>Alvaro BAUTISTA</b>	APRILIA	1.293	2'06.083	21	292.0
4	Thomas LUTHI	APRILIA	24.557	2'07.903	18	283.8
5	<b>Hector BARBERA</b>	APRILIA	27.014	2'08.407	17	<b>292.6</b>
6	Hiroshi AOYAMA	HONDA	30.037	2'08.722	19	282.5
7	<b>Alex DEBON</b>	APRILIA	31.325	2'08.565	21	288.0
8	<b>Hector FAUBEL</b>	HONDA	35.178	2'08.775	16	280.4
9	Raffaele DE ROSA	HONDA	44.856	2'09.856	14	284.5
10	Roberto LOCATELLI	GILERA	46.483	2'08.881	19	285.0
11	Alex BALDOLINI	APRILIA	49.521	2'09.235	18	280.4
12	Mike DI MEGLIO	APRILIA	1'00.539	2'10.034	15	282.6
13	Karel ABRAHAM	APRILIA	1'23.730	2'11.073	21	288.8
14	Ratthapark WILAIROT	HONDA	1'25.519	2'11.435	19	284.7
15	Imre TOTH	APRILIA	1'30.397	2'11.842	19	281.8
16	Balazs NEMETH	APRILIA	1 vuelta	2'15.621	20	278.4
17	<b>Axel PONS</b>	APRILIA	1 vuelta	2'14.726	20	274.7
18	Bastien CHESAUX	HONDA	1 vuelta	2'15.231	20	268.5
19	Valentin DEBISE	HONDA	1 vuelta	2'19.388	19	269.1
20	<b>Daniel ARCAS</b>	APRILIA	3 vueltas	2'29.908	18	277.2

Vuelta rápida: Marco SIMONCELLI (Gilera), 2'05.830  
Récord del circuito: **Alvaro BAUTISTA**, 1'53.669 (2008)

### NO CLASIFICADOS

Shoya TOMIZAWA	HONDA	Caida	2'15.159	5	271.2
Lukas PESEK	APRILIA	Caida	2'13.067	4	281.7
Vladimir LEONOV	APRILIA	Retirado	2'18.331	2	275.3

### NO TERMINA LA PRIMERA VUELTA

Jules CLUZEL	APRILIA	Caida	-	-	284.8
--------------	---------	-------	---	---	-------



### Provisionales

PILOTOS	QAT	JAP	ESP	FRA	ITA	CAT	HOL	USA	ALE	GB	CHE	SM	POR	AUS	MAL	VAL	TOTAL
1 <b>BAUTISTA Alvaro</b>	9	25	20	13	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>83</b>
2 AOYAMA Hiroshi	13	20	25	8	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>76</b>
3 SIMONCELLI Marco	-	-	16	25	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>61</b>
4 <b>BARBERA Hector</b>	25	5	13	5	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>59</b>
5 PASINI Mattia	-	16	10	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>51</b>
6 LUTHI Thomas	10	8	11	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>42</b>
7 DE ROSA Raffaele	11	4	6	10	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>38</b>
8 LOCATELLI Roberto	7	-	7	16	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>36</b>
9 <b>FAUBEL Hector</b>	5	-	2	20	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>35</b>
10 CLUZEL Jules	20	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>28</b>

11. TALMACSI Gabor, 28 pts.; 12. DI MEGLIO Mike, 25 pts.; 13. PESEK Lukas, 24 pts.; 14. **DEBON Alex**, 22 pts.; 15. WILAIROT Ratthapark, 22 pts.; 16. ABRAHAM Karel, 14 pts.; 17. TOMIZAWA Shoya, 14 pts.; 18. TOTH Imre, 11 pts.; 19. AOYAMA Shuhei, 10 pts.; 20. LEONOV Vladimir, 7 pts.; 21. BALDOLINI Alex, 6 pts.; 22. DEBISE Valentin, 3 pts.; 23. MARKHAM Toby, 2 pts.; 24. WATANABE Kazuki, 2 pts.

SERVI  YAMAHA  
2009

**FZ6**  
Siéntela.

**CON SEGURO GRATIS\***

DESDE **6.749€**

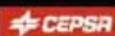
\* EN TODA LA GAMA FZ6. PROMOCION VÁLIDA HASTA EL 30/06/2009 O FIN DE EXISTENCIAS. PARA COBERTURAS ADICIONALES CONSULTA EN TU CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA.

**FZ6**

[www.yamaha-motor.es](http://www.yamaha-motor.es)

CREDI  YAMAHA  
902 60 44 20

SEGUROS  YAMAHA  
902 100 618

 CEPSA



anesdor

 ECOLOGIA  
ECONOMIA Y SALUD





**YAMAHA**



**CRÓNICA 125**

GP DE ITALIA

# UN ASUNTO PRIVADO

La pelea por **el título en 2009** parece que se presenta como un asunto particular entre **los pupilos de «Aspar»**. En Italia ganó Smith y ahora es líder, pero **Simón no se queda atrás**.

POR JUAN PEDRO DE LA TORRE

**C**omo sucediera en anteriores temporadas, parece que el título de 125 va a ser un asunto particular que se resolverá en el box del equipo Banca Aspar. Si en Le Mans fue Simón quien supo jugar sus bazas, aquí en Mugello ha sido Smith el que mejor ha lidiado la carrera. El británico se impuso en Mugello en una carrera que empezó siendo una prueba abierta a múltiples opciones, pero que terminó como un asunto cerrado y casi en exclusiva para Smith.

Simón hizo una buena salida y controló el pelotón desde el comienzo, dando pie a un grupo compacto y no demasiado rápido. Los pilotos de 125 salieron con la pista aún un poco mojada en determinadas zonas debido a las tormentas matinales, pero todos con configuración de seco. El ritmo bajo, en 2'01", permitió que se formara un compacto pelotón y facilitó que Terol, arrancando desde posiciones retrasadas, se uniera con rapidez al grupo de cabeza. Simón, Smith, Terol y Iannone eran los hombres más avanzados del pelotón, y cambiaron sus posiciones en las primeras vueltas, hasta que Iannone tuvo un problema mecánico (se le salió la cadena) que le dejó fuera de carrera.

La avería supuso que se quedara clavado cuando rodaba segundo tras Smith, y por suerte se libraron de chocar con él. Mientras, el inglés se escapó con un segundo de ventaja, y Simón dio un cambio de ritmo para ir en su búsqueda al que sólo respondió Terol. En sólo dos vueltas lo alcanzaron, pero ya entonces la moto de Simón comenzó a acusar el esfuerzo. El trío se mantuvo unido, con Smith mandando siempre, hasta que a dos vueltas del final Simón empezó a descolgarse. Terol aguantó a Smith, e intentó superarle en la recta, pero el inglés se mostró firme y ganó con autoridad, convirtiéndose en el nuevo líder. Terol fue segundo y Simón tercero.

La lucha por el cuarto puesto fue emocionantísima, y allí Espargaró, llegando desde atrás, consiguió imponerse al siempre constante Márquez, que fue quinto. Tras los españoles entró Zarco, beneficiado por el incidente entre Cortese y Redding en la última curva, que dio con el alemán en el suelo. Séptimo acabó Redding, y tras él Bradl, Savadori y Cortese. Gadea fue 11º, y Rabat 16º, mientras que Olivé y Vázquez sufrieron sendas caídas. ■

## LAS CLAVES

“ Gran ritmo de Smith, que rodó sin altibajos, de forma constante, y sin cometer el más mínimo error”





“ Problemas de motor en la Aprilia de Simón le impidieron optar a la victoria en las últimas vueltas»

“ La avería de Iannone rompió la carrera y provocó un sobreesfuerzo de Simón y su moto para cazar a Smith»



1



4

1 Smith (38) se anotó una importante victoria ante Simón (60) y Terol (18).  
2 Espargaró (44) remontó y se colocó cuarto, por delante de Márquez (93).  
3 Iannone (29) se vio traicionado por la mecánica. 4 Smith, nuevo líder.

### CUENTA VUELTAS



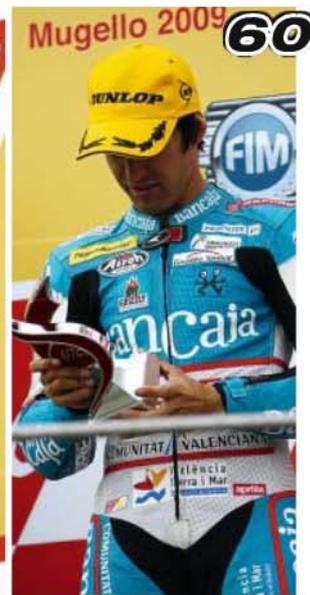
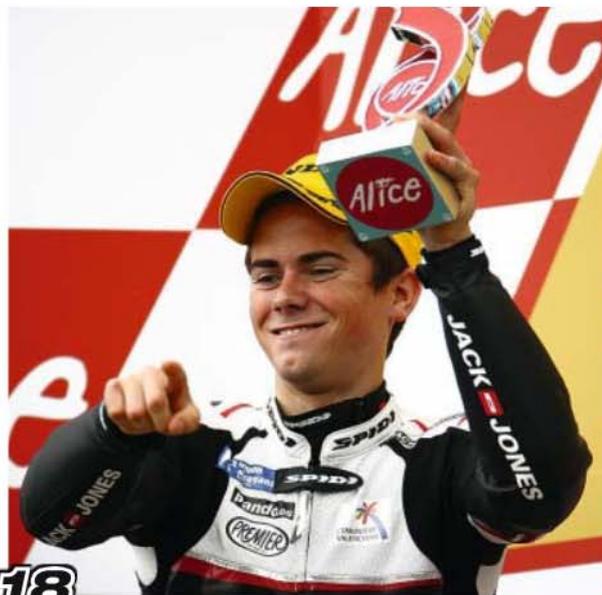
- Llueve en el «warm up», pero la carrera se declara de seco.
- Redding se pone primero, pero Smith lo supera, aunque Simón manda en la primera vuelta.
- 2 Iannone se aúpa al primer puesto. Vuelta rápida de Terol, que es cuarto.
- 3 Terol, líder. Vuelta rápida de Webb. Koyama se retira.
- 4 Primero Iannone y luego Simón, en cabeza. Vuelta rápida de Cortese. Se retira Masbou.
- 5 Smith, primero. Vuelta rápida de Espargaró.
- 6  Alternativas entre Smith y Iannone. Al italiano se le suelta la cadena de la moto, y estorba al grupo de cabeza. Smith se escapa.
- 7 Vuelta rápida de Simón, que baja dos segundos el ritmo de carrera.
- 8 Nueva vuelta rápida de Simón. Caídas de Olivé y Vázquez.
- 9 Simón y Terol contactan con Smith.
- 10 Simón se pone primero.
- 11 Terol, líder.
- 13 Smith recupera la primera posición.
- 18 Problemas para Simón, que baja a la tercera posición y rueda un segundo más lento.
- 20 Smith gana a pesar de la oposición de Terol. Simón conserva el tercer puesto. Caída de Cortese en la última curva, que saca de pista a Redding.

### LÍNEA DE META

1	B.SMITH	40'09"523
2	N.TEROL	a 0"216
3	J.SIMÓN	a 7"114



**125 PROTAGONISTAS**



EL GANADOR

**33 BRADLEY SMITH**

“ Hoy ha sido un gran día. Al principio de la carrera iba con mucho cuidado porque los neumáticos estaban fríos y las condiciones no eran las más apropiadas para arriesgar. A medida que han ido pasando las vueltas mi confianza ha ido aumentando, y cuando tomaba la cabeza me sentía cómodo, pero he cometido algún error. Así que he tenido que disminuir mi ritmo, calmarme y replantear mi estrategia de carrera. Por supuesto, el equipo ha vuelto a estar fantástico porque desde el viernes la moto ha sido rapidísima, y no hemos tenido ningún problema. Cuando un fin de semana se desarrolla de esta manera, no es casual que al final de la carrera puedas tener opciones a ganar. Mugello es un circuito fabuloso y mis mecánicos son italianos, así que para mí ganar aquí supone más que 25 puntos. Hemos conseguido dos victorias este año y estamos primeros en el campeonato, motivo suficiente para seguir trabajando en esta línea y ofrecer otro gran resultado al equipo en Barcelona».

**18 N. TEROL**  
2º a 0.216

“ He arriesgado en las primeras vueltas, porque salía muy atrás. Me veía muy cómodo en el principio de la carrera y me salían las cosas fácil. Me he puesto delante, Smith y Simón han apretado y eso ha permitido que nos escapásemos del grupo cuando lannone ha tenido un problema en la moto. He estado estudiando por dónde podía pasarles, pero me he dado cuenta de que tenía algunos problemas de delante en el último sector. He tratado de ponerme lo más cerca posible de Smith para intentar pasarle al final. No ha podido ser, aunque estoy muy contento con el resultado».

**60 J. SIMÓN**  
3º a 7.114

“ Estoy muy contento porque he mejorado mucho en mi salida. He intentado estar en las primeras posiciones desde el arranque porque veía que si me quedaba detrás podía perder al grupo. He mantenido la concentración,

pero Smith ha rodado muy fuerte y constante. Le he seguido para no perderle y he rodado en 58, teniendo en cuenta las condiciones de la pista, creo que es un buen tiempo. Al final de carrera he visto que la temperatura de la moto superaba los 90 grados, y me he asustado mucho porque creía que no podría terminar. He tenido mucha suerte porque la moto se comportaba de modo extraño en las dos últimas vueltas. El equipo ha trabajado fenomenal y estoy muy contento de haber terminado en el podio».

**44 P. ESPARGARÓ**  
4º a 11.829

“ Mi mala salida de hoy es lo que ha hecho que tuviese que remontar tanto desde el principio de la carrera, y que al final sólo pudiese aspirar a terminar cuarto. Ha sido una lástima, porque aquí me sentía cómodo y con un buen ritmo como para tratar de luchar por la victoria. Pero no ha podido ser».

**93 M. MÁRQUEZ**  
5º a 12.315

“ Al principio parecía que podía mantenerme en el grupo. Gracias a los rebufos, Smith, Simón y Terol han tirado un poco, y con la caída de Webb nos hemos quedado detrás. Ha sido una carrera bastante dura, porque tenía una puesta a punto buena, pero se me gastaban muy rápido las gomas. Estoy contento, porque hubiese firmado el viernes esta posición, porque el GP empezó muy cuesta arriba».

**6 JOAN OLIVÉ**  
Caída

“ He salido bien y estaba en la cola del grupo de cabeza. Me ha pasado Pol y he intentado engancharme, pero mi ritmo no era tan alto como el suyo y me he quedado cortado. Después me he visto en el suelo sin esperarlo, porque Efrén me ha dado por detrás. ¡Ha sido una lástima! Por suerte no me he hecho daño y podré estar en condiciones para la carrera de casa».

▪ Dos favoritos con problemas inexplicables

# ¿QUÉ PASA CON CORSI Y BRADL?



**S**imone Corsi terminó la temporada pasada segundo en la clasificación de 125 y Stefan Bradl cuarto muy cerca del tercero. Teniendo en cuenta estos resultados y que ambos están en su segundo año con la misma mecánica, la deseada Aprilia RSA, deberían estar luchando por puestos de honor en cada carrera, pero ninguno de los dos está haciendo lo que de ellos se esperaba. Bradl es undécimo en la clasificación provisional del campeonato y Corsi vigesimotercero... ¿Qué es lo que pasa? Para intentar aclarar la situación de estos dos pilotos hablamos con sus equipos y con ellos mismos y aunque las explicaciones son diferentes en cada caso, lo que sacamos en claro es que probablemente el problema esté en su cabeza.

Simone Corsi lleva quejándose desde los entrenamientos IRTA de Jerez que su moto no va igual y desde entonces sus resultados han ido de mal en peor. El italiano también se queja de que le han cambiado a sus técnicos y que este año como las motos las compran los equipos y no dependen directamente de Aprilia, a lo mejor no tiene todas las mejoras o las piezas más nuevas... En el equipo Jack&Jones que dirige Sito Pons niegan completamente esta versión y es más, nos aseguran que Simone y Nico Terol cuentan exactamente con el mismo material que el resto de pilotos que compiten con RSA y que la moto de Corsi es la misma unidad con la que terminó la pasada temporada. También es cierto que en Mugello durante la carrera tuvo un problema con el tubo de escape que no permiti-

tía al motor subir de vueltas en la recta, pero no algo tan exagerado como para terminar 18º en su Gran Premio de casa a más de 50 segundos del vencedor... En el equipo están buscando una solución para que el italiano vuelva a recuperar la confianza y pilote como en el pasado ha demostrado que sabe hacer.

El caso de Bradl, aunque también es muy preocupante, no llega a los extremos del de Corsi. Qatar fue un desastre y terminó duodécimo, pero en Japón logró un cuarto puesto y parecía que el alemán había vuelto a encontrar el camino. En su equipo nos comentaron que Stefan ha estado intentando cambiar su forma de pilotar para ganar más velocidad en el paso por curva, el alemán frenaba muy tarde y se quedaba más clavado, pero por lo visto fue peor el remedio que la enfermedad y se cayó primero en Jerez y después en Francia. En Mugello mejoró un poco, pero la caída que sufrió en los libres del viernes le dejó una mano tocada y en carrera fue perdiendo fuerza y terminó octavo bastante lejos de la cabeza. Aunque en su equipo no están preocupados, también nos confesaron que el problema puede ser de coco, porque ver que un jovencito como Jonas Folger le ha comido terreno en Alemania también le llevó al suelo en Jerez y en Francia.

Habrá que seguir sus evoluciones en las próximas carreras para ver si Corsi y Bradl están pasando una mala racha, como dicen en sus equipos, o hay algo más. ■

J.G.M.

## A REBUFO



“ Nico Terol ha confirmado que el trabajo ha dado sus frutos »

**A**spar» puede estar tranquilo. Mucho tendría que cambiar la historia de este Mundial para que el título termine en un box que no sea el suyo. Sólo llevamos cinco carreras y quedan 11 por disputarse, pero a la vista de cómo van las cosas, Bradley Smith y Julito Simón son los máximos candidatos al título, algo que ya se preveía desde la pretemporada. No sólo son rápidos, sino que también son constantes, y han sabido sacar provecho a la superioridad de sus motos en un terreno favorable, Mugello, donde las Aprilia RSA exprimen al máximo toda su capacidad. Aunque también hay que reconocer que sacar a relucir todo el potencial de sus monturas a veces puede costar caro: en Jerez, Smith terminó con problemas, pero el colchón de segundos que disfrutó minimizó los daños y pudo ganar; aquí, Simón llegó justito, pero al menos no se bajó del podio.

**NICO** Terol ha confirmado que el paso atrás dado en Jerez en el tema de la suspensión delantera ha dado sus frutos. Allí decidió regresar a la horquilla de 2008, y si bien en Le Mans las circunstancias de la carrera no le permitieron ir más allá —dos caídas y una novena posición—, en Mugello fue a por todas y poco le faltó para batir a Smith. Un fallo en la última sección impidió que llegara a su rueda para batirle saliendo del rebufo, como tenía planeado.

**POL** Espargaró y Marc Márquez volvieron a brillar, aunque en esta ocasión su pelea en un grupo duro y correoso como pocos terminó por limitar sus propias aspiraciones. Con el trío de cabeza demasiado alejado, la lucha por la cuarta posición, peleada curva a curva, frenada a frenada, hizo que el podio se convirtiera en una cuestión inalcanzable. Necesitan circuitos más cortos donde los continuos cambios de ritmo, tirones y adelantamientos entre ellos no se convierten en dificultades añadidas. Corren sin mucha estrategia, con todo el corazón, pero por más que ésta sea una categoría pasional, el sentido común debe imperar.

POR JUAN PEDRO DE LA TORRE



## 125 CLASIFICACIONES



ITALIA  
CATALUÑA  
HOLANDA  
USA  
ALEMANIA  
GRAN BRETAÑA  
REP. CHECA  
INDIANÁPOLIS  
SAN MARINO  
PORTUGAL  
AUSTRALIA  
MALASIA  
© TAI ENCIANA

### CONDICIONES AMBIENTALES DE CARRERA

TIEMPO	HUMEDAD	TEMPERATURA	PISTA	TEMP. PISTA	VIENTO
NUBLADO	52%	16° C	SECA	17° C	12 KM/H

### EL CIRCUITO DE MUGELLO

Longitud: 5.245 metros



### Parrilla de salida

POS	PILOTO	MARCA	LIBRES 1	LIBRES 2	CRONO.	WARM UP	PARRILLA			
1	Bradley SMITH	APRILIA	1'59.862	1'59.113	1'58.134	1'59.594	33	60	45	38
2	Scott REDDING	APRILIA	2'00.735	2'00.525	1'58.431	2'00.437				
3	Julian SIMON	APRILIA	1'59.437	1'58.853	1'58.575	1'59.457				
4	Sergio GADEA	APRILIA	1'59.721	1'59.370	1'58.621	1'59.530				
5	Marc MARQUEZ	KTM	2'02.007	2'00.805	1'58.947	2'00.647	44	14	29	93
6	Andrea IANNONE	APRILIA	1'59.754	2'01.492	1'59.121	2'00.205				
7	Johann ZARCO	APRILIA	2'01.168	2'00.920	1'59.178	2'00.650				
8	Pol ESPARGARO	DERBI	2'01.399	1'59.948	1'59.186	1'59.725				
9	Sandro CORTESE	DERBI	2'00.646	1'59.394	1'59.358	2'00.284	18	24	99	14
10	Danny WEBB	APRILIA	2'00.959	2'00.092	1'59.478	2'01.172				
11	Simone CORSI	APRILIA	2'00.920	2'01.033	1'59.589	2'00.906				
12	Nicolas TEROL	APRILIA	1'59.972	1'59.395	1'59.600	1'59.807				
13	Randy KRUMMENACHER	APRILIA	2'01.496	2'00.378	1'59.726	2'00.273	6	7	12	35
14	Esteve RABAT	APRILIA	2'00.731	2'01.158	1'59.974	2'00.701				
15	Efren VAZQUEZ	DERBI	2'03.747	2'01.033	2'00.032	2'00.592				
16	Lorenzo ZANETTI	APRILIA	2'00.913	2'01.146	2'00.113	-				
17	Joan OLIVE	DERBI	2'01.838	2'01.032	2'00.118	2'01.008	38	17	77	8
18	Dominique AEGERTER	DERBI	2'02.872	2'00.402	2'00.149	2'02.970				
19	Stefan BRADL	APRILIA	2'00.547	2'00.761	2'00.335	2'01.704				
20	Lorenzo SAVADORI	APRILIA	2'00.876	1'59.956	2'00.384	2'02.305				
21	Riccardo MORETTI	APRILIA	2'02.093	2'00.535	2'00.392	2'01.198				
22	Takaaki NAKAGAMI	APRILIA	2'01.766	2'01.835	2'00.445	2'00.941	61	34	73	51
23	Jonas FOLGER	APRILIA	2'02.344	2'00.956	2'00.672	2'01.516				
24	Luigi MORCIANO	APRILIA	2'02.508	2'01.572	2'01.206	2'02.114				
25	Lukas SEMBERA	APRILIA	2'06.227	2'03.080	2'01.406	2'04.293	71	62	64	69
26	Davide STIRPE	HONDA	2'03.751	2'01.854	2'01.425	2'02.610				
27	Alessandro TONUCCI	APRILIA	2'04.699	2'02.182	2'01.814	2'02.926				
28	Tomoyoshi KOYAMA	LONCIN	2'04.233	2'07.689	2'02.353	2'03.503				
29	Gennaro SABATINO	APRILIA	2'03.679	2'04.761	2'02.821	2'16.507	87	5	53	63
30	Jasper IWEMA	HONDA	2'06.639	2'03.362	2'03.135	2'02.983				
31	Alexis MASBOU	LONCIN	2'10.167	2'04.630	2'03.226	2'08.620				
32	Luca MARCONI	APRILIA	2'04.453	2'05.582	2'04.577	2'05.418				
33	Luca VITALI	APRILIA	2'07.821	2'07.139	2'05.793	2'07.527				10
34	Cameron BEAUBIER	KTM	2'15.536	-	-	-				

### Carrera

GP DE ITALIA MUGELLO

A 20 VUELTAS

PILOTO	MARCA	TIEMPO	V.RÁPIDA	Nº	V. MÁX.
1	Bradley SMITH	APRILIA	40'09.523	1'59.207	9 238.9
2	Nicolas TEROL	APRILIA	0.216	1'58.819	8 240.3
3	Julian SIMON	APRILIA	7.114	1'58.744	8 237.5
4	Pol ESPARGARO	DERBI	11.829	1'59.320	9 236.5
5	Marc MARQUEZ	KTM	12.315	1'59.556	7 234.3
6	Johann ZARCO	APRILIA	14.605	1'59.655	11 230.8
7	Scott REDDING	APRILIA	15.305	1'59.649	8 239.2
8	Stefan BRADL	APRILIA	22.255	2'00.366	7 237.8
9	Lorenzo SAVADORI	APRILIA	22.392	1'59.931	9 238.8
10	Sandro CORTESE	DERBI	29.239	1'59.443	10 239.4
11	Sergio GADEA	APRILIA	36.359	2'00.286	7 239.3
12	Lorenzo ZANETTI	APRILIA	36.444	2'00.675	14 235.9
13	R. KRUMMENACHE	APRILIA	36.507	2'00.337	9 235.8
14	Jonas FOLGER	APRILIA	36.581	2'00.371	13 234.5
15	Takaaki NAKAGAMI	APRILIA	36.636	2'00.898	14 230.9
16	Esteve RABAT	APRILIA	36.834	2'00.328	7 242.3
17	Luigi MORCIANO	APRILIA	49.870	2'01.006	9 234.2
18	Simone CORSI	APRILIA	50.419	2'01.679	9 237.3
19	Dominique AEGERTER	DERBI	1'05.900	2'01.905	9 238.8
20	Riccardo MORETTI	APRILIA	1'06.019	2'01.505	7 227.6
21	Davide STIRPE	HONDA	1'20.225	2'02.647	5 234.4
22	Lukas SEMBERA	APRILIA	1'21.946	2'02.807	20 233.0
23	Jasper IWEMA	HONDA	1'43.074	2'03.513	8 234.5
24	Gennaro SABATINO	APRILIA	1 vuelta	2'04.969	11 228.3
25	Luca VITALI	APRILIA	1 vuelta	2'05.951	9 235.2
26	Alessandro TONUCCI	APRILIA	1 vuelta	2'03.487	12 230.0

Vuelta rápida: Julian SIMON (Aprilia), 1'58.744  
Récord del circuito: Mike DI MEGLIO, 1'58.570 (2008)

### NO CLASIFICADOS

Luca MARCONI	APRILIA	Retirado	2'05.846	5	239.1
Danny WEBB	APRILIA	Caida	1'59.463	7	244.0
Andrea IANNONE	APRILIA	Retirado	2'00.333	5	234.9
Joan OLIVE	DERBI	Caida	2'00.617	5	237.8
Efren VAZQUEZ	DERBI	Caida	2'00.870	5	244.1
Tomoyoshi KOYAMA	LONCIN	Retirado	2'05.372	2	226.6
Alexis MASBOU	LONCIN	Retirado	2'18.541	1	233.6

### Provisionales

PILOTOS	QAT	JAP	ESP	FRA	ITA	CAT	HOL	USA	ALE	GB	CHE	SM	POR	AUS	MAL	VAL	TOTAL
1	SMITH Bradley	5.5	6	25	13	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	74.5
2	SIMON Julian	10	20	-	25	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71
3	IANNONE Andrea	25	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46.5
4	ESPARGARO Pol	6.5	16	9	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44.5
5	GADEA Sergio	2	-	20	16	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
6	MARQUEZ Marc	-	11	16	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38
7	CORTESE Sandro	8	10	10	4	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38
8	TEROL Nicolas	4.5	-	6	7	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37.5
9	FOLGER Jonas	5	8	-	20	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35
10	AEGERTER Dominique	2.5	7	7	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26.5

11. BRADL Stefan, 25 pts.; 12. REDDING Scott, 23.5 pts.; 13. VAZQUEZ Efren, 19 pts.; 14. WEBB Danny, 16.5 pts.; 15. RABAT Esteve, 15 pts.; 16. OLIVE Joan, 14 pts.; 17. ZARCO Johann, 13.5 pts.; 18. NAKAGAMI Takaaki, 12 pts.; 19. ZANETTI Lorenzo, 12 pts.; 20. SAVADORI Lorenzo, 7 pts.; 21. KOYAMA Tomoyoshi, 4 pts.; 22. KRUMMENACHER Ra, 4 pts.; 23. CORSI Simone, 4 pts.; 24. IWEMA Jasper, 3 pts.; 25. DI CARLO Gregory, 2 pts.; 26. BEAUBIER Cameron, 1 pts.





## UN MECÁNICO QUE UTILIZA LUBRICANTES CEPSA MOTO NO ES UN MECÁNICO MÁS, ES UN MOTOTERAPEUTA.

Sabemos que tu moto es tan importante para ti que no puedes dejarla en manos de cualquiera. Por eso, cuando lloves tu moto al taller, asegúrate de no elegir a un mecánico más. Sólo un auténtico MOTOTERAPEUTA entiende tu moto y sabe que los lubricantes CEPSA moto son lo mejor para ella.



Patrocinador oficial de la Selección Española de fútbol

**CEPSA**

LUBRICANTES

JUNTOS EN EL CAMINO

SERVICIO INTEGRAL de ATENCIÓN al CLIENTE  
+34 91 33 77 555 - [siac.lubricantes@cepsa.com](mailto:siac.lubricantes@cepsa.com)  
[www.cepsa.com/lubricantes](http://www.cepsa.com/lubricantes)



**DE BOX EN BOX**

## CASCO ROSSI

Valentino Rossi desveló su casco para la carrera el sábado y la verdad es que había mucha expectación por ver si junto a su amigo, Aldo Drudi, podrían superar el del año pasado. Personalmente pienso que la idea del año pasado era muy difícil de superar y así fue. El de este año también está bien, porque para Mugello es un Gran Premio para llevarse las manos a la cabeza, pero por otro lado, y más después de quedarse fuera de la primera fila por primera vez desde el año '99, esas manos en la cabeza fueron malinterpretadas por algunos...

### ▶ VALENTINO CORRERÁ CONTRA RAINEY, LAWSON Y ROBERTS

No, no hemos caído en las drogas ni nada por el estilo... El italiano ha aceptado la invitación de Yamaha para correr en Laguna Seca en kart contra las leyendas americanas. Aunque no está confirmado, también Schwantz se apuntará. Lo que tiene claro Valentino y así nos lo hizo saber en Mugello es que sólo hará los entrenamientos y no correrá, porque, «puede ser muy peligroso». Aunque también comentó que tiene muchas ganas de probar estos cacharros con motor TZR 250 que hacen 280 km/h a final de recta en Laguna y con los que Lawson ha llegado a rodar en 1'23"294, cerca de dos segundos más lento que el récord de Stoner.

### ▶ TAMBIÉN EN LA ISLA DE MAN

Y aunque ya lo había confirmado hace unas semanas, el viernes y el sábado de esta misma semana Valentino estará en el TT de la Isla de Man. El italiano no correrá, pero sí dará algunas vueltas sobre una Yamaha R1 junto con Giacomo Agostini en un acto organizado Dainese. Rossi nunca ha estado en la isla y tiene muchas ganas de rodar en el mítico circuito británico que se mantiene prácticamente igual

desde hace 102 años... Para Valentino, «será un gran honor estar en el TT, es algo que he querido hacer desde hace mucho, mucho tiempo. Es una carrera que siempre he querido ver y ahora por fin tendré mi oportunidad. En la tele es de locos, así que en vivo debe ser increíble. Es una de las primeras carreras de las que oí hablar cuando era pequeño y creo que cualquier motorista en el mundo ha oído hablar del TT de la Isla de Man».

### ▶ SE ADMITEN PEDIDOS

BQR fue el primer equipo en presentar su Moto2 y en Mugello también se adelantaron a todo el mundo y ya ofrecieron un completo dossier para todos los equipos interesados en hacerse con una de sus motos. De momento no tienen fijado un número máximo y están dispuestos a hacer las que les encarguen previa firma de un acuerdo y abono de una señal. El precio de la moto completa con un motor Honda CBR 600 RR con una preparación estándar lo han fijado en 90.000 euros. Lo que tienen a su favor con respecto a los demás proyectos que están circulando por el «paddock» es que su moto es una realidad y ya se ha probado en pista con buenos resultados, todos los demás

«Valentino tiene toda la presión. Para él ser segundo aquí en Mugello sería un fracaso, para mí un éxito»

- Jorge Lorenzo, tras lograr la «pole» el sábado



1  
2





1 Aldo Drudi y el último diseño para Valentino.  
2 Las paragüeras de Lorenzo. 3 Las manos a la cabeza... 4 ...hasta las mascotas de Rossi.  
5 Agostini deseó suerte a Dovizioso.



### ASISTENCIA DE PÚBLICO

Público el viernes	11.967
Público el sábado	29.434
Público el domingo	81.657
Público total	123.058

deberán empezar de cero. Por cierto, Roberto Rolfo probó la moto de BQR la semana pasada en Jerez y en su primer contacto se quedó a un segundo del récord de 250, lo que no está nada mal.

### KALEX, LA MOTO2 ALEMANA

Además de BQR, Laglisse (que ya está trabajando con Sutter para hacer un nuevo chasis), Bimota, Harris o algún fabricante de chasis más, en Mugello Kalex, una empresa de ingeniería alemana mantuvo reuniones con varios equipos para ofrecerles su proyecto y en general han causado muy buena impresión. En su lista están Kieffer, «Aspar», Tech3, Pramac y alguno más. Hasta Paul Denning, director del equipo Suzuki en MotoGP se ha interesado para crear un equipo con el nombre de Crescent, la estructura con la que corre en el campeonato británico. Se trata de una moto con chasis de aluminio con múltiples regulaciones y componentes de suspensión y frenos de primera calidad, que además ofrece la posibilidad de evolución durante la temporada. Por el momento planean hacer seis motos para dos equipos, dos por piloto más una de recambio. Hasta ahora no hay nada hecho más que el diseño en Autocad, pero Klaus Hirsehorn e Alexander Baumgartel esperan tener sus motos listas para entregar a los equipos en octubre.

### LORENZO Y ROSSI CON AIRBAG

El «D-Air» de Dainese no es algo nuevo, pero desde que la firma italiana comenzó a trabajar en este dispositivo de seguridad ha habido varias evoluciones. El primero estrenado por Simoncelli hace un par de años era exterior, pero en el nuevo, toda la zona de protección se hincha en el interior del mono. Las ventajas con respecto a los modelos primitivos es que protege más zonas como los hombros o las clavículas. En las pruebas realizadas se ha confirmado que el nuevo sistema reduce la energía de un impacto en un 84%.

### FAGERHAUG DOMINA EN LA RED BULL ROOKIES

Sturla Fagerhaug no dio opción a sus rivales en la carrera de la Red Bull Rookies Cup disputada el sábado por la tarde en Mugello. El noruego fue el mejor en los entrenamientos y se



DE **BOX EN BOX**

## FIESTA PLAYBOY EN FLORENCIA

En Italia el equipo LCR volvió a tener como patrocinador principal a Playboy Italia y el jueves tuvo lugar en una de las discotecas más de moda de la ciudad de Florencia una fiesta por todo lo alto. De Puniet y Cecchinello se rodearon de conejitas e hicieron una selección para elegir las paraguëras para el fin de semana. La fiesta se alargó hasta las 4 de la mañana...

anotó su segunda victoria del año. Después de vencer en la primera de las carreras de Jerez y alcanzar el segundo puesto en la otra, Fagerhaug, que está en su tercer año en la Rookies Cup, es el líder destacado con 20 puntos sobre el británico Danny Kent. El podio lo completaron el checo Jakub Kornifeil, que le puso las cosas difíciles a Fagerhaug, y el japonés Daijiro Hiura, quienes a su vez son tercero y cuarto, respectivamente, en la provisional.

Nuestro mejor representante fue Daniel Ruiz que acabó quinto. Figueras sumó dos puntos y Perelló se quedó a menos de una décima de lograr un puntito. La próxima cita de la Red Bull Rookies Cup tendrá lugar durante el Gran Premio de Holanda.

### » PEDROSA VUELA EN MUGELLO

El catalán llenó las páginas de los periódicos del sábado después de que el viernes alcanzara en la recta de 1.141 metros del circuito italiano 349,3 km/h sobre su Honda RC212V. Ya comentamos en Japón que las 800 cada vez son más rápidas y Pedrosa lo constató mejorando los 347,4 km/h que alcanzó Capirossi con la Desmosdici GP4 en los IRTA de Montmeló de 2004. Hubo alguno como Rossi que puso en duda las altas velocidades alcanzadas el viernes, pero Dorna comprobó su sistema y aseguró que todo estaba bien. El sábado no se fue tan rápido en la recta porque el viento no soplaba de cola. Pedrosa al ver la cifra en el monitor de su box no se lo creía y luego comentó que: «Es mejor no pensarlo» y recalcó que esos 20 km/h extra sí que se notan, «sobre todo a la hora de frenar».

### » LA NUBE 46

La gente del Fanclub de Valentino Rossi se supera cada año y en Mugello además de mon-

tar un collage con 6.000 cartulinas amarillas estrenaron dos máquinas que generaban en el cielo una nube en forma de 46. Lo que no se les ocurra a Rino, Flavio y compañía...

### » ARCAS POR RODRÍGUEZ

Tras la caída sufrida en Le Mans en la que se lesionó ambos tobillos, el madrileño Aitor Rodríguez no pudo viajar a Mugello. En su lugar el equipo de Manolo Burillo subió a la moto a Dani Arcas. Para el catalán no era el primer Gran Premio que corría tras terminar el año pasado la temporada con el equipo Blussens. Aun así no fue muy bien y el sábado se clasificó penúltimo y el domingo terminó la carrera el último a tres vueltas del ganador.

### » HASTA EN LA SOPA...

Como ya sabréis, aunque no os guste el fútbol y a menos que estéis en una celda de aislamiento, el Barça de Guardiola ha arrasado este año ganando hasta a las canicas. Liga, Copa y Champions... Algo histórico. Jorge Lorenzo, Ramón Forcada y Héctor Martín fueron algunos de los aficionados culés que vieron la final de la Champions contra el Manchester United en Roma y en Mugello había banderas del Barça por todas partes. En el camión del equipo de Sito Pons, en el equipo de TV de Dorna, Toni Elías se puso el escudo en el casco... Y en Barcelona todavía irá a más, porque como te contamos en Le Mans, Lorenzo va a pintar su moto con los colores del equipo tricampeón. Todavía no sabe si Yamaha le dejará pintar la moto entera, pero sí le han asegurado el casco, el mono y buena parte de la moto.

### » PASINI Y LA «NOTTE ROSA»

Si después de ver la especial decoración de la moto de Mattia Pasini en Mugello, alguno ha



«Aquí ni me planteo luchar por ganar el domingo. El reto más grande que tengo este año es hacer volver a Kawasaki con mis resultados»

▪ Marco Melandri



**1** Las conejitas de Play Boy tomaron Mugello.  
**2** Mono con airbag para Lorenzo. **3** Volvieron a rodar los Rookies. **4** Pedrosa, mermado por las lesiones.  
**5** Ambiente amarillo. **6** Y ambiente rojo. **7** El podio de la Rookies, dominado por Fagerhaug.



LO MEJOR



- **La carrera de Jorge Lorenzo.** A pesar de caerse en la vuelta de formación y salir fatal demostró que continúa en el mismo estado de forma que en Francia o más.
- **Los podios de Bautista, Terol y Simón.** Aunque el primero había hecho méritos para ganar la carrera y la acción de Simoncelli se lo impidió.
- **La victoria de Stoner y Ducati.** Mugello es el circuito de pruebas de la firma italiana y ganar a Valentino en su feudo es algo que no imaginaban en Borgo Panigale.

LO PEOR



- **La lesión y caída de Pedrosa.** El español llegó al circuito tocado tras un incidente entrenando con la bici y terminó peor. El campeonato se le pone muy cuesta arriba.
- **La actitud de Marco Simoncelli.** Una vez más demostró ser un piloto sucio y en vez de reconocer su falta intentó echar la culpa a Bautista. La Dirección de Carrera le sancionó, pero no le sentó nada bien... Sin comentarios.

RÉCORDS



- **Por primera vez** en la historia del Mundial de 250, las cinco primeras carreras de la temporada han sido ganadas por cinco pilotos diferentes.
- **El triunfo de Casey Stoner** pone fin a siete años de victorias consecutivas de Valentino Rossi en Mugello. Hasta ahora nadie le había batido en MotoGP.
- **La última vez** que una moto italiana ganó un Gran Premio en Italia en la máxima categoría del Mundial fue en 1974, cuando Gianfranco Bonera se impuso en el Gran Premio de las Naciones en Imola, a lomos de su MV Agusta.

PARTE MÉDICO



<b>125</b>	Caidas: 9
<b>250</b>	Caidas: 5
<b>MGP</b>	Caidas: 6
<b>Total caidas:</b>	Caidas: 20



DE **BOX EN BOX**

## DAINESE ESTRENA EL D-MOBILE

En Mugello las firmas de equipamiento italianas Dainese y AGV presentaron oficialmente su nuevo camión para prestar asistencia y servicio técnico en todas las carreras europeas, el D-Mobile. Es un laboratorio rodante que consta de dos plantas y cuenta con la tecnología más avanzada para el cuidado de los monos y los cascos de sus pilotos en el mismo circuito.

pensado algo raro, estáis muy equivocados. Como siempre, todo tiene una explicación y ésta es que el 4 de julio tendrá lugar la «Noche Rosa» en la provincia de Rimini y Pasini como buen vecino de Riccione quería anticiparse a la fiesta. Y la verdad es que no le fue nada mal...

### » SÓLO GELETE VIAJÓ A MUGELLO

Como te comentamos la semana pasada el equipo Grupo Francisco Hernando decidió no viajar a Mugello, pero Gelete Nieto sí que estuvo en Italia para no desconectarse y cuidar de que todo funcionaba bien en su «hotel» en el paddock. Ya lo hemos dicho, pero este año los Nieto han creado el «GP Rooms», una estructura que se divide en seis habitaciones de unos 12 metros cuadrados y que tienen casi totalmente ocupado por Bautista, Aoyama, Koyama, Crivillé y Márquez. Pero, además, Gelete se reunió con varios fabricantes de chasis para la nueva categoría de Moto2.

### » SETE ESTARÁ EN MONTMELÓ

A Gelete, por supuesto, le preguntamos por Sete Gibernau. El mayor de los hijos de Ángel Nieto nos confirmó que cada vez estás mejor y que la próxima semana estará casi a tope para disputar el Gran Premio de Cataluña. Incluso nos enteramos que ya está entrenando con la moto de supermotard.

### » INVITADOS DEL ABRUZZO

Cuarenta chavales de la zona del Abruzzo, devastada hace unos meses por el terremoto que asoló Italia, fueron invitados por el circuito de Mugello para ver las carreras el domingo. Después de haber perdido sus casas y llevar semanas viviendo en tiendas de campaña, dis-

frutaron de las carreras y durante unas horas se olvidaron de la desgracia que han vivido.

### » DUCATI SE ASEGURA LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS

En Mugello las motos de Stoner y Hayden lucieron un nuevo patrocinador, la compañía de seguros Generali que ha llegado a un acuerdo con la firma de Borgo Panigale por tres temporadas. El logo de la aseguradora se veía claramente en las motos y los monos de los pilotos.

### » NUEVO MOTOR PARA SUZUKI EN MONTMELÓ

La marca de Hamamatsu tiene preparado para la próxima carrera un nuevo motor más potente, que mejore la aceleración y sobre todo la velocidad punta de la GSV-R, algo de lo que sus pilotos, Loris Capirossi y Chris Vermeulen, vienen quejándose desde la primera carrera.

### » HAJOUÉ NO VIAJÓ A MUGELLO

El equipo chino no viajó a Mugello para concentrarse en mejorar las prestaciones de su motor y sobre todo la fiabilidad. En las cuatro primeras carreras sólo uno de sus pilotos, el austriaco Michael Ranseder, ha logrado hacer una carrera, la de cuatro vueltas en Qatar y ni siquiera ésa la pudo terminar y se retiró en la tercera vuelta... En Le Mans sus motos perdían entre 17 y 22 km/h, por lo que en Mugello, con la recta más larga del campeonato, las diferencias habrían sido todavía más evidentes. Garry Taylor, director del equipo, comentaba en su comunicado que: «En los primeros GG.PP se ha visto que todavía no somos competitivos, así que hemos decidido concentrar nuestras fuerzas en mejorar la situación».

*«Seguro que Valentino sufre más con Jorge que conmigo: tiene la misma moto, los mismos neumáticos y este año ya ha ganado una carrera más»*

▪ Casey Stoner, el viernes



1



2



3



1 Así es el camión de Dainese. 2 Lorenzo y los suyos en la final de la Champions. 3 Ambiente culé en el paddock. 4 Hayden no lo está pasando nada bien este año. 5 La vida de color de rosa para Pasini. 6 Sobre todo el domingo... 7 Una alegre visión. 8 ¿A quién esperan en Suzuki...?



## GP GENTE Paddock

### DR. MARTIN RAINES

**ESTE** ingeniero británico es un apasionado de las motos desde que a los 17 años asistió por primera vez a una carrera del Trofeo Transatlántico en el circuito de Oulton Park en 1972 y vio correr a Barry Sheene. Dos años más tarde asistió a su primer Gran Premio y como no podía ser de otro modo fue al Tourist Trophy. Tanto le engancharon las motos que junto a su hermano corrió en varios campeonatos en las Islas Británicas, luego trabajó como comisario de pista y en cualquier cosa que le permitiera estar cerca de las carreras, siempre compaginado sus estudios de ingeniería.



**PERO** lo que no sabe mucha gente es que las estadísticas que veis por la tele o en la web de MotoGP son cosa suya. Empezó en el año '95 cuando se lo propuso nuestro compañero Dennis Noyes y cuando en el '99 Dennis dejó Dorna, siguió aportando sus datos al campeonato. Como nos comentaba el Dr. Raines, «tengo una consultoría de ingeniería y las estadísticas las hago como hobby». Desde 1977 cuando el GP de Gran Bretaña sustituyó al TT en el Mundial no se ha perdido ni uno, pero Martin aprovecha siempre que puede para salir y ver carreras en otros sitios, en Mugello casi nunca falla... Sus pilotos preferidos son por orden: Mike Hailwood, Barry Sheene, Freddie Spencer y Loris Capirossi.



# DOLOR DE CABEZA

EL GP DE RANDY MAMOLA



« Ahora las carreras son como una máquina de "pinball" y la bola puede ir para donde quiera»

**Q**ué carrera! Incluso ha sido mejor que Le Mans porque hemos visto motos de todos los colores delante, azul, negro, naranja y rojo... Y todo antes de cambiar de neumáticos. Antes de llegar aquí parecía muy difícil que alguien fuera capaz de romper el récord de victorias de Rossi y nos ha dejado un poco decepcionados. La decepción es que nos hemos quedado sin ver qué hubiera pasado con el circuito completamente seco, pero porque siempre queremos más. Pero la carrera que hemos visto ha sido muy buena y hay que reconocer el mérito de Casey, han entrado a la vez y le ha metido siete segundos a Valentino... Ha empleado, sin duda, una táctica de Fórmula Uno, si puedes tirar en el momento justo y frenar donde quieres, los demás tendrán que ir a buscarte. Pero quizás Valentino pensó en más de una ocasión en la carrera de Le Mans.

Valentino y Stoner sabían desde el primer día que iba a ser una batalla campal, pero entonces hablaban de una batalla directa y no contra los elementos o la elección de neumáticos. Todos han sufrido distintos problemas y aunque la carrera hubiera sido en seco, algunos seguirían en el limbo sin saber qué neumático usar, porque hoy la temperatura no tenía nada que ver con la del viernes y el sábado, y uno de éstos era Valentino... Ahora las carreras son como una máquina de «pinball» y la bola puede ir para donde quiera. Antes había neumáticos a medida para cada ocasión, ahora sólo hay dos donde elegir y puedes acertar o equivocarte, pero lo bueno es que es igual para todos.

Como siempre he dicho, me gusta Dani y no me ha gustado verle caer. No puedes correr en estas condiciones y menos en este campeonato y contra los pilotos que hay aquí. Tras terminar en el podio en Le Mans



seguro que llegó aquí pensando que podía hacerlo, pero como después se ha sabido, Dani llegaba a Italia tocado y el sábado empeoró. Pienso que Dani necesita descansar, pero sólo Dani debe tomar estas decisiones con el consejo de un médico y de nadie más. Las dos carreras seguidas de Assen y Laguna serán duras y habéis pensado cómo estará o lo que pasaría si tiene otro accidente en Barcelona... ¿Creéis que todavía puede ganar este campeonato? Yo no, este año no. Dani lleva mucho tiempo lesionado, incluso antes del primer entrenamiento de pretemporada en Malasia... Mentalmente tiene que ser muy duro, porque si ganas eres un héroe, pero: ¿y si pierdes? La gente se preguntará: ¿por qué lo hace? Personalmente creo que no es lo mejor, porque si estuvieras en las últimas carreras líder y con el título por decidir tendría sentido. Pero estamos en la quinta carrera y quedan 12. Seguro que él cree que todavía puede coger a los demás, pero lo más

importante es su salud y la Honda todavía está muy lejos de donde debería para luchar con la Yamaha y la Ducati.

No quiero terminar sin hablar de Lorenzo. Porque hoy Valentino estaba muy cabreado, pero no porque Stoner o Ducati le hayan roto la racha en Mugello, sino porque Lorenzo le ha vuelto a ganar. 3-2 a favor del mallorquín y las tres en circunstancias inusuales... Aquí todo parecía en contra de Lorenzo, se ha caído, ha salido mal, pero es la mosca cojonera más dura que le ha podido tocar a Valentino. El año pasado eligió el mejor casco para la carrera y esta vez también, porque seguro que Lorenzo le dejó con dolor de cabeza el domingo. ■

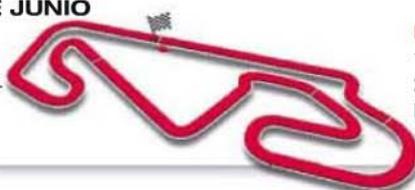
RANDY MAMOLA EN EXCLUSIVA PARA MOTOCICLISMO

## EL PRÓXIMO GP



G.P. CATALUÑA ■ MONTMELÓ ■ 14 DE JUNIO

Denominación oficial: Circuit de Catalunya.  
Localización: Situado a 20 km de Barcelona; 80 km de Gerona.  
Información: [www.circuitcat.com](http://www.circuitcat.com).



### RECORDS DEL CIRCUITO

125 cc: R. Krummenacher (KTM) 1'50"732 (2007).  
250 cc: Alex de Angelis (Aprilia) 1'45"925 (2007).  
MotoGP: Dani Pedrosa (Honda) 1'42"358 (2008).



# TE PAGAMOS EL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN\*

**NO ESPERES MÁS PARA HACERTE CON TU KAWASAKI**

**OLVÍDATE DE LOS "QUIZÁS", "A LO MEJOR", "UN DÍA..." Y APROVÉCHATE**

Si lo que quieres es disfrutar de tu Kawasaki cuanto antes, éste es el momento. En Kawasaki volvemos a los impuestos que se pagaban en 2008, para que te centres en lo que de verdad importa: tu moto. Infórmate en [www.kawasaki.es/noticias](http://www.kawasaki.es/noticias) o en la red de Concesionarios Oficiales Kawasaki.

**Kawasaki**  
Let the good times roll.

[www.kawasaki.es](http://www.kawasaki.es)

\*Oferta válida para toda la gama Kawasaki. En los modelos con versión ECO<sub>2</sub>Logic sólo se aplicará la promoción en dichas versiones.  
Impuesto de Matriculación para toda la gama Kawasaki (0%), excepto los modelos 1400GTR y ZZR1400 (4,75%) y serie VN1700 (14,75%).  
Promoción vigente del 01/04/09 hasta el 30/06/09.



Recuerda: la carretera No es un juego.



# EL MUNDIAL ESTÁ VIVO

FOTOS GOLD & GOOSE

Tal y como se preveía, Spies no ha permitido sorpresas en su casa y ha conseguido un doblete que le acerca en la provisional a Haga, que por primera vez esta temporada no ha subido al podio en todo el fin de semana.

**S**egundo doblete de la temporada para Ben Spies –anteriormente había hecho pleno en Losail– que, si bien no pone la clasificación al rojo vivo puesto que la ventaja de Haga todavía es de 53 puntos, sí que lanza un serio aviso al japonés, que en Miller ha estado desconocido. La regularidad de la que había hecho gala el de Ducati desde el inicio de la temporada, subiendo al podio en todas las carreras que había finalizado –sólo se quedó a cero en la segunda de Monza–, la ha perdido de golpe en casa de su máximo enemigo. Es cierto

que Haga no ha disputado las carreras al cien por cien, todavía resentido de su caída en los entrenamientos del sábado, pero se esperaba más batalla por parte del líder del Mundial, que sale de Miller con un saldo de 13 puntos frente a los 50 de Spies, es decir, 37 puntos recuperados de una tacada. Y mucho ojo con el «tapado» Fabrizio que está a 64 de su teórico jefe de filas.

El primer objetivo que quería cumplir «Superpoleman» Spies fue el de batir el récord de «poles» que desde Kyalami compartía con su compatriota Doug Polen, y

esta tarea la dejó resuelta el sábado con su séptima pole consecutiva. ¡«Big Ben» ha salido desde el primer puesto de la parrilla en todas las carreras del Mundial de SBK que ha competido! En las carreras del domingo también había la sensación de que Spies era el rival a batir, entre otras cosas porque en el AMA había ganado cinco de las seis carreras que ha disputado en este circuito.

Ya en los entrenamientos Checa demostró que sería su principal escollo de cara a la victoria, y es que sea por las circunstancias que sean Miller es un circuito que se le da de fábula al español. Aquí consiguió en 2008 sus dos victorias que adornan su palmarés de Superbike y aquí ha logrado el primer podio de la temporada. Lástima de su caída en la segunda carrera porque de nuevo el español olía a cajón.



1. Bandera de cuadros para un victorioso Ben Spies. 2. Primer podio de la temporada para Carlos Checa. 3. Espectaculares vistas del circuito de Miller. 4. Discreto fin de semana de Noriyuki Haga. 5. Doble podio para Michel Fabrizio, que salvó el honor del equipo oficial Ducati Xerox.

### SBK 1: A DOS MANGAS

Spies nos tiene acostumbrados a desaprovechar sus «poles», pero en la primera carrera realizó una salida fulgurante llegando a la primera curva varios metros por delante del grupo y completando la primera vuelta con dos segundos de ventaja con respecto a sus perseguidores –Nakano, Kiyonari, Haga, Parkes y Checa– que no podían seguir el brutal ritmo del americano. Mientras la ventaja de Spies seguía creciendo, Checa tenía mejor ritmo que sus rivales y fue adelantándose uno a uno, hasta que llegó a Kiyonari que en ese momento era segundo. Por el camino, Nakano se cayó cuando trataba de cerrar la puerta al español. Recién completada la vuelta cinco, con Spies a más de cuatro segundos, algo falló en la Honda de Checa que perdía puestos verti-

ginosamente. Afortunadamente –para él–, en ese momento Muggeridge sufrió una violenta caída, quedándose él y su moto en el asfalto y obligando a sacar bandera roja y detener la carrera en la vuelta 5.

Cuando se reanudó, se mantuvieron las distancias de la última vuelta completada y la parrilla se alineó como transcurría la carrera antes de suspenderse. Quitando a Spies que no le alteró el parón y en la segunda salida volvió a tomar el mando a las primeras de cambio, el resto de mortales empezó a rodar con la calculadora. De este modo, Carlos Checa que rodó segundo toda la carrera, en el acumulado de tiempos estuvo tercero hasta que le arrebató las ocho décimas que le sacaba Kiyonari de la primera carrera. Con Spies y Checa rodando en solitario, la emoción estaba en conocer el nombre



### DENNIS «CONNECTION»



“ Ben Spies, uno de los cinco mejores pilotos del mundo »

**M**enos mal que Mat Mladin no ha corrido como «wild card» en Miller porque, después de ver el baño que Ben Spies ha dado a la flor y nata del Mundial de Superbike en el circuito norteamericano, no queda mucha duda que con Mladin en pista sobre una Suzuki oficial los dos norteamericanos se hubieran disputado la victoria. El único piloto del Mundial que dio muestras de poder apretar a Spies era Carlos Checa, segundo en la primera carrera y por el suelo en la segunda.

**LOS** que sólo han visto a Spies por la tele tal vez no han podido captar todavía la dimensión del talento de este tejano con el apodo de «Elboz» (codos), pero cada diez o doce años aparece un talento extraordinario. El último era Valentino Rossi... ahora en MotoGP hay tres jóvenes tigres: Casey Stoner, Jorge Lorenzo y Dani Pedrosa que están apretando a Valentino, pero desde las llanuras de Tejas nos ha llegado un piloto que, por su estilo, me recuerda a Kevin Schwantz y por personalidad (seca y casi tímida) tiene algo en común con el joven Freddie Spencer.

**PERO** Ben tiene un problema. Ha sido piloto oficial toda la vida y el nuevo reglamento obliga a los rookies a pasar primero por un equipo satélite. Así que le toca a Ben creer lo que hasta ahora nunca ha sido verdad... que el equipo Tech3 tendrá el mismo material que el equipo oficial... y, dinero aparte, Ben dice que, por supuesto, quiere ir a MotoGP, «pero no estoy obsesionado con ir al precio que sea».

**OBVIAMENTE** los promotores del campeonato, InFront, han subvencionando parte del coste de Ben en Yamaha, pero el tejano dice que lo que más le interesa no es la cantidad del contrato sino que su moto sea competitiva. Yamaha tiene un problema que a muchos les gustaría tener... cuentan con tres de los cinco mejores pilotos del mundo, pero sólo caben dos en el equipo FIAT.

**TARDE** o temprano «Elboz» irá a MotoGP, pero todo parece indicar que será tarde.



## CLASIFICACIÓN SUPERBIKE

### PRIMERA CARRERA

PILOTO	MARCA	TIEMPO	V. RÁPIDA
1 B. SPIES	Yamaha YZF R1	38'30.945	1'48.965
2 C. CHECA	Honda CBR1000RR	9.394	1'49.431
3 M. FABRIZIO	Ducati 1098R	12.742	1'49.496
4 R. KIYONARI	Honda CBR1000RR	14.276	1'49.318
5 J. REA	Honda CBR1000RR	14.915	1'49.589
6 M. BIAGGI	Aprilia RSV4 Factory	15.461	1'49.601
7 J. HACKING	Kawasaki ZX 10R	22.901	1'49.941
8 J. SMRZ	Ducati 1098R	25.425	1'49.734
9 N. HAGA	Ducati 1098R	25.870	1'49.989
10 L. HASLAM	Honda CBR1000RR	26.093	1'49.984
11 S. BYRNE	Ducati 1098R	26.181	1'49.766
12 Y. KAGAYAMA	Suzuki GSX-R 1000	29.275	1'49.993
13 T. SYKES	Yamaha YZF R1	38.365	1'50.547
14 G. LAVILLA	Ducati 1098R	39.454	1'50.489
15 T. CORSER	BMW S1000 RR	39.513	1'50.324
16 F. NIETO	Suzuki GSX-R 1000	48.889	1'51.034
17 L. LANZI	Ducati 1098R	50.747	1'50.716
18 J. ZEMKE	Honda CBR1000RR	51.446	1'51.104
19 L. SCASSA	Kawasaki ZX 10R	54.472	1'51.489
20 D. SALOM	Kawasaki ZX 10R	58.525	1'51.255
21 R. XAUS	BMW S1000 RR	1'07.572	1'51.638
22 E. NIGON	Yamaha YZF R1	1'18.092	1'51.993

### SEGUNDA CARRERA

PILOTO	MARCA	TIEMPO	V. RÁPIDA
1 B. SPIES	Yamaha YZF R1	38'25.391	1'48.768
2 M. FABRIZIO	Ducati 1098R	9.080	1'49.085
3 J. REA	Honda CBR1000RR	14.357	1'49.646
4 M. BIAGGI	Aprilia RSV4 Factory	15.636	1'49.731
5 R. KIYONARI	Honda CBR1000RR	17.156	1'49.521
6 J. SMRZ	Ducati 1098R	17.546	1'49.744
7 S. NAKANO	Aprilia RSV4 Factory	19.659	1'49.966
8 N. HAGA	Ducati 1098R	23.455	1'50.068
9 T. SYKES	Yamaha YZF R1	30.489	1'50.072
10 S. BYRNE	Ducati 1098R	31.775	1'49.867
11 B. PARKES	Kawasaki ZX 10R	33.246	1'50.348
12 Y. KAGAYAMA	Suzuki GSX-R 1000	36.758	1'50.569
13 F. NIETO	Suzuki GSX-R 1000	36.887	1'50.682
14 L. LANZI	Ducati 1098R	37.290	1'50.221
15 J. ZEMKE	Honda CBR1000RR	42.639	1'50.514
16 R. XAUS	BMW S1000 RR	42.777	1'51.033
17 T. CORSER	BMW S1000 RR	45.596	1'50.903
18 D. SALOM	Kawasaki ZX 10R	1'09.237	1'51.914
19 J. HACKING	Kawasaki ZX 10R	1'26.703	1'50.304

### CLASIFICACIÓN PROVISIONAL

1 HAGA	265	6 HASLAM	122
2 SPIES	212	7 SYKES	113
3 FABRIZIO	201	8 KIYONARI	96
4 REA	133	9 CHECA	93
5 BIAGGI	126	10 SMRZ	82

Consulta las clasificaciones completas en [MOTOCICLISMO](#)

En el espectacular trazado de Miller Motorsport Park, Ben Spies ha logrado siete victorias en las ocho carreras que ha disputado, cinco en el AMA y estas dos del Mundial de SBK.

del tercer integrante del podio, un puesto por el que peleaban Kiyonari, Rea, Biaggi y Fabrizio, y que finalmente se resolvió a favor del piloto de Ducati.

### SBK 2: MONÓLOGO DE SPIES

Como las dos salidas anteriores, Spies no ofreció posibilidad de réplica y desde la salida mantuvo la cabeza de carrera. El de Yamaha estiró el grupo nada más salir y a duras penas le siguieron Fabrizio y Checa, que en la tercera vuelta rodaban con una desventaja de 1,5 y 2 segundos, respectivamente. Pero el español finalizó antes de tiempo la prueba americana al golpear su moto con un bordillo e irse al suelo en la cuarta vuelta. Sin Checa en pista, todas las esperanzas de que hubiera una carrera disputada en cabeza recayeron en Fabrizio y durante más de la mitad de la prueba el italiano nos hizo pensar que podría engancharse a la R1 de Spies ya que la diferencia

de 1,5 se mantuvo hasta los últimos giros, cuando el teitano subió el ritmo y distanció a la Ducati a más de tres segundos a falta de cinco vueltas.

Con la victoria más que resuelta lo más vistoso, de nuevo, estaba detrás, en la lucha por el tercer puesto que mantenía un grupo formado en sus orígenes por: Rea, Haslam, Kiyonari, Biaggi, Smrz, Haga y Nakano; pero en la práctica sólo los dos británicos y Biaggi batallaron por el podio. Haslam lo intentó de todas las maneras pero Rea cerró huecos de manera impecable, hasta que el piloto del Stiggy Honda se fue al suelo en la última vuelta. Sin Checa en pista, el mejor español fue Fonsi (13º), por delante de Xaus (16º), mientras que Gregorio Lavilla que había puntuado en la primera carrera, se fue al suelo en esta segunda. ■

TEXTO: JESÚS LÁZARO / GORDON RITCHIE

## PROTAGONISTAS

### BEN SPIES

“Es muy importante tener un buen ritmo al final de carrera, pero si no hubiéramos hecho una buena salida habríamos batallado con todos al menos hasta



mitad de carrera. Sabía que necesitaba dos buenas salidas y

esa ha sido la clave del fin de semana».

### CARLOS CHECA

“Estaba rodando muy cómodo cuando el alternador de mi moto ha tocado el bordillo y me he ido

al suelo en la segunda carrera. Ha sido una lástima, pero me voy con buenas



sensaciones porque por fin he sido competitivo y he vuelto al podio».

### MICHEL FABRIZIO

“En la segunda carrera la diferencia

con Spies era de 1,5 segundos y traté de empujar lo más fuerte posible, quizás demasiado porque en las últimas vueltas mi neumático delantero dijo basta y no pude seguirle».

**SBK: SUPERSPORT**

# HACHAZOS

Tras toda una carrera agazapado en cuarta posición, Sofuoglu resolvió al final con tres pasadas al límite a Lascorz, Crutchlow y Laverty.



**K**enan Sofuoglu regresó este año a Supersport con el objetivo de repetir el título que ya ganó en 2007. Sin embargo, desde que ganó la carrera inaugural de Phillip Island, sólo su regularidad le mantenía vivo en la provisional, frente a Crutchlow y Laverty que se habían repartido el resto de victorias.

Por fin Joan Lascorz consiguió la primera «pole» de su vida, pero en la salida perdió un par de posiciones. Al contrario de lo que nos tienen acostumbrados, hubo muy pocos adelantamientos en cabeza y hasta las últimas vueltas rodaron escapados el cuarteto formado por Laverty, Crutchlow, Lascorz y Sofuoglu. El turco desató las hostilidades a cinco vueltas del final en un ajustado adelantamiento a Lascorz, por el que pediría perdón a continuación. Las décimas que perdió el español en esa acción le impidieron luchar por la victoria. Ya en la última vuelta, el piloto del Ten Kate hizo lo propio con Crutchlow, primero, y después con Laverty, con los que también se llegó a tocar. Con el carenado de su CBR arañado Sofuoglu cruzó la línea de meta loco de felicidad y el himno turco volvió a sonar en honor de su mejor embajador en el Mundial. **M**

## CLASIFICACIÓN SUPERSPORT

PILOTO	MARCA	TIEMPO	V. RÁPIDA
1 K. SOFUOGLU	Honda CBR600RR	34'00.510	1'52.285
2 E. LAVERTY	Honda CBR600RR	0.368	1'52.450
3 C. CRUTCHLOW	Yamaha YZF R6	0.521	1'52.391
4 J. LASCORZ	Kawasaki ZX-6R	1.833	1'52.563
5 F. FORET	Yamaha YZF R6	12.071	1'53.071
6 G. MCCOY	Triumph Daytona 675	18.108	1'52.781
7 A. PITT	Honda CBR600RR	25.912	1'53.748
8 M. PIRRO	Yamaha YZF R6	26.867	1'53.863
9 M. LAGRIVE	Honda CBR600RR	30.411	1'53.959
10 A. WEST	Honda CBR600RR	31.393	1'53.956
11 T. PRADITA	Yamaha YZF R6	32.206	1'54.100
12 M. PRAIA	Honda CBR600RR	32.572	1'54.107
13 K. FUJIWARA	Kawasaki ZX-6R	35.491	1'53.902
14 B. VENEMAN	Suzuki GSX-R600	37.164	1'54.526
15 G. VIZZIELLO	Honda CBR600RR	39.041	1'54.472
16 G. NANNELLI	Triumph Daytona 675	40.443	1'53.090
17 M. LAVERTY	Yamaha YZF R6	51.153	1'55.215
18 A. VOS	Honda CBR600RR	52.658	1'55.220
19 J. GÜNTHER	Honda CBR600RR	54.437	1'55.258
20 A. POLITA	Suzuki GSX-R600	1'11.500	1'56.104
21 R. HOLLAND	Honda CBR600RR	1'11.668	1'56.137
22 Y. GUERRA	Yamaha YZF R6	1'18.385	1'56.221
23 M. ROCCOLI	Honda CBR600RR	1'21.462	1'53.822
24 O. PIANYKH	Yamaha YZF R6	1'33.636	1'57.467
25 A. NELSON	Yamaha YZF R6	1'40.570	1'57.669
26 C. YATES	Suzuki GSX-R600	1 Lap	2'01.445

## PROVISIONAL

1 CRUTCHLOW	135	6 WEST	66
2 LAVERTY	126	7 FORET	55
3 SOFUOGLU	108	8 AITCHISON	50
4 PITT	73	9 PIRRO	48
5 LASCORZ	73	10 MCCOY	39

Consulta las clasificaciones completas en [MOTOCICLISTAS](#)



MUNDIAL DE RESISTENCIA: 8 HORAS DE OSCHERSLEBEN

## YAMAHA AUSTRIA REPITE VICTORIA



**TRAS** su triunfo en las 24 Horas de Le Mans, el Yamaha Austria también se ha adjudicado la carrera celebrada en Oschersleben y ya lidera la provisional con una renta de 38 puntos. La segunda cita del Mundial de Resistencia no duró las ocho horas previstas, ya que cuando llevaban transcurridas 6 horas y 40 minutos una fuerte tormenta eléctrica obligó a suspender la prueba. El equipo formado por Jerman, Martin y Giabbani lideraba en esos momentos la carrera con un cómodo margen de cuatro vueltas sobre el equipo italiano del Amadeus X-One (Tessari, Gruy y Badovini), y cinco sobre el RT Racing Team (Devoyon, Jond y Morillon). El equipo BK Maco Moto, de Dani Ribalta y Víctor Carrasco, finalizó en sexta posición; el MCS Racin IPONE de Jordi Almeda, noveno; y el Michelin Power Research Team de Josep Monge, décimo. En Superstock, el Cordoba Patrimonio de la Humanidad (Álvaro Molina, Dailos Sainz y Luis Castro) se alzó con la cuarta posición de su categoría. La siguiente prueba del Mundial de Resistencia son las 8 Horas de Albacete que se celebrará el 4 de julio.

## CLASIFICACIÓN

EQUIPO	MARCA	TIEMPO	V. RÁPIDA
1 Yamaha Austria	Yamaha	6:40:01.383	1:28.502
2 Amadeus X One	Yamaha	a 4 vueltas	1:29.367
3 RT Racing Team	Suzuki	a 5 vueltas	1:30.156
4. 18 Sapeurs-Pompriers (Suzuki) a 5 vueltas; 5. Bolliger Team Switzerland (Kawasaki) a 5 v.; 6. BK Maco Moto (Yamaha) a 7 v.; 7. AM Moto Racing Competition (Suzuki) a 7 v.; 8. RMT 21 Racing Germany (Honda) a 8 v.; 9. MCS Racing IPONE (Suzuki) a 10 v.; 10. Michelin Power Research Team (Honda) a 11 v.			

Consulta las clasificaciones completas en [MOTOCICLISTAS](#)



VIZCAYA

## Tierras vascas

Montañas, valles y costas, pequeños y grandes puertos pesqueros llenos de encanto, atractivos culturales... una ruta completa alrededor de Vizcaya viaja por la magnífica naturaleza vasca descubriendo maravillosos atractivos.

### Ruta Recomendada

POR RAFA GÓMEZ

- Fotógrafo profesional de las dos ruedas.



**Vizcaya ofrece infinitos** alicientes, eso sí, vete siempre preparado para la lluvia, es otro de sus encantos. En Bilbao, no dejes de visitar el museo Guggenheim y sus magníficas exposiciones; es un monumento emblemático. Ya de viaje, para en Algorta y tómate unas rabas con un zurito en las escaleras del puerto viejo. No dejes de visitar la ermita de San Juan de Gaztelugatxe y cárgate de paciencia para subir los escalones. En verano, Las Magdalenas, son las fiestas del precioso pueblo marinero de Elantxove, un verdadero encanto. En Guernica, imperdonable la visita a la Casa de Juntas y en Urdaibai al parque natural. Los aficionados al surf en particular con el clima adecuado podréis disfrutar de un espectáculo único la famosa ola de izquierdas de Mundaka.



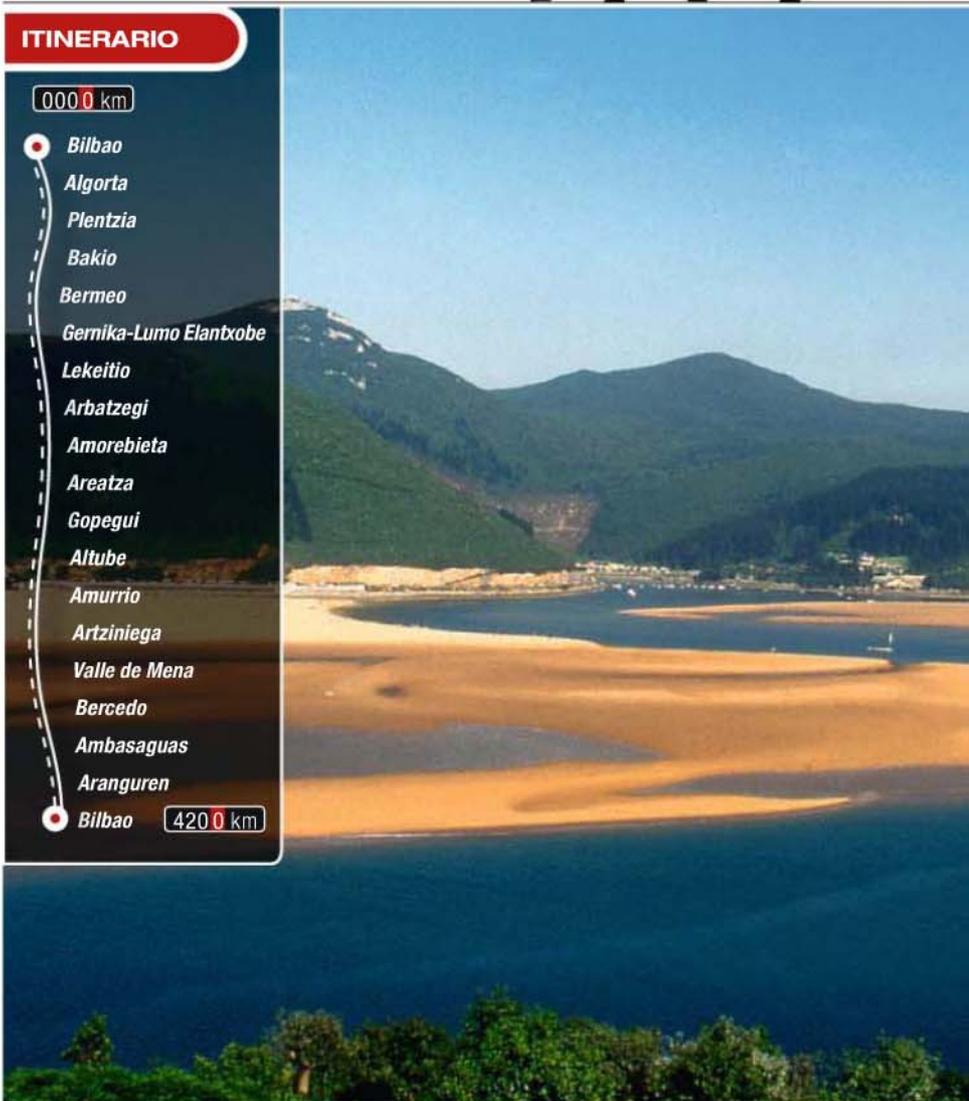
### lo mejor de la ruta

- Combinación de tramos o rutas de costa con rutas de interior, siempre muy sinuosas. La ruta recomendada en el rutómetro se puede hacer en dos jornadas con base en Bilbao, lo que permite disfrutar con más tiempo de los muchos alicientes de esta ruta.
- Carreteras muy reviradas. El tramo entre Lekeitio y Durango, el valle de Mena en Burgos, o el occidente de Vizcaya son lugares magníficos para el mototurismo.

### ITINERARIO

0000 km

- Bilbao
- Algorta
- Plentzia
- Bakio
- Bermeo
- Gemika-Lumo Elantxobe
- Lekeitio
- Arbatzegi
- Amorebieta
- Areatza
- Gopegui
- Altube
- Amurrio
- Artziniega
- Valle de Mena
- Bercedo
- Ambasaguas
- Aranguren
- Bilbao 4200 km



Bilbao es el punto de partida y final de la ruta de esta semana. En la foto, vista parcial del Guggenheim.



Ir de la costa al interior y viceversa te garantiza un buen número de tramos apropiados para la conducción en moto.



## El truco de Gustavo

**CABALLETE.** Es el soporte más seguro de tu moto. Importante, especialmente cuando viajas, es asegurarte de la horizontalidad del suelo y de que las patas no apoyen sobre piedras irregulares o terrenos de diferente dureza. Los movimientos para subirla y bajarla del caballete han de ser secos y precisos. Mano izquierda en manillar izquierdo, tirando de la agarradera con la derecha y pie derecho pisando el caballete para evitar el desplazamiento. Practica y le cogeras el truco.



Localidades costeras como Lekeitio, en la foto, te sorprenderán gratamente con sus atractivos puertos y rica gastronomía.

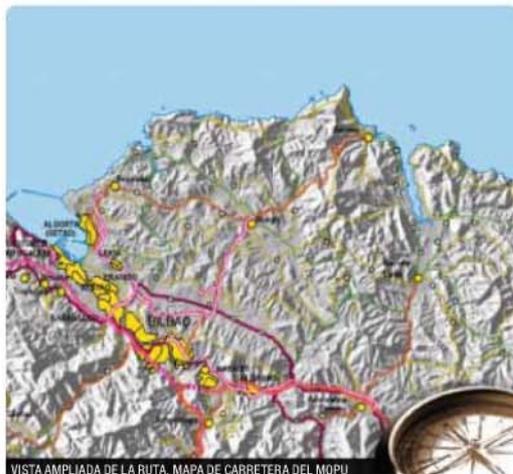
66 Bilbao. La ciudad más poblada de Euskadi y del litoral Cantábrico reúne a lo largo de la Ría del Nervión a más de 900.000 habitantes. Enclave comercial desde su fundación en siglo XIV, vivió a lo largo del siglo XIX y principios del XX una potente industrialización. Hoy sigue transformándose, tras la reconversión industrial es una urbe de servicios que está en proceso de revitalización estética, social y económica, con el Guggenheim como emblema.

Elantxove, tras un pequeño desvío de la ruta principal, es un diminuto pueblo agarrado al acantilado y para muchos el mejor ejemplo de tipismo rural mariner de toda la provincia. Los grandes puertos de pescadores de Bermeo, Lekeitio y Ondarroa también muestran bellas imágenes marineras.

Guernika-Lumo. Capital política de Euskadi: Gernika. Con su roble de los Fueros, donde se reunían las juntas que gobernaban las anteiglesias y villas de Vizcaya es símbolo de las tradiciones del pueblo vasco. La naturaleza de la ría también atrae la atención de los aficionados a los entornos biológicos. Espectacular bosque pintado de Oma, obra del artista Agustín Ibarrola (acceso por BI-4244, Santimamiñe).

EXTRACTOS DEL LIBRO **ESPAÑA EN MOTO** DE GUSTAVO CUERVO, RECIENTEMENTE EDITADO CON LIBROS CÚPULA.

## FICHA DE LA RUTA



VISTA AMPLIADA DE LA RUTA. MAPA DE CARRETERA DEL MOPU



- ▶ **Distancia:** 420 km.
- ▶ **Tiempo aprox.:** 10 horas.
- ▶ **Dificultad:** Media, alta.
- ▶ **Tramo 5 estrellas:** Arbaztegi-Amorebieta, Ambagasguas-Aranguren, Costa Vizcaya.
- ▶ **Asfalto:** Bueno/muy bueno.
- ▶ **Tráfico:** Escaso en locales. Alto en vías principales.
- ▶ **Trazado:** Completamente sinuoso de principio a fin.
- ▶ **Estación:** Primavera, verano u otoño.
- ▶ **Gastronomía:** Marmitako, bacalao al pil pil.
- ▶ **Fiestas:** Semana Grande de Bilbao.

### atención

- ⚠ Tráfico pesado. A la salida de los tramos de montaña y cuando hay que tomar algunos enlaces de carreteras principales prestar especial atención al tráfico de camiones, muy denso en ciertas zonas industriales, con numerosas entradas y salidas de fábricas.
- ⚠ La lluvia es frecuente en todas las épocas del año en Vizcaya; viaja siempre preparado.
- ⚠ Muchas rotondas, cruces y travesías de poblaciones. Extremar la precaución.

### muy interesante



**EL GUGGENHEIM JUSTIFICA POR SÍ SOLO LA VISITA A LA RÍA DE BILBAO.** Su estructura arquitectónica singular y sus exposiciones son un gran atractivo cultural de la Cornisa Cantábrica. Otros museos en Bilbao; Arqueológico, marítimo de la Ría, Vasco, jardines, Paseo de la Memoria y para comer, los pintxos del casco viejo.

### la moto idónea para esta ruta



Custom   Trail   Turismo   Sport-Turismo   Deportivas

## CONCENTRACIONES

Envía tus concentraciones a: [concentraciones@mpib.es](mailto:concentraciones@mpib.es). Fax: 91 347 01 19 y teléfono: 91 347 05 87.



### 5, 6 Y 7 DE JUNIO

#### 1. V CONCENTRACIÓN CIUDAD DE CALAMONTE.

**Organiza:** MC. Ahí va la liebre.  
**Ciudad:** Calamonte (Badajoz).  
**Precio:** 30 / 15 (1 día).  
**Actividades:** Bolsa regalo, ruta, comida, cena buffet, desayuno, actuaciones acrobáticas, conciertos y DJ's.  
**Información:** 657 534 355.



**Ventaja socios Action Team: 3 euros de descuento.**

#### 2. IV CONCENTRACIÓN MOTERA CIUDADE DE NARÓN.

**Organiza:** MC. Fojeteiros.  
**Ciudad:** Narón (La Coruña).  
**Precio:** 30 euros.  
**Actividades:** refresco y pincho de bienvenida, música en directo, rutas mototurísticas, exhibición acrobática de Emilio Zamora y Raúl Lerena, cena, desfile de antorchas, gran fiesta, almuerzo, trofeos.  
**Información:** 697 26 91 02 / [info@motoclubfojeteiros.com](mailto:info@motoclubfojeteiros.com).

#### 3. VIII CONCENTRACIÓN DE MOTOS DOS LEONES.

**Organiza:** Biker Racing Show.  
**Ciudad:** Aranda de Duero (Burgos).  
**Precio:** 30 euros/25 sin cena.  
**Actividades:** Concierto de Rosendo, campeonato de stunt, dos rutas, dos cenas, dos almuerzos, desayuno, pin, camiseta, botella de vino, bike show, stripteases, camping con duchas, mercadillo.  
**Información:** [www.2leones.com](http://www.2leones.com) / 629 59 31 19.

#### 4. XIII CONCENTRACIÓN MOTOTURÍSTICA CIUDAD DE LEPE.

**Organiza:** MC. Pistonazo.  
**Ciudad:** Playa de la Antilla (Huelva).  
**Precio:** 30 euros.  
**Actividades:** Concurso de motos antiguas y transformaciones, acampada, fiesta, música, chicas lavamotos, vuelta turística, exhibición motera, sorteos y regalos...  
**Información:** 610944687 / 696126421.



**Ventaja socios Action Team: 3 euros de descuento.**

#### 5. REUNIÓN MOTERA ALIEN 2009.

**Organiza:** Peña Motera Alien.  
**Ciudad:** Muskiz (Vizcaya).  
**Precio:** 12 euros.  
**Actividades:** Exposición de motos clásicas, parrillada, conciertos, sardinada, juegos moteros, cena, desfile de antorchas, desayuno con chocolate, ruta turística, sorteo y trofeos.  
**Información:** [www.moterosalien.com](http://www.moterosalien.com) / 610 66 45 66.



**Ventaja socios Action Team: 5% de descuento.**

#### 6. X CONCENTRACIÓN MOTOSESEÑA.

**Organiza:** MC. Seseña.  
**Ciudad:** Seseña Nuevo (Toledo).  
**Precio:** 20 euros.  
**Actividades:** Exhibiciones, ruta, antorchada, comidas, camping con duchas, mercadillo, discoteca, ruta barítima, sorteos, juegos, carpas

mercadillo, zona de acampada, piscina.  
**Información:** 645 49 48 32 / 91 801 26 77.

#### 7. XI ANIVERSARIO VOCS

**Organiza:** Vulcan Riders Spain.  
**Ciudad:** Toledo.  
**Precio:** 130 euros (socios) / 160 (no socios).  
**Actividades:** Cena Hotel Beatriz, baile, comida, ruta, Asamblea de socios...  
**Información:** [www.vocs.org](http://www.vocs.org).

### 6 Y 7 DE JUNIO

#### 8. XI CONCENTRACIÓN MOTERA VILLA DE MANILVA.

**Organiza:** Grupo Motero Rompecilindro.  
**Ciudad:** Manilva (Málaga).  
**Precio:** 20 euros.  
**Actividades:** Bolsa de inscripción, ruta barítima, noche de fiesta con DJ's, desayuno, ruta turística por la sierra, almuerzo, sorteo de regalos, noche de hotel.  
**Información:** 658 99 67 53 / 670 48 90 02.



**Ventaja socios Action Team: Descuento 2 euros.**

#### 9. MOTORUTA TT

**Organiza:** MC. Motorutas TT.  
**Ciudad:** La Rambla (Córdoba).  
**Precio:** 20 euros / 12 sólo domingo.  
**Actividades:** Ruta barítima por la localidad, conciertos, espectáculos, fiesta motera, ruta por localidades cercanas, zona de acampada vigilada, copa bienvenida, consumiciones, bolsa de regalo, sorteo.  
**Información:** 607 91 61 67.



**Ventaja socios de Action Team: 30% de descuento.**

#### 10. II CONCENTRACIÓN CÁGATE LORITO

**Organiza:** Cágate Lorito  
**Ciudad:** Montoro (Córdoba)  
**Precio:** 18 euros / 12 sólo domingo.  
**Actividades:** Actuación Emilio Zamora, asistencia de Faubel y

Simón, fiesta motera, ruta y actuaciones.  
**Información:** 636 452 210 / 649 131 561.



**Ventaja socios de Action Team: 3 euros de descuento el sábado y 2 el domingo.**

#### 11. CONCENTRACIÓN CARRETERA Y MANTA

**Organiza:** Mototurismo Carretera y Manta  
**Ciudad:** Cifuentes (Guadalajara).  
**Precio:** 30 euros / 15 sólo domingo.  
**Actividades:** Comida, ruta, cena en Monasterio de Santo Domingo, desayuno, sorteo y trofeos. Puntuable.  
**Información:** 669 472 005.

#### 12. XVI CONCENTRACIÓN CIUDAD DE DAROCA

**Organiza:** MC Scape.  
**Ciudad:** Daroca (Zaragoza).  
**Precio:** 30 euros.  
**Actividades:** Fiestas del Corpus 2009, Bikini bike show.  
**Información:** [motoclubscape@hotmail.com](mailto:motoclubscape@hotmail.com).

#### 13. IV CONCENTRACIÓN MOAÑA 2009

**Organiza:** MC La 3-13.  
**Ciudad:** Moaña (Pontevedra).  
**Precio:** Gratis.  
**Actividades:** Cena y desayuno, acampada, rutas, venta de accesorios y espectáculos, concursos, sorteos, discoteca.  
**Información:** [www.la3-12.com](http://www.la3-12.com) / 657 854 622.

### 6 DE JUNIO

#### 14. VI FIESTA MOTERA EMBALSE DE FERVENZA

**Organiza:** MC. A ras do chan.  
**Ciudad:** Oliveira Dumbria (A Coruña).  
**Precio:** 15 euros.  
**Actividades:** Rutas en moto y quads. Acampada, currasco, consumiciones -5- queimada y camiseta.  
**Información:** 639 57 61 19 / [www.cdm-ilipense.com](http://www.cdm-ilipense.com).



**Descuento socios Action Team: 5%.**

### 7 DE JUNIO

#### 15. II RUTA MOTERA DEL ESTURIÓN

**Organiza:** MC. Ilipense.  
**Ciudad:** Alcalá del Río (Sevilla).  
**Precio:** 16 euros / 15 anticipada.  
**Actividades:** Desayuno, ruta y aperitivo, fiesta en caseta municipal.  
**Información:** 639 57 61 19 / [www.cdm-ilipense.com](http://www.cdm-ilipense.com).



**Ventaja socios de Action Team: un euro de descuento.**

#### 16. REUNIÓN Y RUTA REINOSANA

**Organiza:** MC. Reinosana.  
**Ciudad:** Reinosa (Cantabria).  
**Precio:** 10 euros.  
**Actividades:** Ruta 140 km por la comarca de Campoo Los Valles. Comida, sorteo, chapa conmemorativa. Limitado a 100 inscritos.  
**Información:** 678 55 48 36.

### 12, 13 Y 14 DE JUNIO

#### 17. II CONCENTRACIÓN MC PEMENTO RACING.

**Organiza:** MC. Pemento Racing.  
**Ciudad:** Padrón (La Coruña).  
**Precio:** 20 euros / 18 anticipada.  
**Actividades:** Rutas con pinchos, juegos populares y moteros, espectáculo acrobático de Carrillo Show, música en directo, misa motera, petate con gorra, pin... bolo preñado, desayunos, cena, acampada.  
**Información:** 685 99 60 55.

#### 18. III CONCENTRACIÓN CUERVOS ROJOS

**Organiza:** MC. Cuervos Rojos.  
**Ciudad:** Toral de los Vados (El Bierzo, León).

**Precio:** 25 euros.  
**Actividades:** Cena, conciertos, consumiciones, comida, exhibición trial...  
**Información:** 664 142 428 / 664 142 417.

#### 19. II CONCENTRACIÓN FROILANES 09

**Organiza:** MC. Cuervos Rojos.  
**Ciudad:** Virgen del Camino (León).  
**Precio:** 22 euros.  
**Actividades:** Manifestación contra guardarrailles, exhibición Paolo Marthino, juegos, regalos, exposición motos, desfile antorchas, comidas y cena...  
**Información:** 626 398 712 / 626 39 87 93.



**Descuento socios Action Team: 2 euros.**

### 13 Y 14 JUNIO

#### 20. III CONCENTRACIÓN MONTEROSO

**Organiza:** MC. O Corte.  
**Ciudad:** Monteroso (Lugo).  
**Precio:** 29 euros.  
**Actividades:** Exhibición Paulo Martinho, Nesol Pina y Jaque, discoteca, striptease, ruta, comida, y exposición de clásicas.  
**Información:** 625 080 401 / 629 407 136.

#### 21. XV CONCENTRACIÓN VILLA DE PIEDRABUENA

**Organiza:** MC. Derrapaje.  
**Ciudad:** Piedrabuena (Ciudad Real).  
**Precio:** 35 euros.  
**Actividades:** Conciertos de rock, concursos, comida, cena en restaurante, bolsa de inscripción, acampada...  
**Información:** 629 541 322.



**Descuento socios Action Team: 3 euros.**

## Ventajas socios action team

DESCUENTO MEDIO*	DESCUENTO ACUMULADO EN 2009
2,37 EUROS	121,82 EUROS

\*CÁLCULO DE TODAS LAS ACTIVIDADES SEMANALES AHORRO MEDIO AL QUE PUEDE ACCEDER EN NUESTRAS ACTIVIDADES.  
CUOTA ANUAL SOCIO: 12 €

VITY 125  
AHORA POR SÓLO  
**1.399 €\***  
~~1.849 €~~



**YES YOU SAVE!**



CYGNUS X 125  
2.399 € **2.199 €\***

MAJESTY 125  
2.999 € **2.799 €\***

X-CITY 125  
3.799 € **3.499 €\***

X-MAX 125  
2008 **3.799 €**  
2009 **3.849 €**

\*PROMOCIONES VÁLIDAS HASTA EL 30/06/2009 O FIN DE EXISTENCIAS. PVP RECOMENDADO, NO INCLUYE GASTOS DE GESTORÍA NI TASAS DE TRÁFICO. MÁS INFORMACIÓN EN TU CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA Y EN WWW.YAMAHA-MOTOR.ES

**GAMA SCOOTERS 125**

[www.yamaha-motor.es](http://www.yamaha-motor.es)



CONOCE LOS RINCONES MÁS EXCLUSIVOS DEL MUNDIAL

# El mejor GP con Action Team



## Más sorteos y promociones

**UN DÍA CON EL MAPFRE ASPAR TEAM.** MAPFRE Moto10 te invita a pasar el día 12 de junio con su escudería de 250 cc en el Gran Premio de Catalunya para que pases por el paddock, veas a los mecánicos en el box, almuerces en un «hospitality» y conozcas a tus ídolos **Álvaro Bautista** y **Mike Di Meglio**. ¡Nunca lo olvidarás!

**PARTICIPA** en el sorteo enviando «**MMAPFRE (espacio) nº de socio**» al 7484 antes del próximo 8 de junio o visitando [www.actionteam.es](http://www.actionteam.es).



**EL PALCO VIP TE ESPERA.** Cumple uno de tus sueños con **MOTOCICLISMO**: ver el GP desde el Palco VIP, en la misma recta de meta, disfrutando de un servicio de catering... Action Team sortea dos invitaciones dobles para ver la prueba de Montmeló en primera línea. ¿Te animas a participar?

**PUEDES SER TÚ.** Participa enviando «**PALCOVIP (espacio) nº de socio**» al 7484 o visitando [www.actionteam.es](http://www.actionteam.es).



\*Precio SMS: 1,20 euros+IVA. Válido para todos los operadores. Su número móvil queda registrado en bdd inscrita en la APD, responsable Grupo Gyd, y ud. otorga su consentimiento para utilizarse para envíos gratuitos de ofertas de nuestros productos. Conforme a la ley vigente, puede darse de baja y ejercitar su derecho de acceso, rectificación, cancelación u oposición indicando su teléfono a motorpress-iberica@mpib.es. Coste máx de SMS: 1,2 € sin IVA. Menores de edad necesitan consentimiento de sus padres. 803/806 Mayores de 18 años. C/ Albasanz 15 Edificio A - CP 28037 Madrid.

**Hazte socio:** 902 120 946 · Fax 913 470 462 · E-mail: [atencion@actionteam.es](mailto:atencion@actionteam.es) · Horario: L-V de 9:00 a 13:30 h.

**Alertas: Envía ALTA ACTIONTEAM al 7044**

Ver condiciones en [www.actionteam.es](http://www.actionteam.es)





• Para disfrutar de toda la emoción de MotoGP en Catalunya sólo tienes que ser socio de Action Team, porque gracias a tu cerveza favorita, Buckler 0.0,

y a Action Team puedes ganar dos entradas dobles de tribuna con acceso a paddock para el Gran Premio de Catalunya.

¡Has leído bien! Si eres uno de los privilegiados, podrás disfrutar de las carreras, además de ver todo lo que se cuece en la zona más exclusiva del mundial, el paddock. ¿Qué más puedes pedir?

## PARTICIPA Y GANA

Sólo tienes que enviar\*

«**MBUCKLER** (espacio) n° de socio» al **7484** o visitar **www.actionteam.es** y este premio puede ser tuyo. ¡Disfrútalo!

**20% DE DESCUENTO EN AUTOGRILL.** De camino al GP, visita los establecimientos a pie de carretera **AUTOGRILL**. Enseñando tu carnet del club te ahorrarás el **20%** en el servicio de hostelería del 9 al 14 de junio. Consulta tu Autogrill más cercano en **www.autogrill.es**.

**INFORMACIÓN PARA EL SOCIO.** A pesar de lo publicado anteriormente, finalmente Action Team no ofrecerá servicio de Parking y guardacascos durante este Gran Premio. Os emplazamos a disfrutar de todos los servicios del club en próximos eventos comunicados en **www.actionteam.es**.

20 Y 21 DE JUNIO

## Últimas plazas en Chestre

■ Acelerar tu moto en un trazado de Gran Premio a la vez que aprendes a ir más seguro con ella es ahora posible, porque los próximos 20 y 21 de junio llega hasta el Circuito de Valencia la Action School by Kawasaki. Una Escuela de Conducción exclusiva en la que, con el consejo de expertos monitores, conseguirás rodar de forma segura y evitar accidentes en tu vida cotidiana. Cada vez hay menos plazas, ¿vas a quedarte sin la tuya?



## ¡APÚNTATE!

Visita **www.actionteam.es** para inscribirte o ampliar la información sobre nuestra escuela. Recuerda luego confirmar tu plaza en el

**902 120 946**

### FICHA TÉCNICA

Fecha: 20 y 21 de junio.  
Lugar: Circuito de Valencia.  
Precio por curso: 240 euros. Precio reducido los dos días: 355 euros.  
45 euros de seguro para quienes no dispongan de seguro federativo o la licencia correspondiente, 25 euros cada acompañante por día.

### TE OFRECEMOS

- Cursos de un día (sábado o domingo) rodando en un circuito profesional durante más de tres horas.
- Tres niveles de conducción: iniciación, medio y avanzado.
- Clases teóricas y prácticas impartidas por nuestro equipo experto de monitores.

### DESCUENTOS\*

- 20% menos, si pagas con la Mastercard del club.
- 20% de descuento, si te apuntas a tres cursos de un día.
- 10% menos, si acudes junto a siete amigos.
- 15% menos para usuarios de Kawasaki.



\*Descuentos no acumulables entre sí.

**Kawasaki**



Mastercard: 902 321 332. Los gastos de envío y seguro de mercancía del regalo irán a cuenta del ganador.

**CEPSA moto**

Sus datos personales van a ser incorporados a un fichero del que es responsable Motorpress-Iberica S.L. (c/ Albasanz, 15 Edificio A, 28037 Madrid) para gestionar su participación en el club Action Team Motorciclismo Cepsa, y para que, Motorpress-Iberica S.L. u otras compañías del Grupo G+J (cuya información aparece en el Registro Mercantil y en las webs www.gyl.es y www.motorpress-iberica.es), le envíen información publicitaria sobre productos editoriales de las mismas, o sobre productos de terceros relativos a Motor, Deporte, Estilo de vida, Moda, Belleza, Energía, Seguros y Cosmética, todo ello en formato convencional, o electrónico, incluidos los SMS. Puede ejercitar los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito, dirigido en todo momento a Gestión de Publicaciones y Publicidad, S.L. a la dirección postal anteriormente indicada o a la dirección electrónica: protecciondatos@gps.grupogyl.es.

PRECIOS MOTOS NUEVAS

MARCA Y MODELO	PVP	TIPO
----------------	-----	------

**ADLY MOTO**

Project Real Bikes S.L. Tfn. 93 736 49 07

Airtec 125	2.999	Scotiler
Robi 125	1.999	Scotiler

**APRILIA**

Aprilia World Service Tfn. 91 310 99 50

Atlantix 125	2.999	Scotiler
Comany 125 Custom	3.999	Scotiler
Scarabeo 125	3.999	Scotiler
Specifico cube 125	3.999	Scotiler
Specifico One 125	2.999	Scotiler
RS 125	5.199	Deportivas
RK 125	4.299	Enduro
SX 125	4.299	Enduro
Atlantix 250 Sprint	4.099	Scotiler
Scarabeo 250 Light	4.199	Scotiler
Scarabeo 300 Light	4.199	Scotiler
Specifico cube 300	3.799	Scotiler
MV 450 Big Bang	8.499	Cross
MV 450 Screamer	8.499	Cross
RKV 450	9.699	Enduro
SXV 450	10.499	Deportivas
Atlantix 500 Sprint	5.199	Scotiler
Scarabeo 500 Light	5.199	Scotiler
RKV 550	10.719	Enduro
SXV 550	10.406	Deportivas
Pegaso 650 Factory	7.412	Trail
Pegaso 650 Strada	6.765	Turismo
Pegaso 650 trail	7.077	Trail
Scarabeo 750 Light	4.199	Scotiler
750 Shiver ABS	8.579	Turismo
750 Dorsoduro	8.891	Turismo
750 Dorsoduro ABS	9.315	Turismo
750 Shiver GT	8.379	Turismo
750 Shiver GT ABS	9.003	Turismo
NA 850 Mana	9.263	Turismo
NA 850 Mana ABS	9.888	Turismo
Itorna 1000 H	12.442	Deportivas
RSV 4 Factory	20.527	Deportivas
RSV 1000 H	14.856	Deportivas

**AZEL**

Sweet Tfn. 902 19 79 35

Azwell 125	895	Scotiler
New Soko 125	995	Scotiler
Samar 125	995	Scotiler
Sicilian 125	1.535	Scotiler

**BENELLI**

Keewaymotor España, S.L. Tfn. 93 721 91 80

BX 449 Cross	7.500	Cross
TNT 299	9.999	Turismo
TNT 399 S	10.499	Turismo
TNT 1130	12.499	Deportivas
TNT 1130 Cafe Race	13.999	Deportivas
TNT 1130 Sport Evo	12.999	Deportivas
Jomado 1130 Ite	14.999	Deportivas
Tre-K 1130	11.999	Turismo
Tre-K 1130 Amazona	12.999	Turismo

**BETA**

Treba Motorcycles Tfn. 93 777 55 17

Evo 80	3.428	Trail
Evo 80 Junior	2.947	Trail
Evo 125 AT	3.742	Trail
Evo 125	3.224	Trail
RC 125	2.999	Enduro
RR 125 AT Enduro	3.250	Enduro
RR 125 AT SM	3.883	Supermoto
Urban 125	3.394	Trail
Alp 200 AT	4.426	Trail
Urban 200	4.084	Trail
Evo 250	5.430	Trail
RR 250 Enduro	7.369	Enduro
Evo 290	5.480	Trail
Alp 300	5.505	Deportivas
Alp 400	5.194	Trail
RR 400 Enduro	9.621	Enduro
RR 450 Enduro	8.067	Enduro
RR 450 Enduro Racing	9.142	Enduro
RR 450 Enduro	8.220	Enduro
RR 525 Enduro	9.837	Enduro
RR 525 Enduro	8.311	Enduro

**BIMOTA**

ALV Dealer Import S.L. Tfn. 675 69 53 67

DB 5 R	25.800	Deportivas
DB 5 S	17.290	Deportivas
DB 6 Delino	18.100	Deportivas
DB 7	20.900	Deportivas
DB 7	23.300	Deportivas
DB 7 Ororeoro	45.290	Turismo
DB 6 R Delino	21.800	Deportivas

**BMW**

BMW Group España Tfn. 91 335 05 91

G 450 X	8.500	Enduro
G 650 S	7.300	Trail
G 850 X Country	7.100	Trail
G 650 X Challenge	8.300	Enduro
G 650 X Moto	8.650	Deportivas
F 650 GS	8.000	Trail
F 800 GS	9.990	Trail
F 800 S	9.990	Turismo
F 800 S1	9.990	Turismo
K 1200 R	15.800	Deportivas
K 1200 R Sport	16.050	Turismo
K 1300 GT	19.850	Turismo
HP2 1200 Sport	23.400	Deportivas
R 1200 GS	14.990	Trail
R 1200 GS 650	14.350	Trail
R 1200 R	12.990	Turismo
R 1200 R ECO	12.500	Turismo
R 1200 RT	18.200	Turismo
R 1200 RT ECO	17.500	Turismo
R 1200GS Advent ECU	15.800	Trail
R 1200GS Adventure	15.800	Trail
K 1200 LT	25.990	Turismo
K 1300 R	15.990	Deportivas
K 1300 S	18.350	Deportivas
HP2 Megamoto	19.400	Supermoto
K 1200 GT	19.400	Turismo
K 1200 S	17.950	Turismo

MARCA Y MODELO	PVP	TIPO
----------------	-----	------

**BUELL**

Buell España Tfn. 902 42 75 39

XB 9 SX	10.550	Deportivas
1125 DH	13.250	Deportivas
1111 H	14.400	Deportivas
XB 12 SS	11.100	Deportivas
XB 12 SS	11.250	Deportivas
XB 12 X Ulysses	13.250	Trail
XB 12 XT Ulysses	13.600	Deportivas

**CAGIVA**

Motos Bordoy, S.A. Tfn. 93 588 11 33

Mito 525 SP	4.999	Deportivas
Raplor 125	4.199	Turismo
Raplor 650	7.595	Trail

**CLIPIC**

Clipic, S.L. Tfn. 902 10 11 13

CJ 80 R-05	3.100	Trail
Raptor 125	1.881	Turismo
Frog 125 City	1.390	Scotiler
Guapard 125	2.000	Custom
Mecha 125	2.199	Enduro
New City 125	1.699	Scotiler
NJM 125 SM	2.480	Custom
Santusa 125	2.112	Turismo
Ironc 125 Enduro	2.375	Enduro
Ironc 125 trail	2.265	Trail
Guapard 250	2.500	Custom

**CPI**

Motos Bordoy, S.A. Tfn. 93 588 11 33

Aragon 125	1.599	Scotiler
Oliver 125 City	1.599	Scotiler

**CSR**

CSR Motorcycles Tfn. 902 36 53 35

Max 125	1.999	Scotiler
T 17 125 AT	1.750	Scotiler
B09 125	999	Scotiler
Custom 250 Twin	2.499	Custom
Custom 250 Twin	2.499	Custom
Naked 125	2.199	Deportivas
Ona 125 AT	2.299	Scotiler
Naked 250	2.999	Custom
Cruiser 250 aut.	3.300	Custom
Max 250	2.499	Scotiler

**DAELIM**

Daelim Iberica Tfn. 96 153 94 82

Daystar 125 F	1.889	Custom
Daystar 125 F	1.949	Scotiler
Headwin 125 F	1.749	Custom
Headwin 125 F H	2.199	Turismo
VS 125	1.599	Custom
Besbi 125	1.299	Scotiler
SI 125 F	1.599	Scotiler
SZ 125 H	1.749	Scotiler
SZ 250	2.999	Scotiler

**DERBI**

Nacional Motor, SA Tfn. 93 236 09 00

Boulevard 125	1.850	Scotiler
Cross City 125	2.450	Trail
GPH 125 Racing	3.999	Deportivas
GPH 125 Racing	3.499	Scotiler
Multiacion 125	3.099	Turismo
Multiacion 125 Cafe	3.499	Turismo
Rambra 125	2.399	Scotiler
Senda H 125 Baja	2.549	Enduro
Senda SM 125 Baja	2.549	Deportivas
Terra 125 AT	3.699	Trail
Terra 125 Adventure	3.899	Trail
GPH 250 Racing	3.899	Scotiler
Rambra 250	3.399	Scotiler
Multiacion 659 Cafe	5.891	Turismo

**DUCATI**

Ducati Iberica Tfn. 96 153 93 32

Monster 696	8.045	Turismo
848	15.675	Deportivas
Dasmotonic RH	6.745	Deportivas
GT 1000	11.195	Turismo
GT 1000 touring	11.745	Turismo
Supermoto S	13.575	Deportivas
Hypermotard 1100 S	12.175	Supermoto
Hypermotard 1100 S	14.345	Deportivas
Monster 1100	11.745	Turismo
Monster 1100 S	13.895	Turismo
Multistrada 1100S	14.125	Trail
Multistrada 1100S	12.595	Trail
Streetfighter 1100S	20.295	Deportivas
Streetfighter 1100	16.295	Deportivas
1098 R	38.395	Deportivas
1098 R Iron Baylis	41.745	Deportivas
1198	19.525	Turismo
1198 S	23.875	Turismo

**FACTORY BIKE**

Motocom, SL Tfn. 902 10 15 50

Desert YR 125	2.610	Enduro
Chrono 125 SM	2.610	Deportivas

**GAS GAS**

Gas Gas Motos, SA Tfn. 902 47 62 54

TX1 80 Cadet	3.299	Trail
TX1 80 Rookie	3.399	Trail
Haley 125 H 41	3.799	Trail
EL 125	5.949	Enduro
Haley 125 H 21	3.999	Trail
Haley 125 SM 21	4.299	Deportivas
TX1 125 Pro	4.799	Trail
TX1 125 Racing Pro	4.999	Trail
EL 200	6.049	Enduro
TX1 250 Pro	5.199	Trail
EL 250	6.149	Enduro
EL 250 Racing	6.649	Enduro
McCross 250	6.149	Cross
TX1 250 Pro	5.299	Trail
TX1 250 Pro	5.399	Trail
TX1 300 Pro Hana R	5.699	Trail
EL 300	6.449	Enduro
EL 300 Racing	6.949	Enduro
EL 450	7.999	Enduro
EL 450 SM	8.299	Supermoto

MARCA Y MODELO	PVP	TIPO
----------------	-----	------

**GILERA**

Piaggio España, SA Tfn. 00 80 081829800

Nexus 125ie	3.900	Scotiler
Numar S 125	3.500	Scotiler
Nexus 200	4.600	Scotiler
Nexus 500	6.500	Scotiler
Fuoco 600 i.e	7.547	Scotiler
GP 800	9.264	Scotiler

**GOES**

Jets Marivent Tfn. 91 357 92 92

G 125 L	1.395	Scotiler
G 125 M	1.695	Scotiler
G 125 X	1.445	Scotiler
G 125 X	2.095	Enduro
G 125 XM	2.495	Enduro
G 125 XM SM	2.645	Supermoto
G 250 Max	2.795	Scotiler
G 250 X	2.895	Enduro
G 250 X SM	3.045	Supermoto

**HARLEY-DAVIDSON**

Harley-Davidson España Tfn. 902 42 75 39

Sportster 883	8.400	Custom
Sportster 883 C	9.700	Custom
Sportster 883 Iron	8.600	Custom
Sportster 883 Low	8.400	Custom
Sportster 883 R	9.200	Custom
Sportster 1200 C	11.900	Custom
Sportster 1200 Low	10.850	Custom
Sportster 1200 H	10.850	Custom
RR 1200	11.900	Custom
1200Nightster Dark	10.850	Custom
Night Rod Special	18.850	Custom
V-Rod	20.000	Custom
V-Rod Muscle	20.450	Custom
Cross Bones	20.900	Custom
Street Glide	23.900	Custom
Electra Glide S/D	20.750	Custom
Fat Bob	16.990	Custom
Fat Bob Dark/Custom	16.990	Custom
Fat Boy	22.000	Custom
Heritage Softail C	22.950	Custom
Heritage Softail	19.450	Custom
Night Train Dark C	19.450	Custom
King Road	22.750	Custom
Road King Classic	23.500	Custom



## AQUÍ TU OFERTA

Desde 3,31€ la inserción

### CONTRATACION DE ANUNCIOS POR PROFESIONALES

Al margen de la aplicación de las tarifas mencionadas en el recuadro «Texto a publicar», las secciones 12 Libros y Revistas; 13 Karts, Quads, Jets Ski; 14 Ropa-Equipos; y 16 Varios, sufrirán un recargo del 50 por ciento sobre dichos precios cuando se trate de profesionales de la compraventa.

### ELIGE TU SECCIÓN

Al cumplimentar el cupón no olvidar indicar con una X el apartado a que se corresponde lo que desea anunciar. En SE BUSCA (motocicletas) y EMPLEO los anuncios son gratuitos. En VARIOS, será obligatorio el envío de fotocopia del DNI (los profesionales, del NIF) junto con el anuncio.

■ Sólo serán publicados aquellos anuncios en cuyo cupón aparezcan reseñados todos los datos solicitados, incluidos teléfono y DNI/NIF, y que se encuentren al corriente de pago. La contratación de anuncios por adelantado se considera en firme y en ningún caso podrán ser anulados.

■ Motorpress-Ibérica se reserva el derecho de la publicación de cada anuncio, y no se responsabiliza de sus contenidos

■ Motorpress-Ibérica también se reserva el derecho de clasificar el anuncio entre particular-profesional en función del texto, periodicidad y reiteración del anuncio y/o anunciante.

"Le informamos que sus datos van a ser incorporados a un fichero del que es responsable Motorpress Ibérica, S.A. Sociedad Unipersonal, entidad con domicilio en la c/ Albasanz, 15 Edificio A, 28037 Madrid para gestionar la relación comercial con Usted, enviarle información comercial sobre los productos relacionados con su actividad editorial y ceder dichos datos a las demás sociedades del grupo G+J, para que también le envíen información comercial de los productos relacionados con sus actividades incluso por medios electrónicos. Todas las sociedades del grupo G+J pertenecen al sector editorial, de prensa y publicaciones y su denominación y domicilio social concretos están disponibles en los sitios web [www.gj.es](http://www.gj.es) y [www.motorpress-iberica.es](http://www.motorpress-iberica.es).

Si no desea recibir información publicitaria del grupo G+J marque la siguiente casilla:

No deseo recibir información publicitaria del grupo G+J

Le recordamos que en cualquier momento, usted podrá ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, oposición y cancelación ante Gestión de Publicaciones y Publicidad, S.L., dirigiéndose a la dirección postal indicada o a [protecciondatos@gps.grupogji.es](mailto:protecciondatos@gps.grupogji.es)."

## PALABRAS: AHORA TU ANUNCIO GRATIS EN INTERNET

### CÓMO ANUNCIARSE



**POR TELÉFONO** Llama a nuestro teléfono de contratación, de lunes a viernes de 9 a 14 horas donde podrás comunicar el texto que deseas publicar. **Sólo se admite el pago con tarjeta de crédito. 902 360 666**



**POR FAX** Fotocopia el cupón de contratación, debidamente cumplimentado con todos los datos requeridos y el texto del anuncio, y remítelo al siguiente número de fax. **Sólo se admite el pago con tarjeta de crédito. 902 360 668**



**POR CARTA** Cumplimenta debidamente el cupón de contratación y envía el original o fotocopia del mismo a la siguiente dirección. **No olvides adjuntar el talón bancario si optas por esta forma de pago. No se admiten giros postales.**

Albasanz, 15 A  
28037 Madrid

# MotoMercado

en internet [www.motomercado.es](http://www.motomercado.es)

DN I/NIF \_\_\_\_\_ NOMBRE \_\_\_\_\_ APELLIDO PRIMERO \_\_\_\_\_  
 APELLIDO SEGUNDO \_\_\_\_\_ DIRECCIÓN \_\_\_\_\_  
 LOCALIDAD \_\_\_\_\_ PROVINCIA \_\_\_\_\_ PAIS \_\_\_\_\_  
 CÓDIGO POSTAL \_\_\_\_\_ PREFIJO \_\_\_\_\_ TELÉFONO \_\_\_\_\_ FAX \_\_\_\_\_

**TEXTO PARA PUBLICAR:** (es imprescindible dejar una casilla libre entre cada palabra)

PRECIO PARTICULARES	PRECIO PROFESIONALES
3,31 €	7,21 €
4,63 €	10,98 €
5,95 €	12,98 €

Marcar con una cruz si desea destacar el texto en negrita (50% más del precio).

### SECCIÓN

Señala con una cruz la sección dónde quieres publicar tu anuncio.

- TURISMO
- CUSTOM
- COMPETICION
- CROSS
- ENDURO
- TRIAL
- TRIAL
- SCOOTERS
- CICLOMOTORES
- ANTIGUAS
- REMOLQUES
- LIBROS Y REVISTAS
- KARTS - QUADS - JETS SKI
- ROPA - EQUIPOS
- VARIOS
- SE BUSCA
- EMPLEO

Incluir durante \_\_\_\_\_ semanas. Importe total \_\_\_\_\_ €.

**Forma de pago:** Talón bancario, a nombre de Motorpress-Ibérica

Tarjeta de crédito N.º \_\_\_\_\_

Visa  4B  Master Card

Fecha de caducidad de la tarjeta \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Firma

(Titular de tarjeta)

## 1 TURISMO

**APRILIA RS 125 '06.** Limitada. Siempre en garaje. Como nueva. 5.000 Km. reales. Todo de serie. Regalo casco. 2.600€ Tif. 637164375 Ref nº 302.119

**BMW 1200 GT '06.** Con todos los extras. Está rigurosamente nueva. 13.700€. Preguntar por Juan. Tif. 609246649 Ref nº 302.208

**BMW F 800 S 06/07.** 2.000 Km. Color amarillo. Como nueva. 7.900€ Tif. 606451192 Ref nº 300.058

**BMW K 1200 GT '07.** 14.000 Km. Total equipación. Gris plata. Estado impecable. 15.000€ Tif. 676477210 Ref nº 302.038

**BMW K 1200 R '05.** Todos los extras. Revisiones BMW. Urge su venta. Tif. 639638448 Ref nº 302.176

**BMW K 1200 RS '00.** Roja. ABS. 20.000 Km. Perfecta. 5.500€ transferida. Tif. 659543547 Ref nº 300.099

**BMW R 1150 RT** Maletas laterales para 2 cascos, Top Case, ABS, puños calefactables y radio. 54.000 Km. Ramón. Tif. 628177003 Ref nº 302.108

**BMW K 75 S '90.** Azul. Maletas. En perfecto estado. 2.300€ Tif. 650288493 Ref nº 298.071

**DUCATI 1098 08.** DISFRUTA DE LA EXPERIENCIA DE CONDUCIR UNA AUTENTICA SUPERBIKE DESDE TAN SOLO 16.490 €. DUCATI MADRID Tif. 916546420 Ref nº 300.054

## MotoYE

### DESGUACE DE MOTOS

Compra de siniestros, máxima tasación

Repuestos seminuevos garantizados • Envíos a toda España en 24 H.

YAMAHA SUZUKI Kawasaki HONDA aprilia

Dremel  
Distribución de pastillas en Madrid

### RELOJES CUENTA MARCHAS

- Relojes Universales para adaptar .. 240 €
- Cuenta marchas ..... 95 €
- Lap Timer ..... 240 €

GRANDES OFERTAS

C/ Camino de las Cruces 23 - 28044 MADRID - Telfs.: 91 508 79 33 / 02 48 - 5 líneas - [www.motoye.es](http://www.motoye.es)



[www.suzuka.es](http://www.suzuka.es)

VEHÍCULOS NUEVOS **SUPER OFERTAS** VEHÍCULOS NUEVOS

**BIMOTA**

•DB6.....	17.727€
•DB6 R.....	20.110€
•DB7.....	27.243€

**BMW**

•F 800 GS ABS FULL.....	10.566€
•R 1200 R FULL.....	12.879€
•R 1200 GS ABS FULL.....	13.244€
•G 650 X CHALLENGE ABS.....	7.487€

**HONDA**

•VFR 800 ABS.....	10.213€
•CBR 600 RR.....	9.806€
•HORNET 600.....	7.191€
•CB 1000 R.....	10.460€
•VT 750.....	7.728€

**KAWASAKI**

•ZX 6 R.....	7.693€
•VN 900 CUSTOM.....	6.496€
•Z 750.....	6.734€

**SUZUKI**

•BURGMAN 400 EDIC. LIM. 6.158€	
•BURGMAN 650 EDIC. LIM. 9.306€	
•GSX R 600.....	8.768€
•GSX R 750.....	10.316€
•GSX R 1000.....	11.441€
•B KING.....	9.900€
•DL 650 V-STROM.....	6.599€
•DL 650 V-STROM ABS.....	7.295€
•VL 800 MARAUDER.....	7.076€
•VL 800 C.....	7.788€

**YAMAHA**

•M 1800 R.....	10.750€
•M 1800 R LIMITED EDIT. ....	11.272€

•FZ1 N.....	9.414€
•FZ1 S ABS.....	10.460€
•R-6.....	10.113€
•R-1 '06.....	10.346€
•MT-01 '08.....	11.506€
•XT 660 X SUPERMOTARD.....	5.959€
•XT 660 R.....	5.796€
•XJR 1300.....	9.414€
•WR 250 F.....	6.206€
•T-MAX 500 ABS.....	9.356€
•XVS 1300.....	9.846€
•XVS 1900.....	13.337€
•FJR 1300 ABS.....	13.206€

PARA OTROS MODELOS CONSULTAR OFERTAS. FINANCIAMOS EN 1 HORA Y SIN ENTRADA. ACEPTAMOS MOTO A CAMBIO. OFERTAS EN SCOOTER Y CROSS. DISPONEMOS DE UNA TARIFA ESPECIAL PARA PROFESIONALES.

C/ Baldomero Solá, 202-204 - 08912 BADALONA (BARCELONA) Tel. 93 460 14 10 - 93 388 65 56 - FAX ESPECIAL PARA PROFESIONALES: 93 398 59 74

**DUCATI 1098 R** Abril '08. 2.800 Km. Escapes Termignoni y control de tracción de serie. 190 CV. Vendo por no usar y de regalo casco Arai RX-7 talla M Ducati. 24.000€ Tif. 619303040 Ref nº 302.071

**DUCATI 749 S** Roja. Matricula FBB. Como nueva. 5.700 Km. Oficial. Impecable. Eduardo. Tif. 651826496 Ref nº 301.944

**DUCATI 999 R** 06, solo 1000 kms, impecable, serie limitada. 17.000€ . Ducati madrid Tif. 916546420 Ref nº 299.527

**DUCATI 1098 S** 09, ANTES 23.166 € AHORA 17.950 € ULTIMA UNIDAD NUEVA A ESTRENAR, FINANCIACION A TU MEDIDA, DUCATI MADRID Tif. 916546420 Ref nº 299.547

**DUCATI MONSTER S2R** 1000 09, ANTES 10.835 € AHORA 9.900 € ULTIMA UNIDAD NUEVA A ESTRENAR, FINANCIACION A TU MEDIDA, DUCATI MADRID Tif. 916546420 Ref nº 300.055

**DUCATI MONSTER S4R** TESTASTRETTA 09, ANTES 13.529 € AHORA 11.900 € ULTIMA UNIDAD NUEVA A ESTRENAR, FINANCIACION A TU MEDIDA, DUCATI MADRID Tif. 916546420 Ref nº 301.182

**DUCATI MONSTER S4RS** TESTASTRETTA '09, ANTES 16.236 € AHORA 13.950 € ULTIMA UNIDAD NUEVA A ESTRENAR, FINANCIACION A TU MEDIDA, DUCATI MADRID Tif. 916546420 Ref nº 301.183

**DUCATI MULTISTRADA 1100** 08. Roja. Moto de exposicion, nueva a estrena 24 meses de garantia oficial 11.295 € FINANCIACION A TU MEDIDA DUCATI MADRID Tif. 916546420 Ref nº 299.531

**DUCATI SPORT 1000** MONOPOSTO '09, ANTES 12.139 € AHORA 9.900 € ULTIMA UNIDAD NUEVA A ESTRENAR, FINANCIACION A TU MEDIDA, DUCATI MADRID Tif. 916546420 Ref nº 301.184



**Ahora: 7.999€ + caballete de regalo**

**y centralita limitación 34 CV 100€+IVA ...o top case gratis**

Centralita limitación 34 CV para conductores con menos de dos años de antigüedad. Conjunto de top case, tapa y soporte para conductores con más de dos años de antigüedad.

V-Strom 650

RED DE CONCESIONARIOS SUZUKI

[www.suzuki.es](http://www.suzuki.es)

Precio válido en Península y Baleares. Incluye I.V.A., transporte e impuesto de matriculación. No incluidos gastos de gestoría, tasas de Tráfico e I.V.T.M. Promoción válida hasta el 30/09/09

**Nueva Ducati Store ALICANTE**  
abraza la emoción



**Ducati Alicante** • Avda. Denia, 15 - Alicante • Tel 965269763 • ducatalia@terra.es

Todo el universo  
Ducati a tus pies:  
la gama Ducati al  
completo,  
grandes stock de  
accesorios y  
boutique,  
recambios,  
asesoramiento,  
pasión, eventos...

**Todo y sólo DUCATI**  
motos de prueba disponibles



**DUCATI**

**GUZZI** Brevia 1100 Junio '06. Roja. 12.000 Km. Pantalla original. 7.300€. Tif. 690100954 Ref nº 300.892

**HONDA** CBR 1000 RR '04. Muy, muy cuidada. Leovince titanio, tapa colín. 6.200€. Tif. 660045214 Ref nº 302.203

**HONDA** CBR 1000 RR Azul. 02/06. Mejor que nueva. Nunca circuito. En muy buen estado. 8.500€ negociables. Tif. 666552915 Ref nº 294.121

**HONDA** CBR 1000 RR '08. Modelo actual. Perfecto estado. Neumáticos totalmente nuevos y pastillas. 6.500 Km. 10.600€ Tif. 629131537 Ref nº 302.141

**HONDA** CBR 1100 XX Pocos Km. Maletas, AL. Revisada. 4.500€. Tif. 650777904 Ref nº 302.198

**HONDA** CBR 600 F '98. 28.000 Km. 3.000€ en extras. Sin caídas. No circuito. 3.200€ transferida. Tif. 690621982 Ref nº 302.160

**HONDA** CBR 600 RR '05. 14.000 Km. Cúpula. Topes. Porta matriculas. 5.500€. Urge venta. Tif. 610781344 Ref nº 302.103

**HONDA** CBR 600 RR HANSFREE 08, MAYO. GARANTIA OFICIAL HONDA 1 AÑO. ESCAPE COMPLETO AKRAPOVIC, CON TAN SOLO 263 KMS REALES. ESTA NUEVA, 9.500 € FINANCIADA A TU MEDIDA. MOTORRAD CENTRO Tif. 916546420 Ref nº 299.532

**HONDA** CBR 900 RR '99. Muy buen estado. Sin caídas. Akrapovic. Varios extras. 2.800€. Urge. Valencia. Tif. 606065948 Tif. 615293064 Ref nº 301.207

**HONDA** Goldwing 1800 Impecable. Nacional. Todos extras. Navegador, emisora, xenon, etc. Tif. 620206848 Ref nº 302.054

**HYOSUNG** AQUILA 250 08, ANTES 3.149 € AHORA 2.579 € ULTIMA UNIDAD CARBURADA NUEVA A ESTRENAR. FINANCIADA A TU MEDIDA Tif. 916546420 Ref nº 299.542

**HYOSUNG** RX 125 SM 08, NUEVA A ESTRENAR, ANTES 2.299 € AHORA 1.979 € COLOR NEGRO. FINANCIADA A TU MEDIDA. MOTORRAD CENTRO Tif. 916546420 Ref nº 299.548

**KAWASAKI** 1400 ZZR 4/08. Azul. 1.800 Km. Igual que nueva. Ahorro de 5.500€ transferencia incluida 8.900€. Sevilla. Tif. 609248046 Tif. 954864250 Ref nº 301.583

**KTM** 690 Supermoto '07. Impecable. Muchos extras. 5.500€. Tif. 629426865 Tif. 606365470 Ref nº 299.719

**MX ONDA** SILVER STAR 250 '09, TAN SOLO 1.975 € NUEVA A ESTRENAR. FINANCIACION A TU MEDIDA HASTA 60 MESES, MOTORRAD CENTRO Tif. 916546420 Ref nº 301.187

**SUZUKI** BANDIT 650 S 08, VEHICULO DE EXPO, NUEVA A ESTRENA AZUL METAL. 5.499 € FINANCIADA A TU MEDIDA, SUZUKI CENTER. Tif. 916546420 Ref nº 301.492

**WWW.PDKMOTOR.COM**  
info@pdkmotor.com

**DERBI**

# GPR

## 125

**Ahora tu nueva GPR125 con más sensaciones que nunca**



**Reserva ya tu nueva Derbi GPR125, y llévate una Xbox 360 con el juego MotoGP 08**  
100 primeras unidades

**CONCESIONARIOS OFICIALES DE**



**Kawasaki**  
Let the good times roll.

**DERBI**

**aprilia**



**PDK MADRID:** C/ Delicias, 8 • Tif: 91 539 16 06  
C/ Cartagena, 82 • Tif: 91 355 16 55  
**NUEVA** C/ San Bernardo, 76 • Tif: 91 445 13 40

**PDK TORREJÓN DE ARDOZ:** C/ Piza, del Progreso, 3  
MADRID Tif: 91 674 94 15

**PDK MAJADAHONDA:** C/ Granja del Conde, 2  
MADRID Tif: 91 636 25 93

# Autoservicio del Motorista

## OUTLET

Liquidaciones  
en Primeras marcas



OUTLET Autoservicio del Motorista

Primer Outlet Moto en Madrid  
Ver para creer

Visite nuestra Web

Financiamos tu compra hasta 60 meses

ABIERTO SABADOS TARDE

[WWW.AUTOSERVICIOMOTORISTA.COM](http://WWW.AUTOSERVICIOMOTORISTA.COM)

C/ MARÍA DE GUZMÁN, 1 • ☎ 91 533 65 61  
(Semiesquina C/ Bravo Murillo 70)

**MADRID**

Visita nuestro **OUTLET** en Sevilla

C/ IMPRENTA, 1 - Pol. "La Negrilla" • ☎ 95 499 76 48



# Kawasaki Day

en  
LOGOMOTOS

Crta. Montcada, 450 • Terrasa  
• 93 736 38 38

**PRUEBA TODA LA GAMA 2009**

Este jueves, viernes y sábado  
Confirmar asistencia / Solicita tu hora



# Kawasaki

CONCESIONARIO OFICIAL

## Grupo Maquina

### MAQUINA BARCELONA

C. Sant Elies, 10 • Barcelona • 93 531 52 15

### MAQUINA MOLLET

Avd. de Gaudí 73 • Mollet del Valles • 93 570 62 95

### MAQUINA SANT CUGAT

C. Borrell, 9 • Sant Cugat • 93 674 88 78

### MAQUINA VALENCIA

Avd. del Cid, 62-64 • Valencia • 96 370 04 03

### QUALITY BIKE

C. Provença, 297 • Barcelona • 93 457 13 01

[www.maquinamotors.com](http://www.maquinamotors.com)

**neumaticodirect.com**

¡Neumáticos de moto, coche y quad al mejor precio! 902 106 304

**GRAN OFERTA EN NEUMÁTICOS DE MOTOS  
PRECIOS ESPECIALES PARA PROFESIONALES**

Gran oferta 120+180 y 120+190



**nº 1 en España**

Envío 24 horas. Amplio stock. Amplia rotación.

**SUZUKI** BKING 1300 08, Moto de exposicion, nueva a estrena 24 meses de garantia oficial 10.999 € FINANCIACION A TU MEDIDA MOTORRAD Tif. 916546420 Ref nº 299.530

**SUZUKI** DR 125 SM 09, ANTES 3.099 € AHORA 2.679 € KM 0 FINANCIACION A TU MEDIADA. SUZUKI CENTER Tif. 916546420 Ref nº 299.539

**SUZUKI** Gladius 650 09, LA NUEVA SUZUKI YA DISPONIBLE DESDE 6.299 €, MATRICULADA OFERTA DE LANZAMIENTO VEN A SUZUKI CENTER Y DESCUBRELA. Tif. 916546420 Ref nº 301.890

**SUZUKI** GSR 600 09, OFICIAL SUZUKI MOTOR ESPAÑA antes 7.499 € ahora 6.310 € FINANCIACION A TU MEDIDA. SUZUKI CENTER Tif. 916546420 Ref nº 299.541

**SUZUKI** GSR 600 ABS 09, VEHICULO DE EXPOSICION NUEVO A ESTRENAR, LLEVATELA DESDE 6.690 €. FINACIALA A TU MEDIDA SUZUKI CENTER Tif. 916546420 Ref nº 301.893

**SUZUKI** GSX 650 F 09, VEHICULO DE EXPOSICION, NUEVO A ESTRENAR, AHORA POR TAN SOLO 6.659 € FINANCIACION A TU MEDIDA, SUZUKI CENTER Tif. 916546420 Ref nº 301.891

**SUZUKI** GSX R 1000 K7 Septiembre '07. 3.800 Km. Ningún arañazo. Perfecto estado. 8.300€. Regalo colín original y transferencia incluida. Tif. 965941510 Ref nº 302.081

**SUZUKI** GSXF 650 08, VEHICULO DE DIRECCION, 7000 KMS 23 MESES DE GARANTIA OFICIAL, 4.999€ TRANSFERIDA FINANCIACION A TU MEDIDA Tif. 916546420 Ref nº 299.534

**SUZUKI** GSXR 1000 K8 08, VEHICULO KM 0, NUEVA, 9.999 € TRANSFERIDA ULTIMA UNIDAD. AZUL, BLANCO.FINANCIA DESDE 187 € MES Tif. 916546420 Ref nº 299.525

**SUZUKI** GSXR 600 08, VEHICULO KM 0. ANTES 10.399 € AHORA 9.300 € TRANSFERIDA, COLOR NEGRO. SUZUKI CENTER, FINANCIACION A TU MEDIDA Tif. 916546420 Ref nº 299.546

**SUZUKI** INTRUDER 250 '08. VEHICULO KM 0, NUEVA A ESTRENAR. DISFRUTALA DESDE TAN SOLO 79€ AL MES. 3.395€.....INSUPERABLE!!! SUZUKI CENTER Tif. 916546420 Ref nº 299.536

**SUZUKI** SV 650 '99. Limitada en papeles. ITV hasta 2011. 37.000 Km. 2.950€. Pamplona. Tif. 645939360 Ref nº 301.911

**SUZUKI** VAN VAN 125 09, LA NUEVA VAN VAN 125 i AL EL MEJOR PRECIO, 3.199 € FINANCIACION A TU MEDIDA. SUZUKI CENTER Tif. 916546420 Ref nº 301.491

**SUZUKI** VSTORM 650 08, VEHICULO DE EXPO, 7.499 € CON CABALLETE DE REGALO, VEHICULO NUEVO A ESTRENAR. SUZUKI CENTER, FINANCIACION A TU MEDIDA Tif. 916546420 Ref nº 299.529

**SUZUKI** VSTROM 650 ABS 08, VEHICULO DE EXPO, 7.799 € CON TOP CASE Y CABALLETE DE REGALO, VEHICULO NUEVO A ESTRENAR. SUZUKI CENTER, FINANCIACION A TU MEDIDA Tif. 916546420 Ref nº 299.533

**YAMAHA** FZ1 S '06. Km 0. Estrenar. Color azul. Garantía 2 años. 8.200€. José. Tif. 619277949 Ref nº 302.171

**YAMAHA** FZ6 Febrero '06. 6.200 Km. Como nueva. Muchos extras. Seguro hasta Diciembre. 4.500€ Tif. 606403440 Ref nº 301.710

**YAMAHA** FZR 600 '93. Negra. 64.000 Km. ITV 2011. Garaje. Único dueño. Gomas nuevas, tubo completo Moriwaki, latiguillos, colín, más los originales. 1.900€. Tif. 609171727 Ref nº 302.109

## LAS MEJORES MARCAS AL MEJOR PRECIO



PILAR DE ZARAGOZA 64 • 28028 MADRID

91 356 44 05 / 06 • FAX: 91 356 44 07

e-mail: [recambios@motorecambioeuropa.com](mailto:recambios@motorecambioeuropa.com)

<http://www.motorecambioeuropa.com>

**ABUS** Nuevo!  
 Security Tech Germany ALARM  
 Toda la seguridad que necesitas para tu moto [www.abus.es](http://www.abus.es)

**YAMAHA** R1 '06. Negra. Totalmente original, solo carretera. 20.000 Km. Gomas nuevas. Impecable. 7.300€. Tif. 617908937 Ref nº 299.930

**YAMAHA** R6 '04. Negra/gris. 14.000 Km. Impecable. 4.950€. Tif. 609410432 Ref nº 281.573

**2 CUSTOM**

**HARLEY DAVIDSON** Road King '00. Burdeos. Perfecta e impecable. Muchos extras. Revisiones oficiales al día. 14.500€. Está en Madrid. Bernardo. Tif. 619225313 Ref nº 302.105

**HONDA** Rune NRX 1800 Valkirie A estrenar. Extras. Tif. 609700000 Ref nº 302.055

**3 COMPETICION**

**HONDA** CBR 600 '05. Más todo lo de serie, kit HRC, llantas magnesio, radiador, bomba, etc. Tif. 606399966 Ref nº 301.996

**HONDA** CBR 600 RR '07. Sólo para circuito. 2.700 Km. Yoshimura. Vinojet. Cambio semi automático, latiguillos metálicos, estriberas, bomba Brembo, tapas de carbono, puño rápido, reloj de marchas y pastillas de carbono. 8.000€. Tif. 653856437 Ref nº 302.059

**KAWASAKI** ZX 6R '06. Escape Akrapovic, Öhlins, etc. Con recambio: llantas con discos, carenados, escape, juntas, pastillas, tapas, alternador y embrague, relojes y más. Carlos Óscar. Tif. 669298008 Ref nº 282.570

**YAMAHA** R6 R Con menos de 3.000 Km. Bomba Brembo, latiguillos, fibras, amortiguador dirección Öhlins, colectores, escape Akrapovic, centralita Yamaha, instalación kit Yamaha, calentadores neumáticos. Remolque 1 moto nuevo. 8.500€. Tif. 619117811 Ref nº 302.191

**4 CROSS**

**HONDA** CRF 250 4t '06. En perfecto estado. Vendo por 2.800€ o cambio por Metrakit de 70 cc. Tif. 687513964 Ref nº 302.063

**HONDA** CRF 450 09/ 06. Oficial Honda España. Se admite prueba y revisión en taller. 3.900€. León Tif. 647465077 Ref nº 301.748

**SUZUKI** RMZ 250 K8 08. OFICIAL SUZUKI MOTOR ESPAÑA. ANTES. 6.199 € AHORA. 5.090 € FINANCIACION A TU MEDIDA. SUZUKI CENTER Tif. 916546420 Ref nº 299.538

**5 ENDURO**

**GAS-GAS** EC 250 '02. Muy buena. Extras. Roja. Urge. 2.700€. Tif. 619219189 Ref nº 302.213

**KTM** 530 EXC '08. Mantenimiento oficial demostrable. Vendo por no usar. 5.800€. Juanma. Tif. 696273874 Ref nº 300.877

**SUZUKI** DRZ 400 E 07, Ultima unidad en stock, nueva a estrenar. Ahora por solo 6,630€ financia a tu medida. Motorrad centro Tif. 916546420 Ref nº 299.526

**SUZUKI** RM 125 E 08. OFICIAL SUZUKI MOTOR ESPAÑA. ANTES. 6.599 € AHORA. 5.950 € FINANCIACION A TU MEDIDA. SUZUKI CENTER Tif. 916546420 Ref nº 299.543

**SUZUKI** RM 250 E 08. OFICIAL SUZUKI MOTOR ESPAÑA. ANTES. 6.999 € AHORA. 6.290 € FINANCIACION A TU MEDIDA. SUZUKI CENTER Tif. 916546420 Ref nº 301.186

**SUZUKI** RMZ 250 E 08. OFICIAL SUZUKI MOTOR ESPAÑA. ANTES. 7.699 € AHORA. 6.500 € FINANCIACION A TU MEDIDA. SUZUKI CENTER Tif. 916546420 Ref nº 299.537

**SUZUKI** RMZ 450 E 08. OFICIAL SUZUKI MOTOR ESPAÑA. ANTES 7.999€ AHORA. 6.600 € FINANCIACION A TU MEDIDA. SUZUKI CENTER Tif. 916546420 Ref nº 299.540

Algunos venden **seguros de moto** desde:

**69€**  
**43€**  
**99€**

¿no serán para estas motos?



Eurolloyd ofrece buenos precios sin sacrificar servicios



**902 877 503**

Asegurando motocicletas desde 1989

Y, además con las ventajas de:



Eurolloyd Comeduría de Seguros, S.A. - Autorización D.G.S. y F.P. J-1170

**MOTOSTION** LAGO  
 DESGUACE DE MOTOS KIT TANDAS  
 TIENDA ONLINE **199 €\***  
 ENTRA EN: [WWW.MOTOSTION.COM](http://WWW.MOTOSTION.COM)  
 INFO@MOTOSTION.COM  
 C/ MATILDE HERNÁNDEZ Nº 10 - 28019 MADRID  
 TEL.: 91 471 62 48 - FAX.: 91 472 03 74



## DUCATIBARCELONA



Nueva Colección

[www.ducati Barcelonashop.com](http://www.ducati Barcelonashop.com)  
La tienda de DucatiBarcelona  
abierta 24 horas



GT-1000 desde 11.195 €



Hypermotard 1190 desde 12.175 €



Monster 696 desde 8.045 €



848 15.675 €



1098 R.T. Bayliss 41.745 €



1198 desde 19.525 €



Monster 1100 desde 11.745 €

Passaig Sant Joan, 150 - 08037 Barcelona - Tel. 93 185 50 00

[www.ducati Barcelona.com](http://www.ducati Barcelona.com)

### 6 TRAIL

**HONDA** Varadero 1000 ABS '08. 10.000 Km. Recién revisada. Garantía oficial hasta 11/10. Defensas, cúpula elevada. Acepto cambio por KTM. 8.799€. [yamahista@gmail.com](mailto:yamahista@gmail.com). Tif. 615625203 Ref nº 302.197

**KTM** 640 LC4 '98. 40.000 Km. Todas las revisiones. 2 depósitos, 2 escapes, Desert nuevo, accesorios. Perfecto estado de todo. 2.400€. Tif. 606355064 Ref nº 302.154

### 8 SCOOTERS

**HYOSUNG** MS3 125 08, UNIDAD DE EXPO, NUEVA A ESTRENAR, ANTES 2.499, AHORA, 2.049 € GRIS METALIZADO, FINANCIADA A TU MEDIDA, MOTORRAD CENTRO TIF. 916546420 Ref nº 301.185

**SUZUKI** Burgman 400 '02. Muy buen estado. A toda prueba. 1.900€. Tif. 650386342 Ref nº 293.198

**SUZUKI** BURGMAN 125 09, NUEVO A ESTRENAR, 2.999 €. FINANCIADA POR TAN SOLO 65 € AL MES. SUZUKI CENTER TIF. 916546420 Ref nº 289.991

**SUZUKI** BURGMAN 200 08, VEHICULO DE DIRECCION, TAN SOLO 1000 KMS Y UN MES. 2.999 € FINANCIADA DESDE 65 € AL MES. SUZUKI CENTER TIF. 916546420 Ref nº 299.528

**SUZUKI** SIXTEEN 125 09, MUEVETE POR LA CIUDAD, COMO PEZ EN EL AGUA POR TAN SOLO 2.849€. VEN A SUZUKI CENTER Y LLEVATELA CON TOP CASE DE REGALO TIF. 916546420 Ref nº 301.892

**YAMAHA** T-Max ABS '08. 7 meses. 6.500 Km. Comprada de capricho. Ni un solo arañazo o mal aceleron. Negra. Lleva el J. Costa y la cúpula baja. Oportunidad única. 7.500€. Tif. 679054053 Ref nº 302.025



Nueva Ninja 250R Special Edition  
Desde Sólo: **4.599€**  
K-Credit desde: **85€/Mes**  
K-Fácil desde: **58€/Mes**



Nueva KLX250 Black Edition  
Desde Sólo: **4.699€**  
K-Credit desde: **86,9€/Mes**  
K-Fácil desde: **59€/Mes**

**JM Sport** / León / 987 094 047 - **Palmeto Motor Madrid** / Madrid / 915 915 630 - **Pekus Motor** / Getafe / 916 652 123  
**Motos Alcarria** / Guadalajara / 949 220 785 - **Motos Racing** / Salamanca / 923 218 224 - **Moto Factory** / Toledo / 925 241 736  
**Motos Bodero** / Burgos / 947 230 452 - **Moto Podium** / Valladolid / 983 274 146 - **Dermotor** / Zaragoza / 976 394 419



**Kawasaki**  
Let the good times roll.  
[www.kawasaki.es](http://www.kawasaki.es)

Liquidación stock primeras marcas

Tu Concesionario



**YAMAHA**

REPUESTOS ORIGINALES



apinestars

El mejor servicio de recambios y accesorios para particulares y profesionales



GRAN LIQUIDACIÓN DE ESCAPES DEVIL

C/Marqués de Urquijo 43 (Madrid)

Boutique. Tel.: 91547 55 85 FAX: 91 541 87 99  
Email: boutique@proshopmadrid.com

FAX: 91 541 87 99

Recambios: Tel.: 91 548 78 43 / 91 548 78 42  
Email : recambiosmotorsport@gmail.com

9 CICLOMOTORES

**HYOSUNG** SF50R 08, EL CICLOMOTOR PERFECTO Y EL Nº1 EN CALIDAD PRECIO AHORA POR TAN SOLO 1.120 € FINANCIADO A TU MEDIDA MOTORRAD CENTRO Tlf. 916546420 Ref nº 301.490

12 LIBROS Y REVISTAS

**REVISTAS** pruebas y comparativas desde 1950. Colecciones y números sueltos. Tlf. 919340314 Ref nº 292.782

14 ROPA, EQUIPOS

**MONO** de cuero Dainese, dos piezas, T-48, modelo TS 2, color naranja y gris. Sin caídas. 350€. Tlf. 609171727 Ref nº 302.215

**SE ARREGLAN** monos motorista y prendas de cuero. Corduras con gorotex, guantes, botas, cremalleras, personalización. Limpieza. C/ Granadilla, 22 Majadahonda Tlf. 916385755 Ref nº 245.494

16 VARIOS

Neumáticos [www.neugrip.com](http://www.neugrip.com) Oferta neumáticos nuevos desde 190€ la pareja y de ocasión desde 90€ la pareja. IVA y envío incluidos (desde central en Sevilla). Carenados de competición holandeses, calentadores y material racing. Visita nuestra web. Tlf. 955740691 y Tlf. 667666155 Ref nº 299.730

**AUTOCARAVANA** Fiat Ducato 2.800 TDI Ideal para llevar motos. Muchos extras. Buen estado. Tlf. 653856437 Ref nº 292.834

**BARRAS** de horquilla todos los modelos [www.infonegocio.commocavi](http://www.infonegocio.commocavi) y en el Tlf. 986231601 Ref nº 301.954

**CARENADOS** racing 600-750-1000. 27 años de experiencia nos avalan. Carenados Puntel. Consulta 937230802. Tlf. 678896522 Ref nº 302.107

**CARENADOS** uves: para Ducati, Honda, Yamaha, Kawasaki y Suzuki. Carenados réplica originales-carenados «mixtos» para circuito y calle-tapas de motor-tapas de

Way of Life!

<b>GSXR 750</b>	<b>9.399 €</b> mod. 2007
<b>GSXR 1000</b>	<b>10.999 €</b> mod. 2007 y 2008
<b>BKING</b>	<b>10.499 €</b>

**Km: 0**  
llave en mano  
**Oferta**  
últimas unidades  
reserva la tuya  
Promoción válida  
hasta fin de existencias  
[www.franciscobelmonte.com](http://www.franciscobelmonte.com)

Ven a tu concesionario Suzuki para Murcia y Almería

**FRANCISCO BELMONTE**

MURCIA c/ Isla Cristina, s/n - Tlf: 968 246 429  
ALMERÍA c/ Pablo Ruíz Picasso, 15 - Tlf: 950 266 950

**PROMOCIONES PARA ESTA PRIMAVERA**



**DRAG STAR 1100  
OFERTON 7.499 €**

**SEGURO DE REGALO TODOS  
LOS MODELOS FZ6**

MOTOS USADAS		YAMAHA	
FZS1000	03	4.300€	
FZI N	07	7.600€	
TMAX	07	6.600€	
TMAX	02	2.700€	
FZS600 ABS	07	5.500€	
TZR 50	05	1.800€	
OTRAS MARCHAS			
KYMCO MOVIE 125	06	900€	
SHADOW 125	05	2.750€	
X9 500	03	2.300€	

**C / MARQUÉS DE URQUIJO, 43 | 28008, MADRID | TLF.: 91 547 55 85 | FAX: 91 541 87 99**

colín-guaradabarros traseros-pases de ruera-colines mono biplaza transformados-frontales bifaro y reparación y reconstrucción. Pide tu catálogo www. Carenados uves.com. Tlf. 609131965. Tlf. 917978838 Ref nº 296.140

**CIRCUITO** Albacete 25 Junio. 100€. 2 grupos. Boxes, fotos, ruedas circuitoestupendo@hotmail.com Tlf. 659961071 Ref nº 302.146

**CIRCUITO** Albacete 13 Junio. Rodada nocturna. 100€. Todos los servicios. wpb.es. Tlf. 628096161 Tlf. 607221454 Ref nº 302.068

**CIRCUITO** Albacete 15 de Junio. Tandas. 105€ más seguro, comida incluida. Inscripción y toda la info. en www.assen.es o Tlf. 663955665 Ref nº 301.960

**CIRCUITO** Albacete Viernes 17 de Julio. Organiza SUPERBIKE RACING. Pista abierta. 120€ federados, 140€ no federados. Neumáticos Neugrip, fotógrafo. Reservas www.superbikeracing.info Tlf. 617455760 Ref nº 301.727

**CIRCUITO** Albacete 12 Junio nocturna, 79€. Previa territorial velocidad. Y 8 Agosto diurna 99€, oferta neumáticos más rodada 289€. 3 niveles. Todos los servicios. www.racing-bikers.com. Moisés. Tlf. 963401256 Ref nº 301.696

**CIRCUITO** Alcarrás 11 Julio. 3 niveles. Grupos reducidos. Fotógrafo. Oferta neumáticos. 160€ federados, 180€ no federados. www.tiramillas.org Tlf. 625184681 Ref nº 301.977

**CIRCUITO** Alcarrás 18 de Julio. Dos grupos. 150€. Boxes, asistencia y cronometraje. Organiza ZMR. www.zmracing.es. Tlf. 699999688. Tlf. 606269946 Tlf. 961100488 Ref nº 302.165

**MOREMOTO Racing** OFERTAS 10º ANIVERSARIO Desde 1999

[www.moremotoracing.com](http://www.moremotoracing.com) **NUEVA TIENDA EN PONTERRADA**

91 601 42 71  
628826043

DISPONEMOS DE TALLAS GRANDES *Ofertas válidas hasta fin de existencias*

<p><b>MONO CUERO</b> DOS PIEZAS, CON CHEPA, PROTECCIONES Y DESGLIZADERAS  por sólo <b>199€</b></p> <p style="font-size: 8px;">TALLAS DE XS A XXL ROLLO AZUL O NEGRO</p>	<p><b>CAZADORA DE VERANO RACING</b></p> <p><b>69€</b></p> <p style="font-size: 8px;">TALLAS DE XS A 5XL</p>	<p><b>CAZADORA LEGEND CUERO</b></p> <p><b>139€</b></p> <p style="font-size: 8px;">TALLAS: XS a XL</p>	<p><b>CAZADORA BULTACO</b></p> <p><b>129€</b></p>	<p><b>PANTALON DE CORDURA</b></p> <p><b>69€</b></p> <p style="font-size: 8px;">TALLAS MUJER: S a XL TALLAS HOMBRE: S - 5XL</p>	<p><b>CAZADORA DE VERANO IXS SALEM</b></p> <p><b>99€</b></p>
<p><b>BOTAS FORMA NEGRO</b></p> <p><b>69€</b></p>	<p><b>BOTAS FORMA ARROW XS DRY</b></p> <p><b>99€</b></p>	<p><b>BOTAS HEBO Carretera</b></p> <p><b>89€</b></p>	<p><b>BOTAS AXO PRIMATO</b></p> <p><b>139€</b></p>	<p><b>CASCO LS2 MODULAR</b></p> <p><b>119€</b></p>	<p><b>CASCO LS2 CARTOON 2</b></p> <p><b>69€</b></p>
<p><b>CASCO LS2 JET (con visera ahumada abatible)</b></p> <p><b>79€</b></p>	<p><b>CASCO JET</b></p> <p><b>29€</b></p>	<p><b>CASCO MX FORCE (con Pantalla)</b></p> <p><b>89€</b> VARIOS COLORES</p>	<p><b>GUANTES IXS ATAMI VERANO</b></p> <p><b>29€</b></p> <p><b>GUANTES IXS CUERO VERANO</b></p> <p><b>42€</b></p>	<p><b>GUANTES BEARING VERANO</b></p> <p><b>39€</b></p> <p><b>GUANTES RACING</b></p> <p><b>39€</b></p>	<p><b>ESPALDERA</b></p> <p><b>39€</b></p> <p style="font-size: 8px;">SÓLO COLOR NEGRO</p>

**TODOS LOS PRECIOS MAS 16% DE IVA, PORTES PAGADOS A PARTIR DE 200€ DE COMPRA • ENVIOS A TODA ESPAÑA Y PORTUGAL 24 HORAS**

**NUEVO HORARIO.** Por Teléfono: 9:00 a 20:00 de Lunes a Viernes. Sábados de 10:00 a 14:00 • EN TIENDA: de 9:00 a 13:45 / 16:30 a 19:45 de Lunes a Viernes. Sábados de 10:30 a 13:45

**Puerto de Guadarrama, 41. Nave 20. Pol. Ind. Las Nieves MOSTOLES (MADRID) detrás del "TU MUEBLE" de Villaviciosa de Odón**

**Teléfono: 91 685 55 49 / 91 601 42 71 • Móvil: 609 747 163 - 628 826 043 • Fax: 91 665 87 11**

**PUEDEN RECOGER SUS PEDIDOS EN VALDEMAQUEDA (MADRID), ZONA AVILA Y SIERRA DE MADRID • moremotoracing@yahoo.es**

**MOREMOTOBIERZO, Avda. de Portugal, 124. 24440 PONTERRADA (LEÓN) • moremotobierzo@yahoo.es • Teléfono: 987 41 03 26 • Móvil: 686 46 83 80**

**Kawasaki**  
Let the good times roll.



**LUEGO DIRÁS  
QUE NO  
HAS LLEGADO  
A TIEMPO**



**ER6N '08 (ABS)**  
5.299,00€



**ER6F '08**  
5.999,00€  
**ER6F '08 (ABS)**  
5.999,00€



**Versys '08**  
5.999,00€  
**Versys '08 (ABS)**  
6.550,00€  
**Versys '07 (ABS)**  
6.250,00€



Concesionario Oficial  
**Kawasaki**

**Últimas unidades**

**PALMETO**

MADRID: C/ Manuel Silveira, 8\* Tel.: 91 591 56 30 / Fax: 91 591 56 34 / Tel. Recambios: 91 591 56 31  
\*Semiesquina C/Sagasta. Estaciones de metro: Bilbao, Alonso Martínez y Luchana  
MÁLAGA: Avda. Velázquez, 22 / Tel.: 952 364 004 / Fax: 952 364 006

**SERVICIOS OFICIALES**

[www.palmetomotor.com](http://www.palmetomotor.com)

<b>DERBI CENTER</b> Delicias, 8 Madrid / 915391606	<b>BOX 31 MOTOS</b> Perlascales, 25 Madrid / 917260025	<b>STM</b> Torrelaguna, 15-17 Madrid / 913261140	<b>THE BEEBAND</b> Sanchez Bustillo, 9 Madrid / 914884706	<b>MOTOS CALLE</b> Carriena, 64 / Madrid 913552010	<b>SPEED BIKE</b> Villalobos, 11 / Madrid 917786232	<b>MOTORRAD</b> Alcobendas 916524622	<b>QUAD &amp; MOTO</b> Aranjuez 918920307	<b>MOTOS HARO</b> Arganda del Rey 919711120	<b>SPORT MOTOS</b> Fuenteabada 916082516	<b>M. MAJADAHONDA</b> Majadahonda 916382593	<b>INTERMOTO</b> Móstoles 916482676
<b>MOTOS CENI</b> Ternajón de Ardoz 916780681	<b>MOTOS PELAYOS</b> Pelayos de la Presa 918644052	<b>MOTOS ARRIBAS</b> Velázquez, 30 Colmenar de Oreja 918943545	<b>QUAD CENTER MÁLAGA</b> Paseo Anasitillo, 5 Málaga / 952067032	<b>MOTOS CHICANO</b> Albalatnera, 6 Vélez/Málaga 952508243	<b>MOTOS GARRIDO</b> Avda. Cristóbal Colón Alahutín de la Torre 952414358	<b>FARRUS MOTOS</b> Avda. Padre Cura, 18 Estarona 952790015	<b>MUTEKI BIKES</b> Herman Hessa, 5 29004 Málaga 952105816	<b>MOTORRAD MARBELLA</b> Calvario, 37 952191313	<b>LOS PAQUIROS</b> San Bernardo, 16 Mijas 952461005	<b>KLIMOTOS</b> Papa Bellotas, 1 Antequera 952464564	



# Rolen Motor

Concesionario Oficial BMW Motorrad en Madrid

Rolen Motor  
Jorge Juan, 139-141  
Madrid  
914 091 913  
rolenmotor.com



- Motocicletas BMW
- Equipamiento y accesorios BMW
- Pruebas de motos-demo

- Motocicletas de directivos
- Tasaciones de motos usadas
- Excelente financiación

• Cursos de conducción en el Jarama el **24 de Mayo** y el **13 de Junio**

**CIRCUITO** Alcarrás 27 Junio. 2 niveles. Todos los servicios. wpb.es. Tlf. 628096161 Tlf. 607221454 Ref nº 302.069

**CIRCUITO** Almería 5 de Julio. 120€ federados, 140€ no federados. www.kingmotors.org. Gumy. Tlf. 647343782 Ref nº 302.187

**CIRCUITO** Cartagena 27 y 28 Junio. Escuela MAC. Cursos de conducción 230€ y tandas libres 130€. Federados 20€ menos. www.miguelangelcastilla.com Tlf. 609623297 Ref nº 301.147

**CIRCUITO** Castellolí 21 de Junio. Organiza SUPERBIKE RACING. 2 grupos. 160€ federados + 20€ seguro no federados. Neumáticos Neugrip, fotógrafo. Reservas www.superbike-racing.info Tlf. 617455760 Ref nº 301.976

**CIRCUITO** Alcarrás 14 Junio, 150€. Montmeló 27 Junio, 255€. Almería 4 Julio, 137€. Cheste 18 Julio, 175€. Almería 12 Septiembre, 137€. Sorteo viajes. Monitores sin coste. rodadasmoto@halcon-viajes.es. Halconrodadas. Tlf. 933208451 Ref nº 301.980

**CIRCUITO** Almería 6 Junio. 125€ + 30€ no federados. Albacete 5 Julio, 130€ + 30€ no federados. 3 niveles, monitores sin coste añadido. Todos los servicios. www.rueding.com Tlf. 605890907 Ref nº 301.644

**CIRCUITO** Cartagena 13, 14 Junio y 4 de Julio. Monitores, cronometraje, neumáticos, etc. wpb.es Tlf. 649539697 Tlf. 607221454 Ref nº 301.603

**CIRCUITO** Castellolí 20 de Junio y 11 de Julio. Cronometraje, monitores. wpb.es. Tlf. 649539697 Tlf. 663996054 Ref nº 302.070

## OFERTA ESPECIAL PORQUE TÚ TE MERECE UN BUEN REGALO...

### IMTBIKE Vende sus motos modelos 2008

- Unidades limitadas
- Precios especiales
- Garantía oficial BMW
- Full Equip

MÁS INFORMACIÓN



F 650 GS



F 800 ST



R 1200 GS



R 1200 RT

**Pon tu moto donde todos la puedan ver.**

MOTOCICLISMO **MotoMercado**  
www.motomercado.es

La mejor web para comprar o vender tu moto, para encontrar ofertas, equipamiento, accesorios...

**NEUMÁTICOS ANGEL DE LA CRUZ**  
LIQUIDACIÓN DE NEUMÁTICOS EN STOCK. EJEMPLO:  
120/70 ZR-17 · 180/55 ZR-17

Desde **199 € IVA incluido**

C/ Rodríguez San Pedro, 9 · Tel. 91 445 40 54  
C/ Vallehermoso, 8 · Tel. 91 445 40 54  
28015 MADRID San Bernardo

www.angeldelacruz.com  
ENVÍAMOS A TODA ESPAÑA

**CIRCUITO** Alcarrás 6 y 28 Junio. 155€ + 20€ seguro. Tandas Libres. Monitores y boxes. Servicio neumáticos y fotografía. www.joeRACERteam.com Tlf. 649304191 Ref nº 301.377

**CIRCUITO** Almería 7 de Junio. 100€ federados, 140€ no federados. www.motorextremo.es Tlf. 654425594 Ref nº 302.019

**CIRCUITO** Cartagena 25 y 26 de Julio. Tandas libres. Por niveles. 120€ un día, 200€ los dos días para federados. No federados 25€ de seguro 1 día, 40€ los dos días. Más información www.racing100.com o en el Tlf. 669984111 Ref nº 301.989

**CIRCUITO** Cheste 8 de Agosto. 185€ + 20€ seguro ilimitado. Servicio, gomas y fotografía. Ramón. Tlf. 667508669 Ref nº 300.720

**CIRCUITO** Alcarrás 7 de Junio 2 grupos. 155€ + 20€ de seguro. Obsequios y servicios. Tlf. 667400933 Ref nº 301.497

**CIRCUITO** Almería 11 de Julio. (2 niveles). Monitores, cronometraje, etc. wpb.es Tlf. 628096161 Tlf. 607221454 Ref nº 301.059

**CIRCUITO** Cartagena 20 Junio. Rodadas la Fragua. Federados 110€, no federados 130€. 2 grupos, cronometraje, almuerzo, servicio neumáticos, fotografía. www.rodadaslafragua.com Tlf. 635715482 Ref nº 302.149

**CIRCUITO** Cheste 6 de Junio. Últimas plazas. Tandas libres por niveles. Todos los servicios. 190€ + 25€ no federados. Más info www.amgracing.es. José Luis Tlf. 666448863 o Ángel Tlf. 686050202 Ref nº 301.598

**SASAM**

www.sasam.es

**AUTO RUEDAS SASAM, S.A.**

AV. del Sistema Solar esquina a la C/ Júpiter, 2  
28830 San Fernando de Henares (MADRID)  
☎ 91 747 99 51 - Fax: 91 329 54 66

**SASAM, S.A.**

Ctra. San Martín de Valdeiglesias, km 1,300  
28922 ALCORCÓN (MADRID)  
☎ 91 642 95 07  
Fax: 91 611 55 22

**TRABAJAMOS TODAS LAS MARCAS DE NEUMÁTICOS PARA TU MOTO**  
**DISPONEMOS DE UN GRAN STOCK. Consulten nuestros precios.**



WWW.

**TOTIIMPORT**.COM

Latiguillos delanteros 80€  
Latiguillos delanteros y traseros 115€  
IVA y envío incluido

**Ella se lo merece**

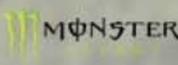
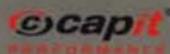


Elige la combinación de colores que más te guste.

El sistema de latiguillo HEL Performance fabricado en acero inoxidable o titanio elimina la sensación esponjosa que encontramos en los latiguillos de goma.

En nuestro catálogo online puedes encontrar las diferentes disposiciones para cada modelo:

- S (Standard): Instalación igual que en los latiguillos originales de la moto.
- F (Sistema longitudinal): Desde la bomba de freno a cada una de las pinzas.
- O (Por encima del guardabarros): Desde la bomba de freno a la pinza derecha y desde la pinza derecha a la izquierda pasando por encima del guardabarros.





neumáticos y ekipamiento

**NEUMÁTICOS, SERVICIO EQUILIBRADO Y REPARACIÓN DE PINCHAZOS PARA TODO TIPO DE MOTOS Y SCOOTERS VISITA NUESTRO GP BOX Y SAL CON RUEDAS NUEVAS AL INSTANTE**

**Precios Especiales para Motoclubes, Asociaciones y Universitarios.**

**Avda. de Denia, 27 - 03002 ALICANTE ☎ 96 516 45 31**

**CIRCUITO** Cheste 13 de Junio. Tandas libres. 185€ federados, 210€ no federados. Más información [www.racing100.com](http://www.racing100.com) o en el Tif. 669984111 Ref nº 301.910

**CIRCUITO** Cheste 4 de Julio. Organiza SUPERBIKE RACING. 3 niveles. 180€ federados, 200€ no federados. Neumáticos Neugrip, fotógrafo, catering. Reservas [www.superbike-racing.info](http://www.superbike-racing.info) Tif. 617455760 Ref nº 301.726

**CIRCUITO** de Estoril 6 de Junio sábado. 3 niveles. Servicio de neumáticos, fotógrafo, boxes. 190€ seguro incluido. [www.neumaticosmotoval.com](http://www.neumaticosmotoval.com) Tif. 619365461 Ref nº 301.956

**CIRCUITO** de Guadix 20 y 21 de Junio. 110€ federados, 130€ no federados. [www.motorextremo.es](http://www.motorextremo.es) Tif. 654425594 Ref nº 302.200

**CIRCUITO** de Portimao 6 de Junio. 175€ federados, 195€ no federados. [www.motorextremo.es](http://www.motorextremo.es) Tif. 654425594 Ref nº 302.018

**CIRCUITO** del Jarama 13 Junio, 4 de Julio. Cursos de conducción desde 150€ más seguro. Grupos especiales clientes Rolan Motos y Motos Cortes. Informate en [escuela@real-motoclub.com](mailto:escuela@real-motoclub.com) y en los concesionarios. Tif. 914445919 Ref nº 302.000

**CIRCUITO** Guadix 28 Junio. Curso conducción. SUPERBIKE RACING SCHOOL. 8 tandas. 10 niveles. Grabación On Board monitores profesionales. [www.sbk-racingschool.com](http://www.sbk-racingschool.com) Tif. 663138906 Ref nº 301.219

**CIRCUITO** Portimao 25 y 26 de Julio. 15 y 16 de Agosto. Todos los servicios. Más info [www.tmsr.es](http://www.tmsr.es) Tif. 629858883 Ref nº 301.756

**KIT**  
MOTO RECAMBIOS

Larrazabal, 4 • 48970 BASAURI (Bizkaia)  
Tel. y Fax: 94 449 25 92  
[www.kitmotorecambios.com](http://www.kitmotorecambios.com)  
e-mail: [info@kitmotorecambios.com](mailto:info@kitmotorecambios.com)

**YAMAHA RECAMBIOS de MOTO**

Concesionario Oficial de Quads para Bizkaia

- Venta de motos, quads nuevos y ocasión.
- "Financiación hasta en 6 años".
- Recambios usados al 50% "garantizados". (Envío contra reembolso en 24 horas).
- Se aceptan cambios

MOTORCYCLE WINDSHIELDS

**THUNDER**

Distribuidor exclusivo para BIZKAIA

**CIRCUITO** Cheste Viernes, 3 Julio. Organiza SUPERBIKE RACING. Pista abierta. 180€ federados, 200€ no federados. Neumáticos Neugrip, fotógrafo, catering. Reservas [www.superbikeracing.info](http://www.superbikeracing.info) Tif. 617455760 Ref nº 301.725

**CIRCUITO** de Braga 13 de Junio. 150€ seguro incluido. Organiza [www.motoclubbabel.com](http://www.motoclubbabel.com) Tif. 609855609 Ref nº 302.072

**CIRCUITO** de Monteblanco (Huelva) 20 de Junio. 3 niveles. 150€ con licencia y 170€ sin licencia. Organiza [www.escuderianeugrip.com](http://www.escuderianeugrip.com). Oferta pista+neumáticos. Tif. 677433553 ó al Tif. 955132927 Ref nº 301.501

**CIRCUITO** de Portimao 27 de Junio. Curso y tandas libres. Todos los servicios. Desde 225€ seguro incluido. [www.123ya.com](http://www.123ya.com) Tif. 902123924 Ref nº 302.221

**CIRCUITO** Guadix 12 de Julio o circuito Almería 13 de Septiembre. En ambos 3 grupos: iniciación, avanzado y sólo para pilotos. Servicio de banco de potencia, neumáticos, fotografía y asesoramiento de pilotaje. 100€ federados y 120€ no federados. Consultar oferta pista + neumáticos. Inscripción: [motosabellan@hotmail.com](mailto:motosabellan@hotmail.com) Tif. 653995569 Ref nº 302.168

**CIRCUITO** Ricardo Tormo 14 de Junio. Tandas libres. 180€ + seguro. Boxes, cronometraje y servicio de asistencia. Organiza ZMR. [www.zmracing.es](http://www.zmracing.es) Tif. 699999688. Tif. 606269946 Ref nº 300.675

**COMPRAMOS** motos o quad siniestradas o gripadas. No importa estado. Máximo 5 años. Zona norte. [www.kitmotorecambios.com](http://www.kitmotorecambios.com). Basauri. Bizkaia. Fax y Tif. 944492592 Ref nº 298.019

**HONDA LIDER EN VENTAS**

**OFERTA de la CBR125**

**2.449 €**

IVA incluido

**CONCESIONARIO OFICIAL EN BARCELONA**

**IMPALA**

BARCELONA:  
C/ Amigó, 25  
Tel: 93 240 60 30

Asba: C/ Buenos Aires, 53  
Tel: 93 430 87 02

C/ Muntaner, 531  
Tel: 93 434 44 44

MATARO:  
Rda. Alfons X El Savi, 116  
Tel: 93 755 24 80

[www.honda.es](http://www.honda.es) ☎ 902 028 100

Tus centros de la Moto, boutique y accesorios.

# MOTOCAN



## Hasta el 40 de Mayo

### Consigue hasta un 20% de descuento en nuestras prendas de invierno

EN NUESTRAS TIENDAS DE

CRISTOBAL BORDIU, 5 BIS

Tel: 91 533 10 60  
28003 MADRID

PAMPLONA, 28

Tel: 91 311 77 11  
28039 MADRID

OUTLET

MARIA ZAYAS, 5

Tel: 91 571 15 06  
28039 MADRID

[WWW.MOTOCAN.ES](http://WWW.MOTOCAN.ES)

## Zero Racing

Designs

DISEÑO Y DECORACION PERSONALIZADO  
DE CASCOS Y MOTOS

**CURSOS DE AEROGRAFIA**

ZERO RACING

Maria Zayas, 5 Tel: 91 571 15 06  
Movil: 654 516 379

E-mail: [zero@zeroracing.org](mailto:zero@zeroracing.org)  
[WWW.ZERORACING.ORG](http://WWW.ZERORACING.ORG)





**Aprimoto**

**OFERTA**  
**6.999€**



C/Comte d'Urgell, 125 bis - Ventas 93 451 40 40 - Taller 93 452 57 01

YAMAHA R6

YAMAHA

[www.aprimoto.com](http://www.aprimoto.com)  
[www.yamaha-motor.es](http://www.yamaha-motor.es)

**COMPRO** motos con golpe o siniestradas desde año 2000 en adelante. Jaime. Tlf. 639-646248 Ref nº 237.482

**CURSO** conducción Circuito ParcMotor (Castellolí). 6 Junio. Escuela Conducción BMW Motorrad España. Exclusivo Motos BMW. Niveles turístico, sport y pilotaje. 240€. [www.tac.es](http://www.tac.es) Tlf. 902104062 Ref nº 302.211

**NEUMÁTICOS** de moto y scooter. [www.neumatel.es](http://www.neumatel.es) - [www.neumatel.es](http://www.neumatel.es) Tlf. 911 301.453

**OFERTAS** anti crisis, revisiones desde 30€, reparación y pintura de carenados desde 65€, pintura de llantas desde 90€, kit de transmisión, líquido de frenos y más. Además se aplicará el 10% de la factura como descuento en cursos de conducción o tandas. Neugrip Madrid. Tlf. 914676017 Ref nº 302.205

**RECAMBIOS** y accesorios nuevos: Yamaha, Honda, Kawasaki y Suzuki. Originales. [chollomoto.es](http://chollomoto.es) Tlf. 915053265 Ref nº 302.031

**RODADA** Cartagena 12 de Julio. 2 niveles. Servicio fotografía, neumáticos. 120€ + seguro. Organiza BIKE TRAINING DAYS. [Info@bikettrainingdays.com](http://Info@bikettrainingdays.com). Sergio Tlf. 615934303 Ref nº 301.981

21 de Junio, 169€ día incluye seguro. Todos los servicios. [www.focusedevents.es](http://www.focusedevents.es) Tlf. 659163326 Ref nº 301.887

**18 EMPLEO**

**EMPRESA** portuguesa representante de primeras marcas de motociclismo busca comerciales autónomos para su representación en España, para cubrir las áreas de: Comunidad de Andalucía, provincias de Murcia y Alicante. Los candidatos deberán tener buenos

MOTOS MEDINA S.L.



CONCESIONARIO OFICIAL KAWASAKI

TE REGALAMOS  
EL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN

APÚNTATE A PROBAR LA GAMA KAWA

[www.motosmed.com](http://www.motosmed.com)

AVDA. DE DENIA, 13 • ALICANTE • Tlf.: 965 13 25 58

VAYAFABA!





HONDA \$ SUZUKI ← Kawasaki

- Recambio USADO al 50%.
- Recambio NUEVO al 75%.
- Motos de Ocasión, Equipamiento.
- Compra de Siniestros.

Tel. y Fax: 985 89 42 69 / 918 65 26 26 - Movil: 629 88 26 51

QUINTUELES, Villavieiosa (33314) Asturias

[www.vayafaba.com](http://www.vayafaba.com)

MIEMBRO DE LA MUTUA MOTERA

**DUNLOP** Oferton Qualifier 120/70/17, 120€. 180/55/17, 140€. Juego completo, 255€. Motos Ceni. Torrejón de Ardoz, Madrid. Tlf. 916780681. Tlf. 916565216 Ref nº 301.971

**ENCENDIDOS**, CDI, alternadores, reparación. Carretera, cross, enduro, motos de agua, quad, motos antiguas. Reguladores voltaje nuevos para todas las marcas. Garantía toda España [www.mcmotronic.com](http://www.mcmotronic.com) Tlf. 658823506 Ref nº 302.155

**RECAMBIOS** usados y nuevos. No origen. Escapes Thunder, Laser, Akrapovic, Arrow. Amortiguadores Öhlins. Frenos Brembo, AP, EBC, Galfer, Goodridge. Espejos, calentadores, rozaderas, baterías, reguladores, kit transmisión, cúpulas, manetas, intermitentes, pilotos traseros, caballetes, quillas, pases de rueda, estriberas retrasadas, protecciones chasis y motor carbono, maletas Shad, Givi, etc. [www.kitmotorecambios.com](http://www.kitmotorecambios.com) Tlf. 944492592 Ref nº 298.020

**RODADA** Circuito Kotarr 12 de Junio. Monitores en pista. 85€ seguro incluido. Tlf. 647352467 Tlf. 629336472 Ref nº 302.212

**TANDAS** libres con Focus Event. Circuito Cartagena, 6-7 de Junio. 120€ día federado + 20€ seguro (no federado). Circuito Almería, 14 de Junio 120€ día federado + 20€ día (no federado). Circuito Algarve (Portimao), 20 y

conocimientos en el área del motociclismo y experiencia en ventas. Coche propio. Se pide a los interesados que envíen su CV a: [masac@masac.pt](mailto:masac@masac.pt). Para más información y contacto: [www.masac.pt](http://www.masac.pt) Tlf. Ref nº 295.558

**SE PRECISA** mecánico con experiencia demostrable, para taller oficial multimarca en Madrid. David. Tlf. 917260025 Ref nº 299.905

UNSTOPPABLE

MARTIN i CONESA

CONCESIONARIO OFICIAL  
BMW MOTORRAD  
EN GIRONA





Martín i Conesa

c/ De Llingen, s/n  
Pl. La Marett  
Sala (Girona)  
972 240 263

[www.es/martiniconesa](http://www.es/martiniconesa)

¿Te gusta conducir?





## «SKY ZONE»

► Bidart volvió a dominar en una segunda cita digna del Mundial, por organización, circuito y plantel, ahora también con Eddy Seel.

► Gran actuación de Xavi Galindo en SM2, con victoria en la primera serie. Poulain regresa sin fortuna y Cucharrera recupera su nivel.

La segunda prueba del CeSMotard 2009 prometía. A la novedad de la «sky zone» –en la foto– del MotorLand de Alcañiz, se sumaban el regreso del bicampeón de España de SM2, Dominique Poulain, tras una lesión en el pie derecho, y de otro de los favoritos, Albert Roca, ahora con Husqvarna. Xavi Rodríguez y Pol Laspuertas también estaban de estreno, tras el paso de su equipo de Gas Gas a Kawasaki, con buena actuación del primero y mala suerte para el segundo. Las motos gerundenses estuvieron presentes, pero ahora con Alex Mariñelarena y el belga Eddy Seel a sus mandos, con suerte dispar para ambos. Seel, con mucho trabajo y poco tiempo para poner la moto a su gusto, hizo una gran segunda manga, tras romper un escape en la primera, mientras que problemas con el tren delantero dejaron al joven Mariñelarena apeado de las dos carreras de SM Élite.

### MORAL PARA «CUCHA»

Después del fiasco de Alcarrás, Francesc Cucharrera llegaba a Alcañiz con la presión que supone llevar el número 1 en

la placa y un doble cero en la provisional. Difícil situación que el de KTM solucionó con la calidad que le caracteriza. En MotorLand volvió a ser el de siempre, se sacudió los nervios y firmó dos grandes actuaciones que le van a dar la moral que le faltaba y que le llevaron a ser el mejor entre los nuestros, franceses aparte. Sí, porque en esta ocasión La Marsellesa en el podio volvió a estar presente, con dominio absoluto de Sylvain Bidart –pole y doble victoria scratch– y gran papel de Rigal en SM1 y de Blot, quien se repartió las victorias con el endurero Xavi Galindo, quien volvió a dar muestras de sus posibilidades en esta disciplina.

Como decíamos, Bidart salió dispuesto a no dar opción a la sorpresa tras marcar la «pole». En la primera serie de SM Élite, dominó la situación, centrándose la emoción en la pugna entre Rigal y «Cucha», quien fue más cauto que en Alcarrás e hizo una carrera de menos a más. En su remontada marcó la vuelta rápida de carrera, pero le faltó tiempo para tratar de doblar a Rigal, que finalmente fue segundo. Cuarto entraba un genial

Xavi Galindo, que con problemas en la llanta trasera fue el mejor de SM2, por delante de Blot y un Escalera que logró firmar dos terceros puestos. Mala suerte para Poulain, quien se iba al suelo al caer un piloto delante, y para Roca, que caía también en la primera curva, condicionando esto el resto de la jornada. El catalán de Husqvarna sólo pudo firmar un 10º puesto en la segunda, mientras que el francés de Husaberg volvía a probar el suelo y no pudo finalizar. En esta segunda serie, Bidart volvió a destacarse pronto, dejando que Galindo, Rigal, Blot, Grau y Cucharrera se peleasen a su zaga. El actual campeón de SM1 consiguió deshacerse de ellos y entró a menos de 3 segundos de Bidart y tras él llegaban Rigal, Blot, con la primera SM2, justo por delante de Xavi Galindo. Grau completaría el podio de SM1 y Escalera el de SM2.

En SM3, Juan F. Romero repitió victoria, seguido por el también piloto de Suzuki, Josep M<sup>o</sup> Florensa. Por su parte, Josep Piedra, logró la recompensa en forma de podio que se le escapó entre los dedos en Alcarrás.

Por cierto, en esta ocasión también las 450 cc ganaron la partida a las más potentes motos de SM2. ¿Aguantarán también el tipo en Fuente Álamo? La respuesta el próximo 7 de junio. ■



Sylvain Bidart (17), «pole» y doble victoria en SM Élite, acometiendo la novedosa «sky zone» por delante de Rigal (25), Galindo (81), Xavi Rodríguez (11), Retuerta (13) y un poco más atrás Poulain y David Giménez.

## CLASIFICACIÓN SUPREMIKE

### SM 1 1ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 Sylvain Bidart	Honda	17'51.509
2 Guillaume Rigal	KTM	a 0.815
3 Francesc Cucharrera	KTM	2.172

4. Xavier Rodríguez (Kawasaki) a 21.439; 5. Rubén Retuerta (Aprilia) a 22.055; 6. Anthony Ford (Honda) a 30.502; 7. Angel Grau (Suzuki) a 33.573; 8. Jesús Romero (Suzuki) a 34.810; 9. Alan Corbalán (HM) a 56.951; 10. Jordi Poveda (Aprilia) a 58.631; 11. Joan R. Ribelles (Honda) a 1 vuelta; 12. Gastón García (Suzuki) a 1 vuelta; 13. Ricardo Saseto (Honda) a 1 vuelta.

### SM 1 2ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 Sylvain Bidart	Honda	17'38.852
2 Francesc Cucharrera	KTM	a 2.702
3 Guillaume Rigal	KTM	a 4.274

4. Angel Grau (Suzuki) a 11.516; 5. Eddy Seel (Gas Gas) a 23.734; 6. Xavier Rodríguez (Kawasaki) a 28.553; 7. Gastón García (Suzuki) a 28.808; 8. Anthony Ford (Honda) a 42.980; 9. Rubén Retuerta (Aprilia) a 46.648; 10. Alan Corbalán (HM) a 48.959; 11. Jesús Romero (Suzuki) a 55.396; 12. Jordi Poveda (Aprilia) a 57.485; 13. Ricardo Saseto (Honda) a 1 vuelta.

### SM 2 1ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 Xavier Galindo	KTM	18'08.377
2 Stephane Blot	Honda	a 18.792
3 Israel Escalera	Aprilia	a 20.660

4. Joan Solé (KTM) a 21.561; 5. Daniel Llobet (--) a 23.797; 6. Andreu Gómez (Suzuki) a 23.950; 7. Joan Lladós (Suzuki) a 36.666; 8. Eduard Rojas (Honda) a 39.677; 9. José Luis Hernández (Husqvarna) a 1 vuelta; 10. Shane Stratton (KTM) a 1 vuelta; 11. Francisco Cortijo (Aprilia) a 1 vuelta.

### SM 2 2ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 Stephane Blot	Honda	17'44.429
2 Xavier Galindo	KTM	a 0.119
3 Israel Escalera	Aprilia	a 17.227

4. David Giménez (Suzuki) a 20.787; 5. Joan Solé (KTM) a 39.365; 6. Joan Lladós (Suzuki) a 42.924; 7. Daniel Llobet (--) a 45.476; 8. Andreu Gómez (Suzuki) a 51.127; 9. Eduard Rojas (Honda) a 1 vuelta; 10. Albert Roca (Husqvarna) a 1 vuelta; 11. Francisco Cortijo (Aprilia) a 1 vuelta; 12. José Luis Hernández (Husqvarna) a 1 vuelta.

### SM 3 1ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 Josep Mª Florensa	Suzuki	14'51.035
2 Néstor Cardona	Suzuki	a 2.752
3 Josep Piedra	HM	a 6.712

4. Juan F. Romero (Suzuki) a 7.079; 5. Raúl Perales (Suzuki) a 11.850; 6. Rubén Rodríguez (Suzuki) a 15.031; 7. Joel Bernades (Suzuki) a 35.265; 8. Iván Segura (Honda) a 36.247; 9. Sergi Sanchez (Honda) a 39.192; 10. Aleix Aulestia (HM) a 55.282; 11. Diego Grande (Yamaha) a 58.718; 12. Egoitz Sarasola (KTM) a 1 vuelta; 13. Oscar Lozano (Aprilia) a 1 vuelta; 14. Rafael Villalba (Honda) a 1 vuelta; 15. Jesús Barberán (Honda) a 1 vuelta; 16. Iñaki Jiménez (Honda) a 1 vuelta; 17. Armando Arias (Husaberg) a 1 vuelta; 18. Ibón Jiménez (Husaberg) a 1 vuelta; 19. Fidel J. Colomina (Aprilia) a 1 vuelta; 20. Oscar Güell (Honda) a 2 vueltas; 21. Francisco Valencia (Aprilia) a 2 vueltas.

### SM 3 2ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 Juan F. Romero	Suzuki	14'16.239
2 Rubén Rodríguez	Suzuki	a 2.186
3 Josep Piedra	HM	a 2.833

4. Aleix Aulestia (HM) a 9.568; 5. Iván Segura (Honda) a 11.329; 6. Josep Mª Florensa (Suzuki) a 12.324; 7. Néstor Cardona (Suzuki) a 13.346; 8. Sergi Sanchez (Honda) a 28.354; 9. Joel Bernades (Suzuki) a 28.850; 10. Jesús Barberán (Honda) a 36.048; 11. Raúl Perales (Suzuki) a 36.278; 12. Diego Grande (Yamaha) a 52.034; 13. Egoitz Sarasola (KTM) a 1'19.988; 14. Daniel Alonso (KTM) a 1 vuelta; 15. Iñaki Jiménez (Honda) a 1 vuelta; 16. Rafael Villalba (Honda) a 1 vuelta; 17. Oscar de Castro (Honda) a 1 vuelta; 18. Ibón Jiménez (Husaberg) a 1 vuelta; 19. Armando Arias (Husaberg) a 1 vuelta; 20. Oscar Lozano (Aprilia) a 1 vuelta; 21. Fidel J. Colomina (Aprilia) a 1 vuelta.

### PROVISIONALES

#### SM1

1. S. Bidart 95 puntos; 2. G. Rigal 72 p.; 3. A. Grau 63 p.; 4. X. Rodríguez 49 p.; 5. F. Cucharrera 36 p.; 6. R. Retuerta 35 p.; 7. A. Corbalán 31 p.; 8. J. Romero 29 p.; 9. G. García 24 p.; 10. J. Poveda 20 p.; 11. A. Ford 18 p.; 12. E. Seel 11 p.; 13. C. Durán 11 p.; 14. I. Codina 9 p.; 15. A. Izquierdo 9 p.

#### SM2

1. S. Blot 90 puntos; 2. I. Escalera 73 p.; 3. D. Giménez 49 p.; 4. X. Galindo 45 p.; 5. J. Solé 39 p.; 6. A. Gómez 36 p.; 7. D. Llobet 33 p.; 8. J. Lladós 30 p.; 9. José L. 30 p.; 10. F. Cortijo 28 p.; 11. S. Stratton 18 p.; 12. M. Puigdrodon 15 p.; 13. E. Rojas 15 p.; 14. S. Tona 13 p.; 15. A. Roca 6 p.

#### SM3

1. Juan F. Romero 83 p.; 2. N. Cardona 70 p.; 3. R. Rodríguez 66 p.; 4. J. Piedra 56 p.; 5. J. Mª Florensa 46 p.; 6. R. Perales 30 p.; 7. J. Bernades 28 p.; 8. J. Molas 22 p.; 9. A. Aulestia 19 p.; 10. I. Segura 19 p.; 11. A. Casals 17 p.; 12. S. Sanchez 15 p.; 13. M. Ferré 14 p.; 14. S. Aguayo 13 p.; 15. N. Pinto 11 p.

Consulta las clasificaciones completas en [MOTOOLIMPIA.com](http://MOTOOLIMPIA.com)

Recomendado por: Patrocinador oficial de:

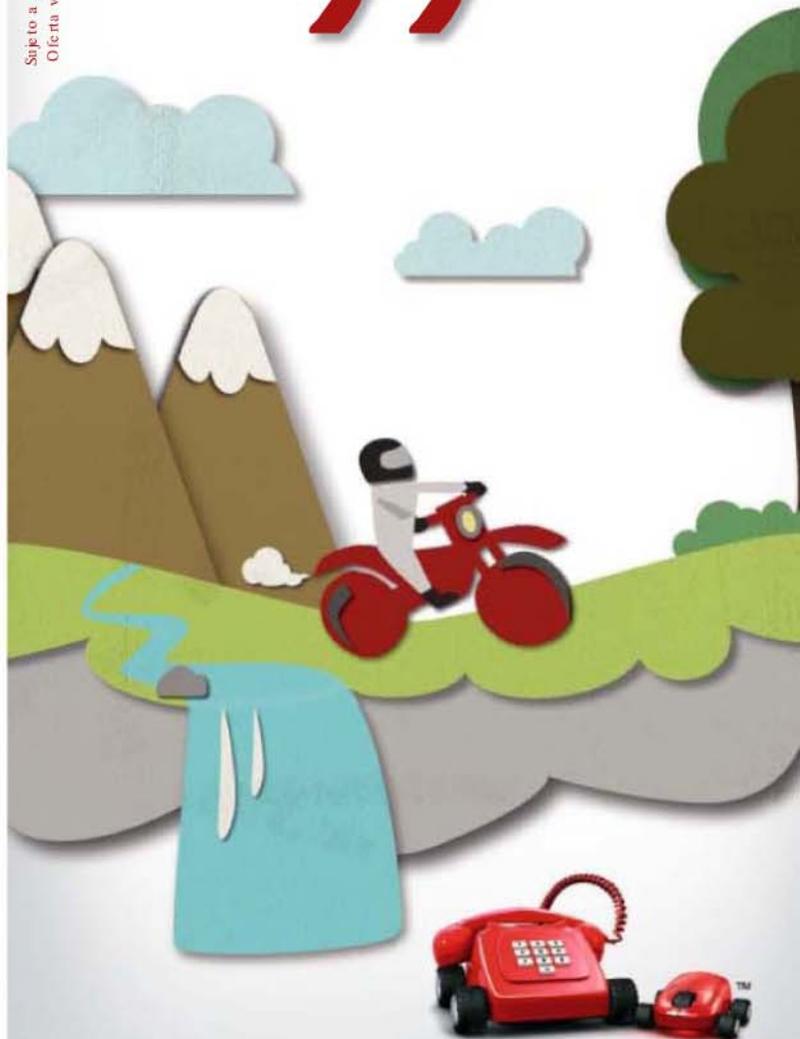


# SI TE GUSTA LA NATURALEZA TANTO COMO PAGAR MENOS EN EL SEGURO, LLÁMANOS.

El seguro de tu moto  
de campo por solo:

# 99€

Sujeto a normas de suscripción de la compañía. Oferta válida hasta fin de mes.



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

bankinter.

902 123 015



# COSAS DEL DIRECTO

► **El dominio absoluto de Barragán en Alhama de Murcia quedó oscurecido por culpa de un fallo mecánico. Hay quién dice que son cosas del directo...**

► **Álvaro Lozano se encontró con la victoria tras el pinchazo de Barragán. El alicantino se hizo con ella gracias a su extrema regularidad.**

► **Carlos Campano, muy tocado por su caída en el GP de Bellpuig, pudo salvar los muebles. El de Dos Hermanos acabó cuarto.**

**A**priori, ésta debía ser la carrera donde Jonathan Barragán, ya prácticamente con su hombro restablecido, debía empezar a recuperar el tiempo perdido y acortar rápidamente la distancia sobre sus más directos rivales, en especial al líder del Campeonato de España, Carlos Campano. El andaluz, que llegaba a tierras murcianas bastante tocado, tenía un único objetivo: sumar el mayor número de puntos posibles para contener al máximo a Barragán y sobre todo mantener alejado a su más inmediato perseguidor, Álvaro Lozano. Pues bien, pese a que no ganó, Campano cumplió su objetivo; mientras que Álvaro se encontró con la victoria final sin ni tan siquiera ganar una sola manga. El de Yamaha Ausió aprovechó el fiasco de Barragán en la última manga, después de alardear de un pilotaje sin igual, para frustrar definitivamente las pocas esperanzas

que ya tenía el madrileño antes de llegar a Alhama de Murcia. Ahora, y aunque Barragán venza todas las mangas que restan para que finalice el campeonato, ya no podrá revalidar el título. Un triunfo que se decidirá, si no surgen sorpresas de última hora, entre Campano y Lozano.

## 1ª MANGA

Muy probablemente ésta ha sido la manga más interesante de lo que llevamos de campeonato. Y no por el resultado final, pues Jonathan Barragán sólo necesitó dos giros para ponerse en cabeza de carrera y ganar la serie sin dificultad alguna, sino porque hubo un incesante baile de posiciones para alcanzar la tercera plaza. La segunda, por su parte, fue para un Álvaro Lozano que, después de ser superado por el madrileño, se limitó a mantener la distancia de seguridad respecto a un nutrido grupo compuesto por



**1 y 2.** Pese a que demostró, una vez más, no tener rival en el nacional, Jonathan Barragán tuvo que abandonar al salirse el piñón de ataque de su KTM. **3.** Juan Pérez de la Torre escaló una posición en la general y se coloca tercero. Ahora deberá defenderse de los ataques de Butrón y Hernández.

Carlos Campano –se le agarrotaron los antebrazos y no pudo rendir al máximo–, Manu Rivas, Juan Pérez de la Torre y Xavi Hernández quien llegó a tierras murcianas aparentemente recuperado de su fractura de cervicales que sufrió en la prueba de Tenerife.

Por otro lado, Javier García Vico se quedó clavado en la salida al no arrancar su Honda y tuvo que remontar desde la última posición, mientras que el francés Maxime Lesage se fue por los suelos en dos ocasiones y José Butrón no pudo luchar por los puestos de cabeza por problemas con el freno trasero.

## 2ª MANGA

Las altas temperaturas empezaron hacer mella en los pilotos de cabeza y, tras esta segunda serie, era más que visible el cansancio en las caras de todos ellos, excepto uno. Barragán volvió a conservar en la salida y sólo

le bastaron cuatro vueltas para sacarse de encima al francés Lesage, que fue quien se llevó el «holeshot» (arrancada), para volver a comandar y ganar la serie. Con el madrileño campando a sus anchas, la emoción volvió a recaer en las plazas restantes del podio. Izoird no tardaría en perder la segunda plaza a favor de su compatriota Lesage, mientras que Lozano, que también se sacó de encima al galo de Suzuki dos giros más tarde, acabó de definir el podio cuando aún faltaba un tercio para la conclusión de la prueba.

Campano y Butrón se esforzaron al máximo en alcanzar a Izoird y, gracias a ello, la manga se animó con una batalla que no acabó de definirse hasta la bandera de cuadros. Un fantástico resultado para el de Dos Hermanas teniendo en cuenta que la herida de su brazo izquierdo empezó a supurar. Vico, por su parte, bajó el ritmo estrepitosamente al torcerse la rodilla en

## FUERA DE PISTA

POR LLUIS LLURBA



## Sin opciones

Después de lo vivido en Alhama de Murcia, sólo nos resta saber si Carlos Campano logrará el título nacional con la fuerza que lo ha caracterizado desde que empezó el campeonato. El que a priori debía haber sido su gran rival, Jonathan Barragán, ya ha dejado de ser un problema; y el único que puede turbar su presunta tranquilidad, que no es otro que Álvaro Lozano, se encuentra a más de 50 puntos de diferencia. Un largo trecho, por lo que, lógicamente, el alicantino deberá esperar un grave error del andaluz. Cosa que ha hecho éste con las múltiples desdichas del madrileño. Con todo lo sucedido, nos encontramos nuevamente con la eterna encrucijada sobre si el que vence es el mejor. No quiero mojarle demasiado sobre el tema, pues seguro que saldría escaldado, pero me atrevería a decir que Jonathan, sin duda, es el piloto más completo y rápido que tenemos en nuestra geografía y, el hecho de no volver a revalidar el título ha sido un desengaño para todos nosotros. Asimismo, pilotos de la talla de Carlos Campano y Álvaro Lozano, ambos también mundialistas, son los que garantizan unas carreras de calidad por la reputación de les precede. Son hombres que siempre han marcado la referencia por su constancia, regularidad y tesón y, sólo por ello, son dignos de la victoria final. Además, y pese a que prácticamente nunca hablamos del tema, todos ellos cuentan con un equipo humano que garantiza su buen hacer en el nacional. Aunque la verdad es que lo que más nos gustaría es que nuestras promesas aprendieran rápidamente de todos ellos para que Barragán pueda pasarles el testigo. Es importante conseguir el título mundial, pero más es mantenerlo...

## FICHA DE CARRERA

TERRENO	Duro
TEMPERATURA	34°C max.
CLIMATOLOGÍA	Sol
VUELTA RÁPIDA ENTRENAMIENTO	1. J. Barragán (KTM), 1'46"175; 2. J. Butrón (KTM), 1'47"370; 3. M. Lesage (Kawasaki), 1'48"151.
GANADORES	1. Álvaro Lozano (Yamaha); 2. Fabien Izoird (Suzuki); 3. José A. Butrón (KTM).
VUELTA RÁPIDA CARRERA	1ª manga: J. Barragán, 1'43"325; 2ª manga: J. Barragán, 1'43"833; 3ª manga: J. Barragán, 1'43"752.
GANADORES ANTERIOR CITA	1ª manga: C. Campano (Yamaha); 2ª manga: J. Barragán (KTM); 3ª manga: Barragán (KTM).
ORGANIZADOR	Moto Club Alhama
PÚBLICO	4.000 personas
PRÓXIMA CARRERA	La Bañeza (León). 6 Septiembre



## PROTAGONISTAS

### ÁLVARO LOZANO

« Estoy muy contento. Ha sido una victoria de lo más inesperada. Está claro que Jonathan ha vuelto a demostrar que está un paso por delante de nosotros, pero también hay que estar ahí para aprovechar los errores de los adversarios. Mi regularidad en las tres mangas ha sido primordial para aprovechar el fiasco de Barragán y ganar la carrera. Va a ser difícil dar caza a Campano y más después de mis resultados en Tenerife, pero todavía queda mucho campeonato por delante para dar alguna que otra sorpresa».



### FABIEN IZORID

« Correr en los GG.PP de Portugal y España me ha beneficiado bastante para alcanzar un buen ritmo. En las tres mangas he sido el más rápido y eso me ha ayudado a conseguir un buen resultado aquí. Además, cabe destacar que éste es el circuito español que más me gusta. ¿Qué más puedo pedir?».

### JOSÉ BUTRÓN

« He estado trabajando mucho para conseguir un resultado como éste. Es la primera vez que gano en la categoría Élite y creo que tiene mérito, más teniendo en cuenta que participo con una 250 4T. En los entrenamientos he notado una buena respuesta de la KTM y sabía que en Alhama podía cosechar una gran clasificación. Sólo me resta mantener una buena regularidad en las tres restantes citas para alcanzar puestos más elevados en la provisional del campeonato».



## ENTRE MANGA Y MANGA

**En Alhama reapareció** el campeón en título de MX2, Francisco Millán –corrió el pasado fin de semana una prueba del andaluz, acabando segundo– tras su lesión en la primera prueba de Albaida –rotura escafoides–, que le ha dejado fuera varios meses en su primera temporada completa en MX Élite.

También vivimos el retorno a la competición, tras haber corrido en Estados Unidos, del «murciano» Manu Rivas. El vigente campeón de España de Supercross debutó en Alhama este año en MX Élite. **El trazado de Las Salinas**, estrenado en 1995 justamente para un Campeonato de España, con

sus 1.750 metros es de los más largos de MX Élite. Un recorrido que gusta mucho a los pilotos, sobre todo porque tiene muchos saltos, grandes y espectaculares, así como una pista con varias trazadas que facilita los adelantamientos. **Las estadísticas** en este trazado siempre han resultado

muy favorables a Jonathan Barragán, pues ha sido el piloto que más mangas ha ganado en Alhama; 11 con las dos conquistadas en 2008. Siete acumula Javier García Vico, mientras que el murciano Manuel Rivas y el andaluz José Antonio Butrón suman tres triunfos. Carlos Campano ha ganado dos





1. Lozano sumó su segunda victoria de la temporada.
2. Campano realizó una carrera para quitarse el sombrero.
3. Butrón logró, con su pequeña KTM SXF 250, su primera victoria en la categoría MX Élite.
4. Fabien Izoird fue el más rápido en todas las salidas. El gallo lo aprovechó para mantenerse siempre en los puestos de cabeza.

veces y Xavi Hernández, una. En esta quinta prueba acudió Andrés Somolinos, coordinador deportivo, y Diego de la Casa, nuevo Coordinador de

Motocross. Ambos representantes de la RFME evaluaron en directo los avances de esta especialidad y se espera que en el futuro se reúnan con los promotores

del campeonato, Digital Sport Marketing, para analizar la próxima temporada. De entre los temas a tratar se estudiará la posibilidad de hacer un nacional de 10 carreras, una categoría de veteranos, féminas... El piloto de Motos Ausió, José Luis Martínez, tuvo una aparatosa caída durante los entrenamientos

cronometrados con la desgracia que, debido a la mala señalización de un comisario de pista, otro piloto cayó encima de él. El de Yamaha fue rápidamente atendido por el servicio de asistencia médica y, tras ser observado en las mismas instalaciones del circuito, sólo se le apreció una fractura en el pie derecho.



una rodera y, De la Torre pinchó al caerse a falta de tres vueltas del final.

### 3ª MANGA

En la última de la jornada, todo indicaba que Barragán haría el triplete. Pero nada más lejos de la realidad, pues el destino le deparó una gran desdicha. Barragán abandonaba a tres vueltas del final, cuando rodaba cómodamente primero, al salirse el piñón de ataque de su moto. La historia de la manga cambió... Una serie que había comenzado con Fabien Izoird en cabeza, perseguido por Álvaro Lozano y Carlos Campano, con Barragán cuarto y Butrón, quinto. Sería el andaluz la otra sorpresa de la serie pues lograba remontar hasta colocarse segundo pasando a dominar la serie cuando abandonó Barragán. Así vencía por vez primera en MX Élite y se estrenaba en el podio, con un tercero absoluto. Carlos Campano protagonizaba una épica serie que tuvo como recompensa la segunda plaza, mientras que Izoird fue tercero. Álvaro Lozano, con un cuarto puesto, acumulaba los puntos para ganar la carrera en la absoluta. Juan Pérez de la Torre, tras una mala salida, subía hasta la quinta plaza. **M**

TEXTO Y FOTOS: LLUÍS LLURBA

### CLASIFICACIÓN

#### 1ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 Jonathan Barragán	KTM	24'28"240
2 Álvaro Lozano	Yamaha	a 12"239
3 Fabien Izoird	Suzuki	a 13"850
4 Juan P. de la Torre	KTM	a 22"825
5 Manu Rivas	Kawasaki	a 23"530
6 Carlos Campano	Yamaha	a 23"967
7 Xavi Hernández	Kawasaki	a 24"026
8 José A. Butrón	KTM	a 25"612
9 Francisco J. Millán	KTM	a 48"650
10 Joan Barreda	Suzuki	a 54"249

#### 2ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 Jonathan Barragán	KTM	24'51"382
2 Maxime Lesage	Kawasaki	a 12"646
3 Álvaro Lozano	Yamaha	a 16"542
4 Fabien Izoird	Suzuki	a 18"178
5 Carlos Campano	Yamaha	a 28"460
6 José A. Butrón	KTM	a 29"176
7 Xavi Hernández	Kawasaki	a 43"320
8 Manu Rivas	Kawasaki	a 48"789
9 Francisco J. Millán	KTM	a 50"697
10 Juan P. de la Torre	KTM	a 56"421

#### 3ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 José A. Butrón	KTM	25'16"918
2 Carlos Campano	Yamaha	a 2"534
3 Fabien Izoird	Suzuki	a 18"592
4 Álvaro Lozano	Yamaha	a 25"396
5 Juan P. de la Torre	KTM	a 39"419
6 Francisco J. Millán	KTM	a 44"771
7 Manu Rivas	Kawasaki	a 50"737
8 Javier G. Vico	Honda	a 55"818
9 Joan Barreda	Suzuki	a 1'01"170
10 Xavier Hernández	Kawasaki	a 1'05"492

#### PROVISIONAL

1 C. Campano	326 p.	6 F. Izoird	202 p.
2 A. Lozano	274 p.	7 M. Lesage	197 p.
3 J. Pérez de la Torre	224 p.	8 J. García Vico	194 p.
4 X. Hernández	223 p.	9 J. Barragán	172 p.
5 José A. Butrón	220 p.	10 J. Barreda	167 p.

Consulta las clasificaciones completas en [MOTOCROSS.MA](http://MOTOCROSS.MA)





# VUELVE EL CAMPEÓN

- ▶ **Philippaerts** logró en Mallory Park su primer GP del año y se acerca a Cairoli en la lucha por el título.
- ▶ **Barragán** subió al cajón en la primera carrera, pero abandonó en la segunda y ahora es tercero de la provisional.
- ▶ **Musquin** consigue el doblete en MX2 en su primera carrera con KTM, tras su salida de Honda.

**A** la séptima fue la vencida. El campeón del mundo, David Philippaerts, logró vencer su primer GP del año en Mallory Park. El italiano, de paso, se alza al segundo puesto de la provisional con 34 puntos de desventaja con su compatriota Antonio Cairoli. El líder del Mundial ha disputado las dos mangas con dolores de espalda por una caída en los entrenamientos y se conformó con sumar puntos. Por su parte, Jonathan Barragán comenzó el domingo en el podio pero en la segunda carrera un toque con Aigar Leok le impidió finalizar la carrera. En MX2, a Marvin Musquin le ha sentado de mara-

villa el cambio de Honda a KTM, pese a la polémica que ha generado su traspaso a mitad de temporada, y ha conseguido el primer doblete de su vida vestido de naranja.

## **MX1: PHILIPPAERTS, PRIMERO Y SEGUNDO**

En la salida de la primera serie, Max Nagl empezó fuerte, adjudicándose el «holeshot» y desde entonces el alemán fue el más rápido, distanciándose vuelta a vuelta de sus perseguidores. Por detrás, se vivió una bonita lucha por la segunda posición entre Philippaerts y Clement, de la que salió victorioso el vi-





1. David Philippaerts cruza la meta como ganador del GP de Gran Bretaña de MX1. 2. En su estreno con KTM, Marvin Musquin se llevó el gato al agua en MX2. 3. Jonathan Barragán tuvo mala fortuna en la segunda manga, tras terminar tercero en la primera.

gente campeón de la categoría. Sin embargo, Mallory Park le tenía guardada una bonita sorpresa al italiano, ya que en los últimos instantes Nagl se fue al suelo cuando disfrutaba de una renta de casi seis segundos, entregándole en bandeja a Philippaerts su primera victoria de la temporada. El de Yamaha no sólo se aprovechó del error de Nagl, sino que Desaille y Barragán recuperaron una posición y el piloto español subió al podio en esta primera manga.

Josh Coppins finalizó quinto y en su remontada dejó la maniobra más espectacular del fin semana tras adelantar en la misma curva al «debutante» Mickael

Pichon y al «wild card» británico Brad Anderson. Pichon, que volvía a las carreras tres años después, acusó su falta de ritmo y a final de la carrera también fue rebasado por De Dycker.

En la segunda manga volvió a repetirse el dominio absoluto de Nagl, esta vez con final feliz para el de KTM, que cometió ningún error y ganó con 16 segundos de diferencia. Philippaerts corrió esta segunda manga con la calculadora, consciente de que los resultados, 1º y 2º, le beneficiaba para conseguir el GP. El belga Desaille volvió a subir al cajón y se confirmó como el mejor piloto Honda de MX1. También muy loable fue la ac-

## FUERA DE PISTA

POR ADAM WHEELER



### Musquin y un título de dos colores

■ Lo más comentado del paddock esta semana fue el cambio del rojo al naranja del líder de MX2, Marvin Musquin. El francés dejó atrás el equipo privado NGS Honda como oficial KTM. Este movimiento no ha sentado bien en el Mundial, e incluso los promotores del campeonato, Youthstream, no han salido bien parados después de la manipulación de la rueda de prensa de Musquin del sábado para evitar cualquier pregunta que pudiera ser negativa para KTM, uno de los patrocinadores principales del Mundial.

■ Musquin comentó en su web que deja el pequeño equipo francés después de que solicitara modificaciones a la moto que no fueron realizadas. Éste era sólo una parte del problema, que el equipo tiene un presupuesto limitado –muy probablemente Musquin era consciente de ello cuando firmó el contrato–. Los comentarios que se han visto en su web reflejan un sentimiento de antipatía en Francia hacia su piloto.

¿Por qué la deserción de Musquin está dando tanto de que hablar? Él fue quien dio el histórico primer triunfo en Bulgaria a Honda en MX2. Además, había conseguido cuatro podios y parecía un aspirante al título. Para Honda Europa es una situación vergonzante, un ejemplo inquietante de «el poder de piloto» y la demostración de que los contratos son tan frágiles que se pueden romper durante la temporada. ¿Habría firmado por una marca japonesa? Probablemente, no.

#### FICHA DE CARRERA

CARACTERÍSTICAS GENERALES	Duro
TEMPERATURA	25°C
CLIMATOLOGÍA	Soleado
VUELTA RÁPIDA ENTRENAMIENTO	MX1: Mickael Pichon (Honda), 1:44.325; MX2: Marvin Musquin (KTM), 1:45.299
GANADORES	MX1: 1. D. Philippaerts; 2. M. Nagl; 3. C. Desaille. MX2: 1. M. Musquin; 2. S. Frossard; 3. G. Paulin
VUELTA RÁPIDA CARRERA	MX1: 1ª manga: D. Philippaerts (1:49.451); 2ª manga: M. Nagl (1:51.125); MX2: 1ª manga: M. Musquin (1:50.415); 2ª manga: M. Musquin (1:52.322)
GANADORES ANTERIOR CITA	MX1: 1. J. Barragán; 2. K. de Dycker; 3. D. Philippaerts. MX2: T. Searle; 2. T. Ratray; 3. J. Roelants
ORGANIZADOR	RHL Activities Ltd
PÚBLICO	35.000 personas
PRÓXIMA CARRERA	GP de Francia (Ernee)



## PROTAGONISTAS

### JONATHAN BARRAGÁN

« Me he caído con Aigar Leok y se me ha roto el embrague o algo parecido. He intentado seguir pero no podía coger ningún punto. La primera manga fue bastante bien. Subir al podio, con un tercer puesto después de salir noveno no está nada mal en Mallory Park».



### DAVID PHILIPPAERTS

« Estoy muy contento y Loket ya parece que está muy lejos en mi memoria. ¡Había olvidado lo que se siente al ganar! Después de unos Grandes Premios difíciles espero que este sea un momento de inflexión a partir del cuál las cosas pueden cambiar para nosotros».

### MARVIN MUSQUIN

« Me ha sentido muy feliz con mi moto nueva y empezar de esta manera es un muy buen resultado. Con el mejor tiempo y la pole el sábado he cogido mucha confianza para buscar la victoria en las dos mangas».



tuación de Coppins, cuarto, y que rodó la segunda mitad de la carrera con la rueda delantera rota.

Jonathan Barragán realizó una mala salida en esta segunda manga y tuvo que batallar en posiciones intermedias y más tarde se tocó con Aigar Leok, rompiendo el embrague de su KTM. El español abandonó, dejando a cero su casillero de puntos en esta segunda serie. Mejor le ha ido a Campano, que mejoró su 16º puesto de la primera manga y en la esta segunda terminó 13º, y eso que el español corrió mermado por una caída que sufrió el viernes y que le provocó una profunda herida e hinchazón en los dedos de la mano.

### MX2: DOBLETE DE MUSQUIN

Marvin Musquin arrasó en Mallory Park y se hizo con su primera victoria a lomos de la KTM con la que debutaba. Esta primera carrera tuvo poca emoción ya que los pilotos padecieron muchos problemas para adelantar. La lucha más vibrante se vivió entre Frossard y Paulin por la segunda plaza, pero esta batalla terminó cuando el francés cometió un error y sufrió una caída a baja velocidad.

En la segunda manga, la pista estaba mucho más barreada, pero aún así todavía era muy difícil de adelantar. La segunda victoria de Musquin –la primera vez en su vida que hace un doblete– le afianza en la pri-

## ENTRE MANGA Y MANGA

**Mickael Pichon** ha vuelto al paddock con el Martin Honda –su anterior equipo en sus mejores temporadas de MX1 en 2004 y 2005–. Pichon, el piloto francés con más victorias en MX, ha completado su primer GP mundial desde Francia '06 –donde cayó en la primera curva y abandonó el Mundial dentro

de una ambulancia–. El gallo tiene ahora 33 años y regresa con un carácter diferente, tranquilo y sin presión. Sólo había probado la Honda el viernes por la tarde y con unos ligeros retoques a la suspensión y un sistema eléctrico diferente ya ha finalizado cerca con los líderes. Por supuesto, no tiene la condición física



de Philippaerts o Cairoli pero con su mini-contrato de tres carreras pondrá a la Honda de inyección en el centro de todas las miradas.

**El GP británico** también vio la segunda cita del Mundial de Supermotard, por lo que el paddock era mucho más grande de lo habitual y

las partes de asfalto de Mallory Park fueron usadas para la pista de supermotard. **Antonio Cairoli** y David Philippaerts asistieron a una reunión FIM «no oficial» el viernes, donde ellos fueron advertidos de que algunas acciones de riesgo serían castigadas con una bandera negra. Ambos se han tocado en

Portugal y España, además Cairoli también ha tenido choques con otros pilotos en tres GP pasados. **Yamaha harán un «MX Masterclass»** este martes después de la cita de Mallory para los propietarios de la YZ450F Monster Energy Réplica de carreras y otros invitados seleccionados por Yamaha Gran





2

mera posición de la provisional. El francés controló la manga después de pasar a Rui Goncalves y Steven Frossard, que le acompañaron en el podio. Guatier Paulin peleó, pero al final se ha quedado fuera del cajón.

Jose Antonio Butrón confirmó que reemplazará lo que queda de Mundial de MX2. El de Chiclana, sustituirá al lesionado Tarroux en el Suzuki Beursfoon y aunque los resultados no le acompañaron en Inglaterra rodó fuerte en algunos momentos y sumó tres puntos en la primera manga, mientras que en la segunda se cayó. ■

TEXTO: A. WHEELER/J. LÁZARO

FOTOS: SARAH GUTIÉRREZ/J.M. QUERALT

Bretaña, donde recibirán una lección exclusiva de Josh Coppins y Zach Osborne. La próxima semana en Francia, David Philippaerts y Nico Aubin harán lo mismo pero en versión francesa. También hay planes para que se haga lo mismo en España este año, pero todavía no se ha confirmado. El piloto de fábrica de Kawasaki,

Sebastien Pourcel, necesitó una operación de cuatro horas de duración para reparar su hombro izquierdo la semana pasada -tres horas más de lo que los médicos tenían previsto en un principio-. El francés necesitará un periodo de recuperación de entre ocho y diez semanas y ya ha dicho adiós a la temporada.

1. En la página anterior, el momento de la salida de MX2, con Musquin en cabeza. 2. Junto a estas líneas, la arrancada de MX1.

ÚLTIMA HORA

## COMA SE ROMPE RALLY DE CERDEÑA

Una dura caída acabó con la magnífica actuación de Marc Coma en el Rally de Cerdeña, que lideraba a falta de dos jornadas para el final. El piloto del KTM Repsol se fue al suelo en la primera especial de la penúltima jornada, después de golpear una piedra con la rueda delantera de su moto. Visiblemente tocado pero totalmente consciente, Coma fue evacuado en helicóptero hasta el Hospital de Oristano donde las primeras exploraciones confirmaron sus lesiones: rotura de clavícula y radio izquierdo, y traumatismo costal, aunque los galenos sardos han descartado heridas internas en sus pulmones. La misma noche del domingo Coma viajó a Barcelona donde está previsto su ingreso en el



Instituto Dexeus, donde le atenderá el doctor Xavier Mir. Con toda probabilidad, el piloto del KTM Repsol tampoco tomará parte en la Baja Aragón y el Erzberg Rodeo, pruebas previstas en su calendario de preparación para el Dakar Argentina-Chile 2010. La vuelta de Marc Coma a las competiciones internacionales podría coincidir con el Rally de los Faraones, en Egipto, cuarta prueba del Mundial a principios del próximo mes de octubre. Así lo contaba Coma: «Me he caído al principio de todo, en una pista muy ancha y rápida, donde he encontrado unas piedras justo después de dos baches, y he salido volando por encima del manillar. Me han llevado en helicóptero al hospital, donde me han hecho varias pruebas. Pensábamos que podía tener algún daño en las costillas o los pulmones, pero al final las pruebas han mostrado sólo una fractura en la muñeca y la clavícula izquierdas. Esta noche volaremos a España».

J.M. LÁZARO

### CLASIFICACIÓN

#### MX1

##### 1ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 Philippaerts, David	Yamaha	38:59.149
2 Desalle, Clement	Honda	0:03.351
3 Barragan, Jonathan	KTM	0:06.308
4 Nagl, Maximilian	KTM	0:10.966
5 Coppins, Joshua	Yamaha	0:30.006
6 de Dycker, Ken	Suzuki	0:34.966
7 Pichon, Mickael	Honda	0:35.680
8 Leok, Tanel	Yamaha	0:37.779
9 Aranda, Gregory	Kawasaki	0:39.483
10 Cairoli, Antonio	Yamaha	0:41.467

##### 2ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 Nagl, Maximilian	KTM	39:36.111
2 Philippaerts, David	Yamaha	0:16.922
3 Desalle, Clement	Honda	0:27.179
4 Coppins, Joshua	Yamaha	0:32.638
5 Mackenzie, Billy	Honda	0:35.068
6 Leok, Tanel	Yamaha	0:38.133
7 Pichon, Mickael	Honda	0:42.798
8 Cairoli, Antonio	Yamaha	0:46.834
9 Aranda, Gregory	Kawasaki	0:48.454
10 Nunn, Carl	Suzuki	0:50.837

#### MX2

##### 1ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 Musquin, Marvin	KTM	39:28.219
2 Frossard, Steven	Kawasaki	0:05.712
3 Paulin, Gautier	Kawasaki	0:21.694
4 Guarneri, Davide	Yamaha	0:28.602
5 Monni, Manuel	Yamaha	0:29.792
6 Boissiere, Anthony	KTM	0:31.532
7 Goncalves, Rui	KTM	0:40.667
8 van Horebeek, Jeremy	KTM	0:42.617
9 Roczen, Ken	Suzuki	0:45.415
10 Boog, Xavier	Suzuki	0:46.617

##### 2ª MANGA

PILOTO	MARCA	TIEMPO
1 Musquin, Marvin	KTM	40:08.249
2 Goncalves, Rui	KTM	0:03.512
3 Frossard, Steven	Kawasaki	0:26.587
4 Paulin, Gautier	Kawasaki	0:35.929
5 van Horebeek, Jeremy	KTM	0:38.757
6 Sword, Stephen	KTM	0:40.706
7 Boog, Xavier	Suzuki	0:41.716
8 Roczen, Ken	Suzuki	0:50.100
9 Monni, Manuel	Yamaha	0:52.314
10 Guarneri, Davide	Yamaha	1:05.873

### PROVISIONAL

#### MX1

1 Cairoli, A.	255	6 Desalle, C.	204
2 Philippaerts, D.	221	7 Nagl, M.	198
3 Barragan, J.	215	8 Leok, Tanel	190
4 Coppins, J.	209	9 Swanepoel, G.	106
5 de Dycker, Ken	208	10 Vuillemin, D.	101

#### MX2

1 Musquin, M.	234	6 Boog, Xavier	166
2 Paulin, G.	219	7 Aubin, Nicolas	136
3 Guarneri, D.	208	8 van Horebeek, J.	118
4 Goncalves, Rui	202	9 Monni, Manuel	115
5 Frossard, S.	178	10 Osborne, Zach	100

Consulta las clasificaciones completas en [MOTOCICLISMO.es](http://MOTOCICLISMO.es)





## Este fin de semana: CEV

CAMPEONATO DE ESPAÑA

**Nuestro «mundialito» celebra** su segunda prueba este fin de semana en el circuito de Jerez, una de las ubicaciones del CEV con más sabor de la temporada. Nosotros lo vivimos muy de cerca de la mano de nuestros enviados especiales Yioy Dorta y Eva Ávila, que conocen bien este certamen por dentro y por fuera. El sábado con los entrenamientos y el domingo con las carreras, a través de la web te puedes informar de todo lo que allí suceda: [[www.motociclismo.es/Deporte/velocidad](http://www.motociclismo.es/Deporte/velocidad)]. Desde la semana pasada estrenamos un nuevo blog dedicado al CEV, donde repasamos su historia, la evolución de los pilotos y algunas de las imágenes más espectaculares o históricas de este certamen; no dejes de visitarlo. [[blogs.motociclismo.es/cev](http://blogs.motociclismo.es/cev)].

Leer más...

## Novedades scooter 125

**Si estás buscando** scooter, la semana pasada se presentaron dos importantes novedades de la mano de la firma taiwanesa KYMCO. El Super-Dink 125, que sustituirá al Gran Dink, todo un superventas en el segmento de los scooter, y el Like, un nuevo 125 con aspecto «retro». Si quieres conocer más detalles de estos nuevos scooter para la convalidación puedes visitar nuestra portada de pruebas en: [[www.motociclismo.es/Pruebas](http://www.motociclismo.es/Pruebas)].

Leer más...

MOTOCICLISMO | MÁS NOTICIAS >



### Ayudas para la moto.

En nuestra red de blogs y en el foro estamos conversando sobre la incertidumbre de las ayudas a la moto prometidas por el Gobierno. Algunas comunidades autónomas ya se han sumado a éstas.

Leer más...



### Imágenes del Gran Premio de Italia.

Visita nuestras galerías de fotos con las mejores imágenes del Gran Premio de Italia de MotoGP y sus bellezas exóticas [[blogs.motociclismo.es/fotos](http://blogs.motociclismo.es/fotos)].

Leer más...

SUSCRÍBETE A MOTOCICLISMO.ES



## LIDERAZGO INTERNACIONAL

*El Grupo Motorpress International tiene una presencia destacada en 16 países de Europa, América y Asia, con más de 40 publicaciones y cerca de 1.000 profesionales de la información del motor. La cifra de ejemplares vendidos anualmente por nuestro grupo editorial supera ya de largo los 50 millones de revistas en todo el planeta.*

### MOTOCICLISMO

### MOTORRAD

ALEMANIA

### MOTOCICLISMO

PORTUGAL

### MOTOCICLISMO

BRASIL

### MOTOCICLISMO

MÉXICO

### TÖFF

SUIZA

### MOTORRAD

SUECIA

### MOTO JOURNAL

FRANCIA

### motor revu

HUNGRÍA

### MOTOCYKL

REPUBLICA CHECA

### MOTOCYKL

POLONIA

### MOTOREVIJA

CROACIA

### MOTO

RUMANIA

### MOTOPUS

HOLANDA

### MOTO

ARGENTINA

## MOTOCICLISMO

motor press ibérica

Presidente y Consejero Delegado  
 Dr. MAIKE SCHLEGEL

Consejeros  
 IÑAKI URDANGARÍN LIEBAERT, FRITZ WEHRLER, NORBERT LEHMANN

Editor/Director  
 AUGUSTO MORENO DE CARLOS

Director Adjunto: Jose María Armengol  
 Subdirectores: Juan M. Muñoz/Ildelfonso García  
 Director de Arte: Pablo J. Peinado

**REDACCIÓN:** Pablo Bueno (Redactor Jefe), Marcos Gil Osorio (Coordinador), Jorge Torrecillas. **Deportes:** Juan Pedro de la Torre (Director), José García Maroto. **Producto y pruebas:** Víctor Fernández-Gancedo (Jefe de Pruebas), Oscar Peña (Responsable Producto), Sergio Romero. **Zona Verde:** Lluís Llurba. **Redacción Cataluña:** Pere Casas (Responsable y Sr.a la Moto). **Centro Técnico:** Juan Guillermo Antóla (Director), Marcos Blanco. **Colaboradores y Corresponsales:** Dennis Noyes, Gustavo J. Guerrero (Turismo), Joan Carles Orenge, Miquel Rovira, Carlos de la Fuente, Martí Gabiñán, Alvaro Rivero, Bruno Nogués, Dion García, David Quer, Yioy Dorta, Eva Ávila, Emilio Scottó, Mónica Pino (EE.UU.), D. Agrati (I), Adam Wheeler (GB), Sarah Gutiérrez y Miquel A. Queralt. **Secretaría:** Ángela González Parra. **Redacción:** Áncora, 40. C. P. 28045. Madrid. Tel.: 91 347 05 87. Fax: 91 347 01 19. E-mail: [motociclismo@mpib.es](mailto:motociclismo@mpib.es).

**WWW.MOTOCICLISMO.ES:** Director: Juan M. Muñoz, José Benavente, Arancha Acisclo, Jesús Lázaro.

**DEPARTAMENTO DE ARTE:** Virginia Ortiz (Jefe de Diseño), Dion Martín (Jefe de Equipo), Alejandro Mahieu (Adjunto al Jefe de Equipo), Vanessa Cano, Carmen Cañas, Raimundo López, Luis Martínez e Iván Varela. **Portadas:** Eduardo Sampetro (Director de Arte), Ramón Cánovas (Jefe de equipo), Marcos Pérez García y Alberto Miranda. **Infografía:** José Rubies. **Fotografía:** Antonio Godino (Jefe de Fotografía), Juan Rodríguez (Jefe Edición), Israel Gardyn (Adjunto al Jefe de Fotografía), Jaime de Diego, Juan Sanz, Mikael Helsing, Antón Cobas, Alicia Ruiz. **Tecnología Editorial:** Alberto Vicente (Adjunto al Director), Silvia Coronado, Mirian del Río, Alfonso Ross.

**Director de Promociones:** Santiago Cidre.

**ACTION TEAM: Promociones y Eventos:** Rebeca Gómez, David Jiménez, Azucena Álvarez y Javier Santos. **Comunicación:** Elena Carrascosa. **Atención al Socio:** Margarita Pinto, Virginia Amores y Carmen Dimas. E-mail: [atencion@actionteam.es](mailto:atencion@actionteam.es). Tel.: 902 120 946. Fax: 91 347 04 62. [www.actionteam.es](http://www.actionteam.es).

**NUEVOS PROYECTOS:** Guillermo López (Director). E-mail: [glopez@mpib.es](mailto:glopez@mpib.es)

**DOCUMENTACIÓN:** Antonio Ramírez (Director), José Luis Maroto (Subdirector), Antonio López, Jesús García (Jefes de Sección), Estrella Criado, Elisa Sampetro, Fernando Sánchez, Begoña Sevillano, Cristina Mancebo, Laura Maldonado. Copyrights: Motor Presse International. **Agencias:** DPPi, MOTOR PRESS, SIPA.

Adjunto al Consejero Delegado  
 EDUARDO AZPILICUETA

Director de Controlling: ALBERTO PICCIIOLATO  
 Director de Marketing: HARALD BARDUHN  
 Director Rel. Institucionales: AGUSTÍN VALERO  
 Director de Tecnología Editorial: TOMAS GARCIA

SEDES

**MADRID:** Áncora, 40. 28045. Tel.: 91 347 01 00. Fax: 91 347 01 52. **BARCELONA:** Pere Calsina Rue (Delegado). Rambla de Catalunya, 91-93. C.P. 08008. Tel.: 93 467 00 24. Fax: 93 467 00 40.

**Impime:** ROTEDIC S.A. Ronda de Valdecarrizo nº 13. 28760 Tres Cantos (Madrid). Distribuye: Motorpress-Ibérica, S.A. Áncora, 40 C.P. 28045 Madrid. Tel.: 91 347 01 54. Fax: 91 347 01 52. distribución@motorpress-iberica.es México: Distribuye CIA Americana de Ediciones, S.A. De CV. Calle Castilla 266-Colonia Alamos Delegación Benito Juárez, 03400 México. Argentina: Distribuye: Capital: Huesca Sanabria, Baigorri, 103. Cap. F. Tel.: 3043510/7972. Interior: D.I.S.A. Pte. L.S. Peña 1832. 1132 Buenos Aires. Tel.: 304 93 77. Transporte: Boyacá. Transporte Urgente. Avda. de Fuenterriar, 16. 28820 COSLADA (Madrid) Teléfono: 91 270.33.00. Transporte aéreo: Press Cargo. S.A. Torres Quevedo, 46. C.P. 28022 Madrid. Tel.: 91 747 37 11

Depósito legal: M-197 - 1958

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información (ARI) y de la Sección española de la Federación Internacional de la Prensa Periódica (FIPP). Difusión controlada por D.J.D. Precio: 2,60 euros, IVA incluido. Cánones: 2,75 euros, gastos de transporte incluidos. Cesta y Melilla: 2,60 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain



GPS GESTIÓN DE PUBLICACIONES Y PUBLICIDAD



Presidente  
 Dr. MAIKE SCHLEGEL

Vicepresidente y Dtor. General Financiero  
 MARKUS KLEY

Directora Adjunta a la Presidencia  
 ELENA SANCHEZ-FABRÉS

Director General Comercial  
 JESÚS CARRERA

Directora General Financiera  
 SONIA FUENTES

**PUBLICIDAD:** Miguel Ángel Aguado (Director Comercial), Santi Neira (Director de Publicidad). **Madrid:** Antonio Alonso (Jefe de Publicidad), Miguel Ángel Álvarez (Secciones Especiales) e Inmaculada Martínez. Áncora, 40. C. P. 28045. E-mail: [pubmotos@mpib.es](mailto:pubmotos@mpib.es). Tel.: 91 347 04 64 - 91 347 02 95 - 91 347 03 39. Fax: 91 347 02 04. **Barcelona:** Oriol Julià (Jefe de Publicidad), Lionel Ribera. Tel.: 93 467 00 24. Fax: 93 467 00 40. **Gijón:** Jesús Rivas. Tel.: 965 339 201. **Internet:** José Antonio Díaz de Villegas (Jefe de Publicidad). Tel.: 91 347 02 89. E-mail: [javillegas@mpib.es](mailto:javillegas@mpib.es). **Coordinación Central de Publicidad:** Aurora Díaz Ganuza (Directora). **Madrid:** Pablo Hoces de la Guardia. Tel.: 91 347 01 62 - 91 347 01 67. Fax: 91 347 02 04. **Barcelona:** Miriam Martínez. Tel.: 93 467 00 29. Fax: 93 467 00 40.

**Diseño de Promociones:** Juan Carlos Gaufi (Director de Arte), Ismael Piñero (Jefe de Diseño), Cristina Cantarero (Adjunta al Jefe de Diseño), Laura López. **Diseño de Publicidad:** Carmen Lareo (Jefe de Equipo), J.L. Medina, Alicia Marcos y Eduardo Samajón.

**Programación web:** Alejandro Puchau, Diego Gómez.

**PRODUCCIÓN:** Manuel Martín, Alfredo Niño.

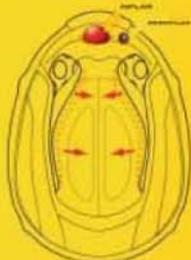
Director Financiero: HIGINIO HILÓIS  
 Director de Distribución: VICTOR DE LA TRABA  
 Director Internacional: JOAO FERREIRA  
 Delegado en Cataluña: PERE CALSINA  
 Subdirector General Comercial Corporativo: CÉSAR SANCHEZ  
 Director de Servicios al Cliente: MIGUEL ÁNGEL ZUBILLAGA  
 Director Comercial Cataluña y Baleares: LUIS GARCÉS  
 Director de Marketing Publicitario: LUIS FERNANDO RUIZ  
 Director de Investigación y Estudios de Mercado: HARALD BARDUHN  
 Director de Multimedia: JOSÉ LUIS SARRALDE  
 Director de Compras: MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ  
 Director de Informática: CARLOS EZQUERRO  
 Director de Producción: JOSÉ MANUEL HERNÁNDEZ

**SUSCRIPCIONES:** David Cortés. C/Albasanz 15. 28037 Madrid. Tel.: 902 006 976. Fax: 902 360 668. [suscripciones@gps.grupogpi.es](mailto:suscripciones@gps.grupogpi.es)  
**Ejemplares Atrasados y Servipress:** Horario: lunes a viernes de 9 a 14 h. Tel.: 902 360 667. Fax: 902 360 668. Correo-e: [attlector@mpib.es](mailto:attlector@mpib.es). Cesión de derechos y de material gráfico. **AGENCIA MOTORPRESS.** Tel.: 91 347 00 64



¡ Presiona, y se **inflará !**

Wheels.com ••••• GET STUNG™ ¡ DÉJATE PICAR ! ©



**NUEVO SISTEMA AIRFIT CONCEPT® DE SCORPION.** Prueba la tecnología exclusiva de ajuste por mejillas inflables. ¡descubre lo que significan las palabras confort, estabilidad y ajuste! Disponible en exclusiva en los 3 modelos de la gama de carretera ScorpionExo 2009: EXO-450, nuevo EXO-750 y el siempre vanguardista EXO-1000.

**¡SCORPION EXO®, UNA NUEVA GENERACIÓN DE CASCOS PARA MEJORAR TU SEGURIDAD Y AUMENTAR EL PLACER... EN LA MOTO!**

EXO-450, EXO-750 y EXO-1000 son modelos registrados, homologados ECE 22-05 (certificación T.Ú.V.), DOT, SNELL y JIS.

Scorpion Sports Europe Tél. : +33 (0) 3 90 22 22 99 - info@scorpionsports.eu

Exclusive Sales Agency for Spain MOTOKIT COMERCIAL Tel : 93 846 44 54 - motokit@infonegocio.com



Get stung.\*

BMW Motorrad  
España

902 357 902  
bmw-motorrad.es



¿Te gusta conducir?

¿865 litros de gasolina?

¿una chaqueta?

¿2 años de seguro?

¿el impuesto de matriculación?

7.129€

Precio sin acogida al Plan 2000E.  
Promoción válida hasta el 31/07/2009  
y ofrecida por concesionarios BMW Motorrad  
adheridos a este programa.

6.300€

Precio mínimo estimado, IVA e impuesto de matriculación  
incluidos, según acogida al Plan 2000E, que podrá variar  
según cada Comunidad Autónoma.

## BMW F650GS

Seguimos bajando para que te subas

Ahora, llévate una BMW F650GS por 6.300€  
con BMW Motorrad y el Plan 2000E  
e imagínate todo lo que podrás tener  
con tanto descuento.

Visita tu concesionario para más información.



Y con el Programa Select, llévatela por 70€ al mes.

Entrada: 1.818€. Plazo: 36 meses. 35 cuotas de 70 €/mes y cuota final de 2.770 €. TAE: 8,31%.

Ejemplo de financiación para el modelo F650GS

P.V.P. Península y Baleares: 6.300€\* (gastos de matriculación y transporte no incluidos). Comisión de formalización 123,25€.

Importe a financiar: 4.482€. Coste total de la operación 7.161€. TIN 6,75%. Valor futuro garantizado 2.700€.

A los 3 años, podrá cambiarla, devolverla o quedársela pagando la cuota final. Condiciones válidas hasta el 31/07/2009.

RBE nº 09/16060. Financiación ofrecida por BMW Financial Services Ibérica EFC S.A.

\*Precio mínimo estimado incluyendo todas las ayudas del Plan 2000E, variable según cada Comunidad Autónoma.

BE UNSTOPPABLE

www.bmw-motorrad.es