

Club
más moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 43 julio 2018
www.clubmasmoto.com



Entrevista a
Alex Rins

El Solitario MC
**Poética
paradójica**



EN RUTA, APLICACIÓN DE LÍNEA DIRECTA PARA MÓVILES

[Pincha aquí](#)

un mapa con la localización del vehículo.

Alarma de tiempo de estacionamiento, para no olvidar cuando hay que renovar el ticket del aparcamiento.

Guía de teléfonos, con todos los teléfonos de utilidad para el conductor.

Servicios disponibles sólo para clientes de **Línea Directa**:

Solicitud de asistencia en carretera, que permite pedir una grúa desde el mismo lugar del accidente, localizando la posición del vehículo y enviándola automáticamente a la compañía, todo ello pulsando únicamente un botón.

Consulta de los datos personales, tanto de sus pólizas como de sus vehículos.

Seguimiento de partes, pudiendo conocer en cualquier lugar el estado de los mismos, hacer consultas a nuestros tramitadores, enviar imágenes o documentos y, en su caso, seleccionar el taller donde valorar y reparar su vehículo.

¿Qué necesito?

Para usar la aplicación En Ruta de Línea Directa se necesita un terminal con iOS (desde la versión 4.3 en adelante) o Android (desde la versión 1.6 en adelante).

explicaciones detalladas sobre cómo rellenar una Declaración Amistosa de Accidente, cargar su vehículo de forma adecuada, etcétera.

Talleres, gasolineras y centros médicos, para localizar en un instante nuestros talleres y centros médicos colaboradores, además de la situación de todas las estaciones de servicio españolas.

Dónde está mi coche, que permite ubicar dónde ha aparcado su vehículo, adjuntar notas de texto o fotos y también le mostrará

¿En qué consiste? En Ruta es una aplicación gratuita de **Línea Directa** para móviles de última generación con diversas utilidades de interés tanto para clientes como para conductores en general. Servicios para todos los usuarios:

Guía en caso de accidente, que explica, paso a paso, qué debe hacer un conductor en el momento de un siniestro: cómo tomar los datos, cuándo se debe llamar a las fuerzas de seguridad, etcétera. Vídeos e infografías, con



Miguel Ángel Merino
CEO Línea Directa Aseguradora

Verano sobre dos ruedas

Con la llegada del periodo estival, son muchos los moteros que eligen sus vehículos a dos ruedas como alternativa para realizar sus desplazamientos. En este sentido, no cabe duda de que el verano es una época de disfrute para los amantes de los motos, que se convierten en protagonistas de nuestras calles y carreteras.

Esta forma de movilidad gana cada día más adeptos, algo que se puede observar en las ventas de vehículos a dos ruedas que gozan de buena salud. Según los últimos datos facilitados por Anesdor (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Empresas del Sector de

tendencia positiva de los últimos ejercicios.

Pero más motoristas en la carretera nos obliga a prestar mayor atención a uno de los colectivos más vulnerables en términos de siniestralidad vial. Lamentablemente, el número de fallecidos en motocicleta aumentó el año pasado un 12% de acuerdo con las estadísticas de la DGT. Y algo que aún resulta preocupante es que, a pesar de las numerosas campañas de concienciación, siguen falleciendo personas que circulaban sin casco, un elemento de seguridad vital para los usuarios de las ruedas.

Por ello, estas vacaciones circulemos con conciencia y prudencia. Mi deseo es que al término de esta época estival no tengamos que lamentar ninguna pérdida en nuestras carreteras. ¡Feliz verano!

Más Competición

4. Palabra de Agostini, por **Mela Chércoles**

Más Competición

16. Entrevista Álex Rins; "Creo que esta moto puede ganar muchas carreras", por **Borja González**

Más Off Road

34. Jeffrey Herlings, "La Bala", por **Santi Ayala/Moto Verde**

Más Tribu

54. El Solitario MC, Poética Paradójica, por **Nacho Mahou**

Más Prueba

86. BMW R Nine T: Minimalista, exclusiva y de presencia inconfundible, por **Tito Lladós**



Más Turismo

94. Givi EA 101B, nuestros viajes, más gratos, por **Tito Lladós**



linea directa

Entra en clubmasmoto.com y hazte socio del mejor club de España.

Publicidad 918 072 000

Circuito de Jerez Ángel Nieto

Palabra de Agostini

El más laureado se emocionó con el cambio de nombre de Jerez en honor de su amigo y no ocultó la envidia que sentía: "Italia no homenajearía a Rossi o Agostini como España a Nieto"



Circuito de Jerez Ángel Nieto

// Mela Chércoles

De los numerosos momentos que ya se han vivido esta temporada 2018 en el Mundial de MotoGP, perdurará por siempre en la historia de nuestro deporte el cambio de nombre del circuito de Jerez por el de Circuito de Jerez Ángel Nieto. Fue el penúltimo homenaje que se le hizo al Maestro, siempre eterno, y que despertó la envidia sana del mismísimo Giacomo Agostini.

Una de las ventajas de ser el piloto más laureado de la historia es que puedes decir lo que realmente piensas sin importarte como vaya a sentar lo que digas en tu propio país. Es el caso del 15 veces campeón del mundo, más que nadie, un mito absolutamente emocionado con el homenaje que se le hizo en el pasado GP de España a su querido amigo Ángel Nieto.

“España en este sentido es fantástica. Es un ejemplo a seguir por otros países. Seguro que si se muere Agostini o se muere Valentino en Italia no se hace una cosa así”, me soltó a quemarropa cuando fui a saludarle durante el emotivo acto.

Lo dijo sin acritud y con una sonrisa, que conste, pero absolutamente convencido de lo que decía. Le recordé que en Italia el circuito de Misano lleva el nombre de Marco Simoncelli, a raíz de su muerte, pero él insistió: “Es cierto que con Marco

se ha hecho una cosa extraordinaria, pero aquí se ha hecho más, porque en las calles de Madrid ya se hizo algo increíble, que luego tuvo continuidad en el Jarama, y ahora en Jerez. La gente lo recuerda con mucho afecto y esto es una cosa muy bonita”.

Palabra de campeónísimo y de compañero de fatigas del Maestro, con el que siempre tuvo una fantástica relación, en gran medida porque nunca compitieron el uno contra el otro en el Mundial.

El fin de semana jerezano fue un homenaje continuo y merecido hacia la memoria del 12 +1. Además de rebautizar el circuito con su nombre, se nos puso la carne de gallina con la vuelta de honor de los hermanos Nieto con las motos de su padre, el domingo después del warm up.

Gelete pilotó la Garelli 125 y Pablo la Derbi 80, y a ambos les dio el banderazo de salida el pequeño de los tres, Hugo. Ambos se emocionaron al recibir la sonora ovación de los miles de aficionados que ya abarrotaban las gradas del trazado andaluz y ellos no pararon de mirar y hacer gestos al cielo, dedicándole cada instante a su querido padre.

Pablo, que entró en meta por detrás de su hermano, respetando los galones familiares, dijo al terminar: “Ha sido in-

creíble. La realidad supera cualquier cosa que nos pudiéramos imaginar. Estamos muy agradecidos a todo el mundo y tenemos que seguir esforzándonos al máximo para cuidar el legado de nuestro padre, que tan querido era por la afición y por todo el mundo. Es un orgullo para nosotros ver lo bien que se le recuerda y un lujo poder haber llevado una de sus motos en el circuito que lleva su nombre y delante de la mejor afición del mundo”.

Gelete, por su parte: “No hay palabras para describir una sensación así. He sentido como si nos hubiera estado mirando colgado desde el cielo. Es una pasada llevar estas motos suyas, en este escenario y delante de esta afición. Toda la vuelta ha sido tremenda. Gracias a todos los que lo han hecho posible”.

Otro instante memorable del fin de semana jerezano fue la presentación de la Fundación Ángel Nieto y



Circuito de Jerez Ángel Nieto

como en él Carmelo Ezpeleta expresó el sentir general del aficionado a la moto en lo relacionado con la injusticia histórica que los Premios Príncipes de Asturias han hecho con el 12 + 1. Al ser preguntado si vería con buenos ojos que, ya que el Maestro no pudo recibirlo en vida, pudiera recaer el Princesa de Asturias en la

Fundación, el máximo responsable del Mundial dijo: “Ya se lo podían haber dado y creo que ahora ya no toca. Hubo muchas ocasiones en vida para que se lo hubiesen concedido. La última vez que lo intentamos fue hace tres años y no pasamos ni la primera vuelta. Ahora es algo que no me interesa”. Amén.



Circuito de Jerez Ángel Nieto



Circuito de Jerez Ángel Nieto



Circuito de Jerez **Ángel Nieto**



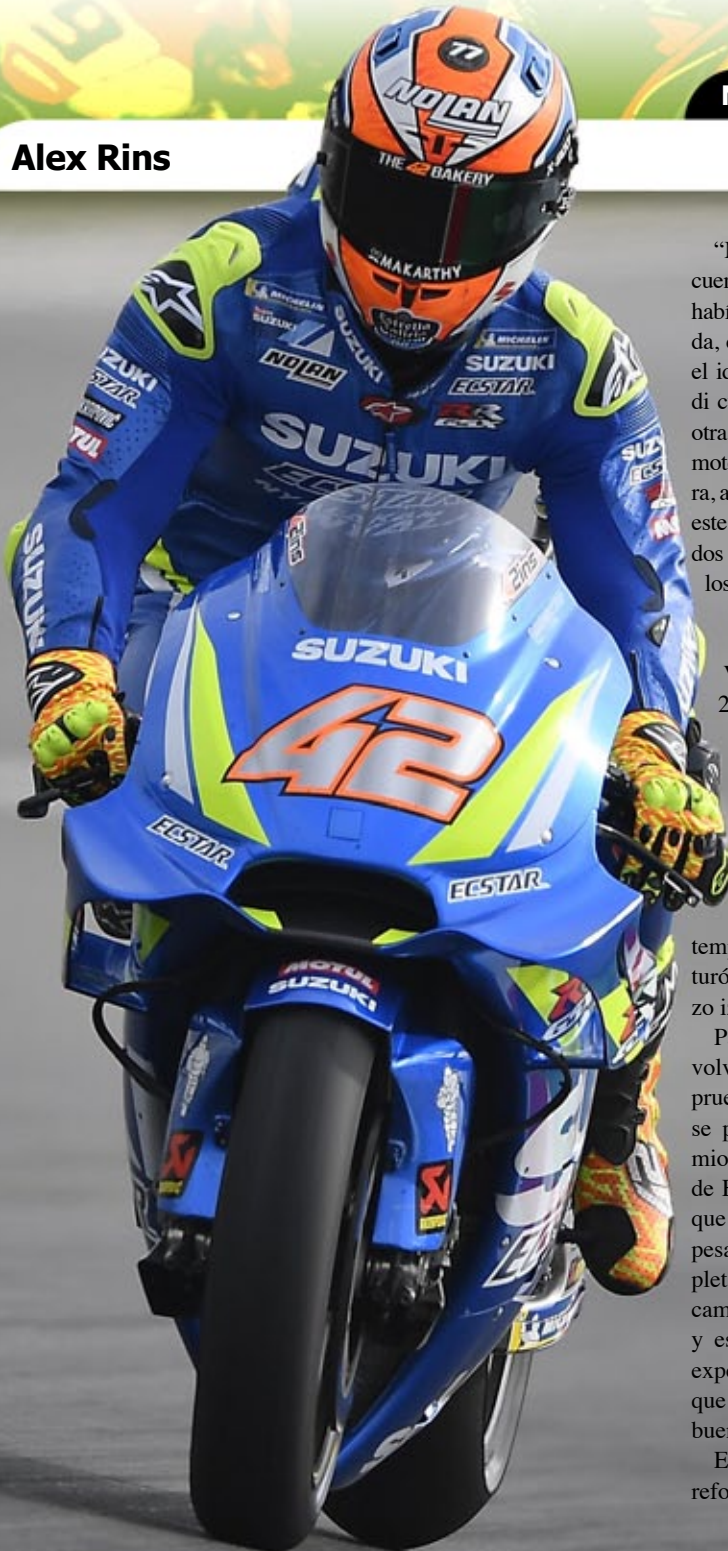
Alex Rins



“Creo que esta moto puede ganar muchas carreras”

Alex Rins ya sabe lo que es subir a un podio de MotoGP. Lo hizo en la segunda prueba de 2018, en Argentina, un tercer puesto que ratificó su buen invierno y parte de las expectativas puestas sobre él. Muchas, si nos referimos a Suzuki, que ha decidido renovar a un piloto del que esperan que les devuelva a lo más alto de la clase reina.

Alex Rins



// Borja González

En Suzuki tenían muy claro desde antes de que comenzase 2018 que querían que siguiese corriendo para la fábrica hasta, como mínimo, finales de 2020. Incluso se hablaba de un ‘enamoramamiento’ de los máximos responsables de la escudería con el joven piloto de 22 años (debutó con la estructura japonesa con 20) que habían elegido para conformar el futuro de la marca.

Alex Rins iba a ser sí o sí uno de sus pilares. El otro, y esto se supo no mucho después, será Joan Mir, mientras finaliza la era Iannone, un tipo rápido como pocos pero que falló en varios aspectos: actitud, vida fuera de los circuitos y también en la sensibilidad a la hora de definir la GSX-RR con la que debían competir.

Ese mal ‘feeling’ fue el que tiró por la borda el prometedor 2017, que se vio frustrado por el mal camino tomado con la elección del motor.

“En mi caso fue en un test después de una carrera, creo que fue en Brno, después del gran premio”, explica Rins acerca del momento en el que entendieron cuál estaba siendo el problema por el que se había bajado tanto en la competitividad, justo en el año de debut del piloto español en MotoGP, un arranque con un par de lesiones que le dejaron sin medio curso.

“Mi equipo y yo nos dimos cuenta de que el motor que se había elegido en pretemporada, cuando yo no estaba, no era el ideal para esta moto. Ahí me di cuenta de que la película era otra. Empezamos a probar un motor como el que tenemos ahora, algo menos evolucionado que este, y lográbamos ser más rápidos que con el que usábamos en los grandes premios”.

Rins sufrió una caída en su estreno en MotoGP en Valencia, en noviembre de 2016, en la que se aplastó dos vértebras torácicas, algo que le dejó fuera de combate hasta 2017, con sólo día y medio de pruebas con la Suzuki. Después, en la tercera carrera de esa su primera temporada, en Austin, se fracturó el cúbito y el radio del brazo izquierdo.

Pasó por el quirófano y no volvió a competir hasta la prueba de Holanda, con lo que se perdió cuatro grandes premios completos más la carrera de Estados Unidos. Un retraso que al barcelonés parece no pesarle. “Creo que estoy completamente integrado, en el campeonato y con la moto. Sé, y es obvio, que tengo menos experiencia que el resto de los que están aquí, pero sé que soy bueno, que no soy manco”.

Esa confianza se ha visto reforzada por el cariño de Su-

zuki, que empezó a hablar ya a finales del pasado año con su piloto para prolongar su relación, lo que ha hecho que este ni siquiera llegase a plantearse otras posibilidades. “Esto me hace sentir más confiado, confiar más en el proyecto. Y si he dicho que sí tan rápido no es ni por el sueldo ni por cosas así, si no por ese proyecto y por las ganas que tienen de ganar, no por otra cosa”.

El retorno de Suzuki a MotoGP ha tenido sus peculiaridades. Primero confirmaron una dupla que sumaba experiencia, la de Aleix Espargaró, crucial en el desarrollo de una moto que fue competitiva desde muy pronto, y el talento, que puso Maverick Viñales, que incluso logró subir a lo más alto del podio en Silverstone, en su segundo año en la clase reina. Algo que le dio el ticket para viajar a Yamaha. Suzuki había hecho bien su trabajo, pero no lo suficiente como para seducir al catalán.

Una llamada de atención hacia el proyecto que se renovó por completo con Rins y con Iannone, aunque terminó demostrándose que la elección del italiano generaría un freno. “Yo creo que ellos quieren ganar. Y yo también quiero hacerlo. Se ha visto que la moto es competitiva, la hemos evolucionado mucho respecto al año pasado, y a lo mejor esto les ha dado la confianza como

para que decidan que siga formando parte de este proyecto”, apunta Rins, piedra angular de una marca que no quiere ser la cantera de las demás fábricas y que busca desde la juventud el asalto del título, para lograr lo que ya hicieron Kenny Roberts Jr. en 2000, en un campeonato marcado por la lluvia, y, sobre todo, el gran icono de la marca, Kevin Schwantz, que se proclamó campeón de 500cc en 1993.

“Bueno, yo creo que esta moto puede ganar muchas carreras. ¿Ganar un campeonato? Estamos en proceso de evolución”, confirma Rins, que en 2019 tendrá que ejercer de número uno de Suzuki.

“No sé qué exigencia me pondrán. Sé que ellos van a querer ganar, y yo sé que tengo una moto competitiva para hacerlo. Pero me lo tengo que tomar con calma. Si me empiezo a presionar con que tengo que ganar no voy a ganar nada”.

Rins ha asistido como un espectador de lujo al espectáculo del mercado, mientras se decidía quién iba a ser su nuevo compañero de equipo. Iannone tuvo alguna opción, aunque muy pronto le comunicaron que no iban a contar con él; en las quinielas aparecieron los nombres de pilotos como Jorge Lorenzo, Dani Pedrosa, Franco Morbidelli y, por encima de todos, Mir, que fue el que finalmente se llevó el gato al agua.

Alex Rins



“Me daba igual. Sin que quede muy de sobrado, desde que estoy en el Mundial en casi todos los equipos he sido, no diría que el número 1, pero sí un piloto que ha desarrollado su moto. Y me han hecho caso. Para este año, junto con mi técnico, Manu (Cazeaux), hemos pedido una serie de cosas que al final se han hecho, y que desde luego están yendo bien para los dos pilotos que estamos en este equipo. Tener un piloto inexperto en la categoría al lado me

da igual, porque yo tengo mis objetivos”.

En cualquier caso, y una vez que Suzuki ha decidido no suministrar motos para una posible escudería satélite, el trabajo de desarrollo de los dos lados del garaje será importante, aunque desde 2019 la contraparte recaiga sobre los hombros de un novato como Mir, que llegará, además, con un único año de experiencia en Moto2.

“Al final Andrea es un piloto muy bueno. Le ha costado

la adaptación y creo que ahora está perfectamente adaptado a la moto, y lo está demostrando. En pretemporada fui yo muchísimo más rápido que él, incluso en las dos primeras carreras, y ahora él está siendo más rápido que yo. Hay que ser realista, ver que no es mal piloto y que con esta moto va bien. Es obvio que si el piloto de al lado va rápido eso te ayuda, no es que me exija más, pero siempre es al primero al que quieres ganar, a tu compañero de equipo”.

Mir llegará seguro con el título de Moto3 de 2017 bajo el brazo, a la espera de comprobar cuál termina de ser su rendimiento en su efímero paso por la clase intermedia. Rins tendrá que ver si puede cumplir su sueño de ser campeón del mundo ya en MotoGP, una vez que se le escapó por los pelos el de Moto3 (en 2013 fue segundo de la general a 12 puntos de Viñales y manteniendo opciones hasta la última carrera de Valencia en una lucha en la que también

estuvo Luis Salom) y que no esperó para ver si podía llevarse el de Moto2 (con el equipo de Sito Pons hizo dos temporadas, terminando como subcampeón en la de debut en 2015). Algo que asegura no le pesa.

“No pienso, sin más. No hemos sido campeones del mundo por cosas que han ido pasando. No nos vamos a quedar estancados mirando el pasado, hay que evolucionar, mirar hacia el futuro y aprender de los errores que hemos cometido”.

Una filosofía que quiere aplicar para tirar hacia adelante en el ambicioso proyecto de volver a dar un título a una marca como Suzuki, prestigiosa, pero que por su palmarés mantiene un punto de romanticismo.

“Pasa todo muy rápido. Por eso soy un tipo de persona a la que le gusta disfrutar del momento y vivir el momento. De los errores se aprende, como te he dicho antes, y no nos vamos a quedar pensando siempre en el pasado”.

Alex Rins



Alex Rins



Alex Rins



Alex Rins



Alex Rins



Alex Rins



Jeffrey Herlings

Donde pone el ojo pone la bala. Apodado como "The Bullet" (la bala), certero en todo lo que hace, Jeffrey Herlings es la figura del momento en el Mundial del Motocross MXGP. Tres veces Campeón del Mundo MX2, siempre con KTM, el holandés sigue construyendo su carrera deportiva para ganar Grandes Premios y lograr su primer título en la categoría máxima MXGP con miras a convertirse en mito y leyenda, tras ser ya un referente.

La bala



Jeffrey Herlings

// Santi Ayala-Dtor. MOTO VERDE
Talento, ese término que describe la capacidad y la habilidad innata para ser brillante en una actividad, es lo que tiene de sobra nuestro protagonista, Jeffrey Herlings. Un prodigioso y virtuoso piloto de motocross que consigue hacer de lo difícil, lo fácil, y logra que con su pilotaje sea inalcanzable en el circuito.

Siempre piloto de KTM; apenas #JH84 tiene aún 24 años, con mucha vida deportiva por detrás pero quedándole muchos más años para competir por delante, acumulando ya Herlings un palmarés asombroso. Con apenas 14 años fue Campeón del Mundo de MX85 y cuatro

años después, en 2012, con 18 años, ganaba el primero de sus tres títulos de Campeón del Mundo de Motocross en la categoría de plata MX2 (motos de hasta 250 cc 4T). Tras el primero de 2012 llegarían dos más en 2013 y 2016. Éxitos que podrían haber sido mayores si en las temporadas 2014 y 2015 las lesiones no se hubiesen cruzado con él, como protagonistas no invitadas. En ambas temporadas Herlings dominaba como él sabe, aplastando a sus rivales, acumulando distancias en puntos estratosféricos que, bien administrados y sin arriesgar, le podrían haber dado los títulos. Pero su raza de Campeón, de luchador por la victoria incan-

sable, le impedía bajar su ritmo, y siguió rodando al máximo, situación en la que siempre el riesgo de caída es mucho mayor.

En 2014 fue una fractura de fémur, lesión con la que, sin curar y aún fresca, optó por correr la prueba final para intentar salvar el título. Muestra de una raza sin parangón y de ansia por ganar, con dolores tremendos y riesgo de que la rotura se produjese de nuevo, Herlings olvidó lo malo para luchar por lo bueno. No lo conseguiría

y su compañero en KTM, el galo Jordi Tixier, le ganaría la corona de MX2.

Un año después, en 2015 vive la misma situación. El líder de MX2, Herlings, se destroza, con la cadera dislocada, clavícula rota, y dos dedos severamente lacerados (daño im-

portante en el meñique). Adiós al título que lograba el piloto esloveno de Honda Tim Gajser.

Caer para levantarse, asumir la adversidad para reponerse y volver con más fuerza. Lo propio de los grandes. Herlings tiene ese plus de diferencia que lo hace especial, esa manera de hacer las cosas que le ponen donde pocos llegan y, así, en 2016, conseguía su tercer título mundial de MX2, como los anteriores, arrasando. Pero también lesionándose –rotura de clavícula- aunque en este caso

fue una avería “menor” que no le hizo perder muchas carreras.

Su salto a la categoría máxima MXGP el año pasado siempre ha ido acompañada de expectación ante la llegada del poderoso Herlings para enfrentarse al mito Tony Cairoli, nueve veces Campeón del Mundo. Dos gallitos en el mismo gallinero de KTM y Herlings con ganas de vencer, de mostrar su autenticidad y de lograr su sueño de ser el mejor de todos los tiempos. A la primera no lo consiguió, nuevamente penado por una lesión –rotura de metacarpiano de una mano- y por su necesidad de adaptación a pilotar una KTM 450 con más



Jeffrey Herlings



de 60 CV de potencia, de brutal rendimiento. Sería Cairolí el que al jovencito debutante le enseñó cómo se gana y cuál es el camino a seguir para ser Campeón de MXGP.

Pero llegamos a 2018 y aparece el Herlings dominante, imponente, certero y poderoso. Llega "The Bullet" su apodo ganado con razón, pues esa es su virtud, la de imponer el dominio, pasar el rodillo, dispara con precisión, apasionar a los rivales y sumar victoria tras victoria. En las diez primeras del año no baja del podio en

ninguna carrera y se impone en 8 GP, con 16 mangas de 20. Pero en el undécimo se ha lesionado de nuevo, rotura de clavícula, pues su manera de rodar, tan fuerte, cuando hay fallos, acaba en urgencias. ¿Será el freno al título? Seguro que no, pues se repondrá y volverá para ganar.

Herlings es icono por su velocidad, por su precisión en trazar cual cirujano operando a vida o muerte, por su ritmo inalcanzable y por rodar en circuitos de arena con una diferencia tan brutal y abismal que

le hacen estratosférico. Es un piloto que tiene fuerza, cuenta con una técnica asombrosa, con una energía incombustible y con una forma de realizar el pilotaje fuera de las leyes de la física. Muchas veces sueño, utopía o fábula, con acciones que obligan a la admiración y con victorias encadenadas que serían quimera si no fuesen por que las logra Herlings.

Tiene una habilidad innata, dispone de capacidad de creación y representa la leyenda de futuro que tomará el relevo de los dos más grandes de to-

Jeffrey Herlings



dos los tiempos, al menos en cuanto a número de título y de victorias en Grandes Premios se refiere, Stefan Everts (10 títulos y 101 GP ganados) y Tony Cairoli (9 títulos y 84 GP, con el récord de 222 GP competidos). De momento Herlings acumula ya 75 victorias en GP, con 101 podios en 126 GP disputados. ¡Abrumador! Algo así como rodar 6 días sin parar las 24 horas o estar 220 vueltas en moto seguidas.

Consultado a Cairoli sobre la juventud de Herlings, el italiano decía que “confío mucho en la cabeza, ciertamente la forma física es importante, pero en los últimos años he aprendido que no siempre es necesario ser agresivo. Para alcanzar los objetivos, se necesitan motivaciones y una gran fuerza mental”.

Motivación y fuerza mental tiene también Herlings aunque eso sí, como genio que es, tiene una personalidad singular, en cierto modo introvertido, poco amante de los actos públicos y

de estar en contacto con los aficionados. Singular es que tenga redes sociales con millones de seguidores pero él no siga a nadie en sus redes ni preste atención a lo que hacen los demás. Es su temperamento, con una cabeza que piensa en el motocross las 24 horas del día y con una capacidad de rodar al máximo que le hace ser muy frío. Tiene frialdad, no tiene sonrisa, mirada perdida, y parece que no quiere saber nada de nadie. Su vida es correr, trabajar e irse a casa. Entrenar, montar y montar, muchas veces en España, donde pasa gran parte de la pretemporada en nuestros circuitos. Está aquí para lo que está y KTM le tiene en ficha por lo que es, una máquina de ganar. Pero no por su empatía o por su carisma con la afición que querrá ser como él a nivel técnico pero no como persona. Pero sin duda #JF es un héroe, con su inseparable número personal 84, que nunca ha cambiado por el 1 de Campeón cuando lo ha sido.

Jeffrey Herlings



Jeffrey Herlings



Jeffrey Herlings



Jeffrey Herlings



Jeffrey Herlings



¡HOLA SABIÑÁNIGO!

LOS BMW MOTORRAD DAYS
CAMBIAN DE ESCENARIO.



¡INSCRÍBETE YA!

bmwmotorraddays.es

- PODRÁS PROBAR LAS NUEVAS
 - **F 750 GS Y F 850 GS**
 - **+ DE 100 MOTOS DE PRUEBA**
 - **NUEVO CIRCUITO DE OFF ROAD**
 - **NUEVA ZONA HERITAGE**
 - **NUEVA CARPA SOLIDARIA**
Con la presencia del Padre Ángel
 - NUEVOS STUNT SHOWS
 - **MATTIE GRIFFIN Y NARCÍS ROCA**
 - **PODRÁS CONOCER EL NUEVO C 400 X Y LA EXCLUSIVA HP4 RACE**
 - **CONFERENCIAS DE ENBAJADORES BMW**
 - **NUEVAS RUTAS**
- ...Y MUCHO MÁS.**

Más capacidad, más servicios, más paisajes, más diversión y muchísimas sorpresas más. Este año los BMW Motorrad Days crecen como nunca.



BMW Motorrad

El Solitario MC

Poética paradójica

David Borrás y Valeria Líbano son los responsables de un concepto ecléctico lleno de poesía mecánica, de paradojas estéticas y de motorización evolucionada. Un lobo con piel de cordero o un grizzly con piel de alce. La línea creativa de El Solitario MC se ramifica en direcciones paralelas y tangentes: viajes, ropa/accesorios y motos; todo con un halo de lírica.



El Solitario MC

// Nacho Mahou

El Solitario MC es muy conocido en el ámbito mundial de la vanguardia motorista. Desde Galicia a todo el mundo, desde las Rías Baixas a lo alto del Universo. Como si fuese un reino inventado por J. R. R. Tolkien, Gondomar es la localidad donde se ubica la guarida del lobo, donde hiberna el Ursus arctos horribilis. "Hacer algo que nadie hace" puede ser su lema (y así es desde 2008).

Sus motos no dejan indiferente a nadie. O las adoras o las



detestas. Sus viajes son extraños, con personajes fantasmagóricos, con bruma o polvo del desierto, y su ropa es recia, de buenos materiales, con aspecto de durar años y ceñirse a tu complejión.

Se rodea el Solitario MC de buena compañía: Orlando Bloom (actor, Reino Unido); Hugo Jeze-gabel y Fred Jourden (Blitz Motorcycles, París); Roland Sands (Roland Sands Design, California); Clément Beauvais y Arthur De Kersauson (cineastas franceses); Robbie Maddison (piloto acrobático, Australia); Todd Jones (constructor de bicis, Oregón); Dana Brown (surfista, California); Bruce Brown (cineasta californiano); Steve Jones (cineasta deportivo, Wyoming); Nick Schrunk (director de fotografía, California), Nick Rosen (cineasta, Colorado); Ben Bryan y Peter Mortimer (cineastas, California).

Este encuentro se realizó en SAVAGE CINEMA dentro del festival de cine de San Sebastián (sección situada entre el cine y los deportes de acción).

Las marcas en las que se apoya destacan por su gran calidad: Rekluse (embragues), Pivote Pegz (accesorios de motos), Yoshimura (escapes), Barkbusters (accesorios de motos), Baja Designs, Kriega, Dunlop, Alpinestars, SHOEI y Dyneema.

Los viajes de El Solitario MC

Son viajes El Solitario en grupo. Esta paradoja se argumenta y documenta con videos y fotografía (Seb Zanella, Alberto G^a Alix, KT Fender entre otros) y ofrece un mundo mágico, borroso; de carreteras o caminos poco transitados, de casas aisladas, ríos cantarines o arroyos resecos; de bosques frondosos o árboles retorcidos y secos; de fogatas y tiendas de campaña; de grasa, barro y gasolina; de amigos y compromiso; barbacoas y cocktails; pelos despeinados y brazos tatuados; de libertad por los cuatro costados, por los cuatro puntos cardinales, a los cuatro vientos.

Los productos de El Solitario MC

Su tienda on line ofrece productos para motoristas, pero no es un comercio electrónico al uso. Su exclusividad quizás sea lo primero que destaque. No es para todos. Y enamora a muchos. Su ropa es apropiada para el manejo de motocicleta: chaquetas, pantalones, chalecos, camisetas, camisas, sudaderas, monos, mochila, botas, guantes; donde destaca el poncho, inédita prenda para su uso motociclista.

Respecto a los accesorios de El Solitario MC, dispone desde tienda de campaña a llaveros,

El Solitario MC

de gorra a parches, de tirantes de cuero a taza metálica. Y te pueden sorprender con una salsa de barbacoa en un determinado evento. Los libros de motos y fotografía son muy atractivos, llenos de arte y belleza mecánica.

Las motocicletas de El Solitario MC

David y su entorno forman parte de la vanguardia de un nuevo movimiento europeo. El eje en común es la moto. Hay opiniones dispares y disparatadas para sus motos: unos las definen como “de la isla del Dr. Moreau”, otros como “hijas de mil leches”. La afamada revista “Riders” describe a David como

“el hombre más anárquico e influyente del mundo” en diseño de motos. David es un autor avanzado, que unifica construcción de motos, arte, ropa, accesorios y viajes.

El Solitario MC es una referencia mundial en la customización de motocicletas desde un oculto lugar en Galicia. Desde 15.000 euros puedes encargarle una obra sobre ruedas: exclusividad y autoexigencia. Más de la mitad de sus encargos provienen de fuera de España.

“La música es una ley moral. Da alma al universo, alas a la mente, vuelo a la imaginación y encanto y alegría a la vida y a todo”, según El Solitario. Creo

que sus motos se podrían interpretar con la misma orquesta.

Una lista de sus criaturas: Trimotoro, un Moto Guzzi de aluminio “pelao”; Baula: una BMW R75/5 gorda, atractiva y viajera; The Winning Loser: una Yamaha 250 rígida; Chupito: un asombroso aparato callejero de Ducati; Gonzo, BMW Boxer de Valeria; y La Sal del Diablo, la Triumph que David llevó a Bonneville Speed Week para competir en 2012...

La Motocicleta Más Odiada Del Mundo

En 2014, El Solitario MC cubrió un BMW R nineT de una estructura de varillas de acero inoxidable. Como un carrito de

la compra. Una especie de moto entre los estilos, creando el primer Bosozoku / Café Racer. Las reacciones del público en las redes no dejaron indiferente a nadie. Así fue el parto de la moto “Impostor”, una BMW con un exoesqueleto inoxidable, un carenado enjaulado, una radiogra-



El Solitario MC

fía del túnel del viento.

Hay dos fabricantes de motos que ceden unidades a creadores para que inventen sobre éstas. BMW concedió a David & compañía una R nineT y 90 días. Y tras ese corto plazo se presentó el Impostor. El nombre se asignó antes de crearla, y con esos parámetros se comenzó a deconstruir la moto.

La iluminación se soluciona con un bloque de cuatro LED's y un clásico faro antiniebla Marchal situado asimétricamente. La pintura se ha desgastado, así como el asiento, envejeciendo el conjunto. El pigmento incluye un poema "piratón" grabado en sus cachas. El escape se ha solucionado de una forma poco discreta, por el lado izquierdo. El resto es varilla de acero envolvente, como si definiese el viento en movimiento.

Sobre la Impostor, Borrás argumenta: "Estoy sorprendido de lo mucho que las personas pueden odiar una moto. ¡Es solo un juguete! BMW me dio un juguete para jugar, lo arruiné, lo que sea. Creo

que somos la tienda personalizada más odiada en el mundo, ¡pero estamos bien". Los comentarios públicos caen de los dos lados: "un ejercicio de libertad", "lo nunca visto", o de tipo: perfecto para tender la ropa, colocar tus CDs o hacer una BBQ.

El Lobo Feroz

Big Bad Wolf (BBW) de El Solitario MC es una colabora-

ción con Yamaha Motor Company, con base de una Yamaha XJR1300 de 2016, celebrando el 20 aniversario del modelo. El Gerente de Producto de Yamaha, Shun Miyazawa, comentó: "Estamos realmente entusiasmados con la colaboración con El Solitario".

David explica el reto: "No estamos familiarizados con las motos de cuatro cilindros, así que al principio entendíamos el desafío. Durante meses tratamos de responder la misma pregun-

ta: ¿cómo podríamos llevarlo a cabo? Ground Zero sería la respuesta: rendimiento y tecnología. Ambos eran caminos desconocidos y caros para nosotros. De repente, la aversión se convirtió en curiosidad y tuvimos nuestro desafío. Somos poetas de la motocicleta, no ingenieros, así que con las incontables horas de investigación y el amor de nuestros amigos hicieron posible encontrar los mejores socios en el mundo de las motos R, y con su ayuda, desarrollamos una de las motocicletas potentes más retorcidas de todos los tiempos".

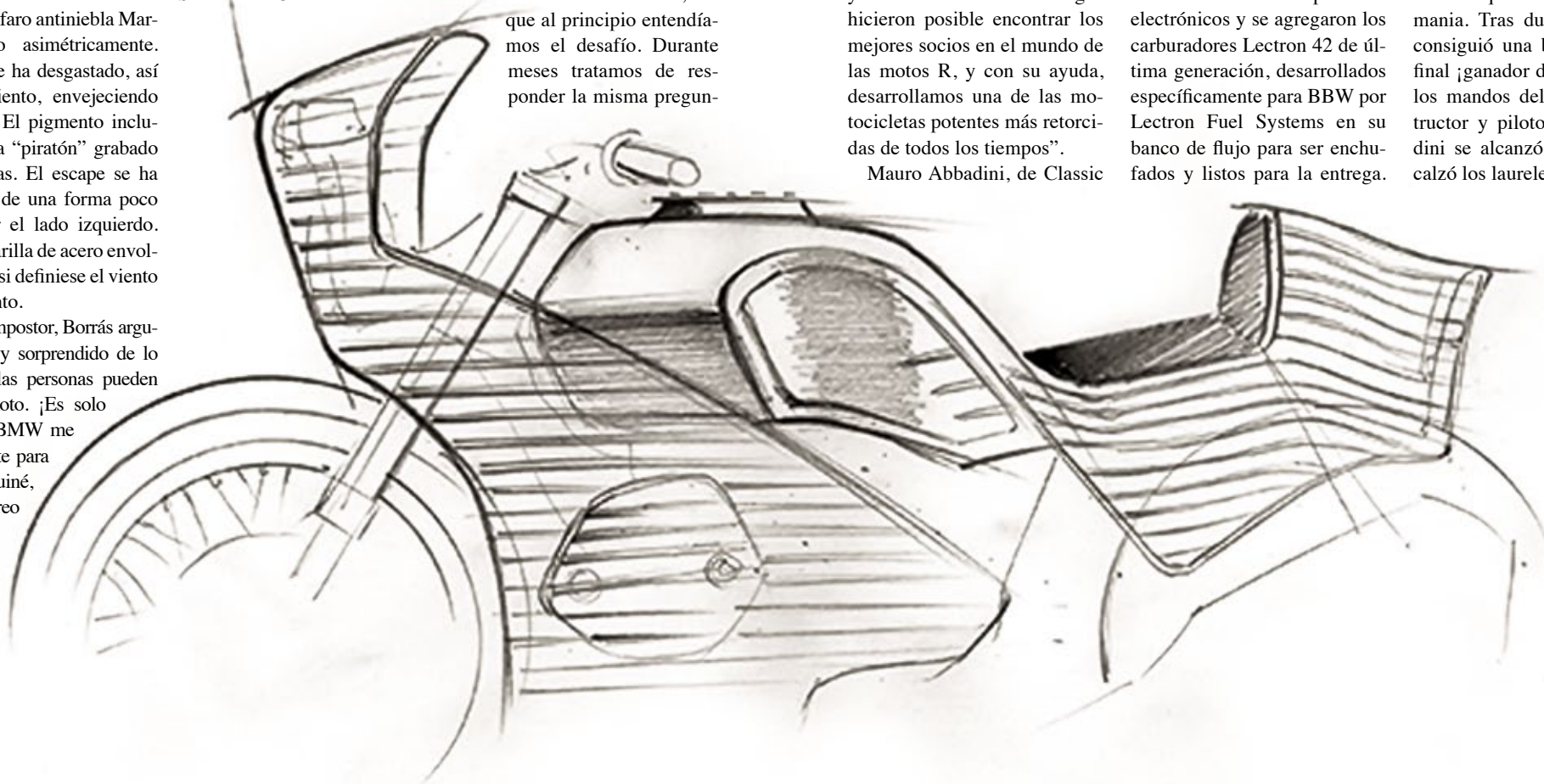
Mauro Abbadini, de Classic

Co. (Arganda del Rey, Madrid) fue nombrado director técnico de la construcción del "Lobo tocho y chungo". Algunos datos técnicos: la compresión aumentó de 9.7-1 (Stock) a 10.7-1. Las cámaras de combustión fueron remodeladas. Las varillas fueron reforzadas con pernos de titanio y el cigüeñal fue reequilibrado. Se eliminaron todos los componentes electrónicos y se agregaron los carburadores Lectron 42 de última generación, desarrollados específicamente para BBW por Lectron Fuel Systems en su banco de flujo para ser enchufados y listos para la entrega.

Se instaló Dynatek Programmable Ignition. La potencia se elevó hasta 148 BHP en la rueda trasera.

El diseño gráfico personalizado y la pintura fueron obra del artista londinense Death Spray Custom.

La BBW se presentó corriendo, su entorno natural, y fue en Glemseck 101, una fiesta de carreras que tiene lugar en Alemania. Tras duras pruebas se consiguió una buena posición final ¡ganador de la edición! A los mandos del experto constructor y piloto Mauro Abbadini se alcanzó la gloria y se calzó los laureles.



El Solitario MC

Marrajo. Harley-Davidson 1.200cc 1998

En el último encuentro que tuve con David (León 2016) me reconocía en privado que como las "Harleys" no hay nada. Por eso hemos elegido otra obra suya para seguir explicando su "poesía paranoica" en el mejor sentido del término.

La Marrajo es una moto daliniana, como emergida directamente de la costas de Portlligat, hija de las hilarantes creaciones

del genio de Figueras. Pero su ubicación correcta es en las Islas Canarias, donde fue hecho el encargo de un cliente insular.

Las condiciones eran sencillas: Una moto para largas distancias. La base donante fue una Sportster 1.200 con tan solo 10.000 millas, así el propulsor no necesitó nin-

guna atención especial. Se modificó el sistema de transmisión secundaria por cadena, el escape de elaboración casera y se incluyó un refrigerador de aceite, dadas las temperaturas del archipiélago.

La pintura gris mate recorre la moto de morro a cola, como cartílago de tiburón. El tanque (de Ducati) fue pintado profusamente por el artista Maxwell Paternos-

ter (Inglaterra), de Corpses From Hell. Su estilo cómic radical describe un mundo irreal subrayado por la frase "camina o revienta" del inefable "El Lute". Los atributos del escualo se aprecien en la carcasa del doble faro Puch, y el remate de aleta sobre el guardabarros posterior (Bultaco). La moto está concebida para devorar bañistas, digo kilómetros.

Así explica el controvertido David Borrás su obra: "Si se nos pide que definamos nuestro esti-

lo en sólo cuatro conceptos, diríamos ecléctico, único en su clase, grandote y antropomórfico.

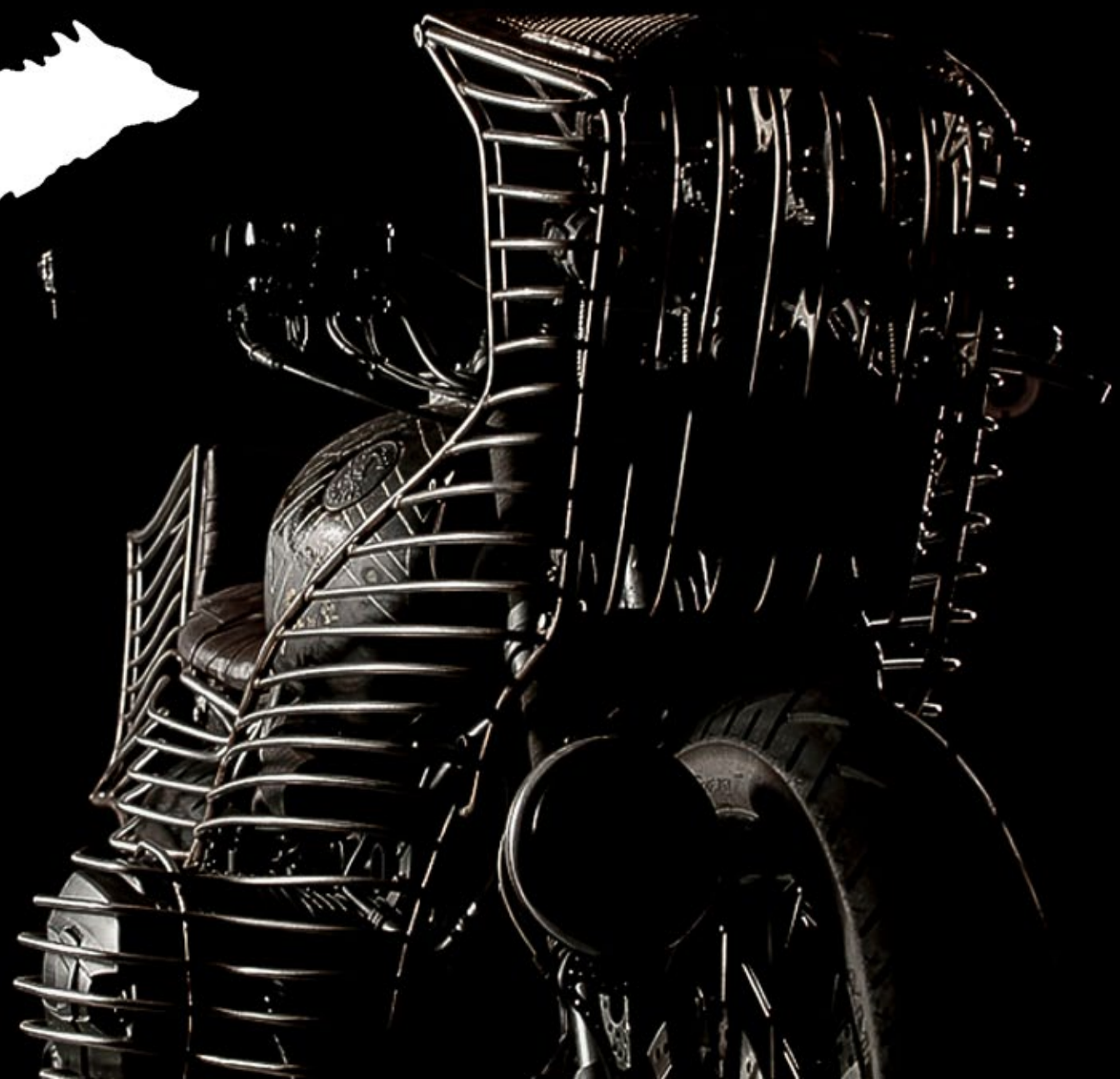
Cada moto "El Solitario MC" es el producto de nuestras experiencias e influencias. La propia ingeniería de la naturaleza es lo que más nos inspira y, por lo tanto, tratamos de emularla en nuestro garaje. Adoro el lustre y respetamos el óxido o la suciedad cuando no afecta al rendimiento. Creemos que el personaje es más atractivo que las medidas, y eso es lo que buscamos en nuestros proyectos."



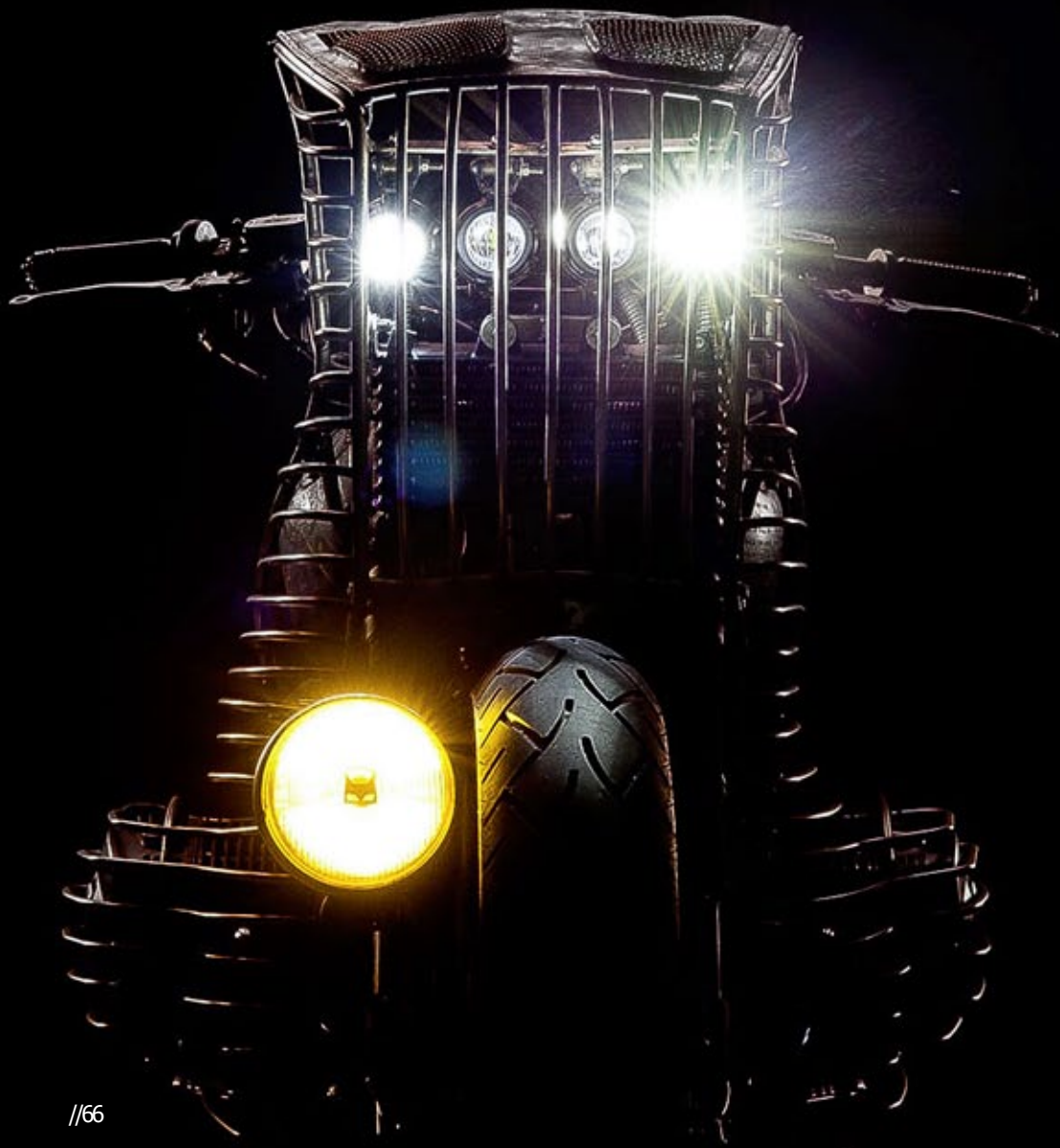
El Solitario MC



El Solitario MC



El Solitario MC



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

MAXI-SCOOTER BMW C 650 SPORT

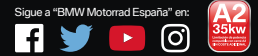
SIN ENTRADA
DESDE 175€/MES

Entrada 0 €, 35 cuotas de 175 € y cuota final de 6.364,51 €. TAE 5,58%

Y ADEMÁS TE LO LLEVAS CON
3 AÑOS DE GARANTÍA
+
MANTENIMIENTO INCLUIDO

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

Consulta el resto de modelos disponibles en: promociones.bmw-motorrad.es



P.V.P. Recomendado Península y Baleares para C 650 Sport + BMSI opción + Extensión de garantía: 11.170,49 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses. IVA e impuesto de matriculación (IEDMT) calculado al tipo general. Gastos de matriculación y pre-entrega no incluidos. Ello no obstante, el tipo aplicable al IEDMT puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización: 110,59 €. Importe a financiar: 11.170,49 €. Precio total a plazos 12.600,1 €. Importe total adeudado 12.600,1 €. TIN 4,99 %. Valor futuro garantizado 6.189,51 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años, podrás cambiarlo, devolverlo (según condiciones de contrato) o quedártelo pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/07/2018 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH S.E. * BMW Motorrad Service Inclusive 3 años o 30.000 km (Primera revisión + 3 revisiones incluyendo, aceite, recambios y mano de obra) y Extensión de Garantía (P.V.P. Total 1.244,925 €). El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.



BMW Motorrad



¿QUÉ NOS MUEVE?
LA AVENTURA.
#SPIRITOFGS.
MAKE LIFE A RIDE.

NUEVAS BMW F 750 GS Y F 850 GS.

BMW F 750 GS
POR 165 €/MES

Entrada 513,48 €, 35 cuotas de 165 € y cuota final de 4.275,8 €. TAE 5,61%

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

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



Consulta el resto de modelos disponibles en: promociones.bmw-motorrad.es

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

R.V.P. Recomendado Península y Baleares para F 750 GS: 9.560 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH, S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses. IVA e impuesto de matriculación (EDMT) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al EDTM puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización 89,56 €. Importe a financiar: 9.046,52 €. Precio total a plazos 10.653,84 €. Importe total adeudado 10.140,36 €. TIN 4,99%. Valor futuro garantizado 4.110,8 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años, podrás cambiarlo, devolverlo (según condiciones de contrato) o quedártelo pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/07/2018 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

El Solitario MC



El Solitario MC



El Solitario MC



EL SOLITARIO BBW

El Solitario MC



El Solitario MC



El Solitario MC



El Solitario MC



El Solitario MC



BMW R nine T

Minimalista, exclusiva y de presencia inconfundible



La R nineT se distingue por su estilo minimalista y por una presencia inconfundible que encarna a la perfección la pasión y la innovación de más de 90 años de producción de motos, siempre desde el prisma de las proporciones clásicas de BMW Motorrad.

BMW R nine T

// Tito Lladós

Si algo tiene el fabricante alemán BMW es que suele acertar tanto en sus diseños como en la proyección/presentación que hace de los productos que fabrica a la hora de comunicarlos a sus potenciales usuarios, y es por ello por lo que podemos afirmar, sin temor a equivocarnos que cuando habla de una de sus motos como aquél vehículo minimalista, personal, de pura libertad y compañero perfecto para los más especiales en el mundo de las dos ruedas, estamos hablando de la BMW R Nine T.

Así es, más o menos, como BMW presenta una de sus últimas creaciones, la R Nine T, exponente ideal para los más especiales, para aquellos que buscan paisajes, rectas o curvas pero todo con un color “especial, exclusivo”.

Desde ese punto de vista y tal y como reza en sus textos de presentación, la R Nine T es

“la compañera perfecta, prácticamente no conoce límites en lo que respecta a realización personal, con innumerables posibilidades de personalización” partiendo del carácter personal y único de su motor boxer refrigerado por aire junto unido a la tecnología de última generación con un concepto modular que permite conseguir las máximas posibilidades de personalización.

La R nineT se distingue por su estilo minimalista y por una presencia inconfundible que encarna a la perfección la pasión y la innovación de más de 90 años de producción de motos y siempre desde el prisma de las proporciones clásicas de BMW Motorrad, pues va dotada de su imperecedero motor boxer, con un depósito compacto, una parte trasera simple pero estilizada a la vez y con materiales, como no podría ser de otra ma-

nera, con las más altas cotas de exclusividad.

El desarrollo de la R nineT se centró en ese concepto modular para ofrecer la mayor cantidad de posibilidades de personalización, una innumerable serie de modificaciones profesionales y privadas que demuestran el gran potencial de la R NineT, un modelo superior dentro de la familia Heritage de BMW, que también posee otros aspectos destacados, como el ajuste manual de la precarga del muelle y de las fases de compresión y

rebote de la horquilla invertida.

En su equipamiento destaca un novedoso reloj doble, que incluye un velocímetro analógico y un cuenta revoluciones, para saber con rapidez y estilo todo lo que necesites saber de un simple vistazo.

La BMW R Nine T cuenta con un equipamiento de serie de lo más completo, con ABS de serie de BMW Motorrad (Con control de tracción ASC opcional), además de un asiento de dos piezas (altura del asiento: 805 mm; longitud del paso: 1785 mm), sistema compuesto por una sola llave para el encendido, la dirección y la tapa del depósito; cerradura de la dirección y el encendido integrada, estribos para el acompañante incluidos en el bastidor que se pueden retirar, palanca de freno y del embrague ajustables en múltiples configuraciones.

Entre las características específicas y especiales se encuen-



BMW R nine T

tra la posibilidad de extraer el bastidor del acompañante para circular solo o el depósito de combustible de aluminio en dos tonos.

En el aspecto tecnológico, la R Nine T dispone de luces encendidas de forma permanente y sistema de luces de advertencia de peligro con faros de altura ajustable y forma

libre: faros redondos con anillo cromado; una pantalla multifunción con ordenador de a bordo: reloj digital, indicador de marchas, cuentakilómetros y contadores parciales, velocidad media y consumo medio de combustible; fecha de servicio y distancia restante hasta la siguiente revisión de servicio; el indicador de reserva de com-

bustible muestra los kilómetros recorridos; testigo de mantenimiento/gestión del motor; estado de los puños calefactables (de estar instalados), cuadro de instrumentos con velocímetro y cuenta-revoluciones con toma de corriente Bus CAN con Single Wire System (SWS, sistema de cable único) o Inmovilizador electrónico.



BMW R nine T

Ficha Técnica BMW R Nine T:

Motor

Tipo	Motor bóxer de dos cilindros y cuatro tiempos, refrigerado por aire/aceite, cuatro válvulas radiales por cada cilindro, doble árbol de levas colocado en la culata, eje de equilibrado central
Diámetro y carrera	101 mm x 73 mm
Capacidad	1.170 c. c.
Potencia nominal	81 kW (110 hp) a 7550 r. p. m.
Par máximo	116 Nm a 6.000 r. p. m.
Relación de compresión	12,0:1
Alimentación	Inyección de combustible eléctrica
Control de emisiones	Convertidor catalítico de tres vías regulado, conforme con la norma sobre emisiones Euro 4
Embrague	Embrague en seco de un disco y accionamiento hidráulico
Engranajes	Caja de cambios de seis velocidades sincronizadas, helicoidal
Accionamiento secundario	Accionamiento de eje
Velocidad Máxima	Más de 200 km/h
Consumo WMTC	5,3 litros
Tipo de combustible	Gasolina sin plomo de 95-98 octanos (RON) (potencia nominal con 98 octanos [RON])

Sistema eléctrico

Alternador	Generador trifásico de 600 W
Batería	12 V/14 Ah, no necesita mantenimiento

Suspensión/Frenos

Bastidor	Bastidor de cuatro piezas, una delantera y una trasera de tres elementos, caja de cambios/motor autoportante, es posible extraer el bastidor del acompañante para circular solo
Suspensión delantera	Horquilla telescópica invertida con diámetro de 46 mm Recorrido 120 mm
Suspensión trasera	Basculante monobrazo de aluminio fundido con Paralever de BMW Motorrad; columna de amortiguación central, precarga del muelle ajustable continuamente de forma hidráulica con una rueda de ajuste, amortiguación ajustable del rebote
Recorrido trasera	120 mm
Distancia entre ejes	1476 mm
Avance	102,5 mm
Ángulo de dirección	64,5 mm
Neumático delantero	120/70 ZR 17
Neumático trasero	180/55 ZR 17



Alforjas Givi EA101B

Nuestros viajes, más gratos

Las amigas perfectas para hacer nuestros desplazamientos más placenteros y con la capacidad suficiente como para poder llevar todo aquellos que necesitemos.



Givi



// Tito Lladós

Muchos son los productos en el mercado destinados a conseguir la satisfacción de los viajeros en moto, si bien para todos aquellos que no quieren montar un sistema de baúles permanentes en sus motos, nacen las nuevas Givi EA 101 B, pensadas para poder ser montadas en cualquier moto de una manera sencilla y fácil e incluso sin ningún tipo de soportes laterales para lograr una mayor rigidez del conjunto.

Nosotros tuvimos la oportunidad de probar estas nuevas alforjas en una súper naked como la Aprilia Tuono V4 1100 R para viajar hasta Jerez de la Frontera con ocasión del Gran Premio de España de MotoGP y en líneas generales el “concepto” de alforjas cumplió más que sobradamente con los objetivos que nos habíamos marcado.

El primero de ellos era la “necesidad” de poder montar las alforjas sin grandes complicaciones y a sabiendas que no llevaríamos pasajero en este viaje, con lo que el objetivo era más fácil, puesto que si vas a viajar sin acompañante la colocación y empleo de las alforjas se torna muy fácil ya que el soporte de los estribos traseros nos permitirá lograr con ellos el mismo cometido que si montásemos una estruc-

tura rígida para las mismas.

Las alforjas de Givi, realizadas en material 600D PU, con la cara delantera termoformada en EVA, revestimiento de lycra que aumenta la rigidez y la estabilidad, cuenta con un sistema de fijación rápida con correas, ganchos y cierre rápido.

Ambas alforjas se unen por medio de dos correas con un largo y generoso velcro que las une y que si disponemos de una moto con asiento doble podemos emplazar por debajo del mismo a la medida que se nos ajuste mejor a los laterales de la moto para después volver a colocar el asiento en su emplazamiento, lo que además nos da ese “plus” de seguridad para que no nos roben las dos piezas (,salvo que corte las correas) y siempre pensando en positivo, obviamente.

Una vez en su emplazamiento, con dos pulpos, también suministrados por el fabricante, podemos fijar cada lado de las alforjas de delante a detrás por medio del soporte del reposa pies trasero o alguna zona fija del subchasis o parte trasera de la moto.

En nuestro caso dimos un par de vueltas a los pulpos sobre la torre del reposa pies trasero para fijarlas lo más ajustadas posibles, y no se movieron en ningún momento durante el largo viaje.

Las alforjas cuentan con unos refuerzos interiores de plástico rígido, que confieren esa rigidez necesaria a todo el conjunto, que se puede extender gracias a una cremallera perimetral para conseguir un volumen máximo de treinta litros para cada una de ellas, que además de contar con elementos reflectantes exteriores dispone de una práctica funda impermeable incluida para el caso de que nos sorprenda la lluvia.

Otro dato a tener en cuenta con estas alforjas, que se pueden encontrar en el catálogo de productos de nuestro patrocinador Motobuykers, es la posibilidad de emplearlas a modo de bandolera cuando nuestro viaje haya llegado a su destino, con lo que nuestra moto recupera su aspecto normal y nosotros hemos podido llevar todo lo necesario en su interior.

Un detalle de “calidad”, aunque quizás no demasiado necesario, es que las alforjas cuentan con un emplazamiento con cremallera para depositar una botella de agua o lata de bebida, si bien nosotros optamos por emplearla en nuestro viaje como el lugar perfecto para guardar las fundas impermeables, que afortunadamente no nos hicieron falta ni a la ida ni a la vuelta de nuestro viaje al Gran Premio de España de MotoGP.

Alforjas Givi EA101B



Tabletas e iPad

Soporte portátil

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





BMW Motorrad

AKRAPOVIČ



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

¡NUEVA VERSIÓN EXCLUSIVA!

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

Entrada 0 €, 35 cuotas de 150 € y cuota final de 4.682,22 €. TAE 5,59%

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

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

Consulta el resto de modelos disponibles en: promociones.bmw-motorrad.es

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



Si no deseas financiar tu moto, acércate a tu concesionario oficial BMW Motorrad e infórmate sobre las condiciones especiales equivalentes. P.V.P. Recomendado Península y Baleares para F 800 R Akrapovič: 8.908,9 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH, S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses. IVA e impuesto de matriculación (IEDMT) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al IEDMT puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización 88,2 €. Importe a financiar: 8.908,9 €. Precio total a plazos 10.020,41 €. Importe total adeudado 10.020,41 €. TIN 4,99 %. Valor futuro garantizado 4.532,22 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años, podrás cambiarla, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/07/2018 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.