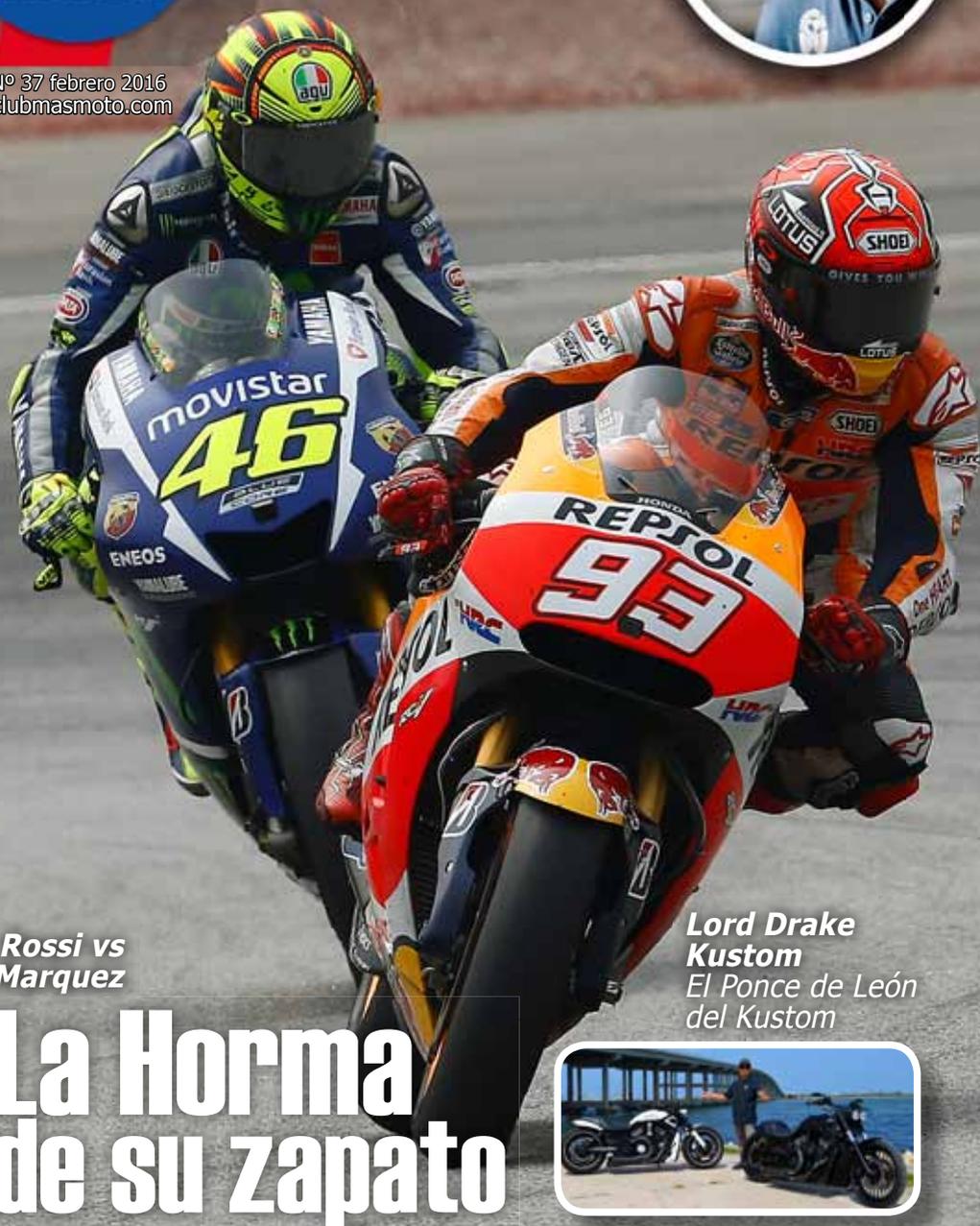


Club
más moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 37 febrero 2016
clubmasmoto.com

Toby Price
El canguro
volador



**Rossi vs
Marquez**

La Horma de su zapato

**Lord Drake
Kustom**
El Ponce de León
del Kustom





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

2015, un año negro para la seguridad vial de los motoristas

2015 termina dejando una preocupante cifra de motoristas fallecidos en las carreteras españolas. Según los datos aportados por la DGT en su balance anual de siniestralidad, el año pasado perdieron la vida 219 usuarios de motocicleta y 28 de ciclomotor, lo que supone un incremento, en relación al año anterior, del 29% y del 64% respectivamente. O dicho de otra manera, un total de 60 personas más fallecidas con rostro, familia y un proyecto de vida que se ve truncado por culpa de un accidente de tráfico.

Estas cifras han hecho saltar las alarmas y parecen indicar un peligroso cambio de tendencia que no nos podemos permitir como sociedad, ya que estos datos hacen peligrar los extraordinarios logros en materia de seguridad vial que hemos conseguido durante la última década. Si bien es cierto que este repunte de la siniestralidad coincide con un contexto de recuperación económica que ha tenido como consecuencia un aumento de la movilidad y de las ventas de vehículos de dos ruedas, que han crecido un 18% en 2015, no debemos conformarnos con esta simplista explicación y pensar que ya no hay nada más que hacer. Del informe de la DGT, se desprende también que 9 motoristas fallecidos no llevaban puesto el casco, un dato preocupante después de años de intensas campañas de concienciación sobre la importancia de este elemento básico de seguridad. Además, continúa siendo necesario invertir en aquellos aspectos que son fundamentales para la seguridad de este colectivo tales como el estado de las carreteras o los guardarraíles, entre otros.

Asimismo, hay que seguir trabajando para concienciar al resto de conductores sobre la necesidad de tener unos hábitos de conducción responsables y de respetar al resto de usuarios de la vía. En este sentido, los usuarios de dos ruedas siguen siendo los más vulnerables a la hora de sufrir un accidente mortal en carretera. Por lo tanto, no hay que olvidar que la seguridad vial sigue siendo cuestión de todos, y entre todos debemos seguir buscando soluciones.

Si bien es cierto que este repunte de la siniestralidad coincide con un contexto de recuperación económica que ha tenido como consecuencia un aumento de la movilidad y de las ventas de vehículos de dos ruedas, que han crecido un 18% en 2015, no debemos conformarnos con esta simplista explicación y pensar que ya no hay nada más que hacer. Del informe de la DGT, se desprende también que 9 motoristas fallecidos no llevaban puesto el casco, un dato preocupante después de años de intensas campañas de concienciación sobre la importancia de este elemento básico de seguridad. Además, continúa siendo necesario invertir en aquellos aspectos que son fundamentales para la seguridad de este colectivo tales como el estado de las carreteras o los guardarraíles, entre otros.

Más Competición

4. La Horma de su zapato: Marc Márquez vs Valentino Rossi por **Tito Lladós**.

Más Competición

24. MotoGP se iguala, cinco cambios para 2016 por **Chema Medina**.

Más Competición

42. Alarmas encendidas: La nueva situación de Moto3 y Moto2 por **Borja González**.

Más Off Road

62. Toby Price, el Canguro Volador por **Santi Ayala/Moto Verde**.

Más Tribu

88. Lord Drake Kustom, El Ponce de León del Kustom por **Nacho Mahou**.

Más Prueba

108. Honda RC 213 V-S La versión más civilizada de la moto de Márquez y Pedrosa por **Roberto Crivillén**.



línea directa

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

Publicidad 918 072 000

Valentino Rossi vs Marc Márquez

La reciente presentación del equipo Movistar Yamaha, con el vigente campeón del mundo, el español Jorge Lorenzo, convidado de excepción del final de la pasada temporada, y el italiano Valentino Rossi, ha dejado al descubierto que el nueve veces campeón del mundo transalpino "ni perdona ni olvida" la situación que él mismo provocó el pasado año y que ahora vamos a analizar, pero que en cualquier caso no tuvo las consecuencias que él mismo había pensado, pues encontró en Marc Márquez a "la horma de su propio zapato".

La Horma de su zapato



Valentino Rossi vs Marc Márquez

// Tito Lladós

Nadie duda que el italiano Valentino Rossi ha escrito muchas páginas de oro del motociclismo mundial y que por ello es uno de los más grandes de la historia de este deporte, pero para analizar de una manera aséptica la situación que provocó el pasado año con el español Marc Márquez, a partir de la carrera de Sepang (Malasia), habría que dejar “en un cajón de casa” el fanatismo por el deportista en sí.

La temporada 2015 resultó intensa prácticamente desde el principio y la victoria de Valentino Rossi en Qatar le dio alas para comenzar de una manera muy fuerte el campeonato, aunque pronto comenzaron sus rivales a poner las cosas en su sitio.

Con la victoria en Austin, un circuito talismán para él, Marc Márquez, después de una espectacular exhibición durante los entrenamientos para conseguir la “pole position”, recortó distancias con su rival.

Apenas cinco puntos de diferencia entre ambos había al llegar a Argentina, tercera carrera del año en el circuito de Termas de Río Hondo, en donde el español consiguió la “pole position” de entrenamientos y, aunque dominó buena parte de la carrera, en la última vuelta llegó el primer “conato” de enfrentamiento entre ambos.

Rossi consiguió adelantar a Márquez y cuando éste iba a intentar superarlo por el exterior de la trayectoria, el transalpino abrió la que él llevaba y la rueda trasera de su Yamaha tocó la rueda delantera de la Honda, que acabó por los suelos y Marc Márquez sumó la primera de las cinco carreras en las que no puntuó durante la temporada.

Mientras, Jorge Lorenzo, a la postre campeón del mundo de MotoGP 2015, no terminaba de “engancharse” a los líderes de la categoría y era quinto.

Esa fue la primera situación límite entre ambos pilotos, pues Marc Márquez se quejó de la actitud de Valentino Rossi, que no fue sancionada de ninguna manera, al entender Dirección de Carrera que no había nada extraño, mientras que para el español y su equipo el rival había jugado “sus bazas” por encima de lo estrictamente deportivo.

El ambiente entre ambos comenzó a enrarecerse y fue en Holanda, en la “catedral” del motociclismo de Assen, en donde se produjo una nueva “vuelta de tuerca” importante, con el comportamiento de Valentino Rossi en la última vuelta, en la que llegó a la comprometida “chicane” de la entrada en la recta de meta emparejado con Marc Márquez y como el español se metió por el lado bueno y él tenía que ceder, ni corto ni

perezoso optó por la solución más radical.

Rossi protagonizó una nueva exhibición de su picaresca y veteranía, al “cortar” por la tierra al más puro estilo del motocross para aventajar a su rival en la línea de meta - que sí hizo la variante -, y sumar su tercera victoria de la temporada sin ningún tipo de penalización, por considerar Dirección de Carrera que eran “lances” de la misma.

Por entonces, Jorge Lorenzo ya se perfilaba como otro de los candidatos a la victoria final al encadenar cuatro victorias consecutivas, Jerez de la Frontera, Le Mans, Mugello y Montmeló.

La relación entre Valentino Rossi y Marc Márquez a esas alturas de la temporada ya estaba bastante “tocada”, pero aún se iba a enturbiar más en la carrera de Australia, en donde el italiano se sintió atacado directamente por su rival y así lo declaró una semana más tarde en Sepang, trazado en el que su comportamiento en pista le hizo ser sancionado con un punto de penalización que le obligó a salir último en la carrera final de la temporada, en el circuito de la Comunidad Valenciana.

Rossi se desesperó en pista con Márquez y acabó tirándolo por los suelos en la sexta vuelta de carrera en una clara e incuestionable actitud anti deportiva.

Lo que sucedió en Valencia ya lo conoce todo el mundo



Valentino Rossi vs Marc Márquez

pero, con esta cronología, puede resultar mucho más fácil analizar y valorar la situación desde un punto de vista, el del que suscribe, que obviamente gustará más a unos que a otros.

La carrera deportiva de Valentino Rossi es incuestionable, como también su especial relación con el resto de pilotos, en particular sus más directos rivales de categoría, pues sin remontarnos a la época de 125 y 250 c.c., sólo en 500 c.c. y MotoGP, el italiano siempre ha gozado de la habilidad necesaria para desquiciarse a sus rivales y lo saben bien pilotos como su compatriota Max Biaggi, el español Sete Gibernau, el australiano Casey Stoner o más recientemente el propio Marc Márquez.

En menor medida también han “sufrido” las variantes psicológicas de sus ataques en uno u otro momento pilotos como el estadounidense John Hopkins (se rió de la caída en la que literalmente se partió los dientes) o los españoles Dani Pedrosa, lesionado, al que ridiculizó al subir una silla al podio para que se sentase Capirossi, o Jorge Lorenzo, a quien perjudicó seriamente en Japón.

No tuvo ningún reparo con Jorge Lorenzo para atacarlo despiadadamente durante la carrera japonesa de Motegi en 2010, poniendo en serio peligro el primer título mundial del español, mientras que él no tenía absolutamente ninguna posibilidad de luchar por el mismo

contra su propio compañero de equipo.

Casey Stoner se convirtió en su acérrimo rival después del célebre adelantamiento que le prodigó Rossi en el “sacacorchos” de 2008 sin ningún tipo de sanción a pesar de las críticas, algo que después el italiano no comprendió cuando en 2013 se lo hizo a él Marc Márquez y es que el italiano siempre ha hecho gala de encajar mucho mejor las “triquiñuelas” que protagoniza que las que le dispensan a él.

Algún tiempo después Casey Stoner definió a Valentino Rossi, cuando los controles de pista en Jerez de la Frontera en 2011 lo dejaron todo para ayudar al italiano y “pasaron” del

australiano, que a la postre se proclamó campeón del mundo de MotoGP aquel año.

Stoner siempre dijo que su rival se beneficiaba de un trato muy especial en el campeonato y sentenció al transalpino al asegurar indignado, tras esa carrera de Jerez, que “Tu ambición supera a tu talento”.

Una tras otra se podrían enumerar decenas de situaciones en las que Valentino Rossi se vio beneficiado por su picaresca, veteranía o decisiones de Dirección de Carrera, pero en 2015 demostró no tener demasiado buen perder, sabedor quizás de que estaba ante su última gran oportunidad de ser campeón del mundo y lo intentó de la manera que siempre lo

ha hecho, pero que en esta ocasión no le salió como esperaba: desesperando a sus rivales.

El que estas líneas escribe piensa que era así, que Rossi estaba ante su última gran oportunidad, y por eso hizo lo que hizo, aunque no tendría ningún inconveniente en “quitarme el sombrero” si el campeón italiano vuelve a rendir al mismo nivel durante la temporada 2016 y se convierte hasta el final de la temporada en uno de los candidatos al título.

Valentino Rossi se creció con un inicio de temporada muy bueno, victoria en Qatar y tercera posición en Austin, y cuando vio que en Argentina le recuperaba el terreno a Márquez y que podía volver a ga-

nar, quiso garantizarse el triunfo y es difícil de creer que no supiese que llevaba al español tan cerca y que estaba abriendo descaradamente su trayectoria cuando lo tiró por los suelos.

Igualmente me cuesta creer que no tuviese pensado y preparado en la recámara, su espectáculo de motocross en Holanda.

Pero según iba pasando el campeonato y se consolidaba su privilegiada primera posición, beneficiada en más de una ocasión por acontecimientos absolutamente inesperados, como su victoria en Silverstone (Inglaterra), cuando los dominadores de entrenamientos habían sido Marc Márquez por velocidad (pole position)



Valentino Rossi vs Marc Márquez

y Jorge Lorenzo por ritmo (auténtico favorito a la victoria) y entonces apareció la lluvia.

Nada que objetar, había que estar ahí y él estuvo, pero también sabía que de los “cuatro mosqueteros” de la temporada él era el más lento y por ello que intentase jugar sus cartas de la mejor manera posible.

Y aquí es cuando vuelve el Valentino Rossi de las grandes estrategias/guerras psicológicas, aunque no se dio cuenta de

que su rival de turno, aquél al que quería “desactivar” para tener un duelo mano a mano exclusivo con su compañero de equipo, es auténticamente “la horma de su zapato”.

Si algo caracteriza a Rossi y Márquez es que ambos son terroríficamente ambiciosos sobre la moto, unos auténticos “killers” que no perdonan una, y ese fue el valor que no tuvo en cuenta el italiano cuando le “echó los perros” al español

en la conferencia de prensa de Sepang, amén de que no tenía razón.

Soy de los que piensa que los argumentos de Marc Márquez una semana antes, en Australia, era lógicos, conservó neumáticos porque ya en 2013 sufrió lo indecible antes de ser descalificado al equivocarse al entrar a cambiar de moto.

En Phillip Island el verdadero indignado tenía que ser Jorge Lorenzo, que fue líder de

la carrera durante las primeras diecisiete vueltas, de hecho fue líder en todos los giros salvo en cuatro, del dieciocho al veinte y en el último, el vigésimo séptimo, cuando le adelantó Marc Márquez.

Si Valentino Rossi consideró entonces que Márquez jugó con él ¿qué hizo entonces con Jorge Lorenzo o con Andrea Iannone?

A Lorenzo lo superó con una suficiencia pasmosa y, de ser

así y continuando en la misma línea, que habría que pensar de su compatriota Andrea Iannone, que también le dobló —a Rossi— en el último giro, relegándole a la cuarta plaza.

Ahora, teniendo en cuenta todo lo acontecido durante el año y tras una agria conferencia de prensa en Sepang en la que Marc Márquez siempre dijo que no había querido ni se había metido en la guerra de nadie, pues se debía a sus patrocina-

dores y su equipo y hacía las carreras que más le interesaban.

¿Qué esperaba Valentino Rossi que hiciese su rival en Sepang?

¿Que se apartase como patéticamente hizo, entre otros, su compatriota Danilo Petrucci en Valencia?

Marc Márquez demostró tener la misma casta que Valentino Rossi, algo que el italiano no vio y con su actitud durante todo el fin de semana



Valentino Rossi vs Marc Márquez

de Malasia lo único que hizo fue “encender” aún más a su rival.

No se puede criticar bajo ningún concepto la actitud en pista de Marc Márquez en Sepang, si Rossi pensó que le había molestado lo tenía muy fácil, ¡haber ido más rápido!, pero en la única vuelta que estuvo delante de él, la quinta, no pudo escaparse.

Así las cosas, si no has po-

didado con tu rival, lo que no puedes hacer es esperarlo, arrinconarlo y acabar tirándolo, no con una patada pero sí con un gesto de la pierna para “quitártelo de encima” con el que apretó la mano del español sobre la leva del freno, con el resultado por todos conocidos.

Ese simple hecho anti deportivo era merecedor no de un punto de sanción como se

le impuso al final de la prueba, sino motivo de exclusión inmediata de la carrera, algo que no se hizo para no dañar los intereses de aquél que es la imagen más valiosa del campeonato del mundo de MotoGP.

Rossi sabía que era más lento que sus rivales y que el final de temporada era muy complicado para él, como así fue, pero las argucias que en otros momentos de su ca-

rrera deportiva le resultaron eficaces, en esta ocasión se volvieron en su contra y pagó por ello un precio muy alto y desde nuestro punto de vista absolutamente merecido.

Jorge Lorenzo, por su parte, no mereció el trato que algunos maleducados, que tanto Alberto Puig como Alex Crivillé catalogaron, como yo, de “catetos”, le dispensaron en la vuelta de honor en Valencia;

hizo su carrera y era el justo campeón.

Cinco “pole position” por una de Rossi, siete victorias por cuatro del italiano y más de 270 vueltas líder, desde la primera hasta la última vuelta en todas las carreras que ganó: Jerez, Le Mans, Mugello, Montmeló, Brno, Motorland y Valencia, son argumentos más que suficientes para el flamante campeón del mundo

de 2015, por mucho que Valentino Rossi se empeñase en ser campeón del mundo por décima vez en su carrera deportiva “a toda costa”.

Ahora, con la temporada a punto de comenzar, el único que puede devolver las aguas a su cauce y pacificar las cosas no es otro que el gran campeón que todos pensamos sigue siendo, a pesar de todo, Valentino Rossi.



Valentino Rossi vs Marc Márquez



Valentino Rossi vs Marc Márquez



Valentino Rossi vs Marc Márquez



Valentino Rossi vs Marc Márquez





EN BMW, TE LO DAMOS TODO. AHORA TU MAXI-SCOOTER, MÁS EQUIPADO QUE NUNCA.

Disfruta de cada rincón de la ciudad con los nuevos maxi-scooters de BMW Motorrad C 650 Sport y C 650 GT. Déjate impresionar por su nuevo conjunto propulsor de entrega instantánea, por su nuevo sistema de escape con sonido más grave y deportivo, por su diseño renovado, por los nuevos reglajes de suspensión y por sus sistemas de seguridad pioneros como el Asistente de Visión Lateral del C 650 GT o el ABS y el Control de Tracción ASC, ahora de serie en ambos modelos.

bmw-motorrad.es

NUEVOS MAXI-SCOOTERS BMW DESDE 150 €/MES CON TODOS LOS PAQUETES OPCIONALES INCLUIDOS*.

968,84 € de entrada, 35 cuotas de 150 € y cuota final de 6.168,21 €. T.A.E. 5,4 %

* Equipamiento opcional incluido sin coste adicional:

C 650 Sport: paquete Alta Gama (luz diurna de led, asiento calefactable, puños calefactables, RDC e intermitentes led).

C 650 GT: paquete Alta Gama y paquete Seguridad (luz diurna de led y Asistente de Visión Lateral).

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

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



MAKE
LIFE A
RIDE.

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

FVP: Recomendado Península y Baleares para C 650 Sport: 11.400 € (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: 307,72 €. Importe a financiar: 10.431,17 €. Precio total a plazos: 12.694,76 €. Importe total adeudado: 11.725,93 €. TIN: 3,95 %. Valor futuro garantizado: 6.018,21 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años podrás cambiar la motocicleta, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/03/2016 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

Cinco cambios en 2016

MotoGP se iguala

Hay cinco cambios importantes en el reglamento de 2016: llega la centralita única Magneti Marelli, Michelin sustituye a Bridgestone como proveedor de neumáticos, 22 litros de combustible para todas las motos, siete motores por piloto y un kilogramo menos de peso (157)

Cinco cambios en 2016

// Chema Medina

1 Centralita única

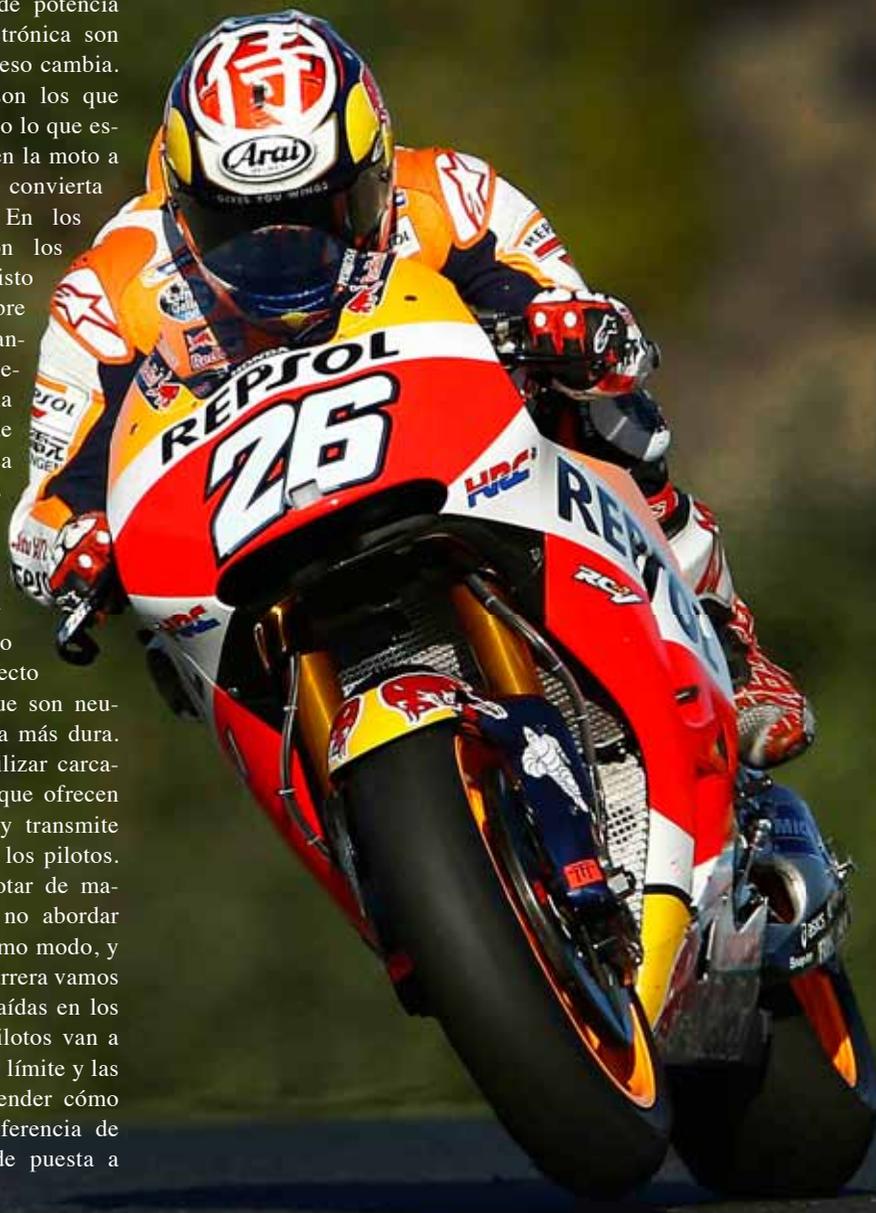
Llega la centralita única a la parrilla de MotoGP, la Magneti Marelli proporciona el promotor del campeonato y que ya han utilizado la temporada pasada las desaparecidas motos Open y las Suzuki. Se trata de una gestión electrónica menos sofisticada que la que venían utilizando las principales marcas en los últimos tiempos y que Valentino Rossi comparó con la que empleaba en 2008 ó 2009. En pretemporada ha dado mucha guerra a los principales equipos y Jorge Lorenzo también la definió como más espartana. Otros como Héctor Barberá, que habitualmente ha dispuesto de peor material que los pilotos punteros, es de los que está encantado con este paso y cree que así se igualan mucho las cosas.

2 Michelin por Bridgestone

Michelin, que se fue del Mundial al acabar la temporada 2007, regresa como proveedor único de neumáticos en sustitución de Bridgestone, que ha desempeñado exitosamente ese papel, salvo raras excepciones, como Australia 2014, durante ocho temporadas.

Para Juan Martínez, ex jefe de mecánicos de Hayden y Gibernau, asegura al respecto

que “los principales transmisores de todo lo que pasa en la moto a nivel de potencia y de gestión electrónica son los neumáticos, y eso cambia. Los neumáticos son los que garantizan que todo lo que estás consiguiendo en la moto a nivel mecánico se convierta en prestaciones. En los primeros test con los Michelin se han visto muchas caídas sobre el neumático delantero. Hay otro elemento que cambia y es el diámetro de la llanta, que pasa de 16,5 pulgadas a 17 y eso hace que el neumático sea un poquito más pequeño y cambie el concepto de neumático respecto al Bridgestone, que son neumáticos de carcasa más dura. Michelin suele utilizar carcasas más blandas, que ofrecen más movimiento y transmite cosas diferentes a los pilotos. Esto obliga a pilotar de manera diferente, a no abordar las curvas del mismo modo, y hasta la primera carrera vamos a ir viendo más caídas en los test, porque los pilotos van a seguir buscando el límite y las marcas van a entender cómo compensar esa diferencia de pilotaje a nivel de puesta a punto”.



3 Siete motores en lugar de cinco

Honda, Yamaha y Ducati no disfrutarán de concesiones y tendrán 7 motores para toda la temporada, lo que en todo caso son dos más que la pasada, y su motor no podrá ser evolucionado, con lo que sus pilotos del Mundial únicamente tendrán cinco días de test una vez empiece el Mundial. Por su parte, Aprilia y Suzuki serán los beneficiados del mencionado sistema. Tendrán 9 motores, no sufrirán congelación de motores por lo que podrán evolucionarlo todo el año y no habrá límites de entrenamientos durante la temporada. Eso sí, se ha creado un baremo basado en resultados de carrera, sea en seco o en mojado, que harán disminuir estos privilegios.

Ganar una carrera sumará tres puntos; un segundo puesto dos; y un tercero, uno. Si la fábrica suma seis puntos, los entrenamientos quedarán limitados a cinco días, y en caso de ya haberlos superado, se acabarán las pruebas. Pase lo que pase mantendrán los 9 motores por temporada, pero a partir de 2017 serán 7, y lo mismo pasará con el desarrollo del motor, que se congelará ese mismo año. En cuanto a gasolina, neumáticos y centralita electrónica, todos los fabricantes competirán en idénticas condiciones.

4 Hay 22 litros para todos

Detalle importantísimo de la capacidad de combustible idéntica para todos. Pasa a ser de 22 litros, dos más de los que tenían como límite Yamaha y Honda la pasada temporada y los mismos con los que corrió Ducati gran parte del año, aunque en su caso comenzaron con 24 litros y les redujeron dos en base a los buenos resultados que iba cosechando. El incremento para las principales marcas niponas supone un diez por ciento más, lo que es mucho y lo que bien podría traducirse en más potencia, porque antes estaban conteniéndose para poder acabar las carreras y no quedarse sin gasolina antes de cruzar la meta. Será una gran medida para saber si el paso adelante de las Ducati era una mejora real o sólo fruto de esta importante ventaja que le brindaba el reglamento.

6 Las motos adelgazan un kilo

Se ha vuelto a reducir el peso máximo de las motos. Sólo se trata de un kilogramo menos, con lo que los prototipos pasan de 158 a 157 kg. La diferencia es más grande comparado con dos temporadas atrás, de tres kilos exactamente, porque entonces pesaban 160.

Cinco cambios en 2016



Cinco cambios en 2016



Cinco cambios en 2016



Cinco cambios en 2016



Cinco cambios en 2016



Cinco cambios en 2016



Cinco cambios en 2016



La nueva situación de Moto3 y Moto2

Alarmas encendidas

El motociclismo español cuenta en 2016 con hasta nueve pilotos en MotoGP, siete campeones mundiales, con los cuatro últimos títulos de la clase reina repartidos entre Jorge Lorenzo y Marc Márquez. Un panorama envidiable que salvó un 2015 razonable en Moto2 y muy pobre, para lo que estábamos acostumbrados, en Moto3.



La nueva situación de Moto3 y Moto2



// Borja González

La clase intermedia nos dejó el muy buen subcampeonato del novato Alex Rins y el tercer puesto en la general tras un complicado año de Tito Rabat. Fueron los dos únicos en subir al podio, con un total de 21 cajones, cinco de ellos victorias, resultados insuficientes para batar al francés Johann Zarco, que logró por segunda vez en los seis años de historia de Moto2 que el campeón no fuese español.

Constatados estos resultados, lo cierto es que la dependencia de solo dos pilotos cambió un

poco el ritmo natural de los últimos años –2015 ha sido el año con menos españoles diferentes en el podio-. Y este será uno de los retos de nuestro motociclismo para 2016, con el añadido de que Rabat es ahora piloto de MotoGP. A Rins le toca confirmar lo apuntado en su temporada de debut, mientras que serán pilotos como Álex Márquez –que ya fue capaz de oler el podio en Brno y Silverstone-, Luís

Salom o “Julito” Simón los que deban mejorar lo visto en el último curso. Axel y Edgar Pons, Ricky Cardús o Xavi Vierge, a priori, tendrán complicado ayudar mucho en esta tarea, lo mismo que los debutantes Isaac Viñales y Efrén Vázquez.

Estos dos últimos fueron junto a Jorge Navarro los tres únicos españoles en terminar entre los tres primeros en alguna carrera de Moto3, en un año sin victorias en una categoría en la que nuestros números habían sido espectaculares en los últimos años, más si alargamos la serie hasta las

últimas temporadas de 125cc.

De 2009 a 2014 los pilotos españoles se llevaron cinco títulos (Simón, Márquez y Nico Terol, en el octavo de litro, Maverick Viñales y Álex Márquez en Moto3) de los seis puestos en juego (Sandro Cortese se llevó la primera edición de la nueva clase pequeña en 2012). A lo que se sumaron tres subcampeonatos y seis terceros en las generales finales.

Por ejemplo, en 2010 los españoles lograron 16 victorias y 40 podios, en 2011 13 y 31 y en 2013 17 triunfos para un total de 46 cajones. En 2015 no consiguieron ninguna victoria, con solo diez podios: cuatro de Navarro –el mejor, séptimo en la general-, cinco de Vázquez y uno de Isaac Viñales. ¿Cómo

deja esto el panorama para la nueva temporada?

Esta inusual discreción en los resultados ha llevado incluso a que se plantee si la cantera española será capaz de mantener –primero recuperar- el, por otra parte, casi imposible ritmo anterior.

En 2016 han llegado Joan Mir y Arón Canet desde el FIM CEV Repsol, el mundial junior, tras un buen año en el que vieron como al final el título terminaba en las manos de Niccolò Bulega, piloto apadrinado por Valentino Rossi –tercer campeón consecutivo sin vencedor español-. Y por debajo hay buenos nombres, como Jaume Masiá o, con más camino pendiente de recorrer como Jeremy Alcoba, Alonso López o Gerard

Riu. Sigue habiendo motociclismo de base, aunque con algunos cambios ‘filosóficos’ que aquel que alumbró a esa última generación tan exitosa. “En el Mundial, si no fuera por MotoGP, donde arrasamos, la categoría donde nunca lo hacíamos, tanto en Moto2 como en Moto3, desde mi punto de vista, faltan españoles ahí arriba”, explica Héctor Faubel, uno de los que vivieron el arranque de esta reciente época y que ahora busca ayudar a los más jóvenes con un equipo propio en la Copa de España, el Fau55 Racing.

“Recuerdo que yo estaba en el primer triplete español, en Turquía, algo que es casi imposible ahora en Moto3”. El de Lliria (Valencia) está viendo en primera persona unos cambios

La nueva situación de Moto3 y Moto2

del modelo de base que le hace estar alarmado por el futuro. “Nunca pagué por correr. Me cogió Aspar, fui campeón de España de 125, campeón de España de dos y medio y de ahí enseguida fui al Mundial. Me lo gané en la pista pero sin preocuparme de otras cosas, como el tema económico, que es lo que pasa ahora. Ya prácticamente no hay copas monomarca, y a mí incluso me pagaron la Copa Aprilia. Pero si un piloto quería hacer la Copa y pagárselo era bastante económico. Ahora mismo sólo en neumáticos necesitas 1.500 euros por carrera, sólo en neumáticos. El problema radica ahí. Están pi-

diendo 200.000 euros para hacer el FIM a un chaval en Moto3... Yo dudo que ningún español pueda tener esa cantidad de dinero”. Esta visión pesimista –viviéndola desde la realidad-, fundamentalmente vinculada al aspecto económico, la comparte Rafa Rins, padre de Alex Rins y gestor del Procercasa 42 Motorsport que disputa el Campeonato de España. Con la perspectiva actual del propietario de escudería y la pasada –de no hace mucho- de padre de piloto. “Se ha cambiado ya el chip y a lo de antes ya no se volverá, desde mi punto de vista. Para preGP Alex tenía seis equipos que le pagaban toda la fiesta.

Actualmente es la familia la que tiene que aportar. Y eso cuesta”.

De distinta manera lo perciben dos figuras históricas de nuestro motociclismo, los dos propietarios de equipo y que están y han estado muy vinculados al trabajo de cantera.

“Afortunadamente España tiene una base, una historia, unas escuelas, unos campeonatos únicos en el mundo. Que la afición esté tranquila porque vienen pilotos buenísimos”, asegura Jorge Martínez “Aspar”, que valora lo vivido en 2015 como un borrón en el immaculado expediente de los últimos años. “Tenemos muchos pilotos jóvenes en línea

de estar dentro de lo mejor del campeonato. Lo de este año es una casualidad, por una parte porque los mejores pilotos que teníamos el año pasado han dado el salto a Moto2 y Moto3 se ha quedado un poco vacía, sin pilotos ganadores”.

Aspar, de hecho, cuenta con Jorge Martín, uno de los nombres de futuro que ya en la última campaña dejó buenos detalles en el Mundial de Moto3. Como Mir, que en su debut en Australia sustituyendo al lesionado Hiroki Ono, se movió en los puestos delanteros tanto en los entrenamientos como, sobre

todo, en carrera. Junto a ellos y Canet disputan este Moto3 Juanfran Guevara y Marfa Herrera.

Aunque será sobre los hombros del ya mencionado Navarro sobre los que recaiga la mayor responsabilidad respecto a los resultados. Su jefe de equipo, Emilio Alzamora, con una estructura formativa en pirámide que le permite conocer con detalle lo que se cuece en la base, comparte la perspectiva optimista de Aspar. “En Moto3 está claro que el año que viene estaremos más fuertes pero en la base, encima, llegan chavales”,

asegura desde una perspectiva de éxito en los últimos años. “Estamos o seguimos en uno de los mejores momentos. ¿Se ganarán mundiales? Esto depende de cómo sean los campeonatos y de las circunstancias, pero estamos muy consolidados y el futuro está asegurado”. De momento habrá que prestar atención a las señales que nos dejen las categorías pequeñas y si de ahí podemos empezar a dar la razón a la visión de Alzamora y Aspar. O si estamos ante un cambio de ciclo –y en parte de modelo- como apuntan Faubel y Rafa Rins.



La nueva situación de Moto3 y Moto2



La nueva situación de Moto3 y Moto2



La nueva situación de Moto3 y Moto2



La nueva situación de Moto3 y Moto2



La nueva situación de Moto3 y Moto2



La nueva situación de Moto3 y Moto2



La nueva situación de Moto3 y Moto2



Toby Price

Canguro volador

Desconocido para los profanos al «off road» hasta este año, el australiano Toby Price ha ganado su popularidad tras vencer por vez primera en el Dakar, primero de su país que lo consigue. Personaje singular, como casi todos los «aussies», es el nuevo fruto de la inagotable cantera de grandes pilotos de motos que han nacido en nuestras Antípodas.

Toby Price

// Santi Ayala/Moto Verde

Nos remontamos a 28 años atrás, cuando nació en Australia Toby Price, nos encontramos con una familia en la que apenas había tradición por el motor, pero el pequeño Toby sentía el mundo de la competición y poco a poco fue introduciéndose más en la moto de campo para a sus 16 años conseguir una posición como piloto oficial de Kawasaki Australia, para correr cross y supercross.

Como le ha pasado en toda su carrera deportiva, ya entonces las lesiones las ha combinado con los éxitos.

Por culpa de una lesión tuvo que parar para retorna más tarde, de nuevo con Kawasaki, ganando en 2009 su primer título «Off Road Australian Champion» lo que le sirvió para que KTM lo fichara como piloto de

enduro y rally.

En 2015, como privado, pero con una KTM probó suerte con el Dakar y, a la primera, acabó ¡tercero!

En 2016, ya con la condición de oficial en el equipo KTM, ha mejorado su proeza, al ganar la prueba, con sólo dos años de experiencia, lo que nadie había conseguido antes.

Además, ha sido el primer australiano en lograrlo, dándole al motociclismo de nuestras Antípodas lo que les faltaba, porque Australia ha tenido grandiosos pilotos, muchos de ellos Campeones del Mundo, de velocidad (Stoner, Gardner, Doohan, Bayliss, Corser...), de enduro (Merriman, Watts, Phillips...) y de motocross (Reed, King, Townley, McFarlane...). Pero añoraba un Campeón de rally/raids que ahora ya ha encontrado en Price.

Toby es un piloto al que la vida le ha curtido a sí mismo, y de qué manera. Tuvo una hermana, fallecida en 2011, con parálisis cerebral y ciega desde su nacimiento -15 semanas prematura- y por ello asegura que «ha sido un factor que me ha hecho ver siempre la vida diferente. Cada oportunidad hay que aprovecharla al máximo. Sentada en una silla de ruedas mi hermana sigue transmitiendo gran vitalidad, siempre sonreía».

Mente fuerte

Por eso, de cada adversidad, Price ha sacado lo positivo que «pesa mucho más que lo negativo». Incluso de las lesiones. Ha tenido 27 huesos rotos -casi tantos como años tiene- comentando que «tengo mi cuerpo literalmente atornillado». Lleva tres placas y ocho tornillos, de

las vértebras C5 a la T1, entre cuello y espalda, su lesión más grave, corriendo una Baja en 2013 en USA.

«Tuve mucha suerte. Me besó un ángel. Me podía haber quedado parapléjico. Ahora lo digo con humor y sonrisa que tengo mi cabeza bien atornillada». Además, nos enseña cómo actuar ante lo difícil: «Siempre olvido mis lesiones. Si te quedas anclado pensando en ellas tu mente no está centrada. Y en un Dakar hay mucho que hacer y en lo que pensar que obliga a estar concentrado, con la mente correcta. La lesiones me han enseñado con qué facilidad se puede ir todo el trabajo al carajo pero por ello me han hecho más fuerte», asegura.

Esa fortaleza mental es una de sus grandes virtudes que le han servido incluso para superar golpes duros de la vida

como el fallecimiento hace unos años de Kurt Caselli, maestro suyo. Este americano, piloto KTM de raids, falleció tras una mala caída en carrera en Estados Unidos. «Dos días antes de su accidente estuvimos montando juntos y sonriendo. Es muy duro asumir que en la misma carrera que está compitiendo, fallece tu amigo. Si no fuese por él no estaría ahora haciendo lo que estoy haciendo. Muchos dicen que teníamos la misma personalidad en la pista. Siempre le llevo en mi memoria y me ayuda desde arriba, lo sé».

Su mente y su capacidad de pilotaje han avalado su triunfo en el Dakar que lo ha colocado en boca de todos, alcanzando la condición de ídolo.

«Cuando hablas del Dakar en cualquier parte del Universo, todo el Mundo lo conoce o ha

oído hablar de él. Mi podio del año pasado me ha permitido la oportunidad de estar en el mejor equipo como piloto oficial, KTM. Y mi victoria es brutal. Aún me levanto y me pellizco para ver que es real. Cojo mi móvil, busco fotos y noticias de la carrera y no me lo creo».

Ahora mismo Price se siente «orgulloso de que mi mente este focalizada al ciento por ciento en una cosa: rally raid».

Pero sólo de momento, pues es absolutamente inconformista y busca nuevos objetivos: «He intentado competir en varias disciplinas de motos. Normalmente los pilotos corren, como mucho, en dos modalidades distintas. Yo en todas las que he podido. Siempre con nuevos desafíos y aprovechando las oportunidades que se me han presentado».

Demoledora es su filosofía:



Toby Price

«Sólo pienso que cuando esté con 60 años, con artrosis, sentado en una silla de ruedas, tenga mi conciencia tranquila de que hice todo lo que quise y de la manera que quise. Corriendo todo y consiguiendo el máximo del deporte».

Ha corrido en cross, supercross, enduro –incluidos los ISDE, las olimpiadas del enduro, como miembro de la selección de Australia-, y superenduro indoor. Incluso hasta

en coches en circuito –V8 Supercar-. «Robbie Gordon me ofreció correr en coches tras el Dakar 2015 y así lo hice. Me lo planteo para el futuro. En algún lugar de mi cerebro, aún escondido, están los coches. Por supuesto lo haría en raids como un “desert car racer”».

Ahora, para mejorar su pilotaje, hasta piensa venir a vivir tres o cuatro meses al año, a España para entrenar y aprender español, idioma dakariano.

«Así puedo estar más cerca del equipo, con sede en Austria y de mis compañeros. El terreno en el sur de España es muy similar al del Dakar. Supondrá mucho tiempo separado de amigos y familia, pero es lo que toca. La oportunidad que se me ha presentado es una entre un millón y merece sacrificios».

Ideas muy claras propias de un ¡crack! como es este canguro volador.



Toby Price



Toby Price



Toby Price



Toby Price



Toby Price



Toby Price



Toby Price



Toby Price



Toby Price



Toby Price



BMW Motorrad España



900 357 902
bmw-motorrad.es

¿Te gusta conducir?

EN BMW, TE LO DAMOS TODO. AHORA TU BMW, MÁS EQUIPADA QUE NUNCA.

Si de verdad te gusta montar en moto, disfruta del verdadero placer de conducción gracias al nuevo **TOP SELECT** y llévate tu BMW con todos los paquetes de equipamiento incluidos, sin coste adicional. Y además, a los 3 años podrás cambiarla por otra nueva, quedártela o devolverla.

TU NUEVA BMW DESDE 135 €/MES CON TODOS LOS PAQUETES OPCIONALES INCLUIDOS*.

209,14 € de entrada, 35 cuotas de 135 € y cuota final de 4.991,75 €. T.A.E. 5,43 %

* Equipamiento opcional incluido F 800 R: paquete Dinámico + paquete Touring + paquete Seguridad.

(Cubre colín, intermitentes led blancos, luz trasera de led, spoiler del motor, ASC, ESA, RDC, caballete central, ordenador de a bordo, parrilla para equipaje, puños calefactables, soporte de maletas y toma de corriente).

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

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



MAKE
LIFE A
RIDE.

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: 9.100 € (descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financian 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 262,28 €. Importe a financiar: 8.890,86 €. Precio total a plazos 10.188,17 €. Importe total adeudado 9.979,04 €. TIN 3,95 %. Valor futuro garantizado 4.856,75 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años podrás cambiar la motocicleta, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/03/2016 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

Lord Drake Kustom

El Ponce de León del Kustom



Como el inefable Don Juan Ponce de León, Francisco Alí Manén ha conquistado Florida, llegando desde España. Francisco, como el descubridor de la corriente del Golfo en 1513, decide crear otra "corriente" y comienza con una línea de customización propia, en Miami, allá por 2009.

Lord Drake Kustom

// Nacho Mahou

En sus inicios, el explorador español intervino en la conquista del reino de Granada, mientras que los comienzos de Francisco estuvieron dedicados a la escalada y llegó a ser un alpinista profesional, que participó en varias expediciones por todo el mundo, incluyendo Los Alpes, Andes y el Himalaya. Ya apuntaba alto.

Francisco decidió cambiar sus herramientas de escalada por martillo, lápiz, y piezas cromadas. Comenzó customizando motos en su garaje y viajó a Es-

tados Unidos, visitando los mayores eventos de motocicletas y shows, relacionándose con los profesionales y fabricantes de la industria USA.

Aerografía

En 2005, viajó hasta Seattle (Washington), donde conoció a Mike Lavallee de Killer Paint, creador del fuego real (True Fire). Uno de los más prestigiosos pintores de todo el mundo, que enseñó a Francisco su técnica de aerografía.

En 2006, junto a un amigo, abrieron un taller de motos en el sur de España. Se centraron en reparaciones, y no mucho en la customización. Pero fue suficiente para que Francisco iniciara su trayectoria como uno de los más prestigiosos constructores de motos de

España y Europa... El sueño empezaba a hacerse realidad.

Miami

Llegó la oportunidad de izar las velas hacia USA. Francisco, junto a su mujer y su hijo, se trasladaron a Miami, Florida, donde él creó y fue copropietario de un negocio de alquiler y venta de motocicletas Harley en 2009 (American Rider).

Fue aquí donde comenzó a customizar sus primeras motos en Estados Unidos. Después de dos años y medio, decidió que podía construir por sí mismo. Comenzó la conquista de Florida, casi 500 años después de Ponce de León.

Con su ojo creativo para el diseño, Francisco construyó algunas de las más increíbles y espectaculares motos Kustom. Lord Drake Kustoms Miami había comenzado.



Lord Drake Kustom

Lord Drake Kustoms (LDK)

Paradójicamente, Francisco adopta el nombre de un pirata inglés para definir su negocio. El corsario que incendió alguna ciudad española en la costa atlántica

de Florida. ¿Será el comienzo del True Fire?

Tras su éxito en Estados Unidos, las motocicletas de LDK comienzan a exportarse a todo el mundo, y se abre, en 2013, una nueva sucursal de LDK en Málaga, para atender a sus clientes de

Europa y Oriente.

Lord Drake Kustoms, customiza motos para concesionarios oficiales de la marca Harley-Davidson en USA, Bélgica, Holanda, Luxemburgo y España. También para concesionarios de Triumph Motorcycles en Miami y Bélgica.

LDK está a medio camino entre Miami y Málaga,

ciudades desde las que lanza sus productos al resto del mundo y donde tiene sus instalaciones.

Bike shows

En los últimos años, Francisco A. Manén ha sido ganador de algunos de los más famosos bike shows en Europa y USA, en diferentes categorías. Cabe resaltar que LDK fue ganador de uno de los dos más grandes bike shows en el mundo en el año 2013 (Daytona Beack Bike Week, en la categoría café racer) y ese mismo año, fue doble ga-

nador (primer y segundo puesto) en el más prestigioso bike show de USA (Rat's Hole celebrado en Leesburg, Florida). Está claro que tiene algo de conquistador.

Media

Lord Drake Kustoms, y sus creaciones sobre dos ruedas, aparecen en numerosas revistas de todo el mundo, incluyendo portadas de las más prestigiosas revistas de la industria de la moto en Estados Unidos, España, Francia, Reino Unido o Japón; y han asistido a muchos de eventos y shows relacionados con la industria.

En la cima

LDK ha trabajado en proyectos comunes y tiene gran amistad con los mejores constructores de motocicletas del mundo: Paul Teutul, Rick Petcko o Vinnie Dimartino (American Chopper); Mike Lavallee (Overhulin, Monster Garage); Paul Cox, Eddie Trotta, Russell Mitchell, Arlen Ness, etcétera.

Son clientes de LDK, personajes como Adam Levine y James Valentine (Maroon 5), Tom Kaulitz (Tokio Hotel), Alejandro Sanz, Jorge Flo (Factor X), Ignacio Vega...



Lord Drake Kustom



Lord Drake Kustom



Lord Drake Kustom



Lord Drake Kustom



Lord Drake Kustom



Lord Drake Kustom



Lord Drake Kustom



HONDA RC 213V-S

La versión más civilizada de la moto de Márquez y Pedrosa

El gigante motociclista nipón no para de buscar límites a su tecnología y el último paso dado por sus ingenieros ha sido la creación de la Honda RC213V-S, la versión "civilizada" para la calle de la MotoGP de Marc Márquez y Dani Pedrosa.



Honda RC 213V-S

// Roberto Crivillén

La nueva Honda, derivada de la mecánica con la que Márquez se proclamó campeón del mundo de MotoGP en 2013 y 2014, conserva intactos gran parte de los componentes del motor de competición aunque sin el sistema neumático de válvulas o el cambio “seamless” de la MotoGP.

Estos componentes han sido sustituidos por elementos mucho más duraderas y fiables fuera del ámbito de la competición, al igual que ha pasado con los tecnológicamente demasiado avanzados discos de freno de carbono, que dejan su lugar a unos generosos discos de acero.

Al ser una unidad homologada para la calle, con una potencia limitada a 159 caballos, que a costa de una nueva y gran inversión económica se puede incrementar hasta los 215 caballos, la nueva Honda dispone de instalación eléctrica, portamatrículas y cabelle lateral, lo único que la diferencia de una moto de grandes premios.

Es en este punto, el del precio, es en donde la Honda RC213V-S se distancia de toda su competencia con un coste desorbitado en torno a los 200.000 euros si lo que quieres es disponer del motor “Full Power”, que tendrá un peso próximo a los 160 kilos, con 170 kilos en la unidad “de serie”, cuyo valor será de 188.000 euros.

La RC213V-S, que ya ha ven-

dido su primera unidad a John Brown, propietario de un concesionario Honda “de toda la vida” en la ciudad inglesa de Manchester, cuenta con el citado “Kit Sport”, sin instalación eléctrica, potencia libre (más de 215 CV / 13.000 RPM y 118 Nm/10.500 RPM).

La Honda RC213V-S es una MotoGP homologada para circular por la calle en una serie limitada que se fabricará a mano a un ritmo de una unidad al día, y a final de 2016 dejarán de producirse, por lo que sólo habrá alrededor de 500 privilegiados que podrán tener una.

En el desarrollo de la RC213V-S, más que intentar reproducir las prestaciones dinámicas de la moto de MotoGP se ha puesto el centro de atención en recrear tanto como fuese posible el conjunto completo de la moto de competición, su tacto de pilotaje, para asemejarse al universo RC213V.

Así, la RC213V-S permite experimentar el tacto de la RC213V en vías públicas, mientras que también ofrece un pilotaje al más alto nivel en circuitos cerrados y aun teniendo en cuenta la premisa de que la moto es para su uso en vías públicas, se han hecho los mínimos cambios respecto a la RC213V para que pueda circular por la calle, heredando gran parte de los elementos de la moto de competición.

Los principales cambios de la moto de calle respecto a la moto e

competición se pueden enumerar fácilmente:

La estructura del tren de válvulas y la distribución es la misma pero el sistema de válvulas neumáticas pasa a ser de muelles.

El cambio de marchas “seamless” se ha reemplazado por un cambio convencional, con las mismas especificaciones de la RCV1000R, una moto de competición, de la categoría Open, a la venta en el mercado.

Y, como no podía ser para cumplir con la Normativa legal, se han añadido elementos como el Faro, Piloto trasero, Luces de matrícula, Intermitentes delantero y trasero, Espejos retrovisores derecho e izquierdo, Velocímetro, Silencioso con catalizador, Soporte matrícula, Bocina, Contacto Honda Smart Key, Arranque eléctrico o Cabelle lateral.

Aunque además de todo lo anterior y para “civilizar” una moto de auténtica competición, se ha tenido que modificar el Lanzamiento horquilla, de 15 grados a 26 grados, además de los neumáticos, ahora unos RS10 de Bridgestone, con discos de freno de acero fabricado por Yutaka Giken, con pastillas Brembo.



Honda RC 213V-S



Honda RC 213V-S

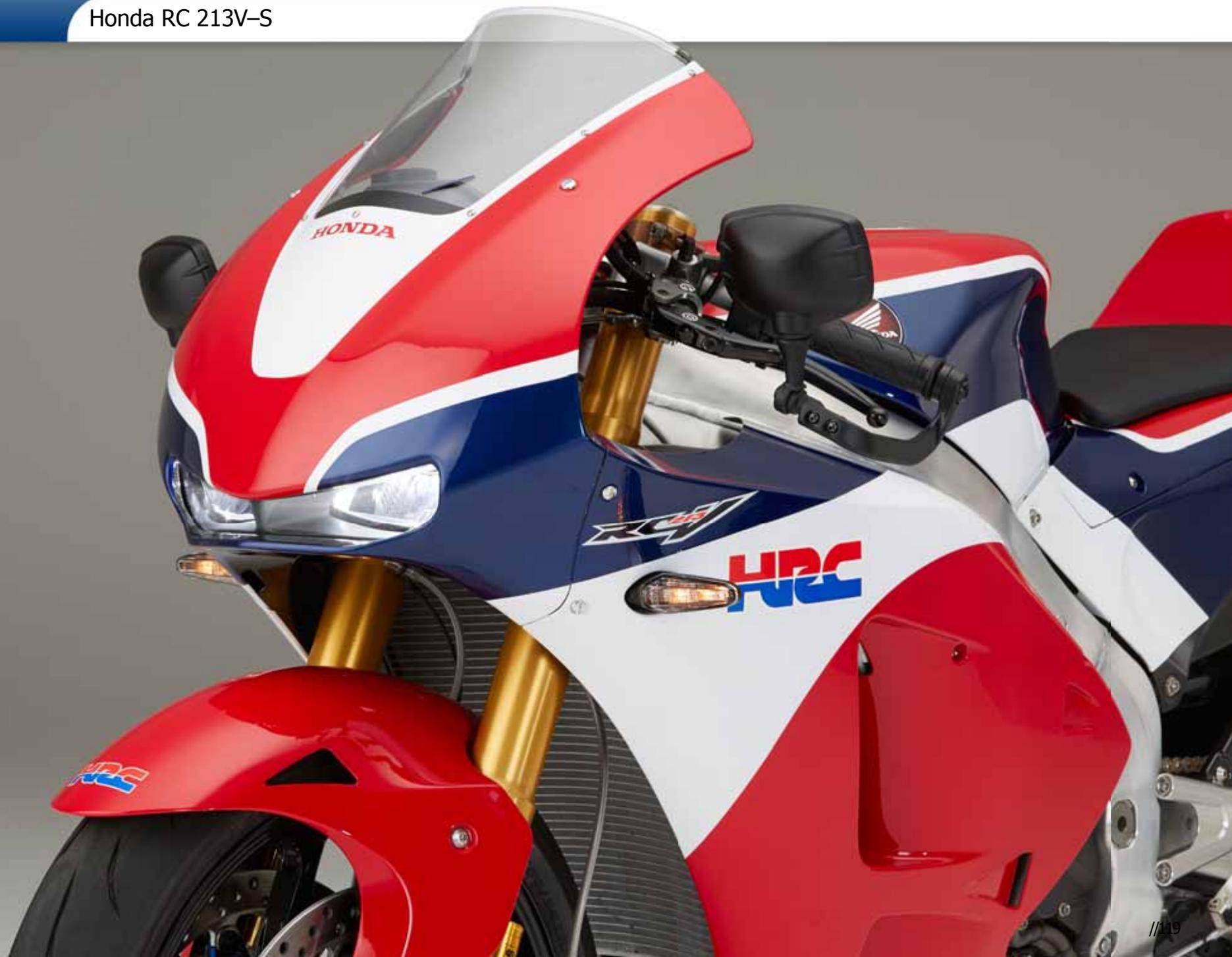
MARC MÁRQUEZ
FUE EL PRIMER
AFORTUNADO EN
PROBAR LA ÚLTIMA Y
EXCLUSIVA APUESTA
DE HONDA.



Honda RC 213V-S



Honda RC 213V-S



Honda RC 213V-S

FICHA TÉCNICA RC213V / RC213V-S /RC213V-S (con kit)			
Longitud total (mm)	2,052	2100	2100
Anchura total (mm)	645	790	770
Altura total (mm)	1.110	1120	1120
Distancia entre ejes (mm)	1.435	1465	1465
Distancia mínima al suelo (mm)	115	120	120
Altura del asiento (mm)	830	830	830
Peso del vehículo (kg)	Sobre 158	170	160
Tipo motor	4 tiempos, 4 válvulas, DOHC, refrigeración líquida 2,125		
Potencia máxima (kW[PS]/rpm)	Más de 175kW	117[159]/11000	Más de 158 [215]/13000
Depósito gasolina	20 L	16,3 L	16,3 L
Neu. Delantero	120/70ZR17M/C	120/70ZR17M/C	120/70ZR17M/C
Neu. Trasero	190/55ZR17M/C	190/55ZR17M/C	190/55ZR17M/C
Freno Del.	Doble disco hidráulico		
Trasero	Disco hidráulico		
Suspensión Del.	Telescópica		
Trasera	Pro-Link		
Bastidor	Diamante		



¡CONSIGUE

5€

PARA TU PRIMERA COMPRA
POR SER DE LÍNEA DIRECTA!

¡ÚNETE YA!



MÁS DE 500.000 MOTORISTAS
YA FORMAN PARTE DE MOTOBUYKERS

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



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



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



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



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



MUNICH MESSENGER 93 ROJA
49,00 €



GOPRO HERO
124,99 €



INTERCOMUNICADOR TWINS D2
59,50 €



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



SCOTT CUELLO 450
239,00 €
305,00 €



TUCANO URBANO PROTECTOR DE CALZADO 313
8,55 €
9,60 €



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



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



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



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



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



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



BELL BULLITT TT
407,00 €
433,00 €



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



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



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



DIFI SIERRA NEVADA PRO AX NEGRO
299,90 €

Tabletas e iPad

Soporte portátil

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



SEGURO DE MOTO DE CAMPO

DESDE

60€



YO NO SOY UNO MÁS. **YO VOY EN MOTO.**

902 123 516

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com