

Club
más moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 41 octubre 2017
www.clubmasmoto.com

Ángel Nieto

12+1





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

Más Competición

4. Entrevista Dani Pedrosa, por Borja González

Más Competición

30. Ángel Nieto: Pionero, ídolo, mito, compañero y amigo, por Mela Chércoles



Más Informe

48. La triscaidecafobia, por Nacho Mahou

Más Off Road

56. Test 2T, por Santi Ayala

Más Aventura

78. La moto como forma de vida, por Charly Sinewan

Más Tribu

88. Ton-Up Boys en BCN, por Nacho Mahou.

Más Off Road

104. Jorge Prado, el niño de los récords, por Tito Lladós



línea directa

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

Publicidad 918 072 000

La somnolencia al volante, un problema real

Finalizada la época estival, tras los millones de desplazamientos que conlleva el periodo vacacional, me gustaría utilizar estas líneas para reflexionar sobre una situación que seguramente es familiar para muchos conductores: el sueño al volante. Un problema grave, especialmente en los trayectos más largos, que la Fundación Línea Directa ha querido analizar en su último estudio de seguridad vial: "Influencia de la somnolencia en los accidentes de tráfico en España (2011-2015)".

Del informe se desprenden datos importantes que nos deben hacer recapacitar y estar alerta cuando estemos en la carretera, ya que todos hemos vivido situaciones en las que los kilómetros se hacen interminables, surgen los bostezos y deseamos llegar a nuestro destino cuanto antes. En este sentido, el 55% de los conductores reconocen que no paran cuando sienten somnolencia mientras conducen. Y, aunque en los últimos años las Administraciones han realizado una importante labor de concienciación, 13 millones de conductores no siguen las recomendaciones de la DGT sobre descanso, que aconsejan parar de 20 a 30 minutos cada 200 kilómetros o cada 2 horas. Además, 10,8 millones no leen los prospectos de los medicamentos para asegurarse de que sus efectos no van a poner en riesgo su seguridad al volante. Cifras que no son baladí. El resultado de esta situación es alarmante: según el estudio de la Fundación Línea Directa 1,4 millones de conductores españoles reconocen haber tenido un accidente por culpa de haberse quedado dormidos al volante, de los cuales, casi 800.000 fueron graves o muy graves. Por todo esto, nunca está de más recordar una frase muy repetida pero no por ello menos cierta: en la carretera, lo importante es siempre llegar.

Entrevista a **Dani Pedrosa**

¿Sigue siendo **Dani Pedrosa** uno de los fantásticos de MotoGP?

El piloto español ha vivido unos complicados años que está tratando de voltear con muchos cambios en su estructura de trabajo. Está por ver si este nuevo Pedrosa será capaz de cumplir con su gran objetivo: ser campeón del mundo de MotoGP.



Entrevista a **Dani Pedrosa**



// Borja González

Pedrosa ha incorporado a su círculo de trabajo más cercano a Sete Gibernau y a Eduardo Villodre, que intentan relajar a un piloto que siempre ha sido muy metódico y serio.

Cambios acompañados por los que ha ido haciendo en su box, con dos nuevos jefes de mecánicos en los últimos tres años. Aunque casi siempre, por un motivo o por otro, sus opciones de Mundial se desvanecían, en gran parte por las muchas lesiones que ha sufrido el menudo piloto, que ha defendido siempre los colores de Repsol y Honda en MotoGP.

2017 le ha visto prácticamente siempre en los puestos delanteros de la clasificación, un salto hacia delante tras un muy sufrido 2016 —sólo tres podios, uno de ellos la victoria en Misano.

“Estoy bastante satisfecho porque estamos yendo mucho mejor que el año anterior, en varios aspectos, no sólo a nivel resultados”, analiza Pedrosa. “También a nivel entrenamientos, sensaciones con el equipo, con los neumáticos, también fuera de la moto. Sí, en general estoy más satisfecho”.

Esas sensaciones diferentes se apreciaron cuando subió a lo más alto del cajón en Jerez y no pudo contener las lágrimas, una estampa poco habitual para un piloto poco dado a dejar ver sus

sentimientos.

“Es que el año anterior, aunque gané en Italia, fue un año muy difícil. Justo después de recuperar sensaciones me caí otra vez y me hice daño, y me pasé toda la gira asiática en casa. Volví en la última carrera pero no estaba fino a nivel físico. Y llegar y ganar en Jerez, delante de la afición, con un equipo que ha trabajado muy bien durante todo el invierno, estaba parte de mi familia... No sé, no era la primera vez que me hacía daño y que volvía, pero estar allí esta vez fue emotivo, no sé explicarlo, me emocionó por el hecho de poder volver a recuperar algo que no sé si muchos creían que iba a recuperar. Tener debajo a toda mi gente, los que siempre han creído en mí, los que han tenido esa fe en mí, me hizo emocionarme”.

Pedrosa siente que está mejorando en todos los sentidos. “Tienes que intentar encontrar el equilibrio bueno. La moto ha mejorado, también la sensación con los neumáticos, hemos entendido cómo usar más estos neumáticos, algo que el año pasado nos pilló a contrapié. También se ha dado un paso importante en electrónica después de que el año pasado no tuviéramos una estrategia sólida sobre cómo usar el nuevo sistema. Y tenemos los datos del año anterior y eso nos pone en mejor situación los viernes. Y a nivel

personal, pues igual. La manera de llegar a los circuitos, la manera de estar con el equipo, la manera de trabajar en el box, todo eso te da una mayor seguridad, una mayor tranquilidad. Con el trabajo bien hecho acabas alcanzando las sensaciones que buscas encima de la moto”.

Y es que, como explica, Honda ha mejorado en varios aspectos, también en el motor, aunque tanto Marc Márquez como Dani Pedrosa consideran que tendrán que dar un paso más para 2018, a la vez que la situación en neumáticos y electrónica se ha estabilizado bastante tras el complicado 2016. Eso sí, todas las novedades reglamentarias que entraron en vigor el curso pasado han dejado un MotoGP más difícil para los tradicionales dominadores de la categoría.

“No sabría decirte por qué exactamente hay tanta igualdad... ¿Me sorprende? Sí, un poco, pero tienes que dejarlo de lado y acostumbrarte a la realidad. Ahora el campeonato es así. Este año hemos visto pilotos que han hecho podios en algunas carreras y en la siguiente no están. Es sorprendente porque a veces tienes que competir con esos pilotos con los que no competirás la semana siguiente. Y lo mismo pasa en las clasificaciones, en la Q2... Con lo cual no puedes hacerte una referencia exacta de tus rivales, y al final tu rival tienes que ser tú, ese es

Entrevista a Dani Pedrosa

el que más cuenta. Tú en base a lo que en ese fin de semana está pasando, y tienes que buscar subir tu pilotaje al máximo porque nunca sabes con qué rival te puede tocar. Evidentemente, casi siempre pensamos que son los rivales de siempre, pero como hemos visto este año hay veces en las que se meten rivales que no son los de siempre”.

Y es que no es normal ver a tres fábricas en igualdad de fuerzas, y a pilotos no oficiales como Crutchlow, Zarco, Folger o Petrucci peleando por terminar en el podio en condiciones, sobre el papel, inferiores que los oficiales de Honda, Yamaha y Ducati.

“Ahora no puedes estar en modo conservador todo el tiempo, porque tampoco sumas los puntos que necesitas. El equilibrio es difícil de encontrar, hay que estar bien preparado para las situaciones y hay que saber muy bien identificar en qué momento se puede aprovechar la situación o cuándo hay que ser conservador. Pero no todos los domingos te encuentras en la situación que esperabas y hay que intentar lidiar con esas cosas”.

Una igualdad a veces provocada por inesperados rendimientos de neumáticos de un día para otro, otras por circunstancias externas, como puede ser la climatología, con las famosas carreras ‘flag to flag’ que incendian en pocos minutos la categoría.

“Por eso nosotros, los pilotos, decimos siempre lo mismo: el campeonato es muy largo, es muy impredecible, puede cambiar muy rápido, y lo que parece hoy no lo es mañana. Hay que estar al pie del cañón cada día porque nunca sabes cómo puede venir la ola y hay que estar preparado siempre para surfiarla lo mejor posible”.

En cualquier caso, cumplidos ya los 32 años y terminando su decimoséptima temporada en el campeonato, Pedrosa comienza a encarar sus últimos años deportivos. 2018 volverá a ser un año movido en lo que respecta al futuro, con todos los pilotos de fábrica terminando sus contratos a final de año. Volverá el juego de las sillas y de nuevo su nombre estará en boca de todos.

Ante eso, Pedrosa seguirá mostrándose opaco a las especulaciones, un piloto al que nunca le ha gustado que le pregunten por algo que va más allá del día en curso. Aunque la vida va cambiando este planteamiento.

“Antes me concentraba mucho más en el ahora. Ahora, un poco más, intento darme momentos, tener una mentalidad un poco más flexible. Antes era más rígido a nivel mental, ahora me doy un poco más de flexibilidad en ciertas cosas de mi vida. Y, sí, pienso un poco más, intento tener ideas, ver un poco más allá. Es normal, con más edad hay que ir preparando las cosas...”



Entrevista a **Dani Pedrosa**



Entrevista a Dani Pedrosa



Entrevista a Dani Pedrosa



Entrevista a **Dani Pedrosa**



Entrevista a Dani Pedrosa



Entrevista a **Dani Pedrosa**



Entrevista a Dani Pedrosa



Entrevista a Dani Pedrosa



Entrevista a Dani Pedrosa



Entrevista a **Dani Pedrosa**



Pionero, ídolo, mito, compañero y amigo



Ángel Nieto

// Mela Chércoles

El pasado 3 de agosto se nos fue para siempre Ángel Nieto, el padre de las motos en nuestro país. Pionero, ídolo y mito para todos. Para algunos privilegiados, entre los que me incluyo, además un gran compañero y un amigo.

Su legado deportivo fue enorme, pero fue aún más campeón como persona. Amaba las motos por encima de todas las cosas y dio continuidad a su carrera de piloto como propietario de equipo y, sobre todo, como comentarista televisivo.

Resultó célebre la pareja que formó con Valentín Requena en Televisión Española y años más tarde, entre 2012 y 2016, tuve la inmensa fortuna de tenerle como compañero en el equipo de retransmisiones de MotoGP para Mediaset.

Había ya una buena amistad previa, porque Nieto era amigo de todo aquél que amase su deporte, y la conexión con él siempre resultó muy fácil. Lo que más me llamó siempre la atención del Maestro era la ilusión de juvenil que le ponía a cada retransmisión a pesar de ser el más veterano de todos.

Era facilísimo entenderse rápido y bien con él y era, además, muy divertido, cargado de anécdotas y con un sexto sentido para saber en cada momento lo que iba a pasar en la pista.

Era el mejor, en la pista y fuera de ella, por su inmensa generosidad entre otras razones. Nunca olvidaré cuando a principios del nuevo siglo le dije a él y a Aspar en el paddock de algún circuito que en el AS, el periódico para el que cubro la información del Mundial desde finales de 1999, se estaban planteando dejar de mandarme a las carreras, porque resultaba

muy caro.

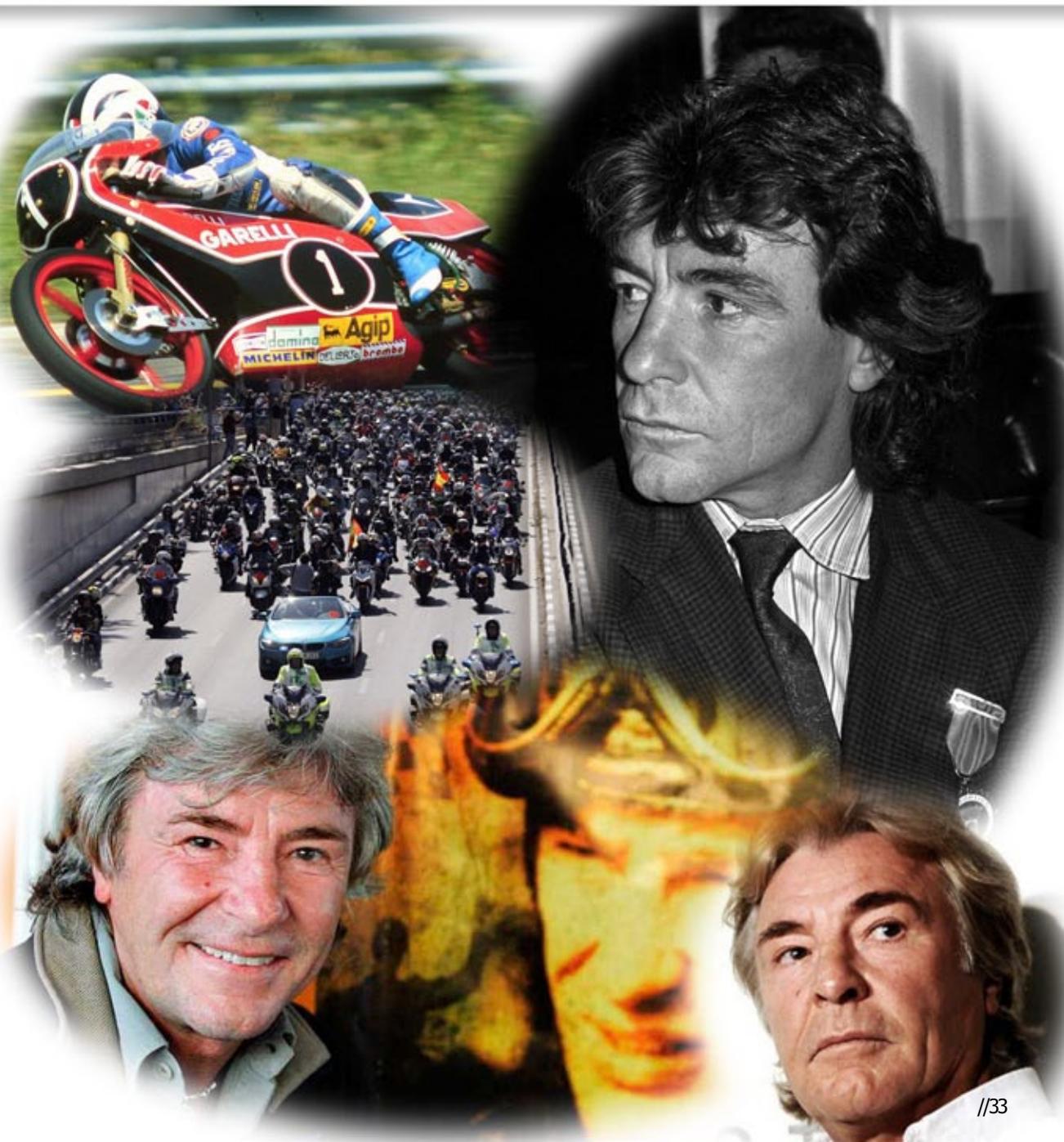
Ángel me pidió que llamara a mi jefe para que les pusiera con él. Nieto y Aspar le dijeron a Alejandro Elortegui, el director adjunto de AS, que si Mela no venía a las carreras, no había gran premio, y surtió efecto inmediato su llamada, porque no dejé de venir y de seguir disfrutando de su compañía en los circuitos. Elortegui me contó después que cuando se lo contó a Alfredo Relaño, el director de AS, le puso como ejemplo para que entendiera el nivel de aquel detalle que era como si a él le llamaba Alfredo Di Stéfano para decirle que tal o cual periodista no podía dejar de viajar a los partidos del Real Madrid, porque de lo contrario no había partido.

Las muestras de cariño por la pérdida del Maestro han sido innumerables porque su grandeza invitaba a ello. Está tan presente en la memoria colectiva que es como si en realidad no se hubiera ido, porque la afición y los medios le recuerdan permanentemente.

El homenaje final que sus hijos organizaron en Madrid, con punto de partida en el Santiago Bernabéu y punto de llegada en su querido circuito del Jarama, fue multitudinario, quedando claro que los Nieto nunca caminarán solos, porque el recuerdo de Ángel será eterno y su legado imborrable.

Sus hijos Gelete y Pablo, con los que tengo una relación de amistad, y Hugo han dado en todo momento un ejemplo de entereza. Seguro que Nieto, allá donde esté, estará muy orgulloso de ellos y feliz del gigantesco cariño que ha brindado a su memoria el mundo de la moto y España entera, quedando claro que era uno de los símbolos de su país.

Descansa en paz MAESTRO.



Ángel Nieto

TRAYECTORIA DEPORTIVA ÁNGEL NIETO

- 1965** Primera victoria en el Campeonato de España (125 c.c.), Sevilla, 19 de septiembre
- 1967** Campeón España (50 c.c.), Campeón España (125 c.c.), primer podio en el Campeonato del Mundo (2º en el GP Holanda 50 c.c.)
- 1968** Campeón España (125 c.c.)
- 1969** Primera victoria en el Campeonato del Mundo (GP Alemania 50 c.c.), Campeón del Mundo (Derbi/50 c.c.) y Campeón España (250 c.c.)
- 1970** Campeón del Mundo (Derbi/50 c.c.), Campeón España (50 c.c.)
- 1971** Campeón España (50, 125 y 250 c.c.), Campeón del Mundo (Derbi/125 c.c.)
- 1972** Campeón España (50, 125 y 250 c.c.), Campeón del Mundo (Derbi 50 c.c. y 125 c.c.)
- 1973** Campeón España (125 y 250 c.c.)
- 1974** Campeón España (125 y 250 c.c.)
- 1975** Campeón España (125 y 250 c.c.), Campeón del Mundo (Kreidler/50 c.c.)
- 1976** Campeón España (50 y 125 c.c.), Campeón del Mundo (Bultaco/50 c.c.)
- 1977** Campeón España (125 c.c.), Campeón del Mundo (Bultaco/50 c.c.)
- 1978** Campeón España (125 c.c.)
- 1979** Campeón del Mundo (Minarelli/125 c.c.)
- 1980** Campeón España (250 c.c.)
- 1981** Campeón España (250 c.c.), Campeón del Mundo (Minarelli/125 c.c.)
- 1982** Campeón del Mundo (Garelli/125 c.c.)
- 1983** Campeón del Mundo (Garelli/125 c.c.)
- 1984** Campeón del Mundo (Garelli/125 c.c.)
- 1985** Última victoria (GP Francia 80 c.c.)
- 1986** Última carrera (Superprestigio SM)

TÍTULOS ÁNGEL NIETO

- Campeonatos Mundiales:** 12 + 1 (Derbi, Kreidler, Bultaco, Minarelli y Garelli).
- 7 (125 c.c.): 1971, 1972, 1979, 1981, 1982, 1983 y 1984
- 6 (50 c.c.): 1969, 1970, 1972, 1975, 1976 y 1977
- Subcampeonatos del mundo:** 4
- 3 (125 c.c.)
- 1 (50 c.c.)

Victorias en GG.PP.: 90

- 62 (125 c.c.)
- 1 (80 c.c.)
- 27 (50 c.c.)

Podios en GG. PP.: 139

- 85 (125 c.c.)
- 2 (80 c.c.)
- 52 (50 c.c.)

Campeonatos de España: 23

- 10 (125 c.c.)
- 5 (50 c.c.)
- 8 (250 c.c.)

Subcampeonatos de España: 4

- 1 (125 c.c.)
- 3 (50 c.c.)
- 1 (250 c.c.)

Victorias Campeonatos de España: 128

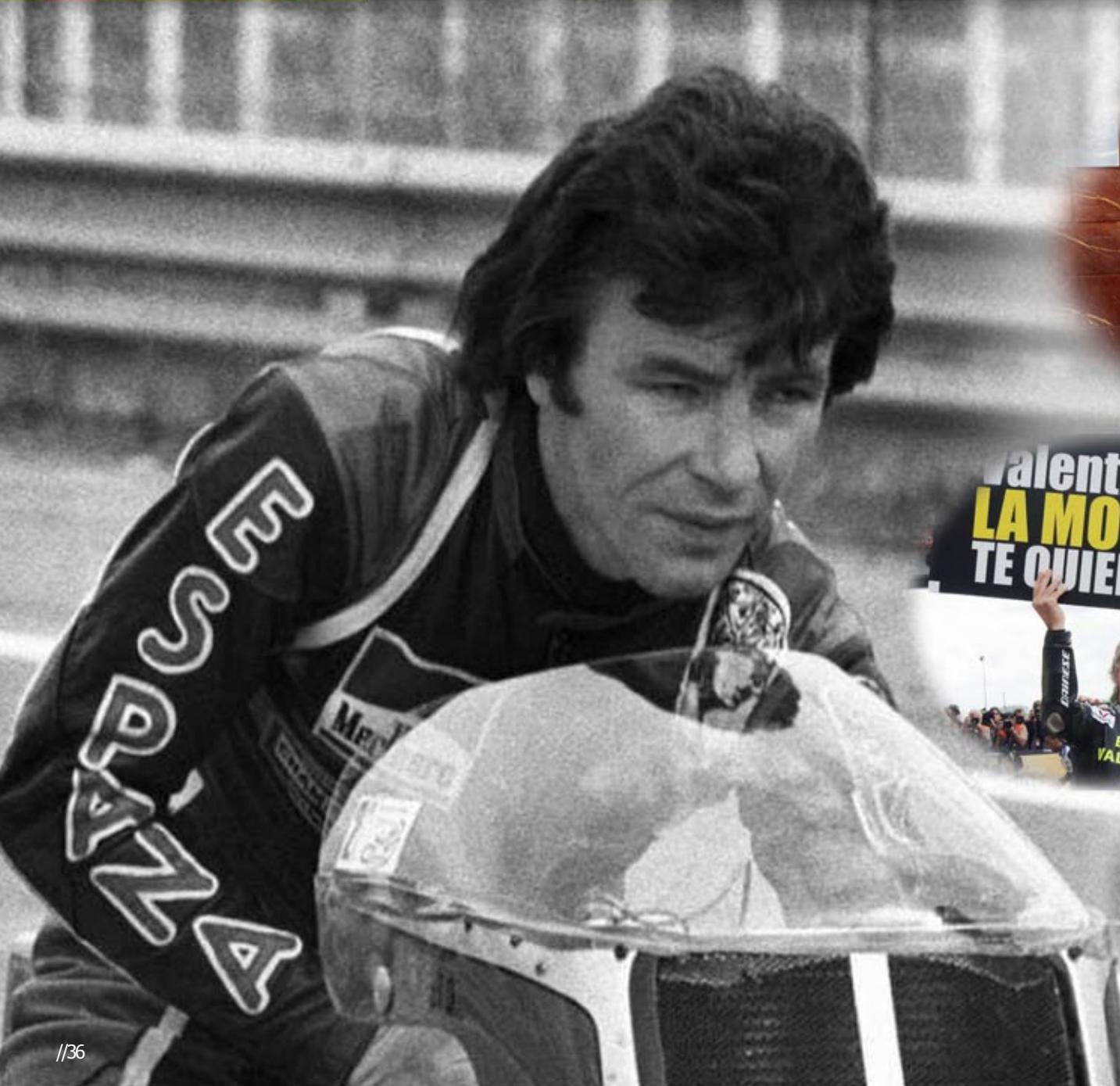
- 51 (125 c.c.)
- 39 (250 c.c.)
- 38 (50 c.c.)

RECONOCIMIENTOS ÁNGEL NIETO

- Gran Cruz al Mérito Civil en 1993
- Orden Olímpica
- Gran Cruz de la Real Orden del Mérito Deportivo, otorgada por el Consejo Superior de Deportes (1993)
- Caballero de la Gran Cruz de la Orden del Dos de Mayo en 2008
- Nominado al Premio Príncipe de Asturias en 1996 por el Comité Olímpico Español. Nunca se lo concedieron.



Ángel Nieto



Ángel Nieto





BMW Motorrad



**RETA A LA CIUDAD.
NUEVA BMW G 310 R.
MAKE LIFE A RIDE.**

Prepárate para divertirte como nunca antes lo has hecho, en la ciudad o fuera de ella, con la nueva BMW G 310 R. La agilidad, el dinamismo y maniobrabilidad de la nueva Roadster BMW te harán vivir experiencias que no querrás que terminen. Más información en bmw-motorrad.es

**NUEVA BMW G 310 R
CON ABS DE SERIE** > **5.200€** > **75^{DESDE}€/MES**
1.055,82 € de entrada, 23 cuotas de 75 € y cuota final de 2.831 €. T.A.E. 5,5%.

Y a los 2 años decides*:

- 1 Cambias a una BMW nueva
- 2 Te la quedas
- 3 La devuelves



Sigue a "BMW Motorrad España" en:



P.V.P. Recomendado Península y Baleares para G 310 R: 5.200 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 24 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 41,03 €. Protección de pagos: 76,44 € incluido en la financiación. Importe a financiar: 4.220,61 €. Precio total a plazos 5.652,85 €. Importe total adeudado 4.597,03 €. TIN 4,75 %. Valor futuro garantizado 2.796 € (24 meses y 20.000km). Condiciones válidas hasta el 31/12/2017 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.
* A los 2 años podrás cambiar la motocicleta, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final.
El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

Ángel Nieto



Ángel Nieto



Ángel Nieto



La suma más famosa

// Nacho Mahou

El 95% de las personas del mundo se declaran supersticiosas y el 5% restante miente” hemos llegado a leer. Puede ser. Pero el número que se lleva la palma es el 13, dentro de nuestra cultura occidental. Excepto en Italia, que es el 17, en número romanos es el XVII, de ahí lleva al VIXI o viví (vivir, en pasado).

Esa fobia, desarrollada por nuestro Ángel de las dos ruedas, tiene un lugar en la Historia, el mal augurio del 13. Sus orígenes se remontan profundamente, desde los fiordos nórdicos a las arenas del desierto. El Rey de Babilonia (1760 a.c.) imponía a la sazón una serie de reglas en las que no aparece el 13. ¿casualidad o superstición? Para los guerreros del norte, el 13 acarrea la más nefasta de las suertes, debido a su mitología.

¿Quién no reconoce esa operación aritmética tan famosa? $12 + 1$. Corresponde al piloto más grande de la piel de toro: Ángel Nieto. Pero ¿Porqué? Simple y llanamente es por la superstición de ganador mundial. Concretamente la triscaidecafobia o "trecefobia".

A los 12 invitados a una cena en Valhalla, se unió un decimotercer invitado, Loki, dios maldito en ese mito. En la cultura egipcia antigua se considera que la 13ª fase del ciclo de la vida es la muerte. Así mismo en las cartas del tarot el 13 corresponde a la muerte. El 13 de octubre de 1307 los Templarios fueron capturados y muertos. Suficientes datos para sospechar del XIII.

En el cristianismo hay todavía más: los 13 asistentes a la última cena. Y gran parte de la "culpa" de fatídico número es la perfección de su antecesor, el 12. En la Biblia aparece el 12

como número completo y divino: 12 puertas, 12 tribus, 12 apóstoles, 12 frutos del Espíritu Santo y 12 estrellas que las representan...

Es considerado número perfecto por los 12 meses, las 12 horas de cada reloj, doce signos del Zodíaco, la Luna gira unas doce veces alrededor de la Tierra. Incluso las compras de productos por docenas, como los huevos. En la mitología: eran 12 los caballeros de la mesa redonda de Arturo.

Todos eso quizá explique que ciertos edificios se salten el piso 13, hoteles que carecen del 13 en la puerta, aeropuertos

La triscaidecafobia

sin el embarque 13 o la fila 13 inexistente en los aviones. En los hospitales evitan el trece en sus numeraciones. Ciudades en las que tras la Avda. 12 sigue la 14. En la novela El Hobbit de J.R.R. Tolkien (1937) los protagonistas son 13 enanos y para evitar la mala fortuna, piden al Gandaf que busque el número 14 en el viaje a realizar. El caza estadounidense F-13 nunca existió debido a la superstición de los pilotos de

combate. En Madrid no existe la línea 13 de autobuses.

Los pilotos de velocidad no son ajenos a la numerología y supersticiones, hay mucho que contar de sus dorsales. El primero en mantener su dorsal a pesar de poder optar al 1 fue Barry Sheene con su afortunado 7. El siguiente en emularle fue Valentino Rossi con el infame 46, el mismo número que llevaba su padre cuando nació de Vale. Lorenzo eligió la casi

perfección del 99, Márquez lo lleva por su año de nacimiento, Maverick por que son los puntos que se lleva el campeón del cajón, Dovizioso el 4, Petrucci el 9, Aleix Espargaró lleva el 41 por Ui, su ídolo. La mala pata le llegó a Santi Herrero en la milla 13 del circuito del TT de la Isla de Man, a pesar del trébol de la suerte de sus cascos.

Y dentro de la cultura biker de la Vieja Escuela (Old School) en las choppers se



tira mucho de Lucky 13 -afortunado 13- como símbolo de rebeldía, de distinción, para separarse de la multitud. Se puede ver el trece, rodeado de herraduras o tréboles en muchos tatuajes de los viejos bikers. Otra forma de huir de la multitud o la sociedad existente. Desafiante ¿no?

En el dólar de Estados Unidos lo del 13 aparece con frecuencia. Quizá sea por las

trece colonias que originaron el país. En el billete se contempla una pirámide incompleta, con trece escalones, el águila sostiene en una pata una rama de olivo con trece hojas y trece frutos, y en la otra, trece flechas y trece estrellas sobre la cabeza del águila. Y es que dentro de las creencias masónicas, el número trece representa la transformación y el cambio. Novus Ordo Se-

clorum (crear un nuevo orden mundial) es la frase que aparece en el dorso "One Dollar" y apoya esta teoría del significado del 13. Por otra parte Los Illuminati -vinculados al poder económico- están distribuidos en 13 grandes familias que son las que dominan el mundo. Su linaje se remonta a Egipto, incluso a la América precolombina. Da que pensar, no está malo ese 13.

La triscaidecafobia



La triscaidecafobia



Lucky
13

KTM/HUSQVARNA

Test 2T

Adelantando a la competencia, las marcas hermanadas, KTM y Husqvarna, se adentran en el universo de los motores 2T con alimentación por inyección. Una nueva solución para el enduro, cargada de ventajas.



KTM/HUSQVARNA

// Santi Ayala- Moto Verde

Mirando al presente, pero también al futuro, en Mattighofen, Austria, en la casa madre de KTM y también de Husqvarna, donde se fabrican las motos de ambas marcas, han trabajado en la búsqueda de una solución alternativa al carburador para alimentar a los motores 2T de sus enduro de 250 y 300 c.c.

Se trata de ir hacia una solución que reduzca las emisiones contaminantes, imperativo para conseguir aprobar la venidera prueba de homologación Euro 5.

La solución estaba clara, la inyección electrónica, aplicada desde hace mucho tiempo en motores 4T pero inédita en la de ciclo 2T. Por eso han tenido que innovar y ser pioneros para de-

sarrollar lo que no existía, pues nunca antes se ha llevado a la serie este sistema para motos off road racing de enduro.

Tras más de una década de trabajo y desarrollo, después de probar tres diferentes propuestas, la tercera ha sido la buena. Una innovadora solución con doble inyector, uno a cada lado del cilindro, que coloca el carburante en el propio cilindro, sin que pase por la admisión. A través de la clásica toma de admisión ahora entra el aire, por un cuerpo de alimentación, junto al aceite de engrase que proviene de un sistema separado, olvidando la mezcla premix anterior.

Es decir los tres elementos se juntan en el propio cilindro justo an-

tes de su combustión, sin pasar la mezcla por el cárter ni el cigüeñal.

Además, este sistema de inyección exige su asociación a un sistema de engrase separado del preceptivo y obligado aceite de mezcla.

Queda pues en el olvido todo lo relativo a la mezcla, a cómo hacer cálculos de proporciones a combinar, llevar aceite en tubitos encima... El aceite se aloja en un depósito de lubricante de mezcla (700 c.c.) colocado en la parte media del chasis, bien protegido, que aporta el aceite suficiente para un mínimo de 4/5 depósitos, que puede llegar a 7/8 dependiendo del ritmo de conducción.

Por cierto, se puede usar cualquier aceite para

2T, lógicamente sintético y tenemos un testigo luminoso que avisa del nivel de reserva (250 c.c., suficiente para una jornada montando).

Para facilitar su llenado, sin quitar el asiento, encontramos una boca, con tapón, tras la tija de la dirección, que conecta mediante un tubo que recorre la viga superior del chasis hasta el depósito. Ello ha obligado a rediseñar el tanque de gasolina, alojado más atrás, al estar delante esa boca de llenado, con una menor capacidad de 500 c.c., también porque aloja la bomba de gasolina eléctrica, la misma de las 4T.

El mezclador funciona con su propia bomba de aceite con gestión electrónica, que dosifica cantidades

exactas del aceite de la mezcla, en distinto porcentaje según el régimen de giro y otros valores como la posición del puño de gas. Poco que ver con otros engrases separados que aún llevan muchos ciclomotores, que funcionaban con una bomba mecánica, por depresión, suministrando siempre la misma cantidad de aceite.

Ninguno dudamos de las ventajas de la inyección en términos de menor consumo, despreocuparse de reglajes por cambios de temperatura, altura, presión, no se derrama gasolina en las caídas, se reduce la evaporación de gasolina (y el olor), hay más confort, más facilidad de arranque...

En la lista de los peros el aumento del peso (3

kilos más) y el mayor precio de las motos.

Un 2T con inyección hemos visto que siempre arranca a la primera, con una respuesta mecánica con matices diferenciadores del carburador. Por ejemplo, el tacto del gas es algo más duro –lleva doble cable– y con menor recorrido de giro del puño – la polea de tiro corto-. Potencia hay, con chispa, y llega más controlable, algo menos directa que con el carburador, sobre todo a bajo régimen, la repuesta parece más predecible y lineal, con mayor tracción.

El ralentí es absolutamente estable y está regulado mucho más bajo que con el carburador (unas 500 vueltas menos), a 1.250 rpm, por ello parece que siempre se va a parar, pero jamás lo hace.



KTM/HUSQVARNA

Incluso la apertura de la válvula de escape se siente más progresiva y se consigue una linealidad propia de una mecánica 4T, a lo que se suma que apenas campanea la mecánica al cortar gas –ya no hay tanto sonido “tententen”-. Que nunca tenga intención de pararse reporta mucha linealidad y relaja en la conducción, al quitar una preocupación, sobre todo en zonas difíciles, para trialear mejor.

A punta de gas podemos

rodar para luego acelerar de forma brusca antes de atacar una rampa y un escalón que el motor ni se ahoga ni se queda a medias. Igualmente girando en el medio y el alto régimen responde continuo, con otra singularidad que no teníamos con el carburador como es que hay corte de encendido, por encima de las 10.000 vueltas.

Gran paso adelante, obligado sin duda para seguir estando vivos en el mercado futuro.

La inyección responde aun-

que con ese sentir a veces que con el carburador teníamos más energía, cuestión de sensaciones, derivadas sobre todo de la mayor linealidad que reporta la inyección, de la continuidad, de la ausencia de tirones... Y de tener que acostumbrarnos al presente/futuro inyectado del que no teníamos referencias.

Seguro que alguno al principio pueda añorar el carburador, pero lo olvidará en las primeras jornadas de uso. En la balanza los pros aventajan a los contras.



KTM/HUSQVARNA



KTM/HUSQVARNA



KTM/HUSQVARNA



KTM/HUSQVARNA



KTM/HUSQVARNA



KTM/HUSQVARNA



KTM/HUSQVARNA



KTM/HUSQVARNA



BMW Motorrad



PURO PLACER DE CONDUCIR DESDE 1923.

BMW MOTORRAD HERITAGE.

En BMW Motorrad llevamos más de 90 años fabricando motocicletas. Ahora presentamos nuestra interpretación del más auténtico placer de conducir de las clásicas Roadster motor bóxer de BMW Motorrad, con los nuevos modelos R nineT. Cada una con su personalidad propia, representan la calidad y la tradición de la marca BMW Motorrad.

MAKE LIFE A RIDE.

GAMA BMW R NINET desde 140 €/MES

3.916,89 € de entrada, 35 cuotas de 140 € y cuota final de 5.859 €. T.A.E. 6,16%.

P.V.P. Recomendado Península y Baleares para R nineT Pure: 13.300 € (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 0 €. Importe a financiar: 9.383,11 €. Precio total a plazos 14.675,89 €. Importe total adeudado 10.759 €. TIN 5,99%. Valor futuro garantizado 5.719 € (36 meses y 30.000km). A los 3 años podrás cambiar la motocicleta, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/12/2017 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



Hace ocho años...

La moto como forma de vida

Un día, hace ocho años, arranqué mi moto en Madrid y comencé un viaje que, sin saberlo, se convertiría en mi forma de vida. Siete meses después llegué a Sídney, en Australia, tras haber atravesado más de veinte países, tres continentes, y haber vivido intensamente cada kilómetro recorrido, cada minuto vivido.

Hace ocho años...

// Charly Sinewan

En Sídney terminó el sueño. Metí mi moto en una caja de madera y la mandé de vuelta a España. Yo volví en avión, pero con una idea muy clara: tenía que cambiar mi vida de oficina en Madrid por otra que me permitiera seguir recorriendo el mundo en moto.

El cambio de vida, eso de mandar toda al carajo, es algo que a muchos de vosotros seguro que se os ha pasado alguna vez por la cabeza. Yo siempre pensé en hacerlo, pero me costó muchos años dar el paso definitivo. Al regresar de aquel primer gran viaje, con la certeza de que me sentía mejor siendo nómada, comencé a dar pequeños pasos. Deshacerme de cosas, vivir con menos y no dejar de viajar por el mundo en moto, aunque fuera en tramos más cortos.

Durante los siguientes dos años recorrí la costa oeste africana, desde Marruecos hasta Sudáfrica, en cinco etapas. Compré una BMW F800 GS de segunda mano y la fui dejando en diferentes ciudades africanas: Senegal, Accra, Gabón, Swakopmund y Ciudad del Cabo. Al final de cada etapa regresaba en avión hasta España, seguía trabajando y ahorrraba para el siguiente tramo. Esos dos años fueron definitivos para convencerme de que tenía que aparcar los miedos y dar el paso definitivo, o me arrepentiría toda la vida.

En marzo de 2013 volé a Ciudad del Cabo para arrancar una nueva etapa, pero también para tomar una decisión: o dejaba de viajar o dejaba de trabajar en España e intentaba ga-

narne la vida viajando.

Meses después, una mañana de septiembre, alojado en un “bed and breakfast” junto a las Cataratas Victoria, amanecí con la idea muy clara: solo se vive una vez y hay que intentar cumplir los sueños.

En octubre de ese año volé a Madrid para dejarlo todo y emprender una nueva vida. Lo más difícil fue dar ese primer paso definitivo. Después, no he vuelto a mirar atrás. El miedo principal, ese de cómo ganarme la vida viajando, desapareció al comprobar que con un proyecto claro, horas de trabajo y constancia, los apoyos aparecen. Tenemos la suerte de haber nacido en una pequeña parte del mundo donde, además de un pasaporte que abre casi todas las puertas, hemos recibido la educación necesaria para ganarnos la vida de muchas formas. Y eso, hay que aprovecharlo.

Desde finales de 2013 puedo decir que me dedico profesionalmente a viajar en moto por el mundo. En estos cuatro años he recorrido gran parte de la costa oeste africana, Madagascar, Estados Unidos, Canadá, Alaska y Baja California. En este momento mi moto se encuentra en Atlanta y me dirijo a Latinoamérica.

Comparto el viaje desde el principio a través de mi página web, medios especializados y especialmente, a través de mi canal de youtube. A partir de ahora, también lo haré mensualmente en esta web y trimestralmente en la revista del Club Más Moto.

Si os gusta viajar en moto, aquí nos vemos.



Hace ocho años...



Hace ocho años...



Hace ocho años...



Ton-up Boys en BCN

Los grasientos (greasers) son los chicos que galopan sobre sus café racers, los llamados rockers. En argot inglés son los Ton-Up Boys, término procedente de llegar al límite de 100 millas por hora (166km/h, para los métricos).



Ace Café Barcelona

// Nacho Mahou

La cultura “café racer” ocupa un lugar muy importante en el universo de las motos. Se desarrolló en la década de los 50 y 60 en las áreas urbanas de Inglaterra; las monturas utilizadas: pura sangres británicas; su fin: correr al límite.

¿Dónde? en las calles húmedas de la Blanca Albión.

¿Cuándo? de noche, menos tráfico urbano.

¿Desde dónde? desde un cafetería a otra, los únicos establecimientos abiertos a esas horas y frecuentado por camioneros y viajantes.

Tras estos datos ya estamos ubicados. El porqué de las motos británicas casi exclusivamente (alguna BMW) se explica porque la moto japonesa no había llegado a su auge en el mercado europeo.

¿Y qué es una moto Café Racer? Una unidad mejorada y preparada para correr, trazar y frenar. Los semimanillares y estribos retrasados ayudan a usarlas con una postura aerodinámica. Aligerada de todos los elementos prescindibles como guardabarros, piezas cromadas, asientos gordos, intermitentes, colectores y listas para correr.

Sus usuarios se pertrechan con ropa adecuada: chaqueta de cuero (modelo Perfecto), que identifica al usuario con rótulos de la marca de su moto, lemas

adecuados (Death or Glory, muerte o gloria), nombres de su club (59 of course) y el eterno bordado de “Rockers”.

El cuero en su versión negra eclipsa otros colores y sirve de pizarra o lienzo para los mensajes del dorso. Se plasman con pintura blanca o se forma con pequeños puntos, que de cerca se comprueba que son chinchetas, remaches, pinchos y cadenas.

Otros elementos que acompañan la parafernalia son parches y chapas, relacionados con lo anteriormente citado y con el rock and roll primitivo, el de aquellos años, claro.

Y es que el “r’n’r” tiene un gran nicho en todo esto. Los cascos abiertos, gafas de piloto aéreo para evitar las lágrimas, pañuelo de seda para proteger del frío el gástrico, jersey de lana (blanco) y unas botas de cuero y altas, impermeables, completan el “uniforme”.

Las carreras no se miden por un prosaico cronómetro, sino por la duración de la canción. La belleza de la música y el motor unidos. El rock llega a la Isla por sus puertos comerciales desde USA y se acomoda en las grandes ciudades: Londres, Birmingham, Manchester, Liverpool...

Artistas como Elvis Presley, Jerry Lee Lewis, Eddy Cochran, Cliff Richards, Crazy Cavan...

Ya tenemos la mezcla ade-

cuada de rock, cuero y motos y había que juntarse a compartir sobre este mundillo. Por eso aparecen los Cafés. Los muchachos (de menos de 21 años) no beben, ni fuman marihuana y en estos locales de nombres disparatados (The Busy Bee, Nightingale o “Johnson’s”) daban rienda suelta a su afición.

Por entonces, los pilotos ingleses del mundial de motociclismo (John Surtees, Geoff Duke, Mike Hailwood) destacaban junto a Agostini en los cercanos trazados de Mallory Park, Brands Hatch, Donnington Park o en la Isla de Man y alimentaban las conversaciones y los ánimos para ser el más rápido por las empedradas calles de su ciudad.

Sobre sus Norton, Triumph, Matchless, Ariel, Royal Enfield, Velocette o B.S.A. volaban desde un Café a otro, mientras sonaban las notas importadas de USA o procedentes de artistas locales como Crazy Cavan.

Lo bueno no dura para siempre y la irrupción de las motos japonesas en el mercado europeo aniquiló el mercado indígena y por lo tanto el movimiento Café Racer.

También se llevó al traste los Cafés, siendo el más afamado (Ace Café de la North Circular) cerrado en 1969.

La cultura Rocker quedó latente en las manos grasientas de los más entusiastas y como



© Lewosky

Ace Café Barcelona



no hay mal que 100 años dure, surgió de nuevo. Una de las personas más influyente fue Mark Wilshire, al que tuve la fortuna de entrevistar en 2007. No explicaba que se seguían manteniendo reuniones en el área del Ace Café, hasta que en 1997 fue adquirido el antiguo local para ser reabierto con gran éxito en 2001 con el nombre de Ace Café London. Fue una tremenda agitación; el lugar hoy en día es un punto de encuentro para los motoristas (y aficionados a los coches con glamour), con eventos casi a diario.

Tal fue la acogida del Ace Café London que pronto llegaron las franquicias que se abrieron por todo el mundo. En 2011 se abrió el Ace Café Lahti de Finlandia, en 2015, el Ace Café Lucerna (Suiza) y Ace Café Pekín (China). Por fin, en 2017, se inauguró el primer Ace de España: Ace Café Barcelona y

el Ace Café Orlando en USA.

El Ace Café Barcelona es un local situado estratégicamente a 300 metros de la Feria de BCN, afamada por sus eventos. Su área abarca casi 5.000 m² (incluyendo un gran y necesario aparcamiento). Mantiene la esencia del Ace Café de Londres, pero solo la esencia. La grasa no se encuentra en las postrimerías de las motos aparcadas. Solo la percibirás en los huevos estrellados (mala opción para un motorista), butifarra o hamburguesas. Es un lugar de encuentro para los aficionados al mundo de las ruedas, sean de dos o cuatro.

La vinculación de Barcelona es más que notable en lo referente al motor, en competición (Circuito de Montjuic, Circuito de Pedralbes, ya operativos en los añorados 50); o de la industria (Ebro, Seat, Salón Internacional del Automóvil de Bar-

celona, Hispano-Suiza, Avia, y como no, motocicletas: Montesa, Bultaco, Derbi, Sanglas, Patria, Alpha, Dueson, Cremsa y otras marcas arrasadas por el olvido y el abandono oficial.

Estos datos aseguran la presencia de entusiastas en el Ace Café Barcelona aunque no sean mayoritariamente de aspecto rudo, de patillas, tupé, chaqueta de cuero sembrada de tachuelas. Ni están envueltos en el eterno sonido de "R'N'R". Eso sí, los conciertos "vintage" se ofrecen en las instalaciones del nuevo local ocasionalmente.

El Ace Café Barcelona se encuentra en la calle Ciencias de Hospitalet, a escasos metros de La Feria de Barcelona. Los eventos de motor son su fuerte y puedes ponerte en contacto con ellos para organizar uno o crear un punto de encuentro para una reunión: info@acecafebarcelona.com



Ace Café Barcelona



Ace Café Barcelona



Ace Café Barcelona



© Too Fast Edil

Ace Café Barcelona



JORGE PRADO

El Niño de los récords

Dos victorias, cuatro podios, catorce "holeshots", apuntan a un buen aprendizaje del piloto gallego camino de ser el más aventajado en la única especialidad del motociclismo que todavía no ha logrado el título mundial en su categoría reina.

JORGE PRADO

// Tito Lladós

Jorge Prado ha afrontado su primera temporada en el Campeonato del Mundo de MX2, una temporada que se puede catalogar de completísima puesto que durante la misma ha ganado dos carreras en dos de los circuitos con más solera del campeonato del mundo y en los más dispares, Pietramurata y Lommel, además de otros dos podios que le han permitido deshacerse de la aureola que tenía de “piloto especialista en arena”, en donde protagonizó sus dos fracasos más sonados este año.

Si algo define al piloto español, definido ya como el “niño de los récords” es la pizarra que su equipo le puso, exultante, con su victoria en Bélgica: “Go fast, eat paella”.

El motociclismo es el deporte que más títulos mundiales ha conseguido para España; de todos es conocida la supremacía en velocidad con 46 títulos mundiales ganados por nuestros 18 campeones del mundo, desde Ángel Nieto hasta Marc Márquez o Jorge Lorenzo; no se queda corto el trial, donde Tarrés, Raga, Bou y compañía han sumado 39 Mundiales, más los trece de Laia Sanz y, en el enduro, con los siete títulos de Iván Cervantes, las victorias de Nani Roma y Marc Coma en Cross Country y Raids y todo ello sin contar con los galardos-

nes por naciones o las victorias en el Rally Dakar.

En todas estas espectaculares estadísticas solo hay un borrón, el motocross, que hasta el momento solo cuenta con dos cetros mundiales, el de Carlos Campano en MX3 en 2010 y el del propio Jorge, en 2011 en 65 c.c. y ello en un país con tradi-

ción “crossera” en el que todas las fiestas de pueblo contaban con su carrera de motocross y donde hubo nombres legendarios como Elías, Muñoz, Arcaons, Colomina, Alonso...

Algunos nombres deben ser reconocidos como brillantes antecedentes de Jorge Prado; el primero de ellos Javier García Vico, el catalán que en 2006, cuando tenía 26 años, logró la victoria en el Gran Premio de Rusia y en el Motocross de las Naciones y que al año siguiente

conquistó el subcampeonato de 650 c.c. justo por detrás de Joel Smets, quien a día de hoy es el director deportivo del equipo Red Bull-KTM en el que milita Prado.

El andaluz Campano, que todavía está en activo, quien conquistó el único título Mundial en la ya desaparecida categoría de MX3 y lo hizo cuando tenía 25 años y ganando siete carreras.

El siguiente en triunfar fuera sería el madrileño Jonathan Ba-

rragán, quien también militó en las filas del equipo oficial KTM y haría sonar el himno español en siete grandes premios con su mejor resultado global en 2008, cuando, a los 23 años, terminó el campeonato de MX1 en cuarta posición.

Jonathan Barragán precedió a Jorge en su aventura “emigrante” y se desplazó a vivir a Bélgica temporalmente para adaptarse a la arena y así consiguió ganar también en la mítica pista de Lommel, si bien por diversas causas su carrera no prosperó más en el motocross y terminó en el enduro, donde aún sigue brillando.

Por último, José Antonio Butrón tuvo un destacado papel en el Mundial de MX2 de 2013 en el que terminó tercero tras subir en siete ocasiones al podio, aunque no pudo ganar ningún Gran Premio, sí una manga en Brasil. Butrón tenía entonces 22 años y después pasaría a la categoría de MX1 en la que sigue siendo el más digno representante del motocross español.

Otros de nuestros embajadores en el mundial son Iker Larrañaga, que estaba haciendo una gran temporada hasta lesionarse, Jorge Zaragoza y Ander Valentín, que van re-



JORGE PRADO

cuperando el ritmo tras sus respectivas lesiones, y entre los jóvenes, Sergi Notario y Rubén Fernández han brillado este año en el Europeo.

Y es por toda esta dificultad y esfuerzo de los españoles para hacerse un hueco entre los más grandes del motocross mundial que los números de Jorge Prado tienen un valor añadido, ya que en solo un año y con apenas 16 años ha ganado ya dos grandes premios, ha vencido en tres mangas, ha subido al podio de MX2 en cinco ocasiones, ha sumado tres vueltas rápidas y ha logrado el holeshot en catorce salidas lo que le harían merecedor de algún que otro minuto en la televisión o de la atención de los patrocinadores, pero que de momento no encuentran ese hueco.

“Yo creo que con estos resultados quizás debería salir algo de motocross en los telediarios, pero están demasiado centrados en el fútbol y realmente no se imaginan lo difícil que es llegar hasta aquí en este deporte, si lo supieran sí que saldría en las teles”, afirmó Jorge Prado al respecto.

Desde que empezó a andar en moto y a demostrar que tenía un sexto sentido para ir sobre ruedas, Jorge Prado demostró que su talento le permitió y casi le obligó desde el principio a competir contra rivales de mayor edad, lo que suponía

siempre un especial desafío que le llevó a marcar numerosos récords en la historia de este deporte y de todos es sabido que el gallego fue el niño más pequeño en ganar un campeonato del Mundo, cuando en 2011 se hizo con la corona de 65 c.c. con solo diez años y ocho meses, un récord de precocidad que ya nadie le quitará porque la Federación Internacional decidió eliminar el Mundial para esa categoría de iniciación.

Su paso por los 85 c.c. estuvo plagado de éxitos, pero sin culminar en títulos por culpa de una lesión en el momento clave de la temporada. Ya en 125 c.c. Jorge volvió a marcar otro récord y en su primera temporada con moto de ruedas grandes se hizo con el título de Campeón de Europa de 125 c.c., siendo de nuevo el más joven que lo conquista, con tan solo catorce años. Solo un año estuvo en esa categoría y solo uno en el Europeo de 250, donde una pequeña lesión de hombro le impidió luchar por el título, aunque sí mostró sus credenciales y cumplió las expectativas que le había marcado KTM, tanto que se ganó la confianza para probar suerte en MX2 en las últimas carreras del año 2016. Y allí estaba el 61 dispuesto a marcar otro nuevo récord, siendo el único piloto que en su primer gran premio se subía al podio, tras una memorable manga en-

zarzado con Herlings sobre la arena de Assen.

Todos esos objetivos cumplidos y esa trayectoria fugaz llevaron a KTM a ampliar su contrato con Prado hasta 2021 y asegurar así que su apuesta desde pequeño no iba a ser capitalizada por otra marca y por ello mantuvo su estructura en 85 c.c., 125 c.c y 250 c.c. en el Europeo mientras Jorge Prado era su piloto, pero la ha ido desmantelando a medida que el español daba pasos adelante y ahora solo tiene estructura oficial en los Mundiales de MX1 y MX2.

Jorge Prado es ya un asiduo en el top cinco de las carreras de MX2 después de haber asimilado perfectamente todo el aprendizaje del año y en la última fase del campeonato fue uno de los pilotos más sólidos y constantes, aunque al principio pagó la novatada de tener que enfrentarse a diferentes contratiempos, los viajes largos fuera de Europa, alguna enfermedad, pistas totalmente embarradas, y algunos circuitos muy distintos a los que él suele entrenar, aunque ya “suenan” como uno de los rivales a batir en la temporada 2018.

“La primera parte de la temporada fui un poquito irregular y lo cierto es que compaginar el cole y el Mundial resultó bastante complicado y eso también pasa factura físicamente;



JORGE PRADO



una vez empecé las vacaciones, justo antes de Ottobiano, tuve dos carreras bastante malas, estaba totalmente destrozado porque tuve exámenes y tuve que coger vacaciones después de Águeda y desde entonces no he hecho ningún resultado peor que un top cinco», explica Jorge Prado.

Desde ese momento Prado planificó sus entrenamientos con Stefan Neuser y puso en orden su cabeza para regresar con más fuerza y una regularidad digna de un piloto mucho más maduro y por ello en las siguientes carreras Jorge sumó 159 puntos, cifra solo superada por Jeremy Seewer en dos puntos y por Pauls Jonass en siete, mientras que recuperó decenas de puntos a Olsen (que sumó 120), Covington (114) y Lieber (81).

“Estoy contento porque una vez superados los problemas, acabados los exámenes y el colegio, hemos trabajado mejor y en las carreras se ha traducido en que he sido mucho más consistente, luchando las mangas hasta la última curva y disfrutando encima de la moto. Cuando lo paso bien encima de la moto, las cosas salen bien...”, señala Prado.

El piloto lucense demostró ser un auténtico profesional con catorce “holeshots” y unos cuantos más perdidos con la “foto finish”, lo que evidencia

que Jorge es el piloto más rápido del mundo cuando cae la valla, lo que le ha permitido afrontar las carreras siempre desde las primeras posiciones.

“Las salidas son cuestión de concentración, de arrancar en el momento oportuno, cambiar en el momento exacto, deslizar el embrague, tener una buena posición del cuerpo y frenar lo más tarde posible, influyen muchas cosas y de momento no se me da mal del todo, así que preferimos no tocar demasiado algo que funciona tan bien”, comentó el joven piloto lucense.

Jorge Prado cuenta ya con el respeto de ser un piloto que el año próximo, con la experiencia adquirida y con el físico más fortalecido, no será un rival fácil de ganar, a lo que hay que añadir que varios pilotos referentes de la categoría dejarán la categoría obligados a pasar a MX1 por haber cumplido la edad máxima, como en los casos de Seewer, Lieber, Paturrel, Petrov, Monticelli...

“El motocross es un deporte individual, el equipo es muy importante, pero en la pista todos somos rivales y por eso no me gustan mucho las órdenes de equipo y a mí no me gustaría que a nadie le frenasen para que yo pasara, creo que los campeonatos se ganan siendo el mejor en la pista. De cualquier modo lo que ha ha-

bido hasta ahora ha sido una lucha limpia y aunque alguna cosa no me ha gustado, debemos intentar correr limpio”, manifestó Jorge Prado.

El momento cumbre de la temporada vino con su primera victoria en un Gran Premio, en el circuito de Pietramurata en el Trentino italiano, allí Jorge marcó otro hito siendo uno de los más jóvenes de la historia en ganar una carrera del mundial. Lo hizo con 16 años y 101 días, el tercero más joven de la historia, por detrás de Ken Roczen que ganó su primer GP con 15 años y 53 días y Jeffrey Herlings que lo hizo con 15 años y 224 días, pero por delante de Dave Strijbos (16 años y 172 días) y Sebastian Tortelli (16 años y 345 días).

Roczen y Herlings también fueron los más jóvenes en ganar el título, al hacerlo con solo 17 años, algo que Prado todavía podría igualar si lo ganase en 2018. Claro está que, hablando de récords, hay otros más complicados como el conseguido por Stefan Everts, que fue el único piloto que consiguió la hazaña de ganar las tres categorías en el mismo gran premio, cuando se podía participar en distintas clases y se corrían todas en el mismo circuito y el mismo día.

El belga tiene también tiene el récord de títulos mundiales con un total de 10 coronas, que

JORGE PRADO



ahora se podrían ver amenazadas por Antonio Cairoli, que está a punto de sumar su noveno título.

Jorge, por su edad, su imagen, su simpatía y su historia personal cuenta con un carisma que le ha permitido sumar decenas de miles de seguidores, pero sin buscarlo ni quererlo se ha convertido en un importante “influencer” en redes sociales, en donde el gallego está por encima de la mayoría de sus rivales e incluso por encima de la mayoría de los “mayores” de MX1.

Sólo en su página de Facebook, Jorge tiene 194.442 seguidores (al margen de los 44.478 de su club de fans), mientras que sus rivales están muy lejos, Jonass con 26.831; Paturel con 17.258; Seewer con 9.178 y el resto con cifras irrelevantes. En esta red

social Jorge supera a Gajser (106.546), a Febvre (87.111) e incluso a Tomac (126.728) y es superado por los cuatro gigantes del motocross: Ryan Dungey (1.006.945), Ken Roczen (774.465), Tony Cairoli (708.102) y Jeffrey Herlings (378.883).

En Instagram, donde Jorge empezó más tarde, tiene ya 114k seguidores, muy por encima de Jonass (69'3k), Seewer (38'9k) y Covington (38'6), pero todavía lejos de Roczen (1MM), Cairoli (542k) o Herlings (255k).

En Twitter pasa parecido y Jorge triplica en seguidores a cualquiera de sus competidores en MX2 y solo está lejos de los pluricampeones mundiales o las estrellas americanas. Todo esto significa para Jorge un reconocimiento a su esfuerzo por

parte de los aficionados: “*Para mí, tener tantos seguidores no es ningún tipo de presión, al contrario, me siento apoyado por ellos*”.

Como usuario, el lucense dedica mayor tiempo a Instagram (lógico por su edad) donde sigue a casi todos los pilotos destacados en el Mundial o en el AMA. Suele hacerle con el móvil para relajarse durante los grandes premios o matar el tiempo en los largos viajes. Cuando está en casa y las sesiones de entrenamientos o los estudios se lo permiten también habitúa a jugar a algún videojuego online con sus amigos españoles, pero siempre son juegos de motocross: “*Juego en los mismos circuitos en los que compito, pero realmente lo hago solo por pasar el rato*”.



JORGE PRADO



JORGE PRADO



JORGE PRADO



JORGE PRADO



JORGE PRADO



JORGE PRADO



JORGE PRADO



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