

CLUB+MAS MOTO

#44

ENERO 2019

www.clubasmoto.com



MOTOGP 2019

MÁRQUEZ, LORENZO Y EL MUNDIAL QUE VIENE



ENTREVISTA

RAÚL FERNÁNDEZ
LOS PIES
EN EL SUELO

**Miguel Ángel Merino**

CEO Línea Directa Aseguradora

MOTORISTAS, LA FRAGILIDAD EN LA CARRETERA

▲ Cuando hablamos de **siniestralidad vial**, uno de los colectivos más vulnerables es, sin duda, el de los motoristas que, en caso de accidente, casi siempre se llevan la peor parte. En este sentido, las cifras de mortalidad y lesividad entre los usuarios de dos ruedas son aún bastante preocupantes y por ello, debemos seguir trabajando en materia de concienciación.

Así, con el objetivo de llamar la atención sobre la fragilidad de determinados colectivos, la Fundación Línea Directa, entidad de la que tengo el orgullo de ser Vicepresidente, ha publicado recientemente un informe que pone el foco en los denominados vulnerables de la carretera (peatones, ciclistas y motoristas).

El estudio arroja datos que bien merecen un momento de reflexión: estos usuarios constituyen una verdadera tragedia silenciosa de la seguridad vial en España, con casi 10.000 muertos en la última década, de los cuáles 5.000 fueron motoristas. Además, teniendo en cuenta su vulnerabilidad natural al absorber directamente con su cuerpo los impactos, sus índices de lesividad se disparan. De hecho, los motoristas lesionados en accidente de tráfico se han incrementado en un 33% desde 2012.

Con estas alarmantes conclusiones, desde la Fundación Línea Directa, creemos que es el momento de que las campañas de concienciación, casi siempre centradas en los conductores de coche y sus accidentes, comiencen a prestar más atención a los colectivos vulnerables, la fragilidad más latente de nuestras carreteras. /

**línea directa**

Depósito legal: M-5209/2009

Publicidad · 91 807 20 00 Ext. 44081

ENTRA EN**www.clubmasmoto.com** y hazte socio del mejor club de España.



06

MÁS COMPETICIÓN

MOTOGP 2019

MÁRQUEZ, LORENZO Y EL MUNDIAL QUE VIENE

Mela Chércoles

ARRANCAMOS...

44 / ENERO 2019 www.clubmasmoto.com



56

MÁS OFF ROAD

TEST TRAIL

KTM 1090 ADVENTURE R

Santi Ayala / Moto Verde



24

MÁS ENTREVISTA

RAÚL FERNÁNDEZ LOS PIES EN EL SUELO

Borja González



38

MÁS COMPETICIÓN

CAMPEONES MUNDIALES ESPAÑOLES LAS COPAS DE PROMOCIÓN APORTAN SU GRANITO DE ARENA

Tito Lladós



50

MÁS ESCAPADA

RUTA RURALKAONROAD LAS HOCES DEL DURATÓN, PARAJE NATURAL ESPECTACULAR

RuralkaonRoad



68

MÁS EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO INVIERNO NI EL INTENSO FRÍO FRENA A LOS MÁS AUDACES GRACIAS A LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS



76

MÁS AVENTURA

CHARLY SINEWAN BLOG MOTERO POR EL MUNDO

Charly Sinewan



82

MÁS TRIBU

RACER EXPLOSION 2018 ARTE, CAFÉ Y GASOLINA

Nacho Mahou

MOTOGP 2019

MÁRQUEZ, LORENZO Y EL MUNDIAL QUE VIENE

Hasta diez novedades presenta la parrilla de MotoGP de 2019 respecto al año pasado, aunque ninguna tan llamativa como la llegada del mallorquín al box del Repsol Honda.

✂ Mela Chércoles



N

ada más acabarse el Mundial 2018 de MotoGP la afición ya estaba pensando en el de 2019, que arrancará el 10 de marzo con la carrera nocturna de Qatar, y mucha parte de culpa de ello la tiene tanto cambio de fichas como ha habido con vistas al nuevo curso. Hasta diez novedades habrá en la parrilla respecto al año pasado. De todas ellas, la más llamativa, sin lugar a dudas, es la llegada de Jorge Lorenzo al box del Repsol Honda como nuevo compañero de Marc Márquez. Serán dos gallos en el mismo corral, con estilos de pilotaje muy diferentes y con las mismas armas entre las piernas. Mucho morbo, pero hay mucho más...

Además de ese cambio de look del mallorquín, tras dos años en Ducati y nueve en Yamaha, también resultará muy interesante el desembarco de Zarco en el box oficial de KTM, para tratar de poner en órbita a la moto austriaca. Será el nuevo compañero de un Pol que en Valencia pudo celebrar al fin su primer podio en MotoGP y ambos deberían favorecerse del fichaje de Pedrosa como probador de la fábrica de Mattighofen.



PRIMERA CARRERA

10
DE MARZO
QATAR



LA PLAZA DE IANNONE EN SUZUKI SERÁ OCUPADA POR MIR, QUE SUBE DESDE MOTO 2, DONDE LE QUEDA EL LUNAR DE NO HABER GANADO NINGUNA CARRERA

El que tendrá también muchos focos puestos sobre su figura será Petrucci, el elegido por Ducati como nuevo compañero de Dovizioso para su box oficial. Hasta el propio Danilo reconoció en su día que le fichaban porque era mucho más barato que un Lorenzo al que le dijeron demasiado pronto desde la casa de Borgo Panigale que no le renovarían.

Más intrascendente es la llegada de Abraham al equipo Avintia, porque seguirá siendo un piloto satélite de Ducati avalado por las enormes posibilidades económicas de su bolsillo más que por sus resultados. Será de los pocos que paguen por correr, tal como ya hacía en su anterior escudería, el Ángel Nieto Team, que desaparece de la parrilla para centrar sus esfuerzos en Moto2 y Moto3.



El lugar que deja la escudería española lo ocupa un recién llegado, el Petronas Yamaha SRT, el nuevo equipo satélite de Yamaha que para su estreno ha apostado por Morbidelli y Quartararo, que debutará así en la categoría reina este año. La llegada del gallo fue gracias a la negativa de Pedrosa de formar parte de este proyecto y, al mismo tiempo, supuso el adiós definitivo de Bautista a la clase reina, porque era el último hueco sin pagar que le quedaba y al final encontró acomodo en el Mundial de SBK como piloto oficial Ducati.

Otro cambio significativo para el nuevo curso es el de Iannone, al que en Suzuki no renovaron, pese a su rapidez constatada, y Aprilia aprovechó la oportunidad para ficharle. El italiano será el nuevo compañero de box de Aleix, pero ninguno de los dos podrá hacer milagros si la moto de Noale no se pone definitivamente al nivel de sus rivales.

La plaza de Iannone en Suzuki será ocupada por Mir, que sube desde Moto2, donde le queda el lunar de no haber ganado ninguna carrera, y que estuvo muy hábil a la hora de moverse en el mercado de fichajes. Él y Rins, un piloto que va claramente a más en la categoría, son la apuesta española de la casa de Hamamatsu.

Otros debutantes en la categoría son el vigente campeón de Moto2, Bagnaia, y el piloto al que le disputó el título, Oliveira. El italiano fue el segundo movimiento del mercado el año pasado, tras la renovación de Maverick con Yamaha, y sube con contrato directo con Ducati aunque para empezar en el equipo satélite Alma Pramac, como compañero de Miller. En cuanto al portugués, es una apuesta de KTM, con la que ha firmado directamente y su fábrica ha reubicado al novato en el nuevo equipo satélite, el Tech3, que







PARRILLA 2019 DE MOTOGP

4.	Andrea Dovizioso (Ita/Ducati)
5.	Johann Zarco (Fra/KTM)
9.	Danilo Petrucci (Ita/Ducati)
12.	Maverick Viñales (Yamaha)
17.	Karel Abraham (RCz/Ducati)
20.	Fabio Quartararo (Fra/Yamaha)
21.	Franco Morbidelli (Ita/Yamaha)
29.	Andrea Iannone (Ita/Aprilia)
30.	Takaaki Nakagami (Jap/Honda)
35.	Cal Crutchlow (Gbr/Honda)
36.	Joan Mir (Suzuki)
41.	Aleix Espargaró (Aprilia)
42.	Álex Rins (Suzuki)
43.	Jack Miller (Aus/Ducati)
44.	Pol Espargaró (KTM)
46.	Valentino Rossi (Ita/Yamaha)
53.	Tito Rabat (Ducati)
55.	Hafizh Syahrin (Mal/KTM)
63.	Francesco Bagnaia (Ita/Ducati)
88.	Miguel Oliveira (Por/KTM)
93.	Marc Márquez (Honda)
99.	Jorge Lorenzo (Honda)





por vez primera deja de ser el satélite de Yamaha, teniendo de compañero a Syahrin, que cambiará así la M1 por la RC16.

Se hace extraño llegar a estas alturas de texto y no haber citado aún a Rossi... La novedad es que no hay novedad con él. Arrancará el campeonato ya con 40 años (los cumple en febrero) y con las mismas ganas de siempre de intentar conseguir su ansiado décimo título. Para ello, hará falta que Yamaha dé con la tecla y le ofrezca tanto a él como a Maverick una M1 mucho mejor de la que dispusieron el año pasado. Por ahí pasa la opción de intentar estar a la altura de un Dovizioso con el que hay que volver a contar para el título y, sobre todo, del "dream team" que forman Márquez y Lorenzo con los colores del Repsol Honda. Es el box a batir y la duda está en cómo convivirán estos dos gallos dentro del mismo corral y en si serán capaces de ser aún mejores de lo que lo fueron Lorenzo y Rossi como compañeros en Yamaha. ¡Qué ganas de que empiece ya 2019! ●

RAÚL FERNÁNDEZ

LOS PIES EN EL SUELO

La frase del titular puede parecer muy obvia, una reflexión manida en el mundo del deporte. Pero es lo que se repite a sí mismo continuamente Raúl Fernández, campeón del mundial junior de Moto3 y que en 2019 defenderá en el Mundial los colores del Ángel Nieto Team de la categoría pequeña.

✍ Borja González



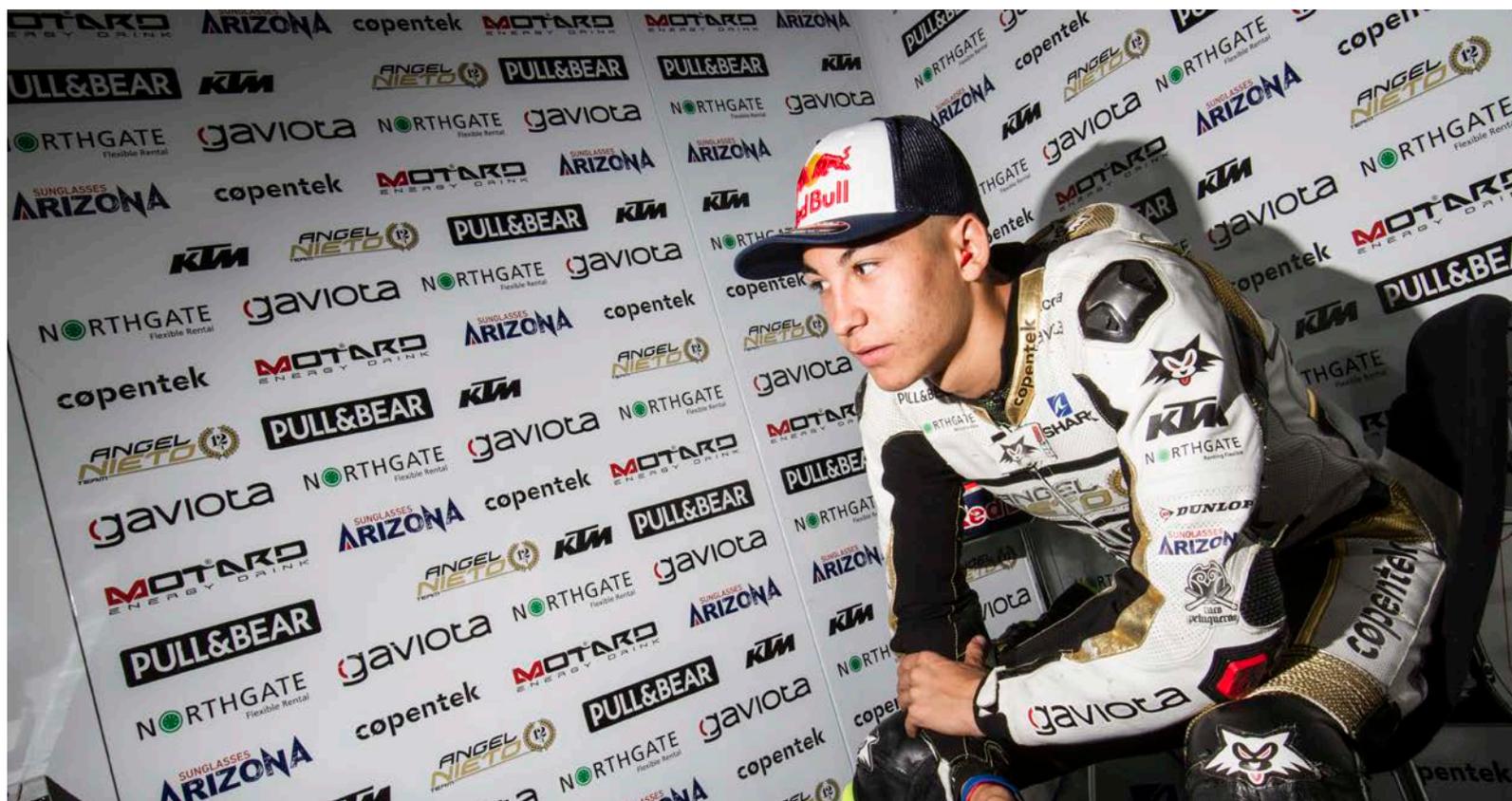


Como llevo dos años

a las puertas de entrar en el Mundial voy poco a poco, lo he ido asumiendo, no es que me llegue todo de sopetón. Como me ha costado tanto y al final lo he conseguido, sí que me lo tomo con más tranquilidad. El año pasado me enseñaron que cuando lo pasas mal siempre debes tener los pies en el suelo, así que no quiero estar muy confiado porque es cuando al final no te salen las cosas”.

Raúl Fernández, 18 años cumplidos en octubre de 2018, y natural de San Martín de la Vega (Madrid), sufrió una decepción deportiva en 2017 que le marcó y de la que salió fortalecido como piloto (tras ser tercero en la general en 2016, en su año de debut, terminó vigésimo octavo en 2017). *“Era un chavalín y lo pasó mal con la Mahindra, pero al final esto nos ha venido muy bien, aunque podría haber salido mal. Como él dijo en una entrevista, estuvo a punto de dejarlo porque es tan ganador que esa presión le podía, y quería hacer más de lo que se podía con nuestro material”.* El que esto explica es Nico Terol, campeón del mundo de 125cc en 2011 y que se ocupa del trabajo con los pilotos más jóvenes del Ángel Nieto Team, justo hasta que llegan al Mundial, y que en 2017, pero sobre todo en 2018, ha trabajado al lado de Fernández.

“En cuanto Raúl cogió la KTM todo fue energía positiva y hambre para poder luchar por victorias y lo aprovechó, como le ha pasado a todos los pilotos de Mahindra. Cuando vienes de sufrir, si en ese momento resistes, vences. Y más un tío con ese talento”. Una escuela ‘involuntaria’, la de los que han pilotado una Mahindra, en la que también han



EN CUANTO RAÚL COGIÓ LA KTM TODO FUE ENERGÍA POSITIVA Y HAMBRE PARA PODER LUCHAR POR VICTORIAS Y LO APROVECHÓ





'estudiado' pilotos como Miguel Oliveira, Marco Bezzecchi o los campeones Jorge Martín y Pecco Bagnaia, los dos también corriendo con la escudería española dirigida por Jorge Martínez Aspar.

"Es un chaval que tiene mucha sangre. Sangre y talento, y todo lo que se necesita para ser un gran piloto, para llegar a MotoGP", continúa Terol. "A Raúl lo único que le hace falta es que no le puedan las ganas, porque tiene un corazón un poco como el de Jaume Masiá. Este año no ha hecho el Mundial como Jaume o Alonso (López) u otros pilotos, pero le veo muy preparado para hacer muy buenas carreras. Lo único que no le tiene que poder es el ansia. Si tiene que hacer en una carrera octavo, pues tiene que hacer octavo, no pensar en ser quinto o en llegar al podio, que todo llega. Tiene que afianzarse e ir consiguiendo puntos carrera a carrera, que es lo que he hablado con él. Yo le doy muchos consejos, tenemos muy buena relación. Como talento le veo como uno de los mejores y creo que va a hacer un gran año", agrega Terol.

Una admiración correspondida por el madrileño, que ha confesado que va a echar de menos no contar con Terol a su lado en su primer mundial completo.

"En estos dos años en los que he estado con él he aprendido muchísimo. Es una lástima que no esté conmigo en el Mundial, me ha aportado mucho, mucha experiencia, también sobre la forma de afrontar un fin de semana, cómo gestionar los nervios. Sobre todo me ha servido mucho su ayuda este año, hemos trabajado mucho más juntos que en 2017, todos mis entrenamientos, todo lo que hice, lo hablé con él y él me aconsejó. Ha sido un punto de apoyo muy bueno".

Y en eso de 'tener los pies en el suelo', otro apoyo para no caer en ese pozo de 2017 que casi hizo que se volviese a casa, fundamenta Fernández su estre-



no mundialista, consciente de que ya ha acumulado una experiencia valiosa, con muy buenos destellos.

En 2016, con la KTM del MH6 sustituyendo en Valencia a la lesionada María Herrera, terminó undécimo, pegado al décimo, ni más ni menos que Jorge Martín (con la Mahindra).

En 2017, su calvario, disputó otras tres carreras, y cuatro más este año, incluyendo una brillante actuación en

Alemania como sustituto del lesionado Darryn Binder con la KTM 'oficial' del Red Bull Ajo: terminó noveno, a poco más de cinco segundos del ganador, Martín, después de cruzar la meta en la novena vuelta vigésimo quinto por una salida de pista en ese giro.

"Ya llevo ocho carreras y cuando he tenido los mismo medios, porque normalmente cuando vas de invitado vas un poco en inferioridad de condiciones, al final he estado peleando delante. En la



última carrera incluso estuve peleando en todos los entrenamientos por el top cinco. Pienso que en 2019 se puede hacer muy bien pero sobre todo tiene que servir para coger experiencia para el futuro, porque hay que ir poquito a poco”, dijo Fernández.

En Valencia, en lluvia, fue quinto en el primer libre, cuarto en el tercero, décimo en el oficial y decimotercero en una complicadísima carrera en la que tuvo que volver a remontar tras una caída.

“Me ha ayudado mucho estar en un equipo como el mío”, explica Fernández sobre su experiencia en el Ángel Nieto Team, donde formará pareja con el ganador en Francia y en Australia en 2018, Albert Arenas.

“Me ayudó mucho el momento en el que me confirmaron que iba a subir al Mundial, me permitió estar más tranquilo, no obsesionarme con el título, porque al final hiciese lo que hiciese lo tenía seguro. Eso te da confianza pero sobre todo el hecho de tener un equipo con experiencia que te arropa, es lo más importante. Y estar con Jorge en el Mundial me hace muchísima ilusión porque he conseguido mi primer título internacional con este equipo”.

En ese sentido, el de San Martín de la Vega ya tiene en mente cómo afrontar el inicio del curso. *“Tienes que tener los pies en el suelo y hacer sobre todo las primeras carreras con mucho tacto, para coger mucha experiencia, porque son carreras que se hacen fuera de Europa. Respecto al nivel de la categoría, sí que se han ido los pilotos que más destacaban, como Martín, Bezzecchi, Bastianini, etc., y ahora se queda más igualada. Yo creo que se van a ver carreras más en grupo y esto nos da la posibilidad a nosotros, a los Rookies, de estar incluso peleando por alguna victoria. Ver que un piloto como Vietti llega del FIM al Mundial y hace un podio te da mucha seguridad”, analiza en*





referencia al pupilo de Valentino Rossi, que en su segundo gran premio, en Tailandia, sustituyendo al lesionado Nicolò Bulega, terminó subido al podio.

“Es muy difícil, no será nada fácil, pero creo que si trabajo como lo estoy haciendo, tranquilo, escuchando mucho al equipo, puedo estar luchando por esos cinco primeros. Pero siempre, como te digo, con los pies en el suelo”. Una filosofía con la que buscará dar la campanada otra vez desde Madrid, como ha hecho Jorge Martín este año, el primer nacido en esa comunidad que es campeón del mundo de motociclismo. *“Es más complicado cuando no tienes ayudas o ves que otras comunidades dan ayudas a los pilotos. Sobre todo con la ayuda de mi padre he conseguido llegar a donde he llegado, porque la cantidad de kilómetros que nos hemos hecho para ir a entrenar... Es una lástima que en Madrid estemos saliendo tantos pilotos y que no tengamos un sitio en el que entrenemos y nos ayuden”.* lamentó Raúl Fernández ●

CAMPEONES
MUNDIALES ESPAÑOLES

LAS COPAS DE PROMOCIÓN APORTAN SU GRANITO DE ARENA

Más de la mitad de los campeones mundiales españoles pasaron por alguna fórmula de promoción camino de la cumbre del motociclismo.

✍️ Tito Lladós



M

ás de la mitad de los campeones del mundo de motociclismo con los que cuenta este deporte en España, doce, pasaron por algún tipo de fórmula o copa de promoción, la manera menos onerosa de iniciar el camino hacia la cumbre del motociclismo, en donde desde hace años permanecen encaramados pilotos de la talla de Marc Márquez, Jorge Lorenzo o el ya retirado Dani Pedrosa.

Y es Dani Pedrosa uno de los más significativos, por sus tres títulos mundiales y por su forma de acceder al mundial de motociclismo, puesto que tras competir en mini-motos, decidió presentarse a las pruebas de selección de la Movistar Activa Joven Cup cuando apenas sabía montar en una moto con marchas y, por supuesto, ni siquiera llegaba plenamente con los pies al suelo.

Su valedor desde entonces, Alberto Puig, lo tuvo claro desde el principio, algo vio en aquél chaval pues a pesar de no acabar entre los tres primeros en aquella competición resultó seleccionado para disputar el Campeonato de España con el equipo formado por Telefónica.

Otro de los nombres propios más significativos es el de Jorge Lorenzo, quintuple campeón mundial, dos en los 250 c.c. y tres veces en MotoGP, quien desde los diez años ya comenzó a destacar en fórmulas de promoción.

Lorenzo disputó la Copa Cajamadrid Aprilia de 50 c.c. con apenas 10 años y, posteriormente, la de 125 c.c. antes de dar el salto de la mano de Derbi al campeonato de España de 125 c.c.

En el mismo caso que Jorge Lorenzo, aunque con un "bagaje" menor en lo que a títulos mundiales se refiere, pues "apenas" logró uno de 125 c.c. en 2006, se encuentra el talaverano Álvaro Bautista, quien en 1997 también disputó la Copa Cajamadrid Aprilia de 50 c.c. y acabó sexto.

Un año más tarde, en 1998, disputó la misma competición pero en 125 c.c. y acabó tercero, precisamente por detrás de Jorge Lorenzo y Joan Olivé y un año más tarde fue seleccionado entre 400 aspirantes para disputar la Copa Movistar Activa, que acabó en la quinta posición y en 2000 volvió a disputar esa competición y entró como reserva en el equipo Movistar de 125 c.c. para el Campeonato de España, que no llegó a disputar con ellos, aunque sí acabó corriendo con otros equipos.

Algunos más de nuestros campeones también pasaron por la Copa Cajamadrid Aprilia, nos referimos en este caso a Julián Simón, quien como Nicolás Terol, fueron titulares del orbe en la categoría de 125 c.c., respectivamente en 2006 y 2011, aunque con inicios diferentes en sus carreras deportivas, puesto que el de Villacañas, Simón, comenzó en competiciones de motocross, especialidad en la que continúa siendo rapidísimo, hasta que en 1999 da el salto a la velocidad en la Copa Cajamadrid Aprilia de 50 c.c. y un año más tarde, compitió tanto en 50 como en 125 c.c.







Terol, ahora en labores, precisamente, de enseñanza y preparación de jóvenes valores desde las filas del equipo de Ángel Nieto que dirige el valenciano Jorge Martínez "Aspar" comenzó en la versión valenciana de la Copa Aprilia, la Fórmula Airtel de minimotos, desde la que buscó continuidad en su progresión deportiva con escafeos en otras competiciones; en 2001 disputó la Copa Bancaja de 70 c.c. y quedó cuarto, un año más tarde, en 2002, lo hizo en la Bancaja de 125 c.c., en la que quedó subcampeón al romper el motor de su moto en la última carrera.

Antes hubo otros, como Alex Crivillé, campeón del mundo de 125 c.c. en 1989 y de 500 c.c., el primer español titular en la categoría reina del motociclismo, en 1999, que crecieron como pilotos en iniciativas como el Criterium Solo Moto con una Honda de 75 c.c. y ya ahí se ganó el respeto de todo el mundo, para un año más tarde entrar directamente en el equipo Derbi del Campeonato de Europa de 80 c.c.

Como Crivillé, el ilerdense Emilio Alzamora también surgió con fuerza del Criterium Solo Moto, que ganó en 1990 y nueve años más tarde, en la misma temporada que aquél fue campeón mundial de 500 c.c., él lo obtuvo en los 125 c.c.

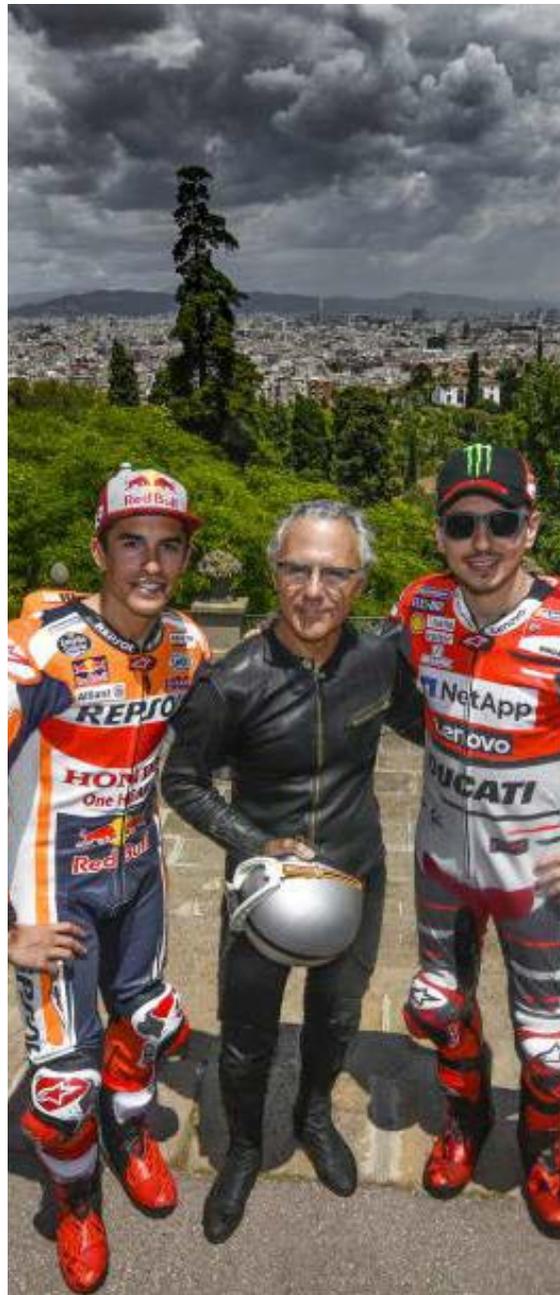
El manresano Toni Elias, campeón del mundo de Moto2 en 2010, fue otro de los que dio sus primeros pasos en las minimotos y en 1997 disputó el Open RACC con una Yamaha TZR 50 c.c., en esa misma competición pero en los 50 c.c. comenzó nuestro piloto más laureado de la actualidad, Marc Márquez.

El siete veces campeón del mundo de Cervera (Lérida) corrió el Open Racc de 50 c.c. con una Rieju en 2003 y ya un año más tarde estaba en el campeonato de España de velocidad en la categoría de 125 c.c.



CAMPEONES MUNDIALES ESPAÑOLES

1. Ángel Nieto	50 c.c. (1969-1970-1972-1975-1976-1977) 125 c.c. (1971-1972-1979-1981-1982-1983-1984)	13 (12+1)
2. Marc Márquez	125 c.c. (2010) Moto2 (2012) MotoGP (2013-2014-2016-2017-2018)	7
3. Jorge Lorenzo	250 c.c. (2006-2007) MotoGP (2010-2012-2015)	5
4. Jorge Martínez "Aspar"	80 c.c. (1986-1987-1988) 125 c.c. (1988)	4
5. Dani Pedrosa	125 c.c. (2003) 250 (2004-2005)	2
6. Ricardo Tormo	50 c.c. (1978-1981)	2
7. Sito Pons	250 c.c. (1988-1989)	2
8. Alex Crivillé	125 c.c. (1989) 500 c.c. (1999)	2
9. Manuel Herreros	80 c.c. (1989)	1
10. Emilio Alzamora	125 c.c. (1999)	1
11. Álvaro Bautista	125 c.c. (2006)	1
12. Julián Simón	125 c.c. (2009)	1
13. Toni Elías	Moto2 (2010)	1
14. Nicolás Terol	125 c.c. (2011)	1
15. Pol Espargaró	Moto2 (2013)	1
16. Maverick Viñales	Moto3 (2013)	1
17. Tito Rabat	Moto2 (2014)	1
18. Alex Márquez	Moto3 (2014)	1
19. Joan Mir	Moto3 (2017)	1
20. Jorge Martín	Moto3 (2018)	1



Tito Rabat no tenía el beneplácito inicial de sus padres para competir en motociclismo pues la tradición familiar eran y son las joyerías, pero aun así en 2002 consiguió correr la Copa Rieju en la que fue su primera experiencia con motos, y un año más tarde, en 2003, disputó pruebas de las copas Honda XR 400 y KTM 200 en Cataluña, en una temporada en la que surgió otro nombre propio de relevancia, Maverick Viñales, campeón del mundo de Moto3 en 2013, que ese año fue campeón de la Copa Metrakit MiniGP y dominador hasta entonces de las competiciones que disputó.

El último en incorporarse a esta prestigiosa lista ha sido el madrileño Jorge Martín, quien para continuar con la tradición de sus antecesores se forjó en la Red Bull Rookies Cup a partir de 2012; un año más tarde consiguió el subcampeonato en esa competición, tras el checo Karel Hanika, y en el 2014 su primer objetivo importante al ganar esa competición y dar el salto directamente al mundial de motociclismo de la mano de Mahindra y Jorge Martínez "Aspar", en donde supo "sufrir" con una moto mecánicamente inferior para crecer como piloto hasta proclamarse campeón del mundo.

La lista de los campeones del mundo españoles la encabeza, como siempre, el mítico Ángel Nieto y ahora la componen nada menos que veinte pilotos, que hasta la fecha, hasta la conclusión del Gran Premio de la Comunidad Valenciana de 2018, han protagonizado nada menos que 601 una victorias, la primera de la mano de Salvador Cañellas, en Montjuic (Barcelona), en 1968, y la última Marc Márquez, en Sepang (Malasia), 2018 ●

**RUTA
RURALKAONROAD**

LAS HOCES DEL DURATÓN, PARAJE NATURAL ESPECTACULAR

 RuralKaonRoad

L

a web RuralkaonRoad

propone multitud de rutas por España en moto, una de las cuáles es la que traemos hoy a estas páginas y que rodando por los puertos de Canencia y Navafría nos llevará camino de uno de los parajes naturales más singulares y atractivos de la península, las Hoces del Duratón.

Hablamos de una ruta muy habitual entre los motoristas con un doble encanto, tanto por lo que representa el trayecto en moto como por las múltiples opciones gastronómicas y de entretenimiento de la zona, puesto que de disponer de tiempo se pueden "navegar" en piragua para observar las innumerables buitreras que se encuentran en la zona.

Esta ruta en moto, de ida y vuelta en un solo día, es perfecta para pasar la jornada en compañía de nuestros amigos moteros con ganas de disfrutar tanto de nuestras motos como de unas buenas viandas mientras atravesamos las provincias de Segovia y Guadaluja, con las enormes posibilidades que ofrecen la misma a todos los motoristas de Madrid, que merced a su proximidad a la capital suelen tener en la misma una de sus opciones preferidas.



En esta ruta encontraremos alicientes para pasar un buen rato disfrutando de las curvas, las suaves frenadas de nuestra moto y sobretodo del paisaje que nos encontraremos en el camino.

Comenzamos la ruta en Madrid, en donde arrancamos motores y nos dirigimos por la carretera de Burgos A-1 hacia el Vellón.

En este punto nos saldremos de la autovía para coger una ruta plagada de curvas pasando por los pueblos de Torrelaguna, El Berrueco y Prádena del

Rincón, hasta llegar a nuestra primera parada, La Hiruela, bonito pueblo en la Sierra del Rincón, reserva de la Biosfera.

En este punto, cambiamos de provincia y nos adentramos en la espectacular carretera, no muy bien asfaltada, en la provincia de Guadaluja la GU-187 dirección Soto de Sepúlveda en Segovia.

Desde aquí, ya en la provincia de Segovia, cogeremos la carretera SG-234 dirección Sepúlveda, pasando por las espectaculares Hoces del Río Duratón

hasta llegar a nuestra segunda parada, Sebúcor, donde en el Hotel Las Hoces de Duratón podremos degustar una maravillosa gastronomía castellana y reponer fuerzas para luego, continuar ruta.

Después de la comida la ruta continúa en dirección a la Villa de Pedraza por la SGP-2322 para llegar al Puerto de Navafría y disfrutar de un puerto y otra fantástica carretera plagada de curvas por la que llegaremos al pueblo de Lozoya entrando, otra vez, en la provincia de Madrid.

**LA RUTA
PROPUESTA TIENE
UN RECORRIDO
TOTAL DE UNOS
345 KILÓMETROS
Y SE PUEDE
REALIZAR
DURANTE TODO
EL AÑO**



En Lozoya tiraremos en busca de otro de los puertos y carreteras espectaculares, el de Canencia, dirección Bustarviejo donde se podrá elegir la carretera que más te convenga destino a tu casa, bien por la M-631, dirección Burgos o la M-611 dirección Colmenar.

En algunos puntos del recorrido nos podemos encontrar con el asfalto en mal estado, además de zonas de umbría con humedad e incluso hielo, dependiendo de la temporada del año en que decidamos realizar la ruta en los puertos de Canencia y Navafría.

La ruta propuesta tiene un recorrido total de unos 345 kilómetros y se puede realizar durante todo el año, aunque las mejores épocas son la primavera y el otoño, pues se puede aprovechar mucho mejor el tiempo y visitar puntos de interés turístico como Pedraza, una ciudad medieval que conserva sus murallas y castillo del siglo XIII con callejuelas estrechas y empedradas; Sepúlveda, declarada Conjunto Histórico-Artístico en 1951 gracias a la belleza y el encanto de sus calles y monumentos que dan buena cuenta de la herencia del románico en los siglos XI al XIII.

Además de la primera iglesia románica de la provincia, El Salvador, del año 1093, el santuario de Santa María de la Peña del siglo XII o la fortaleza de Fernán González ●

TEST TRAIL

KTM 1090 ADVENTURE R

14.999 EUROS

1090 aventuras se pueden plantear con esta moto. Abierta a todo tipo de propuestas, una gran alternativa al trail mixto, por tierra o por asfalto, con un acentuado carácter todo terreno gracias al equipamiento y al diseño de la parte ciclo adaptado a ese uso campero.

✍ Santi Ayala / Moto Verde



PODEROSA

L

a amplia gama de opciones trail de la marca austriaca tiene en los modelos con el apellido R los de mayor especialización en uso de campo. Una especialización que en la Adventure 1090 queda patente en elementos como la suspensión, con horquilla WP de 48 mm con largo recorrido hasta los 220 mm, mismo recorrido para el tren trasero con amortiguador WP. Además, equipa llantas de radios con neumáticos de tacos, expresión de la clara orientación al campo. No faltan protecciones como las parrillas laterales metálicas que protegen la moto en caso de caídas, así como el cubre cárter plástico.

La R dispone de un asiento de mayor altura y de mejor ergonomía campera, en una única pieza. De serie, la R incorpora el Offroad Pack que incluye mucha tecnología punta en la configuración electrónica Off Road del ABS, el control de tracción TC, así como el modo de conducción Off Road. Además, la R se viste guerrera y agresiva con la carrocería en blanco que se combina con el bastidor pintado en naranja, color que también aparece en las mencionadas protecciones metálicas.



En cuanto al motor, es el bicilíndrico de 1.050 cc que funciona con 4 mapas diferentes (Sport, Street, Rain y el mencionado Off Road) que se seleccionan fácilmente mediante la botonera izquierda. En el modo Sport hay 125 CV frente a los 95 CV en Off Road. El modo Street tiene la potencia del Sport pero con menos agresividad, y otro tacto del ABS/TC, lo mismo que el Rain que comparte potencia con el Off road pero actúan distintos los otros elementos de electrónica. En el Off road el ABS no trabaja en la rueda trasera y el control de tracción actúa suave, permitiendo el tan necesario derrapaje para ir por tierra.

Además, el piloto siempre tiene en cualquier mapa motor la posibilidad de tener activos o no el ABS y el control de tracción, ambos desconectables. Aunque cada vez que desconectamos la corriente con la llave se vuelven au-



ELEVADA

tomáticamente a su posición estándar y tenemos que repetir el proceso de las desconexiones del ABS y TC al encender de nuevo el motor.

Elevada

La R es una moto alta pues aporta buena distancia libre al suelo (250 mm) para dejar espacio que evite el roce de los bajos en el campo, aunque ello ponga más altura para subirse a la moto -lo mejor, poner la pata de cabra y escalar al puesto de mando-. KTM permite bajar el recorrido de la suspensión con un kit opcional que la hace más baja, sin modificar la geometría de la moto.

A los mandos hay una dominante posición de conducción, muy cómoda, con un asiento que es un sillón por amplitud, aunque su mullido sea durito. La cúpula es regulable fácilmente en dos alturas -se sueltan dos palomillas de cierre y se deslizan por los rieles arriba o abajo-, una baja que deja más visibilidad a corta distancia, necesaria en el off road- y la otra alta de más protección del viento en carretera. Sensacional la iluminación, con luces LED diurnas, así como el cuadro de instrumentación multifuncional, que combina información analógica (cuentavueltas) con digital (modos de conducción, testigos del motor, nivel de combustible...).

La hemos probado en ruta mixta, como merece, recorrido Madrid hasta Alcañiz por campo en tres etapas. Y la 1090 Adventure R nos han facilitado la vida sobremanera. Una gran moto global con la que cubrir kilómetros, no machaca al piloto, con buena autonomía gracias a sus 23 litros en el tanque.

Responde muy bien en carretera, motor con gran poderío de 125 CV joviales, aunque aprovecharlos no resulta fácil sin el aplomo de las ruedas de asfalto, debiendo rodar a menor ritmo del que el motor permite -KTM, con un adhesivo sobre el depósito, advierte







que las ruedas admiten una velocidad máxima de uso de 160 km/h-. Así que ya sabemos que podemos ir a ritmo ligero con menos tumbadas que con gomas de asfalto. Buen tacto del cambio y del embrague, así como óptima eficacia de los sistemas electrónicos en asfalto, aunque el control de tracción a veces se siente intrusivo, sobre todo si tenéis buena técnica de conducción.

En el campo la 1090 R saca a relucir un gran potencial. Al pisar tierra, lo primero, incluso más importante que poner el modo de motor Off road, es desconectar las ayudas electrónicas. Viene muy bien para quienes tengan menos nivel de conducción en campo pero para los que hacéis algo de Off Road notaréis que el ABS o el control de tracción os sobran. ¿Por qué? Pues porque vosotros sois capaces de modular la frenada, el gas, la tracción... Y porque esos sistemas, si quieres ir rápido, tienen ciertos momentos que más que ayudar reducen la capacidad de aprovechar todo el potencial del motor y los frenos. La R una gran trail rutera, es campera, muy dinámica, incluso con su volumen de maxitrail y un peso de doscientos kilos largos. Pero se desenvuelve mucho más ágil de lo que podéis imaginar, sin ser una enduro, pero desde luego con talante aventurero y todo terreno absoluto. Y lo mejor, con una suspensión que reporta lo que necesitamos para los momentos de saltos, agujeros, escalones... aguantan y soportan, no se hunden y reportan beneficios. Frenada óptima y, además, buen espacio para carga, pudiendo montar la maletas que la marca ofrece en opción para ir con la casa a cuestras ●

EQUIPAMIENTO
INVIERNO

NI EL
INTENSO FRÍO
FRENA A LOS
MÁS AUDACES
GRACIAS A
LAS ÚLTIMAS
TECNOLOGÍAS



E



Existen en el mercado

todo tipo de productos y accesorios para "proteger" a los motoristas más audaces, aquellos que ni en el más crudo invierno, cuando el frío se aproxima a los cero grados, se dejan impresionar por las condiciones climáticas y se ponen sin dudar al manillar de sus motos.

Es con estas premisas con las que casi todas las marcas del mercado de equipamiento para el motorista trabajan intensamente para mejorar sus productos para poner en manos de los usuarios la tecnología más avanzada a todos los niveles.

Bajo ese espectro de investigación nacen las chaquetas Brighton y Regent, cuyo principal objetivo es facilitar a su usuario el uso de la moto a pesar de la lluvia y el viento, ya con el más crudo invierno sobre nosotros y con un frío intenso, viento y lluvia que no amilánarán a los más osados.

Así, los nuevos modelos de chaquetas homologadas según CE, la denominada Regent -para hombre- y Brighton -para mujer- buscan la tecnología necesaria para superar sin problemas las estaciones más frías sobre dos ruedas con

componentes de la más alta calidad y un estilo incuestionable.

Especialmente en los meses más desagradecidos para los que se desplazan sobre dos ruedas, estas chaquetas ciudadanas permiten rodar con nuestras motos con total seguridad, pero también ir a reuniones de trabajo con unas prendas del tipo "tres cuartos" elegantes y funcionales, totalmente impermeables e hidrófugas, para evitar las filtraciones y la humedad al circular bajo la lluvia.

Ambas prendas tienen efecto cortavientos gracias a su membrana Wind-breaker, y su forro térmico acolchado desmontable que conserva el calor corporal en su interior a baja temperatura y se puede utilizar al margen de la chaqueta, que confiere un uso doble a estas prendas, que también cuentan con bolsillos impermeables con cremalleras termoselladas que garantizan la estanqueidad, una cremallera lateral para mejorar la movilidad cuando nos subimos a la moto y capucha desmontable.

La seguridad es seña de identidad en todas las prendas de la firma france-



sa, debido a las altas exigencias del Gobierno de Francia en la regulación del equipamiento para motorista y por este motivo las dos chaquetas disponen de protectores de espalda, hombros y codos, de nivel 2, -el más alto en cuanto a protecciones se refiere-, y al estar fabricadas en Polyester 900D son más resistentes a la abrasión.

Otra de las novedades en el mercado de equipamiento para el motorista son la novedosa chaqueta y guantes calefactables de Vquattro, unos "generadores" de calor para combatir los duros días de invierno.

El frío, en mayor o menor medida, es algo que todo aquél que se pone a los mandos de una moto sufre en algún momento del invierno, en particular para aquellos que realizan viajes con bajas temperaturas, aquellos que acuden a concentraciones invernales o los que no renuncian a su moto en ningún momento del año.

Así, la gama de chaquetas y guantes calefactables con las que controlar el calor resulta tan sencillo como pulsar un botón y todo ello sin restar atención al diseño y a la seguridad.

Toda la gama de guantes y chaquetas calefactables de VQuattro Design cuenta con características comunes entre los diferentes modelos: todos poseen un voltaje de 12V, algo que facilita su conexión a la batería del vehículo, incorporan una conexión a una batería externa recargable -no incluida en la chaqueta- que también se puede usar como cargador gracias a su salida USB, y en lo que se refiere a los guantes añaden una tercera opción a su funcionamiento al poderse enchufar directamente a la chaqueta y provistos de elementos táctiles en los dedos para facilitar el uso con smartphones.

La perfecta distribución de los elementos calefactables hace que la difusión





del calor se produzca de una forma homogénea, gracias a su novedoso sistema calefactor por hilos conductores, que envuelve toda la prenda, llegando a cubrir también de manera homogénea los dedos de la mano en el caso de los guantes.

Destaca la rapidez con la que las prendas alcanzan una temperatura óptima, pues se calientan en tan solo diez segundos y, por si fuera poco, los guantes han sido fabricados con el aislante térmico PrimaLoft (135gr), que destaca por sus cualidades de mantenimiento del calor, secado rápido, ligereza y transpirabilidad.

La autonomía de la batería, otro de los aspectos importantes de un producto de este tipo, viene determinada por la potencia utilizada, pero va desde las 3.15 horas en la posición de más calor a las 10.30 horas en el ajuste más bajo. Los tiempos de carga de la batería van desde las 3 horas al 70 %, a las 5-6 horas para el 100 % ●



CHARLY SINEWAN

BLOG MOTERO POR EL MUNDO

✍️ Charly Sinewan



2019 es un año muy simbólico para mí y mi proyecto de vida. Se cumplen diez años que comencé a dar la vuelta al mundo por etapas. En esta década he recorrido más de sesenta países en los cinco continentes y en 15 etapas diferentes, pero el viaje continúa.

En febrero volaré a México donde tengo mi moto principal y desde allí reanudaré el recorrido por Latinoamérica, dedicándole varios meses al país azteca e intentando conocerlo en su totalidad. Ya viajé en 2017 por Baja California y tengo excelentes recuerdos de aquellos meses, pero ahora me toca profundizar en el resto de su territorio. Aunque todavía no sé la ruta exacta, sí que tengo varios sitios a los que no quiero dejar de ir, así que veremos cómo termina el recorrido.



En mayo tendré que tomar una decisión importante, si seguir hacia Centro América o volver a dejar la moto aparcada unos meses en México y volar a España. Este pasado 2018 intenté llegar a Mongolia desde España pero por varios retrasos burocráticos, el viaje terminó en Kirguistán. Tengo la idea en la cabeza de mandar en camión una BMW F850 GS cedida por BMW al punto exacto donde finalizó el viaje y terminarlo hasta Mongolia. El plan sería seguir después camino de Magadan, el punto más el noreste de Siberia transitable en moto y un destino mítico al que quiero que llegue mi proyecto.

Lo que tengo ya confirmado es que el primer fin de semana de septiembre estaré por sexto año consecutivo en los BMW Motorrad Days, en Sabiñáñigo, en el Pirineo Aragonés. El sábado por la tarde daré una conferencia y el resto del fin de semana estaré por allí, conmemorando el décimo aniversario de este proyecto.

Lo que viene después, para mediados de septiembre, todavía no lo puedo hacer público porque es sorpresa. Si me seguís en las redes, iré adelantándolo a medida que avance el año.

Gracias a Línea Directa y a la Revista Club Más Moto por vuestro apoyo un año más. Seguimos viaje ●



RACER EXPLOSION 2018

ARTE, CAFÉ Y GASOLINA

Hace algo más de tres años, en 2016, un grupo de amigos, apasionados de las motos clásicas y el aroma de la gasolina crearon “Racer Explosion”.

Veinte pilotos se alinearon en el cansado y castizo asfalto del Circuito del Jarama. En ese momento, el rugido de sus motores confirmó el inicio de lo que ya conocemos como “Racer Explosion”.

✍ Nacho “Mahou”

📷 NegamiDF y Pedro Mordt

E

l resurgimiento del amor por las motos clásicas y el entusiasmo mantenido por los aficionados de siempre inspira eventos como éste. Los museos son lugares idóneos para encontrar la cultura, el arte, el encuentro con otros como tú. Si el David de Miguel Ángel Buonarroti tuviese ruedas, sería una Ducati 500 PANTAH. Velázquez hubiese pintado un garaje con Montesa, Sanglas y Bultaco en lugar de Las Meninas. Si la Mona Lisa tuviese manillar sería una MV Agusta 500 4 cilindros. Y William Turner elegiría una Matchless 500 corriendo por sus paisajes brumosos.

Pero las motos de Racer Explosion no están en los museos, rugen por la pista, donde no hay polvo acumulado y sí grasa. Los ujieres son reemplazados por comisarios de pista, con sus banderas indicativas. Es el arte sobre ruedas, es el conocimiento de lo veloz, es la cultura que hemos mamado. Esas maravillas no se contemplan en un entorno preservado, alejado de fuentes de calor y de la luz directa del sol. Se admiran con roncros rugidos, a pleno día, vibrando, gritando, disfrutando de lo que somos.





En el circuito del Jarama, más de 120 pilotos con sus motos deportivas de época y neoclásicas, llenaron el trazado madrileño durante toda una jornada en la tercera y más reciente edición (2018), con la asistencia de miles de aficionados.

Además, manteniendo una fórmula inédita en los eventos motociclistas, es gratuito su acceso. Esta peculiar característica, el entusiasmo del público y la gran presencia de expositores, marcas, patrocinadores, tiendas y constructores presentes muestran el acierto de este evento. Los responsables son tres amigos: Pedro Mordt, Toño Merinero y Enrique Echezarreta. Decidieron aprovechar el tirón mediático de las unidades motorizadas estilo café racer, conceptuadas para correr (como indica su nombre).

Clásicas y neoclásicas

La proximidad es un valor, como así sucedió con Don Francisco de Goya y los acontecimientos del 2 de mayo. En este caso, los vecinos son los hermanos Pablo y Carlos Delgado y su taller de creación de motos Valtorón, en Valdetorres del Jarama. Con "La Impetuosa 1262" -una Ducati XDiavel creativamente modificada- y la "Jarama 1000", sus propietarios realizaron varias tandas sobre "lo negro" del trazado cercano.

Pepo Rosell (responsable de XTR Pepo), que se autodefine como "motorista que trabaja para motoristas", es otro de los artistas del motor presente con su obra "Pata Negra", una Ducati Monster 1000, inspirada en máquinas de carrera de resistencia de época como la Ducati TT1, TT2 y F1. La Pata Negra, es más jamón ibérico que prosciutto.



Antonio es el otro sorprendente caso del dossier Racer Explosion. Con sus más de 70 años, participó en el Racer Explosion a lomos de su mítica Norton Manx. Como si fuese una silueta de Altamira recortando la curva de Bugatti.

Y si retrocedemos a los años 80 y las ilustraciones de Cesepe o el Hortelano, aparece en la rampa Pegaso una Suzuki Katana 1100, reina del asfalto en dicha década. "Vespas" tumbando en Le Mans se alternaban con otros modelos de motos deportivas y sport antiguas (anteriores a 2000), a las que abrieron las puertas del acontecimiento.

"Cualquier tiempo pasado fue anterior"

Y así, galerías repletas de arte, de historia, de amor a goma quemada, recordando gloriosos tiempos, Historia del Arte: Cecotto y Lavado, compitiendo entre sí; Spencer ganando su primer Mundial de 500 c.c., sobrepasando a "King" Kenny en la curva de Monza, o Carlos Checa y su primera carrera en la misma categoría, como ganador.

Otros héroes anónimos sobre sus monturas recorrieron kilómetros para apoyar el evento y disfrutar del mismo: Vespa "de chapa", BMW de carburación, Bultaco con freno de tambor, Harleys de 5 marchas, llenas de calor en sus entrañas, dueños satisfechos y carreteras bien recorridas para rematar en la pista de "El Foro".

Contemplado las obras

Así mismo, el público deambulaba libremente por los boxes: de cucullas prestando atención a los detalles de cada unidad. Integrándose en un selecto club del conocimiento técnico, apreciación del detalle artístico, de la calidad de los materiales de antes, aprendizaje de la Historia Veloz. Conversaciones nutridas de datos, posados con las motos en las que siempre hemos soñado, compar-



tiendo su experiencia. Una manera de atraer a este magnífico universo a otros admiradores futuros.

Así se crea cultura y se mejoran los valores que nuestros Nieto, Santi Herrero, Tormo, Aspar, "Champi" Herreros, Alzamora, Sito Pons o Crivillé conquistaron y nos ofrecieron como modelo.

No es posible realizar un evento de este calibre sin el apoyo del público entusiasta, y por supuesto, con los patrocinadores, que fueron abundantes en la "III edición de Racer Explosion": Yamaha Madrid, Triumph Madrid, Royal Enfield Madrid, Mash, KmCero Club del Motorista, Eurolloyd e Ipone lubricantes ●

Línea Directa:
LOS MOTO EXPERTOS



EXPERTOS EN SEGUROS DE MOTO,
EXPERTOS EN AHORRO.

desde **77** €

902 123 516

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.comTM

*Sujeto a normas de suscripción de la compañía y condiciones de la promoción.
Consúltelas en www.lineadirecta.com. Seguro desde 77€ calculado incluyendo la campaña de 15 puntos DGT. Promoción válida hasta 31/03/2019.