

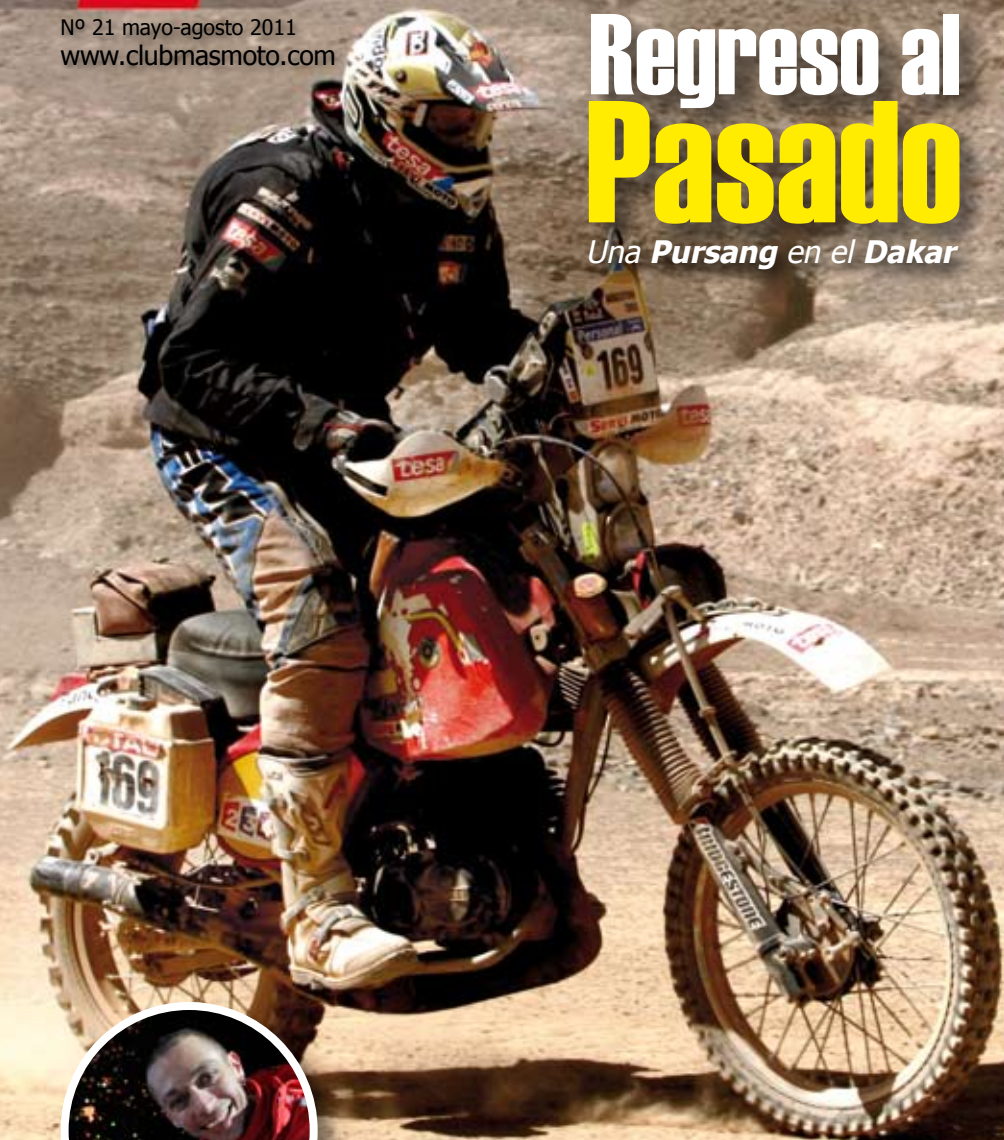
Club
más moto
LÍNEA DIRECTA

Nº 21 mayo-agosto 2011
www.clubmasmoto.com

MotoGP 2011
Pendientes de
Rossi

Regreso al Pasado

Una Pursang en el Dakar



Aspar habla sobre Rossi
“Nadie como él”



SI ERES...
DE LOS QUE HA VISTO EL PRECIO
DE SU SEGURO DE COCHE Y DICE:
¡Hasta aquí hemos llegado!



Cámbiate a Línea Directa. Te mejoramos el precio. Garantizado.

Seas el conductor que seas, con Línea Directa puedes pagar mucho menos en el seguro de tu coche. ¿Cómo? Muy fácil. Basta con coger el aviso de renovación de tu actual seguro y llamar a Línea Directa. Comprobarás que Línea Directa se compromete a mejorar el precio de renovación de tu seguro actual. Así de fácil y así de cómodo puedes conseguir pagar menos en tu seguro. Llámanos. No te arrepentirás.



lineadirecta.com

902 123 601

Una compañía
bankinter.

Válido hasta fin de mes. Garantizado para aquellos que cumplan con las normas de suscripción de la compañía y las condiciones de la promoción. Consúltelas en www.lineadirecta.com



Miguel Angel Merino
Consejero Delegado de Línea Directa

Objetivo 2020

Hace unas semanas, el Director General de Tráfico, Pere Navarro, hizo pública ante la Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes del Congreso la estrategia que la Administración desarrollará entre los años 2011 y 2020. Esta estrategia, alineada con el objetivo de la Comisión Europea de reducir el impacto y el coste socioeconómico de los accidentes de tráfico, prevé la puesta en marcha de 172 iniciativas concretas agrupadas en torno a 11 áreas de actuación, que tienen como principal reclamo la protección a usuarios vulnerables.

El Plan, que da continuidad a la política desarrollada en materia de seguridad en carretera durante los últimos años –la misma que ha permitido, entre 2003 y 2009, reducir el número de fallecidos en más de un 50%- trata de impulsar la protección de los colectivos de riesgo, como los niños, las personas mayores, los peatones o los ciclistas.

Conscientes del problema, en el pasado mes de septiembre Línea Directa lanzó un estudio que, por primera vez, analizaba de forma exhaustiva el estado de la seguridad vial en el entorno de los centros educativos de nuestro país. El informe, que obtuvo una amplia difusión en los medios de comunicación, llegaba

a la conclusión de que 7 de cada 10 colegios necesitaban mejorar en algún aspecto relacionado con la Seguridad Vial. Un dato especialmente relevante, sobre todo teniendo en cuenta que, según los propios datos de la Dirección General de Tráfico, más de 1.300 niños de entre 0 y 14 años son víctimas de atropellos cada año.

Por eso, como compañía comprometida con la Seguridad Vial, y muy especialmente con la seguridad infantil en carretera, apoyamos decididamente la iniciativa de la Administración. El objetivo genérico del Plan de reducir un 40% el número de muertos en carretera en los próximos nueve años pasa necesariamente por concienciarlos de la vulnerabilidad de estos colectivos, estableciendo entre todos unas pautas de actuación conjunta que nos permita reducir drásticamente sus niveles de siniestralidad.

La Seguridad Vial no es una cuestión exclusiva de la Administración. El éxito o el fracaso del Plan serán sin duda el éxito o el fracaso de toda la sociedad, porque de su implementación, desarrollo y puesta en práctica dependen miles de vidas en toda Europa. Es tiempo, por tanto, de apoyar la iniciativa, pero también de educar a nuestros hijos en los valores del respeto a las normas y a los demás.

Más Competición

4// Regreso al pasado: Una Pursang en el Dakar

Más Competición

10// Los números del Dakar 2011

Más Competición

14// Pendientes de Rossi

Línea Directa

18// VIII Premio Periodístico Seguridad Vial Línea Directa

Más Competición

20// ¡Viva la Democracia!

Más Custom

24// Feria Internacional de Verona: Amor a la Moto

Más Pilotos

Leyendas de la moto
28// Jorge Martínez habla de Valentino Rossi

Más Producto

30// Ofertas Club Más Moto

Más Prueba

34// Piaggio Mp3 Yourban, Más ligero, juvenil y agresivo



linea directa

Entra en clubmasmoto.com y hazte socio del mejor club de España.
Publicidad 918 072 000

Depósito legal: M-5209/2009

Regreso al pasado

La competición más dura y exigente de cuantas se disputan en el mundo del motor, el **Rally Dakar**, parecía coto exclusivo para la lucha tecnológica entre las grandes marcas, pero para los grandes aventureros no hay límites y después de gestar durante años su gran sueño, **Ignacio Chivite** se presentó en la salida de la carrera suramericana a lomos de su **Bultaco Pursang** del año 1977. Sólo su constreñido presupuesto, que no le permitió disponer de asistencias durante la carrera, le ha impedido llegar a **Buenos Aires**. La mecánica aguantó, el hombre no.



FENOUIL BAUTIZÓ A CHIVITE COMO "LE DESERT POUR MASOCHISTE", O LO QUE ES CASI LO MISMO... EL MASOQUISTA DEL DESIERTO.

// Tito Lladós

Ignacio Chivite, barcelonés de 46 años, es un enamorado de las motos clásicas y cuenta con una serie de Bultaco en su colección particular, quizás por esa peculiar afición suya a las motos de otra época se comenzó a gestar su sueño, allá por el año 2006, de disputar la más dura competición que existe en el calendario mundial de raids.

Desde ese momento el gran objetivo de este apasionado de las motos, aficionado al motocross desde los dieciséis años y socio del Club Más Moto de Línea Directa, fue conseguir hacer una moto con la que pudiese disputar el Dakar.

La moto elegida por Chivite fue sobre la base de una Bultaco Pursang MK10 del año 1977 que se acabó convirtiendo, estéticamente, en una Pursang MK11 de 1978 pero con la configuración de su hermana gemela, la más civilizada y factible de ser matriculada Bultaco Frontera, puesto que los modelos de Pursang son exclusivamente para motocross.

Así fue como Ignacio Chivite comenzó a buscar sitios en su Pursang de motocross para albergar una potente batería, el encendido eléctrico para dotar de luces a la moto, un depósito de combustible con mayor autonomía, refuerzos de soldadura en el chasis y un largo etcétera

que permitió que lo que él consideraba una "locura", acabase teniendo cara y ojos.

Después de mucho trabajo en solitario y en silencio, la moto estaba preparada para recibir su bautismo y éste llegó en el año 2007 con la disputa del Rally de Egipto, en el que participó como el único español de su categoría y además logró acabar, lo que le valió el reconocimiento expreso de la organización de aquella carrera, representada por su máximo dirigente, el francés Fenouil, quien bautizó a Chivite como "le desert pour masochiste", o lo que es casi lo mismo... el masoquista del desierto.

Lejos de conformarse con ese hito deportivo, que no estuvo exento de problemas, puesto que rompió en una ocasión el pistón del motor de dos tiempos de su Pursang, aunque ello no le impidió acabar la prueba, su participación en la carrera egipcia jaleó a Ignacio Chivite para dar un paso más allá y empezar así a soñar con llegar a correr alguna vez el Dakar.

Al Rally de Egipto le sucedió el "Héroes Legend", una suerte de Dakar organizado en África por el también francés y una de las "almas" del Dakar de toda la vida que se inventó su compatriota Thierry Sabine, Hubert Auriol, aunque en esa ocasión su aventura acabó por los suelos camino del Lago Rosa de Senegal.

Dakar Argentina Chile 2011



Asiduo de las carreras de clásicas tanto de motocross como de enduro, Ignacio siguió perseverando en su objetivo pero en la edición de 2009, la que más cerca tuvo hasta ese momento, se le evaporó por falta del presupuesto necesario, lo mismo que sucediese un año después.....

Términos como desesperación o rendirse no entran en el vocabulario de este apasionado de las motos, que en 2011 y no sin limitaciones, al menos logró el dinero suficiente como para mandar su moto a Buenos Aires en el mes de noviembre.

Su Bultaco Pursang viajó

con el resto de participantes del Dakar en el mismo barco camino de la capital argentina y ya en su embarque provocó caras entre sorpresa, incredulidad y admiración de cuantos supieron dar el valor preciso a la gesta que buscaba protagonizar el piloto español en una prueba

como la que iba a afrontar.

Una moto de dos tiempos, con sistema de alimentación por carburador, en lugar de los mucho más eficientes sistemas actuales de inyección –mucho más estables en su rendimiento en altitud-, y construida hace más de treinta años, pretendía

subir hasta los 4.800 metros en algunos puntos de los Andes y, además, llegar a Buenos Aires después de más de dos semanas de competición en algunas de las condiciones más extremas que existen en el planeta.

Y comenzó la competición. La Bultaco Pursang aguantó el

primer día, también el segundo y el tercero, pero la falta de asistencias obligó a Ignacio Chivite a completar cada jornada y después realizar el mantenimiento pertinente de su moto en el campamento, lo que le hizo ir acumulando horas y horas de cansancio.

Dakar Argentina Chile 2011



Llegó un momento en el que a Chivite se le echó el tiempo encima, una noche tras otra sin dormir y, a la tercera, su cuerpo dijo basta, de madrugada, después de haber afrontado jornadas tan duras como las que llevaron a los participantes desde San Salvador de Jujuy en Argentina hasta Calama en Chile con travesías entre los

4.200 y 4.800 metros de altitud, y ¡justo un día antes del primer y único día de descanso de la competición!

Su principal enemigo no fue otro que el cansancio. La necesidad de reparar él solo la moto, sin ayudas ni asistencias, tras cada dura e intensa jornada, le forzó a la retirada, pero mientras preparaba su moto para el

regreso a España en su mente ya comenzó a bullir la forma de conseguir estar en 2012 en la carrera y esta vez, tras la experiencia adquirida sobre el terreno, con todo lo necesario para poder lograr el objetivo de conseguir acabar la carrera más dura y exigente por etapas que se disputa en todo el mundo.





Hablar del Dakar es hacerlo de la competición «off road» del motor con mayor peso específico en cuanto a dureza y duración de la prueba se refiere. Un repaso a la carrera leyendo sus cifras principales, de 2011, y algunas de su historia, nos dan una muestra de su grandeza y magnitud. Un referente en todos los sentidos.

Las cifras del Dakar

- 0** litros de lluvia en el desierto de Atacama
- 2**° la temperatura más baja en la región de Calama
- 3** victorias absolutas para Marc Coma
- 4** victorias, récord en coches de Ari Vatanen
- 5** triunfos de etapa en 2011 de Marc Coma
- 6** victorias del francés Stéphane Peterhansel sigue siendo el récord de triunfos en moto
- 7** triunfos del ruso Vladimir Chagin, récord en camiones
- 9** triunfos tiene Stéphane Peterhansel (tres en coche y seis en moto). Es el piloto más laureado globalmente.
- 10** victorias de KTM, todas consecutivas en los últimos años. La marca de motos con más triunfos.
- 12** El número de victorias de Mitsubishi, el constructor con más coronas en coches -7 de ellas consecutivas-
- 13** mujeres inscritas en todas las categorías en 2011. La catalana Laia Sanz una de ellas, ganadora en la categoría Femeninas en las motos
- 14** días de carrera al más alto nivel competitivo.
- 20** años, edad del piloto más joven, Rodrigo Andrés Caballero -corría en moto por segunda vez-
- 28** participaciones seguidas de Yoshimasa Sugawara, presente este año también, es el récord. De ellas ha terminado 21, incluida ésta, 20 consecutivas. Ha corrido en moto, en coche y en camión.
- 29** ocasiones pasó el Dakar por Senegal, la nación más visitada.
- 33** ediciones del Dakar. Comenzó en 1979 y la edición 2008 fue anulada
- 42**° temperatura más alta en la zona de Chilecito
- 44** veces Francia ha ganado el Dakar, el país que más títulos tiene.
- 50** por ciento de las motos suelen terminar. En los coches la cifra está en el 40% de los que salen
- 53** nacionalidades representadas en 2011
- 57** fotógrafos presentes en todo el rally 2011, de 10 agencias
- 60** ruedas delanteras y 60 traseras han gastado una escuadra oficial con 4 motos.
- 66** horas de sueño es la media acumulada en 14 días (336 horas)
- 69** años tiene el piloto más veterano, Yoshimasa Sugawara, competía en camión
- 70** cadenas de televisión cubren el Dakar. 55 de ellas -internacionales, nacionales y regionales- siguen la prueba desde dentro.

Dakar Argentina Chile 2011

94 motos han terminado, 55 coches, 41 camiones y 14 quads

124 pilotos debutantes: 61 en moto, 20 en quad, 42 en coches y 1 en camión

156 periodistas acreditados en prensa escrita, agencias y radios

178 millones de dólares los ingresos como beneficio del turismo

190 países emiten la prueba

443 vehículos participantes en 2011.

148 coches, 188 motos, 38 quads y 69 camiones

600 vehículos en 1988 es el récord de inscripción

631 km la especial cronometrada más larga Arica -Antofagasta

800 a 900 km distancia habitual a recorrer por jornada

1.200 horas de programas de TV

1.400 litros de agua bebe el "staff" de una estructura como KTM

1979 es el año del nacimiento del Dakar. El francés Thierry Sabine lo puso en marcha congregando a 182 participantes. 74 llegaron a la meta en Dakar

3.800 litros de gasolina han consumido las KTM oficiales y 300 litros de aceite

9.000 km de recorrido- desierto, pistas, carreteras...- 5.000 cronometrados

11.700 litros de combustible usa en sus vehículos de asistencia un equipo como el oficial KTM

12.427 km fue el recorrido más largo en 1992, en la edición París-El Cabo, visitando ¡10 países! con ¡22 etapas! Cruzando África de norte a sur

13.000 En euros, el costo de inscripción en moto. En coches, 23.000 euros.

15.000 km de recambio ha transportado en tres camiones KTM

4.837 metros el punto de mayor altitud en el recorrido en su paso por los Andes

9.500 km de recorrido entre Argentina y Chile en 2011

25.000 € precio de una moto puntera preparada para el Dakar

80.000 km en 14 días es el total de kilómetros acumulados por un equipo como KTM en sus vehículos (motos, camiones y coches)

15.000.000 de €, el costo de la anulación de la edición 2008, según los organizadores



Pendientes de Rossi

// Chema Medina

Dejó Honda porque estaba harto de que le echaran en cara, incluso desde las filas de su propia marca, que ganaba porque contaba con la mejor montura. Llegó a Yamaha en 2004, tras haber conquistado tres títulos consecutivos con su anterior marca, y volvió a encontrar la senda de la victoria, a pesar de que la M1 era a su llegada peor que la RCV y la Desmosedici. También jugaba en su contra en ese momento que la marca de los diapasones llevaba sin ganar un título desde 1992, año en el que se acabó el trienio de Wayne Rainey, pero al gran Valentino Rossi, que es a quien nos referimos, conquistó para Yamaha los títulos de 2004, 2005, 2008 y 2009, para acabar despidiéndose de la casa de Iwata al finalizar el curso 2010. ¿La razón? Para buscar nuevos retos fichando por Ducati para esta temporada y la que viene, aunque hay más...

Los motivos de su salida de

Yamaha tienen una doble lectura. Con su segunda marca nipona vivió en permanente estado de luna de miel incluso en los años en los que no se logró el título. Fue gracias a que El Doctor siempre ha pensado que la corona de 2006 la ganó Hayden por pura suerte y que la de 2007 se la llevó Stoner porque su moto calzaba los Bridgestone que marcaron la diferencia ese año, mientras que su M1 unos Michelin que estuvieron muy por debajo en muchas carreras. Sin embargo, la llegada al box de un joven con hambre de gloria comenzaría a complicar las cosas. Jorge Lorenzo no iba a aceptar en ningún caso el papel de escudero que tan gentilmente llevó a cabo Colin Edwards durante tantos años al lado del italiano, así que de entrada le puso un muro en el box, para separar ambas áreas de trabajo, con la excusa de que él llevaba en su moto los Bridgestone mientras que el español llevaba los Michelin. Eso fue en 2008 y Rossi recuperó su

Partiendo de la base de que Valentino no es italiano, sino Patrimonio de la Humanidad, y que cuando gana él ganamos todos, se entiende que la pregunta que más hagan los aficionados a los que vamos a las carreras sea la de qué será capaz de hacer Valentino con la Ducati. Es la pregunta del millón...

corona. Al año siguiente, el muro permaneció, sin que importara el hecho de que ya los dos pilotos, como el resto de la parrilla, llevara los Bridgestone, y el campeón volvió a ganar, pero surgiendo los primeros grandes duelos con su joven compañero en la pista, y también fuera de ella, con cruce de declaraciones sobre quién copiaba a quién. Y en 2010, último año de su agria convivencia, el dichoso muro permaneció y Valentino fue más allá, al cortar por cuenta propia el libre acceso a la telemetría que había hasta entonces y al marcarse un órdago ante Yamaha...

El año pasado, tanto Rossi como Lorenzo, al igual que Stoner y Pedrosa, las cuatro vacas sagradas de MotoGP, acababan contrato y Valentino le pidió a su marca que eligiera entre él o Jorge, porque no quería seguir compartiendo equipo con su ma-



MotoGP 2011



yor rival. Yamaha le hizo ver que él era el presente y que el español el futuro y casi el presente, porque había adelantado los plazos previstos en su adaptación a la clase reina. Rossi lo aceptó en un principio y en el GP de Francia de mediados de mayo juró y perjuró que seguiría en Yamaha, aunque fuera con Lorenzo como

compañero, porque ya eran casi como un matrimonio que había pasado la etapa más difícil para una buena convivencia.

¿Qué hubo entonces para que Rossi cambiara de idea y se fuera de Yamaha?. Yamaha le pidió al 46 que se rebajara el sueldo porque la crisis les estaba afectando duramente. De primeras,

la estrella entendió la situación y estaba dispuesto a rebajar sus 14 millones anuales de nómina, pero cuando supo que su rebaja era para subir el sueldo de Lorenzo, se plantó, rompió y aceptó el desafío de Ducati. Queda más bonito decir que Rossi es un piloto que necesita encontrar nuevos desafíos, y su unión con la marca

de Borgo Panigale lo es, máxime teniendo en cuenta que con la Desmosedici sólo ha sido capaz de triunfar Stoner. Sin embargo, revisando la historia real también tiene razón de ser la lectura de que Lorenzo echó a Rossi de Yamaha...

Sólo con el paso del tiempo sabremos si El Doctor acertó con

su elección. Firmó con la casa roja para esta temporada y la próxima, la del cambio de 800cc a 1.000cc, con la esperanza de que su sensibilidad para desarrollar las motos pueda marcar la diferencia el próximo año, cuando todos partan de cero, y también para domar esta temporada una Desmosedici que en otras manos que no fueran las de Stoner se ha mostrado indomable.

Para ello cuenta con el apoyo, una vez más, de Jeremy Burgess y su banda de mecánicos. Como ya hicieran en 2003, al dejar Honda y llegar a Yamaha, al finalizar 2010 dijeron adiós a Yamaha y han recalado este año en Ducati, aunque todo su trabajo invernal ha estado lastrado por la lesión que arrastraba Valentino en el hombro derecho. Es antigua, cuando se cayó haciendo motocross antes de viajar a Japón, y a la vista de la guerra que le ha dado en este comienzo de campeonato, está claro que fue un error no parar antes, con el título 2010 perdido con mucha antelación, y ganar tiempo con vistas a 2011.

Su evolución será positiva, de menos a más a lo largo de la temporada, y está por ver si, una vez se encuentre a tope físicamente, lo que tiene previsto a partir del mes de mayo, podrá ir tan rápido con la Ducati como solía hacerlo con la Yamaha y la Honda. El Mundial le necesita en forma, porque es uno de los grandes

alicientes del campeonato, y los periodistas también, porque las ruedas de prensa de podio post-carrera son mucho más aburridas cuando no está él...

Habrá que estar muy pendientes a la evolución del 46 con una moto que define así: "La Ducati es una moto que se pilota de una manera muy diferente a lo que estaba acostumbrado con la M1, con la que estás inclinado mucho tiempo y eso hace que sea determinante la velocidad de paso por curva. Para hablar de un modo sencillo, digamos que la M1 recuerda mucho a la 250. Y la Ducati recuerda más a la 500, porque hace falta angular en curva como se hacía con esas motos: de esta manera se puede aprovechar al máximo la aceleración en la fase de salida. Esta moto se pilota mucho en sobreviraje, en el sentido de que para hacerla girar hace falta deslizar mucho la parte de atrás. En esto la Ducati es muy diferente de la Yamaha... Se puede decir que con la Ducati hace falta crear el mayor número de rectas posible durante una vuelta a la pista. El mayor problema es que le falta manejabilidad. Tenemos que conseguir hacer girar más esta moto. La entrega de potencia de la M1 es más fácil y el motor de la M1 te echa una mano a la hora de hacer la curva". Se podrá decir más alto, pero no más claro. ¿Verdad?

Línea Directa Aseguradora convoca el VIII Premio Periodístico de seguridad vial

El Premio está abierto a tres categorías, Prensa escrita, Radio y Televisión, cada una de ellas dotada con un premio de 9.000 € y además, la compañía otorga los galardones del Premio Solidario, dotado también con 9.000 € y el Premio Honorífico, sin dotación económica.

// Línea Directa

Línea Directa Aseguradora, ha convocado por octavo año consecutivo el Premio Periodístico de Seguridad Vial Línea Directa, como parte de su firme compromiso con la seguridad vial.

Como en ediciones anteriores, podrán optar al Premio periodistas y profesionales de la información que presenten trabajos sobre seguridad vial que hayan sido publicados y difundidos entre el 1 de marzo de 2010 y el 1 de marzo de 2011 en medios digitales, diarios, revistas, cadenas de televisión

o emisoras de radio de ámbito local, regional o nacional. Cada una de las tres categorías (Prensa, Radio y Televisión) estará dotada con un único premio de 9.000 € como reconocimiento a su labor en favor de la difusión de noticias sobre seguridad vial entre la opinión pública.

El jurado del Premio estará formado por diez prestigiosas personalidades del mundo de las finanzas, del periodismo y la comunicación, que elegirán los ganadores valorando el enfoque, calidad y documentación de los artículos y piezas presentados.

JURADO DEL VIII PREMIO PERIODÍSTICO DE SEGURIDAD VIAL LÍNEA DIRECTA

- Pere Navarro Olivella, Director General de Tráfico.
- Bartolomé Vargas Cabrera, Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial.
- María del Pilar González de Frutos, Presidenta de UNESPA.
- Alejandro Izuzquiza Ibáñez de Aldecoa, Director Operaciones Consorcio Compensación de Seguros.
- Pedro Guerrero Guerrero, Presidente de Bankinter.
- Gonzalo de la Hoz Lizcano, Consejero de Bankinter.
- Maurizio Carlotti, Vicepresidente del Grupo Antena 3.
- Isabel Linares Liébana, Directora General de Telemadrid.
- Iñaki Gabilondo Pujol, Periodista.
- Elsa Granda Zarabozo, Periodista de El País y ganadora de la VII edición en la categoría de prensa escrita.



CEV Buckler

¡Viva la Democracia!

Una vez que ha quedado claro en este 2011 que el Mundial de Motociclismo vuelve a ser hostil a las aventuras de los fabricantes de motos más pequeños, el CEV se ha convertido en el entorno ideal de estos proyectos.

// Borja González

En la primera temporada mundialista de Moto2, 15 constructores de chasis distintos comparecieron en la parrilla inaugural del campeonato. En este 2011, ese número ha caído hasta siete. Y es que sobrevivir en la máxima competición es siempre complicado. En este sentido, el CEV ha pasado a ser el escenario ideal de estos románticos que buscan cumplir el sueño de ver competir su obra al altísimo nivel que ofrece el nacional de motociclismo. Y algunos de esos proyectos llevan grabado el sello 'Made in Spain'.

AJR, con sede en La Garriga (Barcelona), fue fundada en 1994 por Javier Pérez de Vega y Armando Molí. Lo que empezó como una actividad de restauración, pasó a centrarse en la construcción de réplicas –como la Bultaco TSS350-. Y de ahí, y tras las primeras noticias sobre la desaparición de las 250cc de dos tiempos, al proyecto Moto2.

Un chasis multitubular de cromo molibdeno con basculante de aluminio que ha comenzado su segunda temporada con la versión 2011 y que da aspiraciones deportivas de máximo nivel a AJR al conver-

tirse en proveedores tanto de Motorrad Competición, escudería ganadora el año pasado en la categoría Stock Extreme con el ahora mundialista Xavier Forés, como de Mr. Griful, que en 2010 dio el premio de constructores a la británica Harris con Jordi Torres y Dani Rivas, y que ahora se ha pasado al producto nacional.

La AJR, además, pudo ver rodar su chasis dos veces en el Mundial, primero en Jerez de la mano de Amadeo Lladós, y después en Valencia con Forés, que se quedó en carrera a un puesto de haber entrado en los puntos.

Esta misma experiencia, la de rozar el entrar entre los quince mejores del mundo, la vivió la MIR Racing en el Motorland de Aragón. El debut del cántabro Román Ramos con la moto valenciana de la escudería propiedad de Julián Miralles –ex mundialista que logró a finales de los 80 nueve podios en 125 y 80cc- fue toda una sorpresa, en una moto que en el invierno habían estado probando pilotos como Ángel Rodríguez 'Rodri' o Héctor Faubel.

La MIR fue toda una sorpresa, aunque no pudiese cumplir su sueño de competir todo el año en el Mundial. En el CEV,

LA AJR PUDO VER RODAR SU CHASIS DOS VECES EN EL MUNDIAL, PRIMERO EN JEREZ CON AMADEO LLADÓS, Y DESPUÉS EN VALENCIA CON JAVIER FORÉS.



CEV Buckler

la MIR Moto2 en manos de Ramos terminó quinta en la general, con tres terceros puestos en las tres últimas carreras. Un bastidor en doble viga de aluminio mecanizado, mismo material usado para el basculante, con piezas fabricadas por CNC (Control Numérico Computarizado) fue el concepto elegido por la escudería valenciana fundada en 2002, y que en 2006 ya se había atrevido con la construcción de un motor propio para la 125 preGP de su escuela de pilotos; tras esto, desarrollaron una 125 preGP EVO completa, el paso previo para lanzarse de lleno al mundo

Moto2.

Y estos dos no fueron los únicos proyectos nacionales para la nueva clase con motores de 600. Los navarros de Inmotec, metidos también de lleno en el desarrollo de una MotoGP que continúa en fase de desarrollo, o los catalanes de ArbizuGP, con un chasis multitubular en acero y aluminio en un prototipo bautizado como M2Y, también se atrevieron a poner en pista sus proyectos, en el caso de los primeros, con el experimentado Iván Silva, que se quedó en un par de ocasiones a las puertas de subir al cajón. Y la escudería Hune Racing enseñó una moto

realizada conjuntamente con la Universidad Carlos III de Madrid que finalmente no llegó a entrar en competición.

Aunque de todos, tal vez el más curioso sea el de la ingeniería Bottpower. Residentes en Zaragoza, dos ingenieros mecánicos, David Sánchez –especializado en chasis y suspensiones– y José Manuel Contreras –en motores y electrónica–, fueron desgranando vía internet el proceso de evolución de una moto a la que llamaron Bott M210 y que debutó en el CEV en las dos últimas pruebas celebradas en Valencia y Jerez.

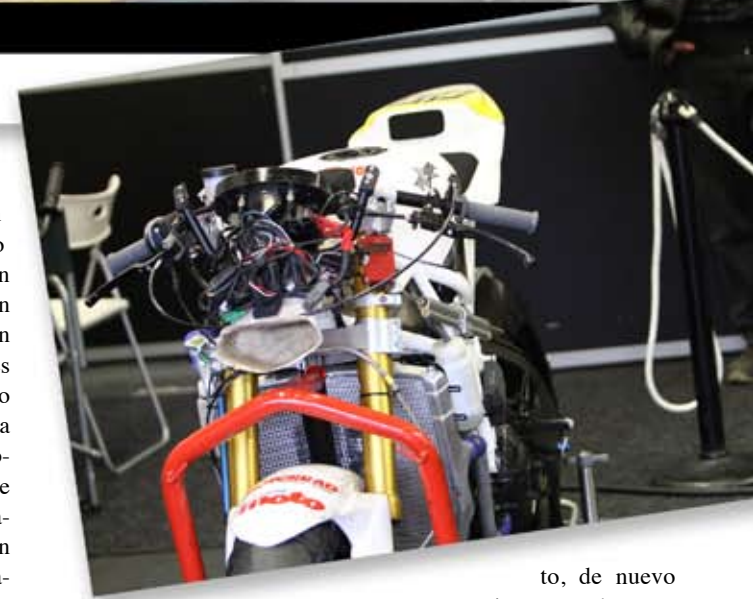
Y es que éste puede que sea

el proyecto más artesanal de todos los que se han puesto en pista. La Bott, que ha tenido su continuidad este año con la versión M211, cuenta con un bastidor multitubular con tubos de aleaciones especiales de acero, que fue desarrollado conjuntamente con la empresa británica Reynolds Technology, líder en fabricación de tubos de acero de altas prestaciones. Este chasis cuenta con placas de acero en la parte trasera para alojar el basculante, aunque lo más llamativo es su pipa de dirección, sin eje que la atraviese, buscando minimizar el flujo del aire que llega del airbox. Un uso detallado de ingeniería que se completó con una telemetría propia.

Es evidente que la entrada de Moto2 ha democratizado las parrillas de las grandes competiciones. Ya no sólo encontramos Aprilia, Honda, KTM, Yamaha o BMW. Ahora los aventureros tienen su lugar, aunque la supervivencia siempre termine siendo complicada por los recursos que necesitan el desarrollo y evolución de estos proyectos. Y el turno ahora será para Moto3.

El ejemplo de Moto2

Al igual que en 2009 el CEV fue pionero a la hora de colocar en pista a las Moto2, en aquel momento atreviéndose a hacerlas competir dentro de la



to, de nuevo como pioneros –algo que los responsables del Campeonato Italiano de Velocidad también se han planteado–. Y para ello hicieron público a finales del pasado mes de febrero el reglamento preparado por la Real Federación Española de Motociclismo, con la base del Mundial, y de momento con algún criterio propio, como la prohibición de los motores off-road, con excepción de aquellos que evolucionen los principales fabricantes, unos propulsores que en todo caso deberán ser homologados por la propia federación.

Sea como fuere, Moto3 vuelve a abrir un nuevo campo democratizador del motociclismo de competición, y una nueva oportunidad para los talentos nacionales que quieran y se atreven a poner más ‘Made in Spain’ en las parrillas de los circuitos.

Por si acaso, los organizadores del nacional, por boca de su máximo responsable, Óscar Gallardo, han abierto la puerta a poder celebrar alguna carrera de Moto3 si hay motos suficientes y peticiones al respec-

LA ENTRADA DE MOTO2 HA DEMOCRATIZADO LAS PARRILLAS DE LAS GRANDES COMPETICIONES CON MÁS CONSTRUCTORES.



Amor a la moto

Verona es una ciudad de **Italia** muy conocida por el amor entre **Romeo** y **Julieta**. También existe otro amor, el del entusiasta y las motos. Y eso es lo que hemos palpado en la **Bike Expo** que se celebra en la localidad del **Veneto**.



TRIUMPH ROMPIÓ
METAFÓRICAMENTE
EN ITALIA. UN ALTO
PORCENTAJE DE MOTOS
TRANSFORMADAS
LLEVAN EL SELLO DE
LAS MOTOS INGLESAS

Feria Internacional Verona 2011

// Nacho Mahou

Siete pabellones a reventar están a disposición de los ‘enamorado’ de las dos ruedas. Siete ‘mares’ para perderse entre oleadas de gente que mira, observa, se agacha, fotografía cada detalle, cada moto... Realmente un gran espectáculo.

Tres de los siete están dedicados al mundo del Custom y los restantes al resto de motocicletas. Una suma de casi mil expositores.

El más espectacular de todos y el primero en ver, es el de Harley-Davidson Verona. La gama

de 2011 estaba expuesta para el público en un enorme espacio naranja y los que lo desearan podían subirse y soñar con ser sus propietarios por unos segundos.

Posteriormente se encontraba el stand de Headbanger, una firma italiana de reciente existencia que ha tenido a bien construir de serie unos ‘choppers’ muy bien rematados y ligeros de peso. Además, la fábrica de Milán ofrece una extensa gama con una docena de opciones.

Victory Motorcycles, la otra marca americana presente, exponía toda su artillería con algunos modelos firmados por Arlen

Ness, el gurú de la ‘customización’ de motos. Además, estuvo presente por la feria firmando a diestro y siniestro camisetas, gorras... siempre con una sonrisa en la cara.

Una de las marcas más esperadas era Norton, que vuelve a la carga. Quieren su cuota de mercado y con los productos que ofrecen seguro que lo consiguen. Son realmente admirables sus motos.

Triumph rompía metafóricamente en Italia. Un alto porcentaje de motos transformadas llevan el sello de las motos inglesas y abundaban los expositores con

este gran producto.

Los pabellones de custom estaban atestados de piezas delirantes para los choppers, accesorios imposibles de encontrar en otro lugar, ropa muy ‘cool’: gorras, chaquetas, pantalones, botas...

En los otros pabellones destacaba Ducati por dos importantes razones: la nueva moto de Rossi en MotoGP y el nuevo ‘juguete’, la Diavel, que además la pudimos ver en la versión de fibra de carbono. Para poner los pelos de punta.

Las británicas/hindús Royal Enfield enseñaron sus armas con un stand muy completo y pecu-

liares realizaciones.

Cabe destacar la Vyrus Motorcycle, un derroche de talento de la mano de Ascanio Rodorigo. Han fabricado una escultural unidad para competir en Moto2.

Según el responsable de la feria italiana—Francesco Agnoletto—la cita en Verona se ha convertido en tan solo tres años en una de las citas más importantes del panorama europeo. Y no le falta razón si tenemos en consideración sus 120.000 visitantes (Verona tiene 240.000 habitantes), un 20% más que el año anterior. 400 periodistas acreditados dimos cuenta de ello.

Este entorno tan idílico estaba rodeado por una atmósfera de consumismo y envuelto en notas de buen rock and roll que ordenadamente se percibía desde cualquier punto.

En el exterior, decenas de ‘chiringuitos’ de comida que expulsaban un humo delicioso y que estaba claramente orientada a las delicias locales.

La facilidad de acceso a la feria también estaba muy cuidada, con grandes campas de aparcamiento y con un aeropuerto pequeño pero funcional a menos de una decena de kilómetros del centro.



Valentino Rossi visto por Jorge Martínez Aspar “Sin duda el mejor piloto de la historia, nadie como él”

Que un piloto catalogue a otro rival, porque en el caso de Jorge Martínez “Aspar” con Valentino Rossi lo fueron aunque en momentos muy distintos de sus vidas, ya es referencia suficiente como para considerar que, en esta ocasión, vamos a hablar de un piloto que ha marcado un antes y un después en la historia del motociclismo.

// Tito Lladós

Hablar de Valentino Rossi es hablar del más grande piloto que nunca ha existido en el campeonato del mundo de motociclismo y estas palabras no se las atribuye el redactor del texto, sino todo un campeón del mundo, cuatro veces campeón para más señas y, además, español, Jorge Martínez Salvadores, conocido por todos como “Aspar”, quien se enfrentó carenado contra carenado con alguien que, a día de hoy, acumula nueve títulos mundiales.

“Para mí, sin ninguna duda, hablar de Valentino Rossi es

hablar del mejor piloto de la historia del motociclismo y es así porque creo que no ha habido nadie como él, completo, agresivo, valiente, técnico, ambicioso..., sinceramente, lo tiene absolutamente todo”, afirma Aspar.

Rossi nació en la pequeña localidad italiana de Urbino el 16 de febrero de 1979 y desde muy jovencito creció influenciado por su padre Graziano, también piloto de motos y ganador de dos Grandes Premios del campeonato del mundo, de quien Valentino ha heredado muchas de sus excentricidades.

Jugó con los karts antes de pasar a las minimotos, pero

rápidamente demostró su talento y de campeón regional y juvenil de la especialidad dio el salto a los circuitos para disputar y ganar el campeonato italiano de Sport Production en 1994 y el de 125 c.c. en 1995, temporada en la que también fue tercero en el europeo de la cilindrada.

Rossi debutó en el campeonato del mundo en el Gran Premio de Malasia en 1996, que se disputó en el antiguo trazado de Shah Alam, y terminó su primer año noveno con una victoria, pero ávido de triunfos, al año siguiente se convirtió en el piloto más joven de la historia en conseguir un título mundial,



Leyendas de la moto



el único que tiene de 125 c.c., después de ganar nada menos que once grandes premios.

“Cuando Rossi y yo coincidimos en pista nuestras vidas y nuestras historias eran muy distintas, puesto que yo estaba en el zénit de mi carrera y él no hacía nada más que empezar y reconozco que con él en pista se revolucionó todo pues era un joven muy agresivo y valiente pero con el paso del tiempo ha sabido convertirse en un piloto, quizás el único, absolutamente completo”, reconoce Jorge Martínez.

“Evidentemente su situación de entonces no es ni por asomo la de ahora, pero también es verdad que ahora Rossi es un piloto muy maduro y capaz de grandes hazañas y quizás uno de los pocos que verdadera-

mente sabe transmitir al milímetro a su equipo todo lo que siente sobre la moto y, lo que es más importante, además acierta siempre en sus predicciones”, añadió “Aspar”, cuatro veces campeón del mundo en las pequeñas cilindradas de 80 y 125 c.c.

“Antes era un piloto todo corazón, ahora además es técnico y esa es probablemente la gran diferencia respecto al resto de pilotos”, afirma “Aspar”.

No esperó mucho tiempo para subir a los 250 c.c., en donde acabó segundo su primer año y en 1999 se proclamó campeón con Aprilia para no esperar más tiempo y dar el salto a los 500 c.c. de la mano de Honda.

Fue campeón del mundo con Honda ya en el 2001 y nadie

le hizo sombra ni con las motos de dos tiempos ni cuando entraron las motos de cuatro tiempos, pero el desamor con Honda le hizo fichar por Yamaha y ganar el título mundial con ellos ya en la primera temporada, 2004.

Su hegemonía en la categoría reina duró desde 2001 hasta 2005, ambos inclusive. Sucumbió ante los errores y frente al estadounidense Nicky Hayden en 2006 y con el australiano Casey Stoner en 2007.

En 2006 Valentino Rossi fue subcampeón del mundo por segunda vez en su carrera en la categoría reina, la primera fue cuando debutó en 2000, al perder el título en favor de Hayden por sólo cinco puntos y en el último gran premio, en Valencia,

ROSSI ES UNO DE LOS MIEMBROS MÁS IMPORTANTES DEL PADDOCK DEL MUNDIAL Y SUS AFICIONADOS ESTÁN POR TODO EL ORBE.

tras cometer un error en forma de caída de debutante.

Casi tan difícil resultó la temporada 2007, pues Rossi logró cuatro triunfos y varios podios, pero su talento se vio mermado por el rendimiento de sus neumáticos y no pudo ni ser subcampeón por un solo punto.

Desde 2008 y hasta la llegada del mejor Jorge Lorenzo en 2010, nadie ha podido contestar a su supremacía y ahora, en 2011, afronta como un debutante más un nuevo reto, cambiar de marca para dejar Yamaha y marcharse a Ducati con el mismo objetivo, ser campeón del mundo.

Valentino Rossi es, además, uno de los miembros más importantes del paddock y sus aficionados están por todo el mundo. Baste como ejemplo que no hace muchos años fue invitado a un salón de la moto en la India y en donde pilotos como Alex Barros o Loris Capirossi no había conseguido llenar un aforo de 10.000 espectadores, “Il Dottore” congregó a más de 250.000 personas.



Draggin Jeans



Draggin Jeans, Protegidos Para Uso Cotidiano

➔ Desde **Australia** nos llegan los pantalones y chaquetas **Draggin Jeans**, que se caracterizan por tener una apariencia externa racional para uso cotidiano y que sin embargo están pensados y fabricados expresamente pensando en los motoristas.

➔ Tanto pilotos como acompañantes, hombre, mujer o niño, pueden emplear productos **Draggin Jeans**, realizados con un material protector en los puntos más expuestos en caso de caída, tal como puede verse en el dibujo y que en las chaquetas cubre brazos y hombros con el mismo material que los pantalones, el **Kevlar Unobtainium**.

Este producto de máxima calidad, el **Kevlar Unobtainium**, es un material que permite ser arrastrado por el asfalto a altas velocidades sin que el cuerpo sea castigado por las quemaduras y roces que tendrían lugar si no se dispusiese de estas protecciones.



Bultaco



Nuevas ventajas para los socios del Club Mas Moto

➔ Los socios del Club Más Moto disfrutan ahora de un descuento del 15 por ciento en las compras por Internet en www.jabis22.com.

Distribuidora de accesorios y complementos para motoristas, entre los que destacan:

Bultaco hasta **West Coast Choppers** pasando por prendas y artículos de **Monster** o **One Casual**.

En **Jabis22** puedes encontrar los novedosos productos importados desde **Australia** de **Draggin Jeans**, capaces de resistir caídas de nuestra moto. Entra en web www.jabis22.com y elige la marca, producto y talla. Añádelo al carrito de la compra. Regístrate, y si ya eres cliente, pon la contraseña para, a continuación, en la casilla "cupón de descuento" escribir en mayúsculas **MAS MOTO** y de forma automática se aplicará un 15% de descuento a la compra.

Piaggio Mp3 Yourban

Más ligero, juvenil y agresivo

// Club Más Moto

El nuevo MP3 Yourban viene a completar la ya extensa gama de scooters de tres ruedas del Grupo Piaggio con un vehículo compacto, de líneas ligeras, ágil y manejable, ideal para escapar del tráfico.

El nuevo modelo, que estará disponible en las cilindradas de 125 y 300 c.c., las dos con inyección electrónica, llega con unos acabados del máximo nivel para su categoría y se dirige tanto al joven ejecutivo que utiliza el scooter para los trayectos casa-trabajo, como al público femenino que busca un medio seguro, ágil y divertido merced a su reducción de peso.

Ahora, el tren delantero resulta mucho más preciso en los cambios rápidos de dirección y recuperación de una tumbada y mucho más estable en el paso por curva, incluso con el gas abierto.

La vista frontal, doble rueda delantera, viene dominada

por el manillar, que integra el potente grupo óptico de doble parábola, con luces de posición LED, y los indicadores de dirección, con una cúpula tintada.

El asiento, con dos niveles separados, integra un cómodo hendido trasero para el conductor, diseñado para permitir una fácil apoyo al suelo y asegurar un alto nivel de confort, con hueco bajo el asiento de gran capacidad que permite albergar cómodamente dos cascos jet con visera o, como alternativa, una bolsa de ordenador.

La reducción del peso, de casi 15kg. En la versión 300cc del Mp3 actual, es fácilmente perceptible tanto en las maniobras en parado como en movimiento, en donde dispones de una mayor sensación de agilidad, sobre todo en las maniobras a baja velocidad como en los eslabon urbanos o en los rápidos cambios de dirección.

La posición de conducción es realmente óptima puesto

Piaggio inició con su saga Mp3 una línea de vehículos para ciudad, insospechada para la mayoría de los usuarios de moto que poco a poco se han ido acostumbrando a las excelencias de este producto, que ahora da un paso más hacia el futuro de las tres ruedas con el nuevo Yourban, simbiosis entre las palabras inglesas Young y Urban.

que la plataforma es más compacta y acogedora al rebajarse en 20 mm respecto al Mp3 estándar, lo que ofrece más espacio para las piernas del piloto, mientras para el pasajero se han estudiado dos estribas extraíbles que, plegadas, quedan completamente integradas en el carenado.

El nuevo Piaggio Mp3 Yourban se ofrece ya en los concesionarios de la marca con dos motorizaciones, 125 y 300cc, ambas dotadas con sistema de inyección electrónica.

El propulsor de 300cc, mo-

Piaggio Mp3 Yourban

CON ACABADOS DEL MÁXIMO NIVEL SE DIRIGE TANTO AL JOVEN EJECUTIVO QUE LO UTILIZA PARA CIUDAD COMO AL PÚBLICO FEMENINO.



Ficha técnica Piaggio Mp3 Yourban 125 ie ERL: 5.390 €

Motor	Monocilíndrico, 4 tiempos, 4 válvulas, inyección elec.
Cilindrada	124cc
Pot. máx. Decl.	15 CV a 9.750 rpm
Diámetro/carrera	57mm / 48,6mm
Suspen. delantera	Cuadrilátero articulado.
Suspen. trasera	2 amortiguadores hidráulicos de doble efecto y precarga de muelle regulable
Longitud / Altura asiento	2.040 mm / 780 mm
Distancia entre ejes	1.440 mm
Depósito	10,8 litros
Peso en seco	206 Kg.

nocilíndrico de 4 tiempos, 4 válvulas, con inyección electrónica, proporciona una potencia máxima de 22,4CV a 7.500 giros, con un par máximo de 23,2Nm a sólo 6.500 revoluciones, mientras que el motor de 125cc también viene dotado con inyección electrónica y adopta el sistema de refrigeración por agua ECS (Electric Cooling System), que garantiza una menor absorción de energía y, por tanto, un ahorro de carburante.

En ambas cilindradas el Mp3 Yourban se muestra veloz y ágil en la conducción gracias a la inyección, pero al mismo tiempo silencioso y respetuoso con el ambiente. El encendido se realiza por rueda libre en baño de aceite y reduce la rumorosidad, mientras en marcha se encarga la cubierta del cárter motor, que contribuye a optimizar la refrigeración de la transmisión.

Ficha técnica Piaggio Mp3 Yourban 300 ie: 5.990 €

Motor	Monocilíndrico, 4 tiempos, 4 válvulas, inyección elec.
Cilindrada	278cc
Pot. máx. Decl.	22,4 CV a 7.500 rpm
Diámetro/carrera	75mm/63mm
Suspen. delantera	Cuadrilátero articulado.
Suspen. trasera	2 amortiguadores hidráulicos de doble efecto y precarga de muelle regulable
Longitud / Altura asiento	2.040 mm / 780 mm
Distancia entre ejes	1.440 mm
Depósito	10,8 litros
Peso en seco	206 Kg.



Envía tus rutas y gana buenos productos

Línea Directa Aseguradora premia a los socios que envíen los mejores trayectos dentro y fuera del asfalto

La compañía de seguros Línea Directa, líder en el mercado español, quiere premiar las mejores rutas realizadas por nuestros socios así que mientras disfruta de tu moto, puedes enviarnos el recorrido de la misma, junto a las mejores fotografías que hayas hecho de la misma, ya sea por carretera o por campo.

→ Si tu ruta de carretera y sus fotografías son premiadas, recibirás como premio unas botas de carretera.

→ Si por el contrario la ruta que realizas y sus correspondientes fotos son por campo, también tendrás tu premio, al recibir unas botas de campo acordes con la especialidad que practicas.

→ No tardes en enviarnos tu ruta a atención_al_socio@lineadirecta.es. Tú puedes ser el elegido, pero todos tendréis un regalo, puesto que todas las rutas completas que recibamos (texto y fotografías) serán premiadas.



Ahora que ya te has ahorrado
un pico en el seguro de tu moto,

¿no te gustaría ahorrarte otro pico
en el seguro de tu casa?

Llámanos ahora y benefíciate de un precio especial en el
Seguro de Hogar por ser cliente de Línea Directa. Porque a
todos nos gusta pagar menos, ahorra también en el seguro
de tu casa.



9 0 2 1 2 3 6 0 1

lineadirecta.com
—seguro hogar—