

VALENTINO ROSSI

LA LEYENDA DEL **46** SIGUE VIVA



ENTREVISTA

AUGUSTO FERNÁNDEZ

**¿DE DÓNDE
SALISTE, AUGUSTO?**

**Miguel Ángel Merino**

CEO Línea Directa Aseguradora

“SELFIES” AL VOLANTE

▲ No cabe duda de que la tecnología nos brinda grandes oportunidades y puede ser una gran aliada en muchos momentos de nuestra vida. La irrupción de los *Smartphones* ha transformado nuestros hábitos, trascendiendo los límites de la comunicación y ofreciéndonos una infinidad de usos para los que antes necesitábamos utilizar otros dispositivos.

Sin embargo, un uso poco responsable del móvil puede afectar negativamente a ámbitos tan importantes como la Seguridad Vial. Así lo pone de manifiesto el estudio “Smartphones: el impacto de la adicción al móvil en los accidentes de tráfico”, realizado por la Fundación Línea Directa, institución de la que soy Vicepresidente, en colaboración con el Instituto Universitario de Investigación de Tránsito y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS). Un informe que, por primera vez en España, aporta cifras de fallecidos por causa del móvil en los accidentes de tráfico, una de las fuentes de distracción más preocupantes cuando se habla de Seguridad Vial.

Aunque parezca increíble, casi 2 millones de automovilistas reconocen haberse hecho “selfies” conduciendo. Además, se estima que se producen al año casi 8.000 accidentes con víctimas por el uso indebido del *Smartphone*, en los que habrían muerto 390 personas, más del 20% del total de los fallecidos en carretera. ¿Qué es lo que empuja a alguien a arriesgar su vida por una imagen? La respuesta es difícil de saber pero las consecuencias son, sin duda, alarmantes. /

**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.



ARRANCAMOS...

46 / OCTUBRE 2019 www.clubmasmoto.com

06

MÁS COMPETICIÓN

MOTOGP LA LEYENDA DEL 46 SIGUE VIVA

✍️ Mela Chércoles



18

MÁS ENTREVISTA

AUGUSTO FERNÁNDEZ ¿DE DÓNDE SALISTE, AUGUSTO?

✍️ Borja Gonzalez



34

MÁS OFF ROAD

AVENTURA OFF ROAD RODIBOOK

✍️ Santi Ayala/Director Moto Verde



46

MÁS COMPETICIÓN

MUNDIAL DE SUPERBIKE BAUTISTA Y DUCATI "TIRAN POR LOS SUELOS" UN TÍTULO QUE PARECÍA ADJUDICADO

✍️ Tito Lladós



58

MÁS AVENTURA

PRUEBA CULTURA VINTAGE EN PISTAS DIRT TRACK

✍️ Nacho Mahou



70

MÁS PRUEBA

KTM 790 ADVENTURE S POTENCIA Y PRESTACIONES PARA UNA AVENTURERA MEDIA DE ALTOS VUELOS

✍️ Tito Lladós

MOTOGP

LA LEYENDA DEL 46 SIGUE VIVA

En el momento de escribir estas líneas, han pasado ya más de dos años de su última victoria en un GP de MotoGP (Assen 2017), ya no pelea por el título y tampoco es un fijo en la pelea por el podio. Para más inri, tiene 40 castañas, una edad más propicia para disfrutar en casa o en cualquier lugar paradisíaco del muchísimo dinero conseguido, pero Valentino Rossi en cambio, sigue dando el callo cada fin de semana de carreras, a veces con más éxito que otras, y sus miles y miles de incondicionales le agradecen que su leyenda siga viva.

✍ Mela Chércoles



E

El día que se retire, que aún está por ver cuándo llegará, quedará su legado, mientras tanto, el 46 disfruta y hace disfrutar a los suyos como si fuera un niño. La última prueba es el evento que protagonizó en vísperas del arranque del GP de





San Marino, cumpliendo un sueño de niño y dejando para el recuerdo unas imágenes imborrables de la memoria.

Y es que El Doctor se dio el gustazo de salir desde su rancho dirección a su Tavullia natal y desde ahí al circuito Marco Simoncelli, algo que ya había hecho muchas veces, pero nunca como esta vez, a lomos de su Yamaha M1 de carreras. Tavullia se puso hasta arriba de gente para recibir a su ídolo y jalearle a su paso, al más puro estilo pelotón ciclista en medio de una gran vuelta pasando por un puerto importante.

“He cumplido un sueño de niño”, comenzó explicando el 46 en la rueda de prensa oficial con la que arrancaba la cita de Misano, para luego añadir: “Fue un gran momento, porque era un sueño que tenía desde niño. Conozco muy bien esa carretera, porque la he subido y bajado muchas veces con mi scooter. La carretera es divertida, con muchas curvas, y siempre quise



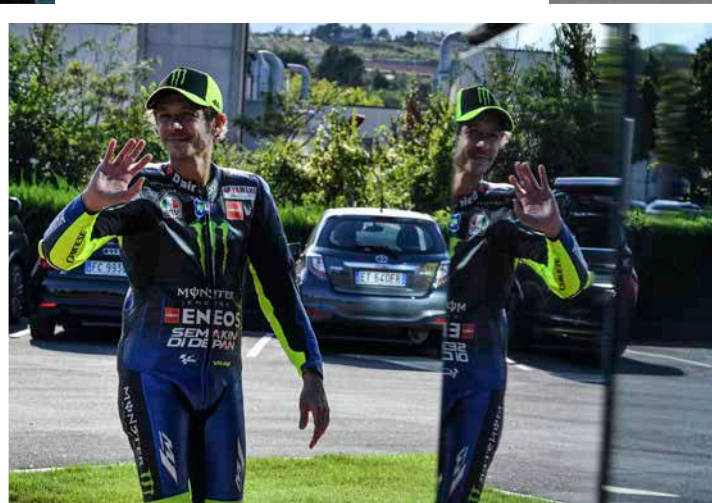
EL DOCTOR SE DIO EL GUSTAZO DE SALIR DESDE SU RANCHO DIRECCIÓN A SU TAVULLIA NATAL Y DESDE AHÍ AL CIRCUITO MARCO SIMONCELLI

probar una vez con mi M1 por ella. Ha sido ahora y resultó divertido. Tuve buenas sensaciones también en la carretera. Esperaba que fuera más difícil, pero la moto fue bien”.

Y al preguntarle cuál fue la velocidad máxima que cogió por esas carreteras en las que ya hacía diabluras de chaval, respondió con una sonrisa pícaro: “170. No hubo multas. Se pudo hacer porque la carretera estaba cerrada y llevaba casco”.

La entrega de Rossi para las motos es total, lo que se sabe desde hace tiempo, y a eso ayuda el calor que recibe desde las gradas, se trate del circuito que se trate. En el de casa, por supuesto, tenían que hacer algo especial para él, y los de su club de fans se curraron un tifo sencillo pero precioso, que tiño su tribuna oficial con 18.000 cuadros amarillos, enmarcados por una bandera a cuadros y con su firma en el medio.

Esos cuadros estaban reservados para los espectadores que poblaron la grada de su ídolo, situada en Brutapela, la primera curva del circuito, y Flavio Fratesi, el



2020 SERÁ LA TEMPORADA NÚMERO 25 DEL FAN CLUB Y ESO HAY QUE CELEBRARLO





vicepresidente del Fan Club contaba emocionado la idea: *“Es una cartulina amarilla, de 70 centímetros por 40, rodeada por la bandera a cuadros de las carreras y con la firma de Vale en el centro. Es simple, pero bonito. Parece un cuadro que seguro muchos guardarán y colgarán luego en las paredes de sus casas”*.

Aprovechando la charla con el vice del club de fans más popular en el mundo del motor, le pedimos que nos adelantara algún detalle sobre el futuro, y desveló algo importante: *“Estamos preparando algo especial con vistas a la temporada que viene, la de 2020, relacionado con el país de cada circuito que visitemos. La razón es que será la temporada número 25 del Fan Club y eso hay que celebrarlo, no porque pueda ser o no la última de Vale en acción. Eso es cosa suya y ya decidirá si se retira o continúa”*.

Sin duda, El Doctor se ha ganado todo el derecho del mundo a elegir por sí mismo cuándo colgará el mono y, visto el tirón que sigue teniendo, cuanto más tarde en hacerlo mejor, por el bien de MotoGP ●



**EL DOCTOR SE HA GANADO
TODO EL DERECHO DEL MUNDO
A ELEGIR POR SÍ MISMO CUÁNDO
COLGARÁ EL MONO**



AUGUSTO FERNÁNDEZ

¿DE DÓNDE SALISTE, AUGUSTO?

Augusto Fernández es probablemente la mayor sorpresa del año en el Mundial de Motociclismo, un piloto que llegó por la puerta de atrás y que con menos de un año de experiencia en el campeonato ha sido capaz de ganar carreras y hasta de convertirse en candidato al título de Moto2.

Borja González

A

ugusto Fernández

(nacido en Madrid en 1997 aunque criado en Mallorca desde que apenas tenía un año) debutó en el Mundial de Moto2 en 2017, en el Gran Premio de Italia, como sustituto del italiano Axel Bassani, apuesta que no le había salido a la escudería Speed Up Racing (con la que actualmente compiten Jorge Navarro y Fabio Di Giannantonio y que en 2018 contó con Fabio Quartararo). Una apuesta por un piloto desconocido, sin un gran currículum, y que estaba disputando el Europeo de Moto2 sin haber pasado antes por el Mundial Junior de Moto3, ambas competiciones del FIM CEV Repsol.

“Dinero”, responde Augusto a la pregunta de por qué esa poco habitual vía. “Al final nosotros nos hemos buscado el camino más económico, que mi familia tuviera que invertir lo menos posible, porque si no, no podíamos. Conlleva más años de preparación y de dificultad, porque al final nos hemos plantado directamente en Moto2, a una edad que es la normal para Moto2 pero sí que llegando sin haber pasado por 125, o Moto3, o el Campeonato de España. Bueno, la vía ha sido destacar en donde estuviésemos,



HEMOS BUSCADO EL CAMINO MÁS ECONÓMICO, QUE MI FAMILIA TUVIERA QUE INVERTIR LO MENOS POSIBLE



si era una 'junior cup' pues ganarla, Stock600, ganar arrasando, para que el de arriba dijera 'ostras, ahí hay uno que está yendo bien', y que nos ayudara para dar el siguiente salto". Se podría decir que, en este caso, 'el de arriba' no fue otro que el campeón del mundo de 125 c.c., Julito Simón.

El patrón de Speed Up, Luca Boscoscuro, llamó al toledano para sustituir a Bassani, aunque este le dio el no por respuesta, una vez que consideraba que su carrera deportiva ya había terminado. Pero le propuso un nombre. *"Siempre me ha gustado seguir a las nuevas generaciones que vienen de atrás", explica Simón. "Me habían llegado comentarios muy buenos de Augusto, además, le había visto ya correr en la Copa Honda aquella que patrocinaba Pata, luego también le vi en algunas carreras del FIM CEV Repsol, sobre todo me había gustado*



mucho con el equipo Easy Race en el que está corriendo ahora Carmelo Morales. En definitiva, le veía un potencial muy grande y a Luca le dije que creía que se merecía una oportunidad, o por lo menos una prueba, y que confiaba mucho en él. Y me alegró mucho de que se la hiciesen”.

Ese examen, en Misano fue suficiente para que Boscoscuro le diese esa primera oportunidad a Fernández. “Yo estaba en el Campeonato de España, bueno, el Europeo de Moto2, y tampoco había hecho mucho, un podio. Y Julio dijo ‘ese chaval va para arriba’. Me llamaron e hicimos un test en Misano; caí bien, aunque tampoco los tiempos fueron brutales, nos quedamos a un segundo o más, pero me dieron una oportunidad. Ese año al final fue muy difícil, aunque terminé puntuando, pero fue decisión del equipo que no siguiese en 2018. Quizás fue el momento más difícil porque pensaba que me estaba empezando a enganchar y no había podido”.

Esa experiencia fallida le dejó descolocado, y con pocos medios se plantó de nuevo en el Europeo, esta vez afrontando la que parecía su última oportunidad. “Fue difícil encontrar equipo, fue otro esfuerzo de familia. Aunque llegase del Mundial no me hicieron ningún favor y si querías correr había que poner dinero. Así que iba con una moto negra, con AF37 en el carenado. Con mi familia hicimos un planning con el que llegábamos a tres carreras, y en dos había dos mangas. Así que sabía que tenía que sacar los máximos puntos posibles”.

Con una Suter apretó y consiguió cuatro podios seguidos en las cuatro primeras carreras; la quinta, en Montmeló, la ganó. En el momento justo. “Hice una buenísima carrera y justo coincidió con lo de Barberá en el equipo de Sito Pons”. El bicampeón del mundo había decidido romper el





contrato con Barberá después de que este cometiese una infracción de tráfico que tuvo mucha repercusión en los medios. "Su hijo Edgar no iba a correr en la siguiente carrera del Mundial con su padre porque ya tenía una plaza como piloto invitado con el equipo de Karlos Arguiñano, si no hubiese ido él, sin ningún tipo de duda, y tenían que buscar a alguien para una carrera, porque luego se iba a incorporar Edgar en el sitio de Barberá. Dudaron entre Raffin (NdR: Jesko Raffin, campeón europeo de Moto2 en 2014 con Pons Racing) o yo, y en esa carrera yo le metí a él, y es lo que les hizo decidir".

En la prueba del Mundial, en ese mismo escenario, sumó dos puntos, después de haber sido cuarto en el

primer libre, y noveno en el tercero. "Me lo tomé como un todo o nada pero no salió perfecto, porque fui decimocuarto. Aunque no estaba mal después de estar un año fuera. Al final Sito nos dijo 'me ha gustado, y ahora tengo un problema: elegir entre mi hijo y tú'. Y hasta Assen estuve sin dormir, porque ya no teníamos dinero para seguir en el Europeo, así que pensaba en ponerme a trabajar, a estudiar, lo que fuese: o Sito o nada. Y por suerte me cogió".

Sito confirmó a Augusto y tres meses después, en Aragón, le confirmó para 2019, después de que hubiese puntuado en cuatro de las seis carreras disputadas, incluida la cita turolense. "Fue decirme que me quedaba otro







ESTÁ DEMOSTRANDO QUE TIENE UN TALENTO ENORME Y QUE VA A LLEGAR MUY LEJOS

para delante'. A veces sale mal, pero son muchas más las veces en las que sale bien, yo siempre confío. Eso te da tranquilidad a la hora de trabajar". Un trabajo que está dando sus frutos, y que abre una dimensión inesperada en la carrera del piloto.

"Soñar sí, sueño con ser campeón este año, y repetir el siguiente. Pero es mi primer año completo, y me quedarán por aprender un montón de cosas y no me quiero plantear un fin de semana cómo 'vamos a por el Mundial'. Simplemente salir a ser el más rápido en cada entrenamiento, salir a estar de-

año más y fue una liberación de la leche. Cuando fuimos a la gira estaba mucho más tranquilo. En Tailandia ya salí noveno, aunque me tiraron en carrera; en Japón hice sexto, en Australia cuarto, luchando por el podio. Fue un cambio".

Esto incrementó la ambición del piloto mallorquín (como él se considera) y le llevó a otro nivel, aunque este también sorprendido. De lugarteniente de Lorenzo Baldassarri, ganador en las dos primeras pruebas del año, pasó a líder del equipo al empezar a ganar y a escalar en la general, en una escudería en la que tiene el lujo de contar con el experimentado técnico Santi Mulero en su lado del box. *"Tener el apoyo detrás de alguien que sabe muchísimo más que tú... me permite delegar. 'Santi, ¿qué hacemos? Yo haría esto. Pues*



lante, dejarse ver, pelear por la carrera, y esto hasta el final de la temporada. Y el año que viene lo mismo. Gane o no gane este año, el que viene toca ir a por el Mundial, pero si este planteamiento nos ha traído hasta aquí ahora pasa por lo mismo, con calma, con regularidad”, asegura.

Un chico que empezó casi sin querer y que tuvo que buscarse un camino diferente al que estamos acostumbrados. Un piloto al que destapó otro piloto. *“No conocía personalmente a Julito. No sé por qué él habría escuchado hablar de mí, no lo sé, le conocí luego, cuando debuté en Mugello con Speed Up y él vino al box a saludarme. Me habían dicho que había sido él el que me había recomendado a Boscoscuro, y se lo agradezco, aunque no sepa por qué...”*. *“Está demostrando que tiene un talento enorme y que va a llegar muy lejos. Me alegro mucho por Augusto y por esa posibilidad que planteé a Luca”, concluye Simón sobre un piloto que confiesa que él mismo no se esperaba esto que está viviendo. “Es un poco la sorpresa de este año... también para mí”* ●



AVENTURA OFF ROAD

RODIBOOK

Los tan en auge rallyes de aventura y excursión en moto, cubriendo en una jornada recorridos siguiendo la ruta marcada por un roadbook (libro de ruta), descubriendo rincones impresionantes, tiene como referencia a uno de los pionero, el Rodibook. Novena edición con la novedad de incluir junto a la ruta de carretera un recorrido extra de campo y en el que Línea Directa ha estado como partner.

Santi Ayala/Director Moto Verde



M

uchos usuarios de la moto piden experiencias, demandan actividades organizadas y buscan disfrutar de sus monturas en esas rutas. Rodibook ha abierto la senda a estas propuestas en las que se mezcla la conducción con la aventura, el encuentro en formato concentración con miles de usuarios más y el rodar en modo turismo.

Rodibook es un evento anual, que ha celebrado ahora su octava edición, con punto de encuentro en Viella, Lérida, en pleno corazón del Valle de Arán. Zona pirenaica, de espectacular entorno, que en época de verano, fuera de la temporada de esquí, permite disfrutar de kilómetros de carretera de montaña, en altitud, con trazados de puerto revirado, curvas y curvas, combinadas con espacios de enlace pasando por poblaciones con encanto.

Los inscritos descubren rincones impresionantes, por carreteras secundarias y siguiendo la ruta marcada en el road book. Recorrido moto turística sobre asfalto, apto para motos y scooters de todo tipo, aunque las que mejor se adaptan a esta ruta





**LA EXCLUSIVIDAD
QUE REPRESENTA
EL EVENTO EN UN
ENTORNO IDÍLICO,
DE AUTÉNTICA
AVENTURA, DONDE
LOS PAISAJES MARCAN
LA RUTA**





son las trail, de más de 700 kilómetros por carreteras asfaltadas, con tramos de caminos asfaltados de un solo carril y zonas de gravilla.

La Rodibook representa el desafío personal, pues en ningún caso se trata de una competición, el crono no aparece por ninguna parte, más que en el control de salida y en el de llegada, para no exceder el tiempo máximo permitido para cubrir el trazado -en la Rodibook On Road Pro el tiempo estimado para hacerlo es de entre 12 a 16 horas, con paradas incluidas-. Cada uno se plantea el reto como quiere, cubriéndolo entero o de forma parcial, parando a desayunar, comer... a voluntad en los puntos de avituallamiento previstos por la organización, rodando al ritmo que se desee, con o sin pasajero, en grupo o en solitario.

Es una oportunidad de encontrarse con la conducción en ruta larga, con horas sobre la moto, cargadas de pasión, y con la mente centrada en ese tiempo de pilotaje, dejando aparcado todo lo demás. Incluso los debutantes o los menos pretenciosos tienen en la Rodibook On Road Rookie la opción adecuada pues se aprovecha la misma ruta que el Rodibook Pro, pero hay un atajo que acorta la ruta entre 2 o 4 horas menos aproximadamente.

Pero la gran novedad de esta edición ha sido la llegada de la ruta off road, esperada por muchos. Sueño hecho realidad el poder rodar ¡350 kilómetros! sobre tierra por caminos del Pirineo, por pistas abiertas al tráfico, alternando con algunos tramos de conexión por carretera. Enlazando pasos por las estaciones de esquí de Baqueira/Beret, Super Espot, Port Ainé y la abandonada de Llessui -cerró en 1987-. Increíble poder pisar en moto estos escenarios, incluso en momentos por las propias pistas, muestras de la exclusividad que representa el





evento contemplando un entorno idílico, de auténtica aventura, donde los paisajes marcan la ruta. 150 motos han sido admitidas como máximo en esta primera edición del Rodibook Off Road, ruta moto-turística en la que sólo se han admitido modelos Maxi-Trail, Trail y Scrambler (no estaban permitidas motos de enduro ni quads) eso sí calzadas de forma obligatoria con ruedas de tacos, por cuestión obvia de efectividad dinámica en campo, con pasos pedregosos, suelos de gravillas e incluso hubo barro tras la lluvia caída durante la jornada. Aventura de más de 12 horas, con controles de paso, tomando la salida desde las 8.30 de la mañana, en intervalos de dos en dos minutos, siguiendo el recorrido con el libro de ruta instalado en la caja de roadbook junto al trip –el propio de la moto, uno específico o una app instalada en el móvil- que marcaba los kilómetros e incluso había cursillos de formación de manejo para los inexpertos en el uso del roadbook, para comprender su simbología y manejo ●



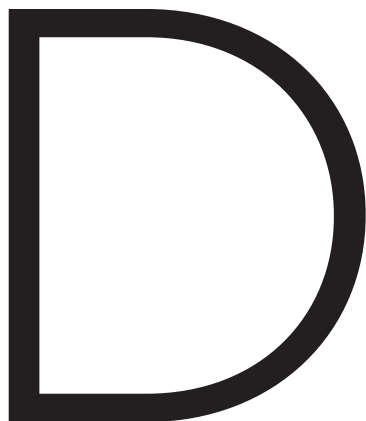
MUNDIAL DE SUPERBIKE

BAUTISTA Y DUCATI "TIRAN POR LOS SUELOS" UN TÍTULO QUE PARECÍA ADJUDICADO

Cuando Gigi Dall'Igna, Director General de Ducati e ingeniero jefe de los proyectos de competición del fabricante de Borgo Panigale, dio el paso de fichar a Álvaro Bautista para intentar demostrar el potencial de su "última criatura", la Ducati Panigale V4 R, no pensaba en el insultante dominio inicial al que iba a someter a todos sus rivales el piloto de Talavera de la Reina.

Pero por su mente no pasó por instante que esa gran superioridad se iba a acabar volviendo en su contra con una serie de caídas que con la regularidad del británico Jonathan Rea, se acabaron convirtiendo en su sentencia de muerte camino del anhelado título de Superbike.

 Tito Lladós



Ducati y Gigi Dall'Igna

tienen una deuda pendiente con el mundial de Superbike, que no ganan desde 2011, precisamente con un piloto español al manillar de su moto, Carlos Checa, de ahí el "ansia" del fabricante transalpino por intentar recuperar un cetro que considera suyo y que ha ostentado en catorce ocasiones desde que comenzase a disputarse la competición en 1988.

Al quedarse Álvaro Bautista sin sitio en MotoGP, tras seleccionar el nuevo equipo Petronas Yamaha al joven francés Fabio Quartararo -que está demostrando lo acertado de su elección con la impresionante temporada 2019 que está prota-

gonizando-, Gigi Dall'Igna vio la gran oportunidad de tener un piloto de primer nivel para intentar recuperar lo que consideran que es suyo y, de paso, romper el insostenible dominio que en las últimas cuatro temporadas ha ejercido el norirlandés Jonathan Rea y su Kawasaki ZX 10 RR.

Y no pudo comenzar mejor la temporada, el dominio de Bautista y la potentísima Ducati Panigale V4R parecía no tener freno. Una primera medida de la organización, pedida por los fabricantes rivales fue limitar en 250 revoluciones el límite máximo de la moto italiana, algo que aunque molestó a los





DUCATI Y GIGI DALL'IGNA TIENEN UNA DEUDA PENDIENTE CON EL MUNDIAL DE SUPERBIKEE, QUE NO GANAN DESDE 2011

responsables del equipo italiano, no pareció preocuparles demasiado.

Once victorias consecutivas de Álvaro Bautista, hasta Assen, habían comenzado a marcar un camino que no parecía tener límite ni oposición, pero llegó la carrera de casa, precisamente en Imola, cuando comenzaron a producirse los errores en forma de caída que acabarían por "hundir" las aspiraciones de Ducati y Bautista de ser campeones del mundo.

El piloto de Talavera de la Reina no pudo frenar los ímpetus de Jonathan Rea en la primera carrera y tampoco en la "Superpole" en un circuito que

se le "atragantó" al español desde la primera curva y de ello se supo aprovechar el británico para conseguir el doblete tras anularse la segunda carrera por las adversas condiciones climatológicas, que hicieron que fuese imposible disputarla.

No obstante, Álvaro Bautista estaba de suerte pues tras el amargo devenir de los acontecimientos en el peculiar circuito "Enzo y Dino Ferrari" de Imola, el campeonato se dirigía a uno de sus feudos preferidos, el circuito "Ángel Nieto" de Jerez, en el que volvió a encadenar dos victorias consecutivas, siempre por delante, como en toda la temporada, de Jonathan Rea, que dio





**“ALGO” DEJÓ DE
FUNCIONAR EN EL BINOMIO
BAUTISTA-DUCATI,
LOS RUMORES DE UNA
RUPTURA, UNA ATRACTIVA
OFERTA ECONÓMICA DE LOS
JAPONESES DE HONDA**

un valor ahora "aplaudido" por todos a la regularidad.

A partir de ese momento "algo" dejó de funcionar en el binomio Bautista-Ducati, los rumores de una ruptura, una atractiva oferta económica de los japoneses de Honda -otro de los fabricantes involucrado en el campeonato que también quiere recuperar un título que se le niega desde 2007, cuando lo consiguió por última vez el británico James Toseland-, la diferencia de rendimiento en la moto, que Álvaro Bautista se limitó a señalar más o menos con "ellos saben lo que me falta pero no lo traen", acabaron por dar un giro radical a la situación de un campeonato que hasta ese momento había dominado con mano de hierro.

Como una "hormiguita", Jonathan Rea sumó y sumó resultados pegado a la estela de Bautista, y cuando éste comenzó a fallar con caídas que en ocasiones incluso parecían inexplicables o quizás fruto de los nervios de esa situación, ésta se revirtió por completo y el sólido líder dejó de serlo para ocupar una segunda posición "con problemas" que paulatinamente le alejaba de su objetivo de ser campeón del mundo de Superbike, mientras al norirlandés le acercaba cada vez más a su quinta corona mundial.

El sueño de recuperar el título mundial se esfumó para los responsables de Ducati, que cansados de las largas de Álvaro Bautista en su proceso de renovación decidieron dar un paso adelante confirmando el fichaje para 2020 del inglés Scott Redding como su sustituto, mientras que el español todavía no ha confirmado su fichaje por Honda, aunque nadie duda de que va a ser así, pero el título de campeón del mundo literalmente parece haberse esfumado para él y quien más "papeletas" tiene para el mismo no es otro que su actual poseedor, Jonathan Rea ●



MÁS AVENTURA

CULTURA VINTAGE EN PISTAS DIRT TRACK

Las cosas del destino son imposibles de catalogar, o quizá quise escribir predecir. La improvisación es un buen aliado para “comerte” una gran aventura, y si lo riegas con una buena ración de kilómetros, el maridaje es perfecto.

✍ Nacho Mahou 📷 Pedro Simón Valverde

L

levaba unos años fuera de España, sin rodar en moto por la “piel de toro”. Y sin ver a mis amiguetes de los Madriles. Una de las primeras citas fue con Víctor Romero. Quedamos juntos a comer por su concesionario de Triumph Madrid. Mi “primo” -como le llamo cariñosamente-, me facilitó una Triumph Bonneville T100, para quitarme la carbonilla y darle al puño. “Te la presto el fin de semana”.

“Gracias man” le decía por teléfono, cerrando los dos puños y levantando los mismos a las altura del pecho a la vez que los agitaba levemente.

Una vez subido a la moto, salgo por la primera autopista. Para evadirte de Madrid, necesitas recorrer unos cuantos kilómetros de castigo aburrido, hasta gozar de alguna curva o paisaje abierto.

Me decido, casi sin pensar, por la carretera de La Coruña, la A-6. El titubeo surge a los 40 kilómetros: ¿Túnel o puerto? “Al Alto del León, man”, me digo, sin abrir la boca. Ya sé que con las señales limitadoras de velocidad ahora es más soso, pero mejor que el “subterráneo”.



PARA EVADIRTE DE MADRID, NECESITAS RECORRER UNOS CUANTOS KILÓMETROS DE CASTIGO ABURRIDO, HASTA GOZAR DE ALGUNA CURVA O PAISAJE ABIERTO.

Mi sosegado gozo se trunca en San Rafael: "Qué sabe nadie", casi canto. Atasco hasta el semáforo urbano, antes de la bifurcación castellana. El dilema es breve; entre ir hacia Segovia o hacia Valladolid, elijo la antigua Capital del Reino. Más que nada porque está más lejos. Por el Espinar, comenzamos a compartir las curvas otro motociclista y yo. ¡Qué gustirrinín! ¿Le hago una seña para tomar un café? Pulgar e índice juntos, y los otros tres arriba son suficientes para que nos entendamos a distancia. En Villacastín celebramos nuestro encuentro, sintiéndonos privilegiados de lo insignificante para el resto. Un saludo masculino, un cigarrillo y un "dejaquepagueyo" insistente.

Entre medias, conversación de dos ruedas, de grasa, de pueblos, de carreteras que los unen o separan, y de amiguetes. "Pues sí, lo conozco muy bien claro, también



es amiguete” concluimos tras sacar a colación nuestra sincera amistad con Miguel Ángel Fernández, alias “El Concentrado”. Ese mote es una genial polisemia: aficionado a las reuniones de motos y a su alzada comedida.

Lucky arranca su moto, tras contarme su historia inmediata, es un regalo sorpresa para su novia, también aficionada. Va a flipar con la GPZ 500. Yo me quedo haciendo unas llamadas necesarias.

Sanchidrián-Adanero-Martín Muñoz de las Posadas-Olmedo-Mojados-Boecillo... Cada pueblo me evoca algo: unas fotos con César, una placa de hielo comiendo unas gachas con Pedro y Paloma, un bocata con Mejunje, otro bocata en un bar con azulejos tipo: “Si a los 30 no te has casado y a los 40 no eres rico, ¡Arre borrico!”, presa ibérica con patatitas y unos pimientos, lluvia, cuevas...

En esto llego a Valladolid, sin saber por qué. Llamo a mi colega Isi Raider, propietario de un enorme y eximio taller de motos, en Zaratán. Con su castellana forma de hablar me dice que no está en su negocio, que ha cerrado hace un rato, que está a media hora, que me venga, que está por Medina de Rioseco. Le pregunto al empleado de la gasolinera por el camino más apropiado para llegar: “mi compañero sale de turno y va para allá, sígale”. En media hora aparezco en un pueblecito, Cuenca de Campos, donde me dijo Isi, en el comedor de “el” bar, el único.

Entro con el casco en la mano, saludando con la otra a los presentes. Los conocidos se llevan un abrazo en los “costaos”. Lo casi 25 comensales están en los postres, así que me apresuro a elegir el menú del día, mientras me tomo el botellín de bienvenida. La mujer de Isi me esclarece el percance que tuvo su



**HAN CONSTRUIDO UNA
PISTA DE DIRT TRACK EN ESA
LOCALIDAD, EN UNA FINCA QUE
LE PERTENECE, QUE ANTES ERA
LA ESTACIÓN DE TREN.**



marido, y celebramos su recuperación mientras devoro las chuletilas de cordero.

Calmada la sed y el hambre que suscita el camino, el anfitrión me pone al día. "¿Has venido al evento? ¿Ah, no sabías nada? ¡Cómo eres condenado!" Han construido una pista de Dirt Track en esa localidad, en una finca que le pertenece, que antes era la estación de tren. Los presentes son aficionados a esta modalidad del motociclismo, que provienen de diferentes ubicaciones: Asturias, Alicante, Madrid... Poco a poco los voy conociendo, pero no me precipito, queda toda la tarde por delante.

La finca está cerca de Cuenca de Campos, en un entorno agrícola, rodeado de esferas amarillas que siguen con su anverso al astro: girasoles. Miles de girasoles. Tres edificios de ladrillo se alzan sobre la superficie plana, por la que surca un andén, ya sin vías, como un cepillo sin cerdas. El edificio más grande y el más cercano al circuito, es el almacén de motos/taller/cabina de DJ/sala de estar. El del centro, será un albergue y el del extremo opuesto y más pequeño, es un "txoco", o bar social. Éste es muy acogedor, con su mesa con mantel de hule, nevera Kelvinator, alacena con vasos de cristal y fregadero.

Nos metemos en la pomada y las motos empiezan a tomar vida, a palpar. Son ligeras, sin adornos innecesarios, carentes de freno delantero y faro, sin matricular, manillar ancho, ruedas de taco fino, escapes retorcidos, monoasiento y largo desarrollo de suspensión. Bajas de ergonomía y fugaces en la polvareda. Ossa, Bultaco, Honda y otras insignes menciones ruedan en el sentido contrario de las agujas del reloj. En tandas ordenadas por el abanderado comisario -el cuñao- y completando cinco vueltas cada vez.

Es una actividad agotadora mientras arrastran la bota de acero del lado izquierdo. Ésta se utiliza como un tercer punto de apoyo que ayuda a equilibrar la moto.

La tolvanera se reduce regando agua por el circuito, después de las tandas. De ello se encarga un "fourwheels" y un remolque con un tanque que aloja el líquido y lo esparce por un mecanismo vertical. A día de hoy ya lo han resuelto con un riego por aspersión.

Mientras esto acontece, el resto de concurrencia se ocupa en hacer fotos, en escuchar rock and roll a lo que entregan los tremendos altavoces, sirven refrescos de lúpulo, o simplemente conversan, con la moto como eje del "palique".

El establecimiento creado y promocionado por #isi_raider se abre al público para deleite de los aficionados a Dirtrack o Flatrack -tanto monta-, vivir una experiencia, competir, charlar, reír, gozar... Esta actividad motociclista está creciendo y en la Pista de La Estación (Cuenca de Campos) pasarás un rato entretenido.

Además en otros lugares de España hay otras instalaciones parecidas como la de Lázaro en Madrid. Los amigos de #mashmotorcycles también le pegan duro a esta entretenida ocupación ●





PRUEBA

KTM 790 ADVENTURE S

POTENCIA Y PRESTACIONES PARA UNA AVENTURERA MEDIA DE ALTOS VUELOS

 Tito Lladós

E

El fabricante austríaco

KTM lanza su bicilíndrica de cilindrada media 790 Adventure con un claro pensamiento u objetivo, conseguir una moto de alto rendimiento que sea ligera y compacta, específica para el turismo de aventura y con la capacidad de continuar aunque se acabe el asfalto, una moto sin limitaciones y con unas sensaciones que nos harán disfrutar en cualquier tipo de situación y condiciones.

Así es como nace, con una evidente genética "Off Road" propia de la marca, la KTM 790 Adventure, una moto deportiva pero de turismo, que para algunos puede resultar alta, pero a la vez es fácil de manejar y dócil en todo tipo de terrenos y carreteras, diseñada para las nuevas experiencias "Travel Enduro", pero con un enorme potencial para la conducción Off Road, a pesar de su ligero sobre peso con respecto a modelos de menor cilindrada.

La nueva generación del motor bicilíndrico en línea KTM LC8c, con 95 CV (70 kW), combina con una moderna electrónica y una caja de cambios secuencial de 6 velocidades que



**OBJETIVO: CONSEGUIR
UNA MOTO SIN
LIMITACIONES Y CON
UNAS SENSACIONES QUE
NOS HARÁN DISFRUTAR
EN CUALQUIER TIPO
DE SITUACIÓN Y
CONDICIONES**



**UNA MOTO CAPAZ DE RECORRER 450
KILÓMETROS SIN NECESIDAD DE REPOSTAR**

aunque en algunos momentos "suenan" y es algo dura -si bien a su favor hay que añadir el cambio secuencial sin embrague tanto para subir como para bajar marchas-, cumple con todos los requisitos exigibles para una moto capaz de recorrer 450 kilómetros sin necesidad de repostar, un auténtico lujo que pudimos confirmar y que la convierte, claramente, en una de las mayores ventajas de la nueva KTM.

La suavidad de sus suspensiones en viajes de larga distancia está asegurada gracias a dos ejes de balance, que mantienen al mínimo las vibraciones y, gracias a unos largos intervalos de mantenimiento de 15.000 kilómetros se pueden afrontar los retos de más largo trayecto sin preocupaciones, aunque eso sí, con especial atención al asiento, quizás un poco más duro e incómodo de lo deseado, si su propietario no es demasiado alto o exigente con el ruido del mismo.

Pero continuando con el motor, la culata DOHC de 8 válvulas cuenta con árboles de levas de doble cadena y dos bujías (una por cilindro), que están ensamblados, haciéndolos más livianos que los árboles de levas forjados, mientras que el perfil de la leva se ha



desarrollado para crear un motor con un buen par y muy buena respuesta.

Además, las vibraciones del motor se reducen al mínimo gracias a dos ejes de equilibrado, uno frente al cigüeñal y el otro en la culata, entre los dos árboles de levas.

Los cilindros de aluminio con recubrimiento de nicasil y su especial construcción permiten un enfriamiento óptimo, mejoran las tolerancias y



reduce la potencial deformación del cilindro durante la producción. Los pistones forjados, con tres segmentos, están conectados por un cojinete de biela simple al cigüeñal y recubiertos con "DLC" para reducir el peso del pistón y, por lo tanto, reducir la masa en movimiento, lo que da como resultado un motor con mejor aceleración y un peso más reducido.

El cigüeñal forjado de una sola pieza se mantiene firme en su posición mediante cojinetes lisos con un desplazamiento de 75 grados.

La circulación de aceite se basa en un sistema de cárter semi-seco compacto para minimizar las pérdidas por fricción. El aceite se bombea activamente fuera del cárter, la carcasa del embrague y la caja de cambios, lo que garantiza que el aceite no fluya innecesariamente a través del motor.

En el sumidero de aceite integrado en la carcasa de la bomba de aceite, se encuentran dos bombas (una de barrido y otra de presión) y una válvula de regulación de presión y para enfriar el aceite, el motor está equipado con un enfriador similar al de los motores V-twin LC8 más grandes.

El PASC (Power Assist Clutch) requiere un esfuerzo mínimo del piloto para operarlo, y el embrague anti-rebote del LC8c es similar al del LC8, pero más compacto y, por lo tanto, más ligero, para evitar una vibración des-

estabilizadora de la rueda trasera al frenar bruscamente o desacelerar.

La KTM 790 Adventure es una moto versátil, equilibrada y pensada específicamente, para un comportamiento deportivo en asfalto pero que inspire confianza en conducción "Off Road" gracias a su avanzado chasis tubular de acero al cromo molibdeno y el ligero sub-chasis trasero, también multi-tubular en acero y por tanto resistente y capaz de soportar viajes largos a plena carga.

La geometría general ha sido desarrollada para lograr una ágil manejabilidad y un comportamiento deportivo en carretera, con comodidad en las distancias más largas -salvo por la dureza del mullido del asiento- y una capacidad impresionante para el Off Road.

El bajo y alargado depósito permite bajar sensiblemente el centro de gravedad, lo que mejora la manejabilidad y permite al piloto moverse con mayor libertad; a altas velocidades la 790 Adventure se beneficia de una cúpula más alta, que ofrece una protección máxima contra el viento e incluso contras inclemencias meteorológicas como una suave lluvia.

La carrocería de la KTM 790 Adventure está reducida al mínimo con robustos plásticos fabricados en el mismo color para conservar su apariencia en caso de arañazos, con deflectores









en el depósito y los paneles laterales traseros ligeramente más anchos que el asiento para mejorar el control, reducir el desgaste, proteger el asiento de desgarras y en el caso de la tapa lateral izquierda albergar una práctica bolsa de herramientas.

La mascarilla de la óptica delantera, de tipo led, es de un tamaño muy reducido, con un acabado inspirado en el diseño de las motos KTM de rally para crear un frontal esbelto y ligero.

Un dato importante en la nueva KTM 790 Adventure es la amplia y completa información que facilita al usuario merced a su pantalla TFT de cinco pulgadas, en la que también se puede contar con la información del cuenta-kilómetros total y parcial, la autonomía





Ficha técnica KTM 790 Adventure

Configuración de motor	Bicilíndrico en paralelo
Ciclo de motor	4 Tiempos
Distribución	DOHC, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada (cc)	799.0
Diámetro de cilindros (mm)	88.0
Carrera de cilindros (mm)	65.7
Relación de compresión	12.7:1
Potencia máxima	95.0 cv
Régimen de giro (rpm)	8000
Par motor máximo (Nm)	88.0
Régimen par máximo (rpm)	6600
Diámetro mariposa (mm)	46.0
Arranque	Eléctrico
Voltaje batería (V)	12.0
Amperaje de la batería (A)	10.0
Embrague	Multidisco húmedo con accionamiento mecánico
Transmisión	Manual

Número de marchas	6
Reducción primaria	39:75
Reducción final	16:45
Tipo de transmisión	cadena
Chasis	Chasis de acero al cromo molibdeno, que utiliza el motor como elemento integrante, con recubrimiento mecanizado en polvo.
Avance (mm)	107.8
Suspensión delantera	Horquilla invertida WP
Suspensión delantera (mm)	43
Recorrido suspensión (mm)	200
Suspensión trasera	Monoamortiguador WP
Recorrido suspensión (mm)	200
Freno delantero	Dos discos con pinzas de cuatro pistones. ABS
Pistones pinzas delanteras	4
Diámetro freno delantero	320 (mm)
Freno trasero	Un disco con pinza de un pistón. ABS
Diámetro freno trasero	260 (mm)
Pistones pinza trasera	2
Neumático delantero	90/90-21"
Llanta delantera	2.50 × 21"
Neumático trasero	150/70-18"
Llanta trasera	4.50 × 18"
Distancia entre ejes	1509
Altura del asiento	850 (830)
Distancia libre al suelo	233
Peso	189.0
Capacidad depósito	20.0
Tipo de combustible	Sin plomo 98
Normativa de contaminación	Euro 4

disponible, los ajustes del ABS y los modos de pilotaje, además de poder conectar nuestro "Smartphone" si descargamos la app "KTM My ride", con la que se puede vincular el teléfono a la moto, permitiendo al piloto responder llamadas, reproducir música o usar la app opcional de navegación.

Además, el piloto puede seleccionar la información que desea ver y en qué zona de la pantalla prefiere que aparezca. Los modos de pilotaje accesibles desde el control izquierdo del manillar y visibles en la pantalla, permiten al usuario adaptar el comportamiento y el tacto del motor, mientras que el sistema de control de tracción (MTC - Control de Tracción de la Motocicleta) sensible al ángulo de inclinación, reduce el deslizamiento de las ruedas sobre la base del modo de pilotaje elegido o las condiciones de uso.

El sistema ABS en curvas de KTM permite utilizar toda la potencia de los frenos al tener en cuenta el ángulo de inclinación de la motocicleta y cuenta también con un modo avanzado Off Road que permite desactivarlo ●





¿A qué parte de tu casa le quitarías un 30%?

Mejor, a tu seguro de hogar.



Cámbiate a Línea Directa
TE BAJAMOS HASTA UN
30%
EL PRECIO DE TU
SEGURO DE HOGAR

GARANTIZADO
902 123 516

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com