

Club
más moto

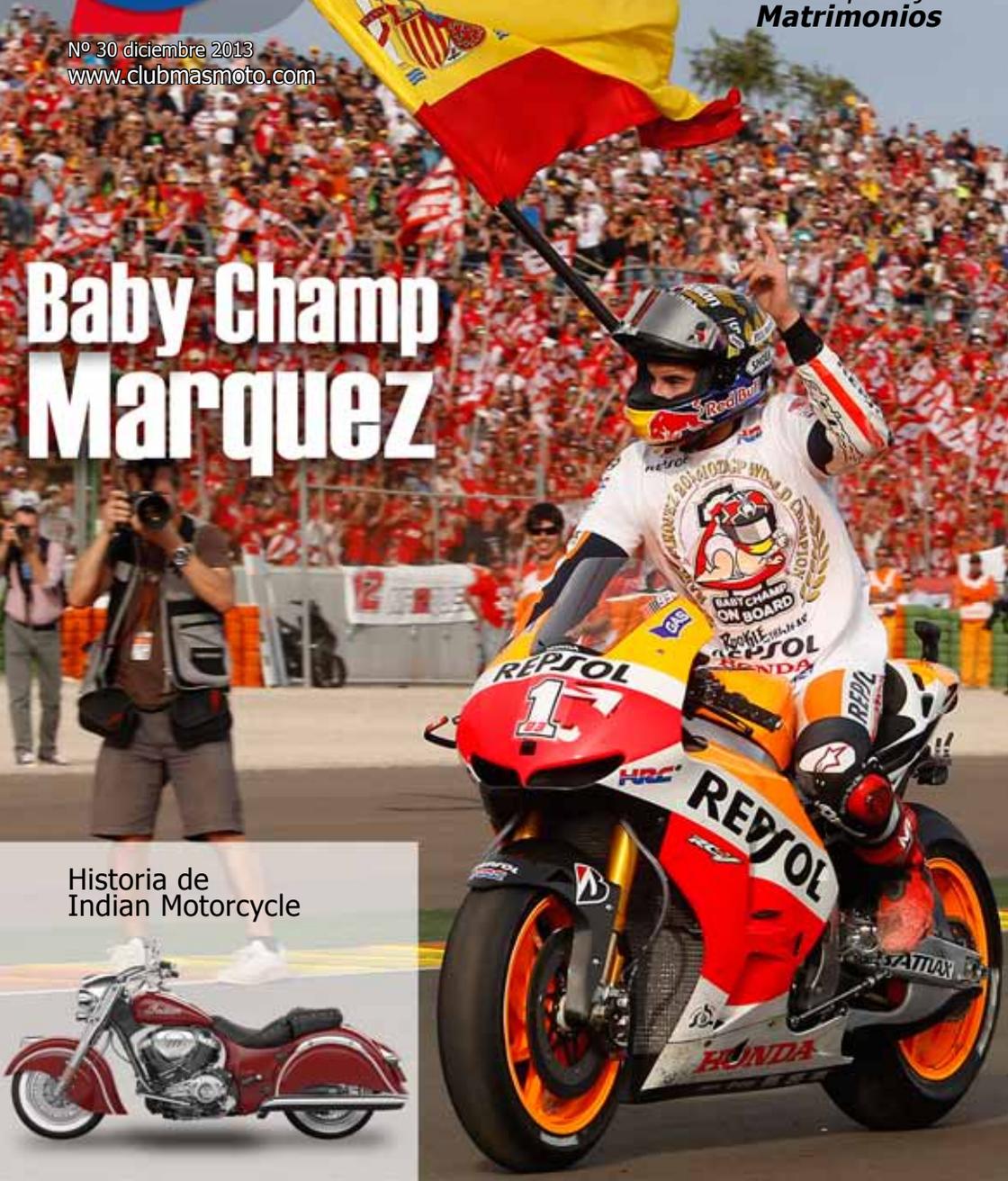
LÍNEA DIRECTA

Nº 30 diciembre 2013
www.clubmasmoto.com



Reportaje
Matrimonios

Baby Champ Marquez



Historia de
Indian Motorcycle





EN RUTA, APLICACIÓN DE LÍNEA DIRECTA PARA MÓVILES

[Pincha aquí](#)

un mapa con la localización del vehículo.

Alarma de tiempo de estacionamiento, para no olvidar cuando hay que renovar el ticket del aparcamiento.

Guía de teléfonos, con todos los teléfonos de utilidad para el conductor.

Servicios disponibles sólo para clientes de **Línea Directa**:

Solicitud de asistencia en carretera, que permite pedir una grúa desde el mismo lugar del accidente, localizando la posición del vehículo y enviándola automáticamente a la compañía, todo ello pulsando únicamente un botón.

Consulta de los datos personales, tanto de sus pólizas como de sus vehículos.

Seguimiento de partes, pudiendo conocer en cualquier lugar el estado de los mismos, hacer consultas a nuestros tramitadores, enviar imágenes o documentos y, en su caso, seleccionar el taller donde valorar y reparar su vehículo.

¿Qué necesito?

Para usar la aplicación *En Ruta* de Línea Directa se necesita un terminal con iOS (desde la versión 4.3 en adelante) o Android (desde la versión 1.6 en adelante).

explicaciones detalladas sobre cómo rellenar una Declaración Amistosa de Accidente, cargar su vehículo de forma adecuada, etcétera.

Talleres, gasolineras y centros médicos, para localizar en un instante nuestros talleres y centros médicos colaboradores, además de la situación de todas las estaciones de servicio españolas.

Dónde está mi coche, que permite ubicar dónde ha aparcado su vehículo, adjuntar notas de texto o fotos y también le mostrará

¿En qué consiste? En Ruta es una aplicación gratuita de **Línea Directa** para móviles de última generación con diversas utilidades de interés tanto para clientes como para conductores en general. Servicios para todos los usuarios:

Guía en caso de accidente, que explica, paso a paso, qué debe hacer un conductor en el momento de un siniestro: cómo tomar los datos, cuándo se debe llamar a las fuerzas de seguridad, etcétera. Vídeos e infografías, con



Miguel Ángel Merino
Director General de Línea Directa

Desmontando mitos

Según el Instituto Nacional de Toxicología, el 35% de los conductores fallecidos en accidente de coche durante el pasado año dio positivo en alcohol, un factor que multiplica por 9 las posibilidades de sufrir o provocar un siniestro. A pesar de ello, en los diferentes controles de alcoholemia realizados por los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, se dan cada vez más casos en los que los conductores recurren a una serie de mitos y creencias con los que, supuestamente, se puede burlar al alcoholímetro. Conscientes de ello y fieles a nuestro histórico compromiso con la seguridad vial, en Línea Directa Aseguradora hemos querido, por un lado, identificar los trucos más extendidos en nuestro país y, por otro, testar su eficacia real en los conductores.

che, tomar chicles y caramelos, beber agua o hacer ejercicio. Además, si analizamos más en profundidad estas falsas creencias, encontramos algunas realmente extrañas, tales como beber aceite, tomar pasta de dientes, comer césped, chupar baterías de litio o monedas de cobre. Asimismo, 2 de cada 3 encuestados desconocían el límite permitido de alcoholemia (<0,25 mg/l de aire espirado) y el 94% no sabían el límite del delito penal (0,6 mg/l).

Pero ¿funcionan realmente estos trucos? Para responder a esta pregunta, Línea Directa también ha testado su efectividad real en un hombre y en una mujer a los que se les ha dado cerveza, vino y combinados hasta alcanzar la tasa máxima permitida. Ni que decir tiene que ninguno de los trucos existentes en el imaginario colectivo resultó funcionar, lo que debe contribuir a desterrar definitivamente la validez de estas creencias.

En este sentido, para saber qué artimañas son las utilizadas para burlar a los controles, en colaboración con la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL), hemos lanzado el estudio "Mitos y falsas creencias sobre los controles de alcoholemia", que incluye una potente encuesta en todo el territorio nacional sobre los mitos más extendidos en España. Los resultados han sido sorprendentes, ya que alrededor de 8 millones de conductores creen que pueden engañar a los controles de alcoholemia con trucos y casi 3 millones reconocen haberlos utilizado alguna vez.

Los mitos más extendidos son chupar granos de café, esperar 2 horas para coger el co-

Más Competición

4// El Camino a la gloria de "Baby Champ", por **Chema Medina**

Más Entrevista

22// Hermanos y rivales? "No creo que fuese igual de agresivo en un adelantamiento a mi hermano", por **Tito Lladós**

Más Competición

40// Espargaró y Viñales, Nacidos para Ganar, por **Borja González**

Más Off Road

54// En las alegrías y en las penas..., con gasolina, por **Santi Ayala**

Más Tribu

66// Indian Motorcycle: La Tribu de Springfield, por **Nacho Mahou**



Más Prueba

92// Vespa Primavera: Ciudadana Ejemplar, por **Tito Lladós**



línea directa

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

Publicidad 918 072 000

Marc Márquez highlights

El camino a la gloria del 'Baby Champ'

La temporada 2013 será recordada por siempre como la de la coronación de Marc Márquez como el campeón del mundo más joven de la historia de la clase reina, con sólo 20 años y 266 días, tras una guerra de 18 batallas en las que pasó de todo...



Marc Márquez highlights



// Chema Medina

1 QATAR

Aviso para navegantes

Como en su día hicieran Lorenzo o Pedrosa, Márquez debutó con podio en MotoGP. Cruzó la meta tercero, por detrás de Lorenzo y Rossi, marcó la vuelta rápida de carrera, pudo con su compañero Pedrosa y mantuvo un primer vibrante duelo con Rossi, en el que demostró que nada ni nadie le amedrenta.

2 TEXAS

La primera victoria

Pedrosa necesitó cuatro carreras para lograr su primera victoria en MotoGP. Lorenzo, tres. Rossi, nueve. Stoner, 18. Y Márquez sólo dos. Fue en el inédito circuito de Las Américas, en Texas, donde ya había firmando un gran test. El triunfo vino acompañado, además, de su primera pole y en ambos casos le sirvió para quitarle a Spencer sendos récords de precocidad.

3 JEREZ

Letal en la última curva

La carrera de Jerez la ganó Pedrosa, pero todo el mundo acabó hablando de la pasada que Márquez le dio a Lorenzo, con toque incluido, en la última curva de la última vuelta. Le sirvió para terminar segundo en vez de tercero, un baile de cuatro puntos en la general de los que Lorenzo se acordó mucho al acabar el año.

4 LE MANS

Curso bajo la lluvia

Pese a arrancar desde la pole, su primera parte de carrera estuvo llena de fallos por tratarse de la primera vez que corría en agua con la MotoGP. Diversas coladas y varios sustos estuvieron cerca de llevarle al suelo varias veces. Sin embargo, en la segunda mitad se vino arriba y remontó como un poseso hacia las plazas de podio, para acabar en una meritoria plaza.

5 MUGELLO

Único lunar del año

La cita italiana es la única del curso en la que Márquez no cruzó la meta. Se fue al suelo a pocas vueltas del final cuando ya se había deshecho de Pedrosa y tenía a mano la segunda plaza. Lo mejor del fin de semana para él fue salir prácticamente ileso de una caída 280 km/h en el final de recta. Perdió el control de su Honda a 340 y se tiró a 280 para no impactar contra el muro.

6 MONTMELÓ

Tercero y al borde del desastre

La carrera no tuvo mucha historia porque Lorenzo estuvo intratable, pero tras él Pedrosa y Márquez se jugaron la segunda plaza en una pelea en la que a punto estuvo de impactar por detrás un par de veces el novato con su compañero de equipo. No ocurrió nada, pero aun así Marc le pidió disculpas a Dani para cuando viera por la tele la repetición de la prueba.

Marc Márquez highlights

7 ASSEN

Junto a Rossi en la foto

Assen se recordará por el quinto de Lorenzo sólo 35 horas después de ser intervenido en una clavícula, en Barcelona, y por el regreso a la victoria de Rossi. Y junto al italiano en el podio para salir en la foto con su ídolo, a la chita callando, Márquez en calidad de segundo clasificado tras contener a Crutchlow.

8 SACHSENRING

Oportunidad aprovechada

Con Lorenzo y Pedrosa fuera de la parrilla, por sendas lesiones de clavícula, Márquez estaba obligado a ganar y, partiendo desde la pole, no desaprovechó la oportunidad de quitarles a sus rivales en la pelea por el título 25 puntos a cada uno de una tacada. Era la manera de arreglar su cero de Mugello, supo aguantar la presión y ganó con solvencia.

9 LAGUNA SECA

Una pasada para la historia

Con Lorenzo y Pedrosa ya en pista, pero aún renqueantes, Márquez estaba obligado a ganar de nuevo, y lo hizo, pero dejando además una pasada para la historia, la que le hizo a Rossi en el mítico Sacacorchos muy parecida a la que el italiano le hiciera a Stoner en 2008. Su victoria le aupó a la primera posición de la general, una posición que ya nunca abandonaría.

10 INDIANÁPOLIS

Tercera victoria yankee

A la vuelta de las vacaciones, ya con todos sus rivales recuperados de sus lesiones, Márquez

firmó la tercera victoria del año en suelo yankee y por vez primera comenzó a plantearse públicamente la posibilidad de pelear hasta el final por conseguir el título de MotoGP en el año de su debut, algo que hasta ahora sólo había logrado un marciano como Roberts a finales de los 70.

11 BRNO

La cuarta consecutiva

Hacia cinco años que no se veía a un piloto de MotoGP ganar cuatro carreras de manera consecutiva, desde Rossi en 2008, y tuvo que ser Márquez el

que lo volviera a hacer. Lo consiguió con un triunfo en Brno que fue una especie de puñetazo encima de la mesa, conteniendo las ganas de un Pedrosa que cruzó la meta pegado a su colín, pero que no pudo jugársela como hizo en el trazado checo con Lorenzo un año antes.

12 SILVERSTONE

Segundo con el hombro dislocado

La carrera del año, o una de ellas, se la ganó Lorenzo a Márquez con adelantamiento a dos curvas del final. Sin embargo, Marc no lo vio como una derrota sino como el gran resultado que era porque en el warm up se había dislocado el hombro. Le llevaron a la Clínica Mobile

y una vez en ella pidió que se lo colocaran de inmediato para no perderse la carrera.

13 MISANO

Minimizando daños

Fue el GP en el que las Yamaha oficiales por fin pudieron estrenar el cambio seamless y Lorenzo dominó de principio a fin, pero Márquez pudo minimizar daños con un trabajado segundo puesto. Como tantas otras veces, se creó problemas con una salida regular y se vio obligado a una remontada en la que los más duros de batir fueron Rossi y Pedrosa, que al final sucumbieron.

14 ALCAÑIZ

La victoria más polémica

Márquez logró en MotorLand su victoria más polémica del año, porque un leve e inapreciable toque suyo a la Honda de Pedrosa hizo que se cortara el cable del control de tracción de Dani y que éste saliera por orejas instantes después. Fue involuntario, pero Dirección de Carrera le puso en la siguiente cita un punto de sanción en el carnet por puntos que le dejaba con tres al borde de la sanción.



Marc Márquez highlights

15 MALASIA

Batalla épica con Lorenzo

El fin de semana arrancó con Lorenzo y Pedrosa cargando contra Márquez por lo que había pasado en Alcañiz y por su modo de pilotar durante el año. Sin embargo, el ilerdense decía: “A mí nadie me va a borrar la sonrisa de la cara”. En carrera lo intentó Lorenzo, planteándole una épica batalla de la que la salía airoso Marc, pero ya sin opción de disputarle la victoria a Pedrosa.

16 AUSTRALIA

Nervios y bandera negra

Márquez llegaba con bola de partido, pero todo se enrareció por culpa de los neumáticos. Los Bridgestone no aguataban las 27 vueltas previstas, así que se redujo la carrera a 19 con cambio de moto obligado entre la 9 y la 10. A Marc le marcaron tarde en la pizarra su entrada a boxes y lo hizo en la once, así que poco después de volver a la pista le descalificaron con una bandera negra que dio vida a Lorenzo.

17 JAPÓN

Mejor segundo que nada

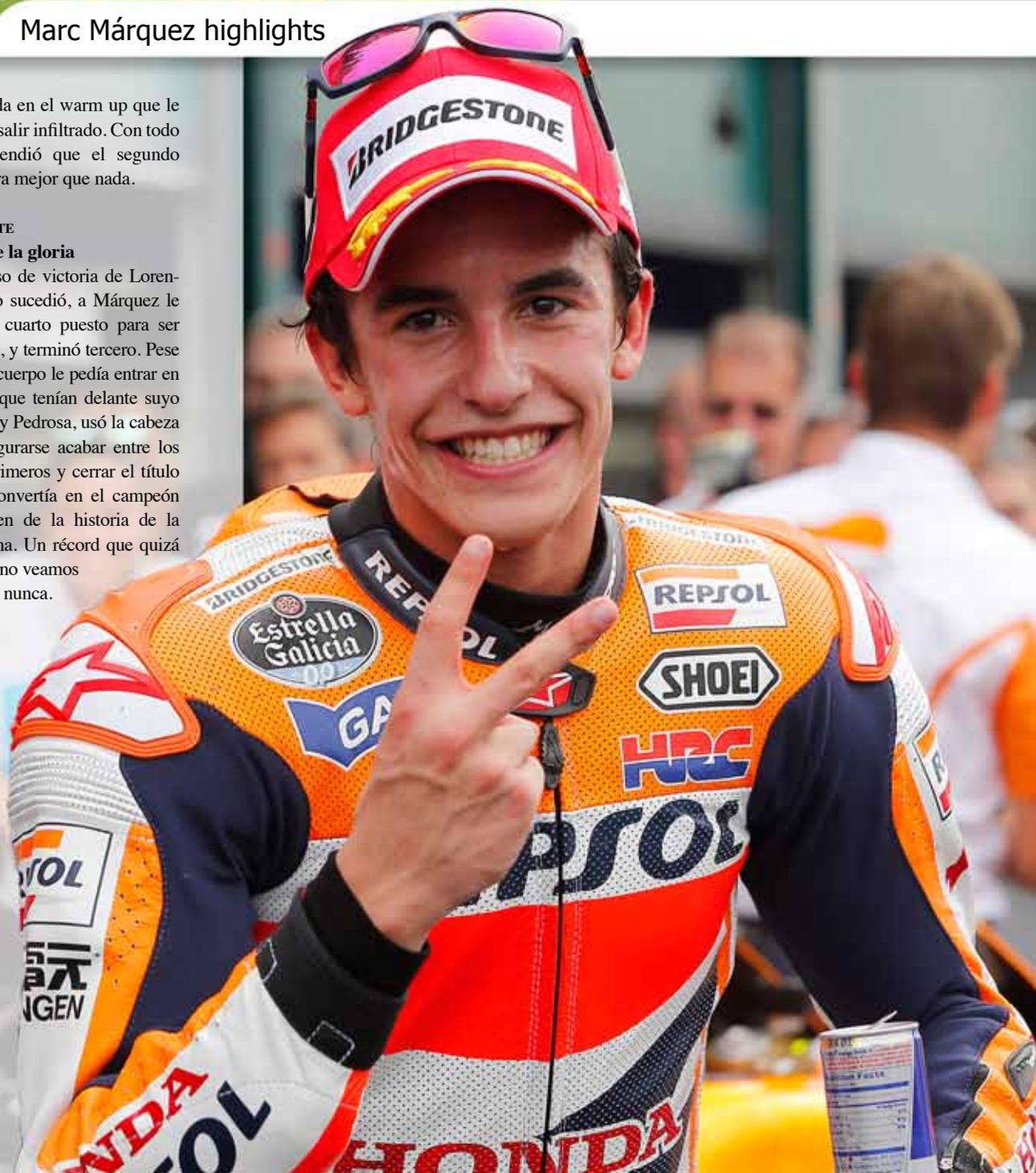
Lorenzo rozó la perfección en la casa de Honda y logró una victoria incontestable. Márquez aguantó mucho tiempo su estela e intentó pasarle, pero entendió que no era el día de ganar, a lo que ayudó un par de sustos que tuvo y el hecho de que ya por la mañana hubiera sufrido una

dura caída en el warm up que le obligó a salir infiltrado. Con todo ello, entendió que el segundo puesto era mejor que nada.

18 CHESTE

El día de la gloria

En caso de victoria de Lorenzo, como sucedió, a Márquez le valía un cuarto puesto para ser campeón, y terminó tercero. Pese a que el cuerpo le pedía entrar en la pelea que tenían delante suyo Lorenzo y Pedrosa, usó la cabeza para asegurarse acabar entre los cuatro primeros y cerrar el título que le convertía en el campeón más joven de la historia de la clase reina. Un récord que quizá nosotros no veamos superado nunca.



A LA SEGUNDA, EN AUSTIN, MÁRQUEZ LOGRÓ SU PRIMERA VICTORIA EN UN TRAZADO EN EL QUE YA HABÍA AVISADO DE SUS POSIBILIDADES.

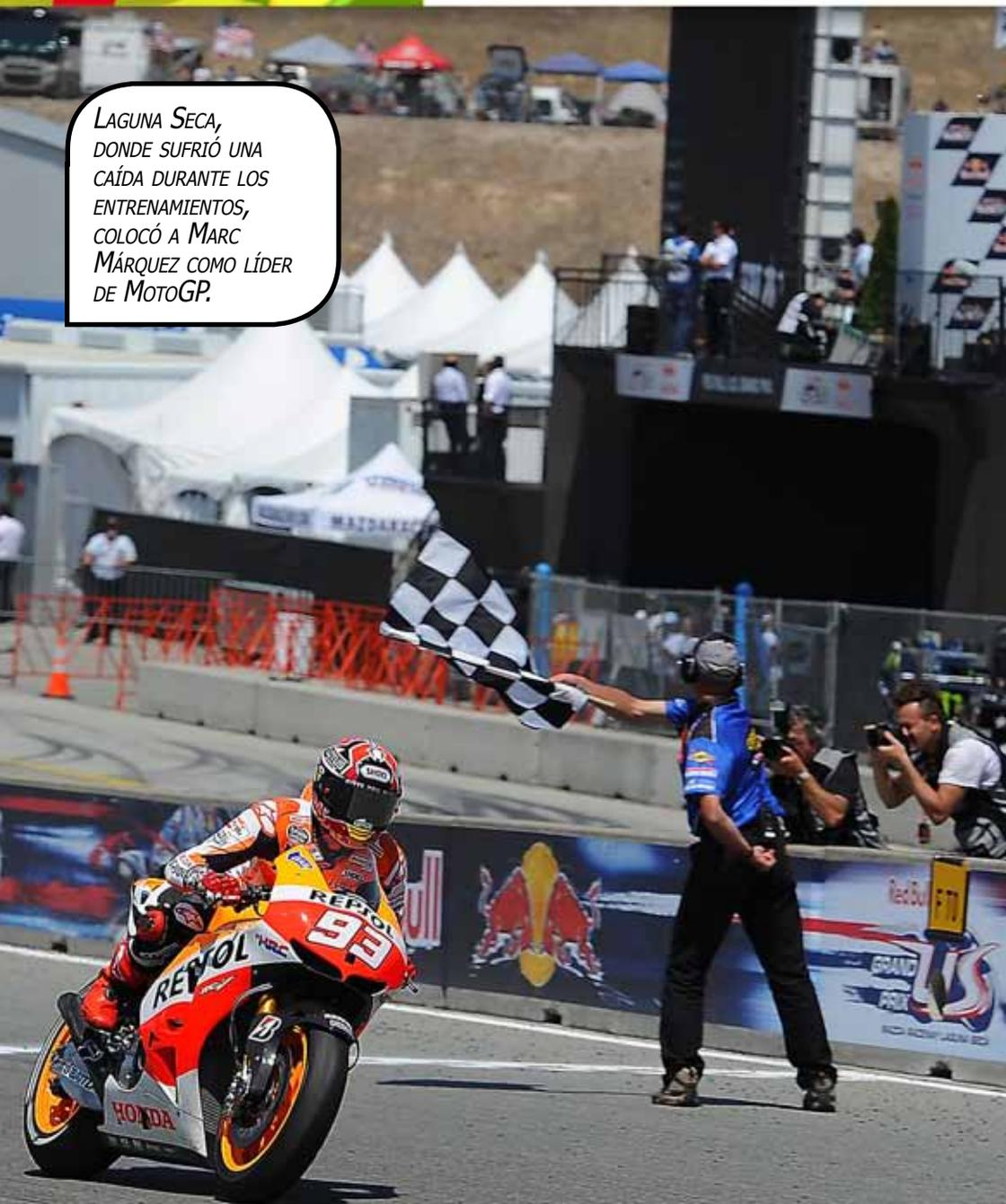
Marc Márquez highlights



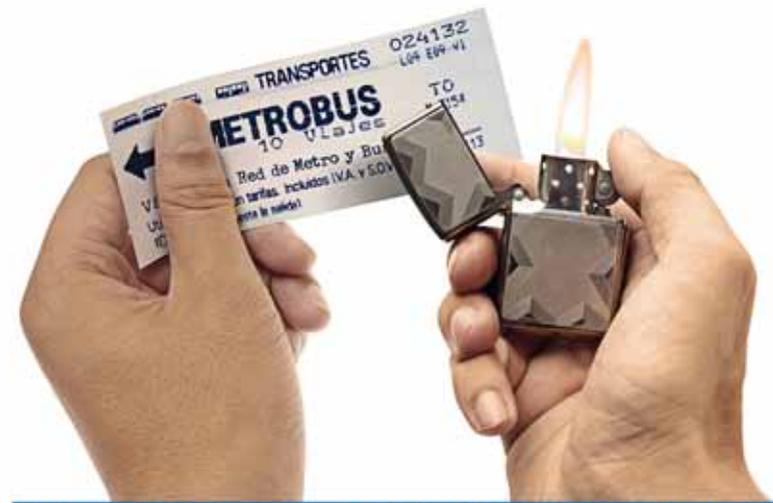
OTRA VEZ EN ESTADOS UNIDOS, EN EL MÍTICO "SACACORCHOS", MÁRQUEZ DIO UNA LECCIÓN MAGISTRAL FRENTE A TODO UN ÍDOLO COMO ROSSI.

Marc Márquez highlights

LAGUNA SECA,
DONDE SUFRIÓ UNA
CAÍDA DURANTE LOS
ENTRENAMIENTOS,
COLOCÓ A MARC
MÁRQUEZ COMO LÍDER
DE MOTOGP.



DILE ADIÓS.



**AHORA TU MAXISCOOTER BMW
SIN ENTRADA y por 150 € al mes.
Y COMPATIBLE CON EL CARNÉ A2.**



35 cuotas de 150 € y cuota final de 6.006 €. TAE 5,89%



Captura el código QR o entra en www.modernmovement.es
Localiza tu concesionario BMW Motorrad y probálos.



Ejemplo de financiación para el modelo BMW C600 Sport (PVP: 10.182,50 €). Incluye IVA e impuesto de matriculación (ICM7) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al ICM7 puede variar en función de la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización: 330,00 €. Impuesto de traspaso: 15.182,50 €. Precio total a pagar: 11.255,00 €. TIN 4,42%. Valor futuro garantizado: 5.858 €. A los 3 años podrás cambiar el maxiscooter, devolviendo según condiciones de contrato y suscripción pagando el coste final. Condiciones válidas hasta el 31/12/2013 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank (Santander) S.L.

Marc Márquez highlights

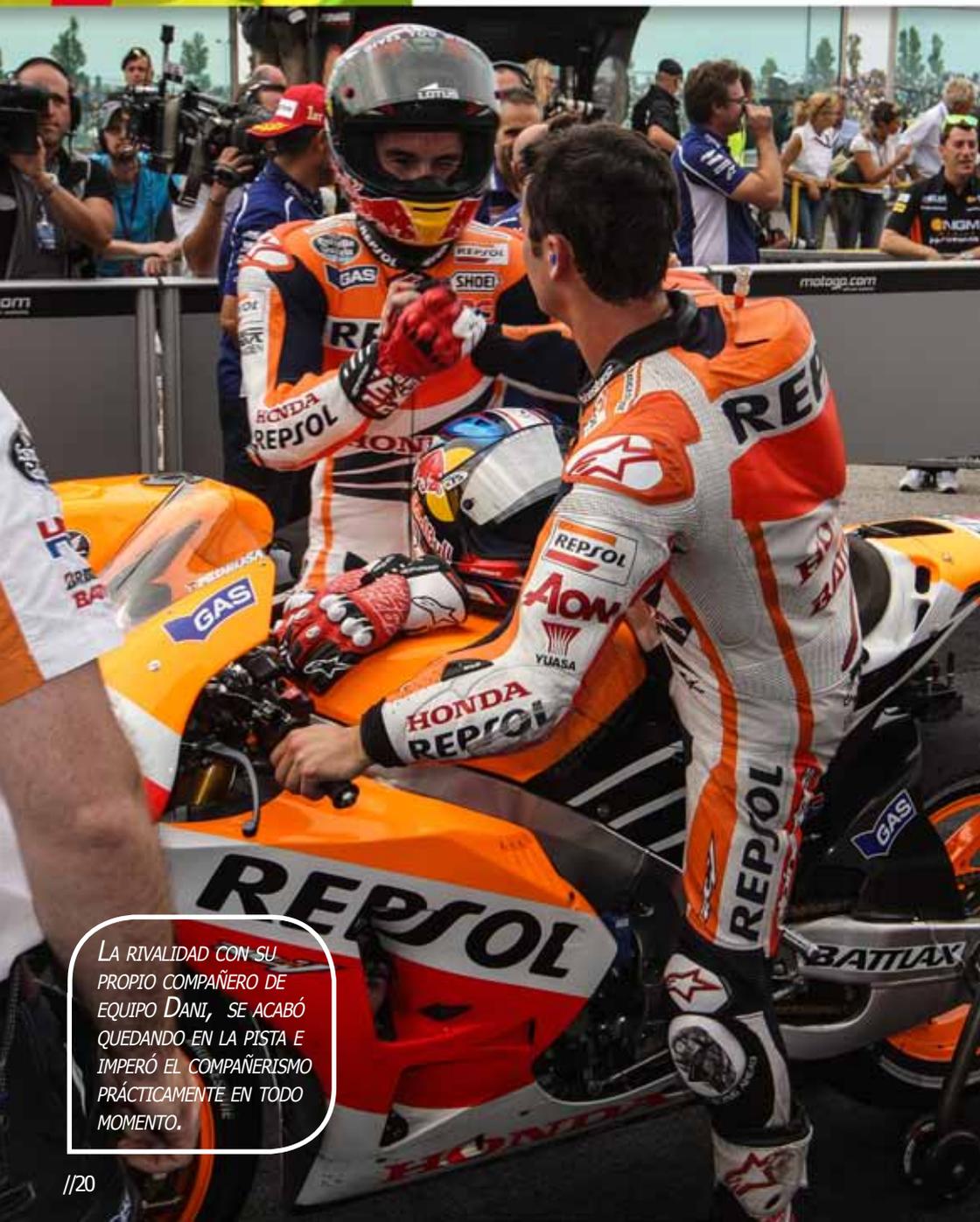


SE SUPO GANAR EL RESPETO DE TODOS, INCLUSO DE LOS RESPONSABLES DE HRC. PODRÁ DISPONER DE TODOS LOS INTEGRANTES DE SU EQUIPO EN 2014.

Marc Márquez highlights

ALZAMORA,
REPRESENTANTE Y ASESOR
DEPORTIVO DE MARC
MÁRQUEZ, HA SABIDO
TEMPLAR EN TODO
MOMENTO LOS ÍMPETUS
DEL CAMPEÓN DEL MUNDO.





LA RIVALIDAD CON SU PROPIO COMPAÑERO DE EQUIPO DANI, SE ACABÓ QUEDANDO EN LA PISTA E IMPERÓ EL COMPAÑERISMO PRÁCTICAMENTE EN TODO MOMENTO.

HAY COSAS QUE HAY QUE VER PARA CREER.



JOY EDITION

+ ABS DE SERIE

+ 1 AÑO DE SEGURO A TODO RIESGO INCLUIDO*



R 1200 R
12.000 €

13.300 €



R 1200 RT
16.950 €

18.450 €



R 1200 GS Adv.
15.750 €

17.250 €

MODELOS ESPECIALES CON DESCUENTOS INCREÍBLES.

VER PARA CREER EN TU CONCESIONARIO BMW MOTORRAD. MENOS PRECIO Y MÁS EQUIPAMIENTO.

* SOLO CON FINANCIACIÓN SELECT A 2 o 3 AÑOS



Marc Márquez, la persona

"No creo que fuese igual de agresivo en un adelantamiento a mi hermano"

"Álex tiene que quemar bastante etapas y yo tengo que mantenerme ahí, pero claro que me gustaría competir junto a él, creo que sería algo muy especial. Está claro que los consejos que le doy a mi hermano cuando entrenamos no se los diría a otro y que algún día se pueden volver en mi contra".



Marc Márquez, la persona

// Tito Lladós

Marc Márquez se ha convertido en campeón del mundo de MotoGP, el más joven de la historia del campeonato del mundo de motociclismo, pero su historia jalonada de récords de precocidad no es más que el principio de una saga que por detrás continúa su hermano Alex, quien ya este año ha sabido subirse a lo más alto del podio en Moto3.

El apellido Márquez está llamado a marcar una larga trayectoria de éxitos en el motociclismo pero mientras el hermano mayor ya ha llegado a la cumbre del deporte con tres títulos mundiales, uno en cada una de las categorías que lo componen, el más joven Álex Márquez todavía tiene un largo camino por delante que nosotros vamos a obviar por unos instantes.

Marc Márquez se ha ganado una doble reputación, de campeón y también de piloto agresivo e intransigente, y quizás por ello y pensando en cuando los dos hermanos se encuentren en MotoGP, como la próxima temporada va a suceder con los hermanos Espargaró, Aleix y Pol, surge la duda de si el flamante campeón del mundo sería igual de incisivo con su propio hermano.

“No creo, la verdad es que no lo creo, pero bueno nunca se sabe, quizás quedaría más en familia pero no creo, no creo”, afirma con su imperturbable sonrisa el mayor de los hermanos Márquez.

“Esta claro que me gustaría

correr con Alex, pero él tiene que quemar bastante etapas y yo tengo que mantenerme allí, pero claro que me gustaría competir junto a él, creo que sería especial porque ya cuando vamos a entrenar Dirt Track o Motocross tenemos nuestras peleas y muchas veces lo voy siguiendo yo a él y lo cierto es que me doy cuenta de que me voy fijando más en lo que hace él que en lo que hago yo y así cuando para le puedo decir si tiene que mejorar aquí o allí, le explico para que mejore y eso, a otro, está claro que no se lo diría”, asegura Marc Márquez.

“Esta claro y soy consciente de que si le voy enseñando todo lo que sé y le voy dando consejos, luego se pueden volver en mi contra, pero prefiero esto que no otra cosa”, recalcó el más joven campeón del mundo de MotoGP en la historia del mundial.

Marc Márquez no tiene ningún reparo a la hora de reconocer que él y su hermano “cada vez nos parecemos más”.

“Antes no nos parecíamos casi en nada, porque él era muy despistado, muy pasota, pero como todo en la vida, siempre llega el cambio de carácter y personalidad y yo creo que ya está madurando y cada vez, o él se parece más a mi o yo me parezco más a él”, asegura el piloto de Repsol.

“Yo no he cambiado mucho pero sí es verdad que él -por su hermano Álex- desde el año pasado ha protagonizado un cambio

de chip, un cambio de mentalidad, y ahora nos parecemos bastante pues tiene mucha más garra, más ambición, con muchas ganas de entrenar y también en el día a día, en el que nos ponemos nerviosos para las cosas que nos interesan o pasamos bastante si no es así”.

Marc y Álex Márquez prácticamente se preparan juntos, sólo se separan en los viajes al viajar el campeón del mundo de MotoGP con su representante Emilio Alzamora y parte de su equipo técnico, mientras que el benjamín de la familia lo hace con su padre, Juliá, pero salvo en esos instantes el frenesí y el entrenamiento constante invade la vida de los hermanos Márquez. Y aún así Marc Márquez nos asegura que no se “pican” en los entrenamientos pues se ayudan “mutuamente”, aunque casi de inmediato aclara que “sí que es verdad que hasta el momento me defiendo en todo -vamos que le gano, asegura con una sonrisa característica-, tanto en la bicicleta, corriendo o en moto, pero él se va acercando cada vez más y yo cada vez me tengo que esforzar más”.

“El día que quizás no me gana pero me consigue seguir en moto es como si me hubiese ganado, no es que me tenga que ganar, es que veo que está más cerca y si ese día no le saco un segundo por vuelta y sólo le saco dos décimas ya digo que me ha ganado, aunque yo vaya más rá-

Marc Márquez, la persona

vido, pues entonces ya te tienes que esforzar más, él se ve más cerca de mí y también se va creciendo”, reconoce con cierta preocupación Marc Márquez, aunque sin dejar de esbozar una sonrisa ciertamente cómplice hacia su hermano.

Un hermano que tiene una fe ciega en él, como lo demostró durante un entrenamiento antes de iniciar la gira asiática en el que Álex Márquez sufrió una luxación de hombro sin ningún tipo de asistencia médica cerca a la que pudieran recurrir.

Marc Márquez lo explica con una naturalidad y parsimonia impresionante: *“Estábamos los dos con mi padre y la verdad es que en muchas ocasiones había pensado con que esa situación podría producirse y que tendríamos que hacer en ese caso, pues es fundamental una actuación muy rápida si no quieres que los nervios y los tendones sufran más de lo debido”.*

“Mi hermano no lo dudó ni un momento y tras gritar que no podía faltar a las carreras de Malasia, Australia y Japón me dijo: colócame tú”.

“No lo había hecho nunca pero sí lo había hablado en más de una ocasión con médicos y con la ayuda de mi padre que le sujetó por el torso fui tirando y subiendo el brazo hasta oír un chasquido. Desde ahí hasta la clínica fueron los momentos de mayor nerviosismo por la duda de si lo habría hecho bien o no y las palabras del doctor Mir tras las pruebas me dejaron muy

tranquilo”, explicó Marc Márquez.

“Está claro que tú podrías hacer mi trabajo pero yo sería incapaz de hacer el tuyo”, sentenció el doctor Javier Mir tras comprobar que el brazo de Alex Márquez estaba perfectamente colocado y que ningún nervio o tendón había sufrido daños. ¡Sin comentarios!

La influencia de sus padres desde muy pequeños es obvia y está en el fondo y, por qué no, en las formas de los hermanos Márquez, si bien el tricampeón mundial de motociclismo explica que sus padres *“siempre nos han inculcado, desde pequeños, que solo vayamos en moto cuando tengamos ganas y nos divirtamos”.*

“En un gran premio tienes que ir en moto, es lo que tienes que hacer, pero cuando estamos en casa pues si tienes que ir en moto y divertirte y ese día tienes que ir forzado o algo así, más vale quedarte en casa, entrenar con bicicleta o cualquier otra cosa. Es mejor esperar al día siguiente y no forzar”, explicó Marc Márquez.

“Este es el mejor consejo que nos han podido dar. Cuando lo sientas y te diviertas es cuando más rápido vas a ir”, recalca Márquez.

“En un gran premio casi siempre te tienes que subir a la moto presionado y muchas veces agobiado por qué no te salen las cosas o lo que sea, pero tienes que saber porqué no te salen y tienes que intentar que sea dinámico, que no sea como una rutina”, comenta el campeón.

No se atreve con demasiada



decisión Marc Márquez a explicar que características tiene de su padre y cuáles de su madre, si bien se aventura a confirmar que *“es difícil, difícil de decir, pero bueno yo creo que de mi padre quizás lo que no tenemos es sus nervios, él es muy nervioso y yo sí que a veces soy nervioso, pero lo sé controlar bastante bien. De pequeño era más ordenado y más metódico, como él, que lo es mucho, pero ahora esto ya se me está pasando...”*

Tras una breve pausa y un sonriente suspiro, Marc Márquez concluye su comparación asegurando, entre carcajadas *¡Yo creo que tenemos lo mejor de cada uno!*

Después de dos grandes premios, Australia y Japón, en los que Marc Márquez tuvo la opción matemática de proclamarse campeón del mundo, a la tercera, en la Comunidad Valenciana, llegó la victoria.

“Es un sueño que se ha hecho realidad y hay que disfrutar del momento, porque nunca sabes si se va a volver a repetir y la verdad es que no le puedo pedir más a esta primera temporada en MotoGP”, dijo tras hacerse con el título mundial en Ceste.

“Hice la carrera más inteligente en Valencia, que era quedarme ahí para conseguir el campeonato y debo reconocer que en la última vuelta se escapó alguna lagrimilla por debajo del casco”, reconoció Marc Márquez.

“En ese momento te acuerdas de muchas cosas, de toda la gente que te ha ayudado, aunque lo más

emocionante ha sido cuando llegas con tu equipo y ves en los ojos su alegría. El año que viene va a ser difícil mejorar el campeonato que hemos hecho en 2013 pero plantearé la temporada para luchar por el título, no me queda otra”, dijo.

Pero Marc Márquez también recapituló sobre sus pasos para reconocer que en la primera oportunidad, en Australia *“para nada esperaba llegar líder; en los mejores sueños pensé en ganar alguna carrera, luchar por el podio o estar constantemente allí, pero liderar el campeonato con 43 puntos al llegar a Phillip Island no lo esperaba para nada”.*

La primera ocasión en la que Marc Márquez se vio con posibilidades de luchar por el título mundial de MotoGP en su primera temporada fue en Indianápolis.

“Sí, quizás fue en Indianápolis, ya que antes había ganado en Alemania y en Laguna Seca pero tanto Jorge como Dani no estaban al ciento por ciento y en Indianápolis y luego en Brno y Silverstone, vi que podía luchar por el título, pero claro, siempre puedes tener alguna complicación porque nunca sabes lo que realmente puede pasar en carrera, pero allí, en Indianápolis empecé a sentirme preparado para conseguir lo que al final ha llegado aquí en Ceste, en el circuito Ricardo Tormo”, aseguró sonriente y pletórico todo un Marc Márquez triple campeón del mundo de motociclismo.

Marc Márquez, la persona



UNO DE LOS GRANDES SECRETO DE LA FAMILIA MÁRQUEZ ES LA UNIÓN QUE SIEMPRE QUE EXISTE ENTRE TODOS SUS MIEMBROS

Marc Márquez, la persona

MÁRQUEZ SIEMPRE HA MOSTRADO UNA ACTITUD MUY PRÓXIMA A TODO SU EQUIPO, CON EL QUE PASA TODO EL TIEMPO Y CUANDO PUEDE, LES ECHA UNA MANO.



Marc Márquez, la persona

"EN LOS MEJORES SUEÑOS
SÍ QUE HABÍA PENSADO EN
GANAR ALGUNA CARRERA,
PERO NO EN LIDERAR EL
CAMPEONATO CON TANTA
VENTAJA EN ALGUNOS
MOMENTOS".



Marc Márquez, la persona



PHILLIP ISLAND SE CONVIRTIÓ EN UNA ENCERRONA POR ENTRAR UNA VUELTA MÁS TARDE DE LO PREVISTO A REALIZAR UN CAMBIO DE MOTO CASI PERFECTO.

Marc Márquez, la persona

EL CARISMA Y PERSONALIDAD DE MARC, SIEMPRE SONRIENTE Y COMPLACIENTE, SIN UN MAL GESTO, HA CALADO HONDO EN LA AFICIÓN.



Marc Márquez, la persona

LAS VICTORIAS HAN SIDO UNA CONSTANTE EN LA CARRERA HACIA EL TÍTULO MUNDIAL DEL MÁS JOVEN CAMPEÓN DEL MUNDO DE LA HISTORIA DE LA CATEGORÍA REINA.



Viñales & Espargaró

Nacidos para ganar

Pol Espargaró y Maverick Viñales debutaron en el Mundial de Motociclismo bajo la expectación de aquellos llamados a hacer cosas grandes. Tras algún mal momento, y un poco más tarde de lo esperado, los dos han conseguido cumplir con su sueño en este 2013: proclamarse campeones del mundo.



Viñales & Espargaró



// Borja González

Espargaró debutó en el Mundial en 2006 rodeado de una gran expectación. “Es mejor que su hermano”, decía un año antes el que por entonces era su manager, Ricard Jové, y también el de Aleix.

Aquella llegada al campeonato, a 125 c.c., fue de la mano de Dani Amatriain, el hombre que, como Jové, captó que ahí había un diamante de muchos quilates.

Debutó como piloto invitado en 2006 en Montmeló, e ins-

cribió su nombre en la Historia como el más joven en puntuar en el campeonato, arrebatando ese honor a Jorge Lorenzo.

Cuatro Grandes Premios después, en la República Checa, se incorporaba definitivamente al Mundial ocupando el sitio de Andrea Iannone (apartado por motivos disciplinarios) en la escudería italiana Competella Racing.

En 2007, a final de temporada en Portugal, subía por primera vez al podio. 2008 debía de ser su año, pero se le atragantó el paso de la Aprilia RSV a la nueva RSA. Un hecho que retrasó su explosión, que tampoco llegó en 2009.

Es verdad que terminó cuarto en la general, con dos victorias, aunque todo lo bueno se acumuló en el final de esa campaña. Eso sí, todo parecía indicar que estaba preparado para 2010. Aunque ahí se topó con Marc Márquez.

Junto al último campeón de MotoGP y a Nico Terol protagonizó un buen curso, con tres triunfos y un total de 12 podios. Insuficiente para batir a Márquez, e incluso a Terol, que sí que aguantó a Marc en la lucha por el título hasta la última carrera de Valencia.

Sin el ansiado Mundial, dio el salto a Moto2. Y ese 2011 fue la temporada del sufrimien-

to. Con una FTR con la que no se entendió fue penando por casi todos los circuitos. Sólo en el último cuarto de temporada asomó la cabeza.

El cambio de equipo y de moto para 2012 fue vital. Recaló en la escudería de Sito Pons, con una Kalex, y ahí reapareció el mejor Pol... que tuvo enfrente, de nuevo, al mejor Márquez. No bastaron las cuatro victorias ni los once podios, tampoco el récord de poles en el año, ocho, las cuatro últimas en los cuatro últimos Grandes Premios (muchas de esas poles no le sirvieron para el domingo, una vez que las condiciones climatológicas cambiaban de un día a otro). Subcampeón del mundo, y de nuevo sin corona. 2013, sí o sí, tenía que ser su año.

Y lo ha sido, aunque las cosas se le fuesen complicando, problemas de neumáticos, fallos en carreras como las de Austin o Le Mans, en las que su principal rival, Scott Redding, iba sumando puntos y aumentando su ventaja en la general. Esto le obligó a apretar el paso. Su mejoría más los fallos de su oponente, con lesión incluida, han terminado permitiéndole disfrutar de lo que llevaba años

Viñales & Espargaró

soñando, y para lo que parecía predestinado cuando debutó en el Mundial. Pol Espargaró ya puede decir que es campeón del mundo.

Un título en la última curva

Espargaró y Maverick Viñales tienen un factor en común. Los dos pasaron por las manos de Ricard Jové, que sí que pudo hacer debutar en el Mundial a Maverick. "No sabes el que viene por detrás", decía Jové en referencia a uno de esos chavales puro talento, algo arisco en el trato y extremadamente competitivo.

Viñales aterrizó como un ciclón en el campeonato. Su debut se retrasó un año por culpa del cambio en la edad mínima de 15 a 16 años, una campaña que 'aprovechó' para proclamarse campeón de España de 125cc. Con "ésa" dos tiempos (una Aprilia) debutó en el Mundial en 2011, en el último año de la cilindrada. En su tercer Gran Premio, en Estoril, terminaba cuarto la carrera, a 2 milésimas del podio; uno después, en Le Mans, dejaba asombrado al mundo entero con una victoria frente al que terminaría siendo el campeón, Terol, con una maravillosa maniobra en la última curva.

Viñales presentaba sus credenciales; a partir de ahí, tres victorias más y otros cinco podios, que le convirtieron en el

mejor novato de la temporada. Fue tercero en la general, tras Terol y Johann Zarco. Sus dos rivales subieron a Moto2, así que automáticamente pasó a ocupar el número 1 en el escalafón de favoritos para 2012, en la nueva categoría Moto3.

Y aunque todo parecía preparado para su coronación, las cosas se torcieron a medida que fue avanzando el año. El piloto comenzó a quejarse de la moto, una FTR con motor Honda que consideraba inferior a la KTM de su principal rival, Sandro Cortese, y a la Kalex/KTM de Luis Salom.

A partir de ahí se vio a un Viñales incómodo, lo que repercutió en la convivencia con su equipo. Hasta la explosión de Sepang: allí, Maverick se negó a seguir corriendo con el Blusens Avintia, hasta el punto de tomar un avión de regreso a casa.

Con abogados de por medio, y la presión del organizador del Mundial, Dorna, Viñales tuvo que recular y regresar a su box una carrera después, en Phillip Island (Australia). Eso sí, en un ambiente irrespirable que vaticinaba lo que vendría después: su marcha definitiva.

Moto nueva y equipo nuevo. Maverick Viñales recalaba en la escudería madrileña Team Calvo, previo pago por parte de ésta de la cláusula de rescisión del contrato que le vinculaba



con Blusens Avintia. Con la deseada KTM. Desde la misma pretemporada, y pese a una lesión en el último entrenamiento en Jerez, se intuyó que la pelea iba a tener que tener con Luis Salom, que le había ganado el subcampeonato en la última prueba de 2012, y con Alex Rins, mejor novato en ese año. Estos dos también con KTM.

Una pelea que se intuía igualada, aunque no hasta el extremo de lo que se ha vivido en 2013. De las 17 carreras disputadas, Salom ganó siete, Rins seis y Viñales tres (la otra fue para Alex Márquez); de los 51 podios puestos en juego, 41 se los repartieron estos tres pilotos: Viñales 15, Rins 14 y Salom 12.

Unas carreras definidas por estrechísimos márgenes: como dato extremo, once posiciones de podio, victorias, segundos o terceros puestos, se han definido ¡por menos de una décima de segundo!

El viaje a Malasia, Australia y Japón terminó volteando lo que parecía un duelo final entre Rins y Salom, con pocas opciones para Maverick. Aferrado a su regularidad, la suerte se le puso de cara en Motegi: su primo, Isaac Viñales, sufría una caída en el inicio de la carrera que terminaba con Salom como daño colateral.

En el tramo final de la prueba, Rins cometía un error y se

iba al suelo. Sus dos rivales salían de Japón con sendos cerros, y él terminaba segundo tras Alex Márquez. El Mundial se iba a jugar a una sola carta, en Valencia, con los tres dependiendo de sí mismos: el que ganase esa carrera se iba a llevar el título. Tras una caída de Salom a mitad de prueba, Maverick se lo tenía que jugar todo en un mano a mano con Rins; y ahí reapareció el piloto que había asombrado en su primer triunfo en Le Mans dos años antes.

Sacrificaba el dibujo de entrada en la curva para aprovechar la aceleración de su KTM. Con eso batía a Rins y se proclamaba campeón del mundo de Moto3. Aquello para lo que llegó al Mundial se había hecho realidad.

En el momento justo, cuando se decide lo importante, surgió el verdadero Maverick Viñales, igual que había aparecido cuando tocaba la mejor versión de Pol Espargaró en Moto2. Dos pilotos que llegaron con la vitola de estrellas del futuro y que en este 2013 han cumplido con lo que en otro momento pareció una obligación.

Ahora, con ese peso ya fuera de sus espaldas, comienza la segunda parte, la de la demostrar si ese era su límite, o si es sólo el inicio de un camino plagado de éxitos. El tiempo traerá la respuesta.

Viñales & Espargaró

POL HA SABIDO GANARSE EL RESPETO SUS RIVALES A PESAR DE SUS TITUBEOS CON SU RIVAL SCOTT REDDING TOMARLE LA DELANTERA DURANTE UNA PARTE DEL CAMPEONATO.



Viñales & Espargaró

VIÑALES ACABÓ LOGRANDO UN TÍTULO QUE SE FORJÓ DESDE LA REGULARIDAD, CONVIRTIÉNDOSE EN EL ÚNICO PILOTO DE **MOTO3** QUE SUMÓ PUNTOS EN TODAS LAS CARRERAS.



Viñales & Espargaró

Sports

► Poker

NAKAGAMI Y, SOBRE TODO RABAT, FUERON DOS DE LOS GRANDES RIVALES DE ESPARGARÓ Y REDDING EN CADA GRAN PREMIO E INCLUSO EN LA LUCHA POR EL TÍTULO.



Viñales & Espargaró

EL DOMINIO ESPAÑOL EN
MOTO3 FUE ABRUMADOR,
ADEMÁS DE MAVERICK,
RINS Y SALOM, OTRA
JOVEN PROMESA, ALEX
MÁRQUEZ, SE FORJÓ UN
NOMBRE EN LA CATEGORÍA.



CAME

Home &
Auto

Nani Roma & Rosa Romero

En las alegrías y las penas... con gasolina

Hay parejas en las que su afición por el motor ha sido el nexo de unión y es la gasolina la que alimenta sus vidas. Pero muy pocas, además, comparten su pasión compitiendo y muchas menos, haciéndolo en carreras extremas como el Dakar. Hay una que sí: Nani Roma y Rosa Romero.

// Santi Ayala-Moto Verde

Santa Maria de Merlès, Barcelona. Residencia de la familia Roma Romero. Ocho de la mañana. ¡Niños, desayunad... Vamos que llegamos tarde al cole...! La adolescente Abril, la jovencita Julia y el pequeño Marc (cinco años), junto con sus padres Joan y Rosa, se ponen en movimiento. Todo normal en una jornada de cualquier familia pero... que no se repite demasiado en ésta pues el trabajo del cabeza de familia le obliga a estar mucho fuera de casa. Hasta 276 días ha llegado a estar en un año Nani Roma de viaje, cumpliendo con sus compromisos como piloto profesional en raids, ahora de coches y antes de motos.

Pero lo llamativo es que tam-

bién Rosa compite en rallyes todos terrenos, en ¡moto!, coincidiendo en muchas ocasiones con Nani en las mismas carreras, aunque, claro está, cada uno dedicado a lo suyo con objetivos diferentes: él a por la victoria y ella, a lograr el reto de llegar a la meta.

Es el colmo del piloto que tiene a su pareja compartiendo la misma pasión aunque, ello les obliga a una importante logística familiar para cuidar a los niños.

«Tener esta vida es mérito de Rosa —comenta Nani—. Cuenta con una capacidad increíble de organizarse y hacer muchas cosas a la vez, con una gran creatividad. Es capaz de entrenar, en bici, ir al gimnasio o con la moto y de ocuparse de los niños. Hasta comparte la afición

por la hípica con nuestras hijas, que las dos montan a caballo. También las niñas van algo en moto, pero poco, y es al niño al que le tiran las dos ruedas. Eso sí, sólo por diversión no pretendo que sea Campeón de nada».

Nani y Rosa llevan más de veinte años juntos y se conocieron a través de la moto. Rosa era una de esas raras atrevidas jovencitas que practicaba enduro con su grupo de amigos en su pueblo, San Hipolit de Voltregá, Barcelona, cerca del pueblo de Nani, Folgueroles. Un amigo común de ambos, Santi Piella —grandísimo piloto de cross y enduro, tristemente fallecido por enfermedad— le vendió una moto a Rosa y, además, les presentó en una carrera en torno al año 1993. Y, mientras otros jóvenes quedaban para

Nani Roma & Rosa Romero



ir al cine, ellos tenían encuentros para entrenar o montar en moto. ¡Maravilloso!

«Africana», antes que él

Es más, Nani comenta con sonrisas que Rosa pisó África antes que él. «Sí. Jajaja. Cuando lo comentamos resulta chocante –dice Rosa-. Yo ya montaba en moto y con 18 años, fui valiente. Junto a mi grupo motero, cogí mi Honda XR 600, me marché en tren hasta Almería y desde allí el barco a Marruecos. Estuvimos montando por zonas donde pasaba el París-Dakar. Aquella carrera ya me apasionaba, entonces estaba en pleno “boom” y me dije, ¡algún día la correré! Y mira, lo que depara la vida. Ya he participado en dos ocasiones y ahora, en este 2014, voy a por la tercera».

Lógicamente Nani ha jugado un papel importante en conseguir que Rosa haya competido en el Dakar. Le habla la voz de la experiencia, pues acumula ¡18 participaciones consecutivas!, nueve en coche y las mismas en moto. No en vano, Roma pasará la historia como el primer español que logró la victoria en el Dakar, en moto en 2004, y el único que ha participado, de momento, en equipos oficiales de fábrica tanto de motos como de coches –suma dos pódiums-.

Con ese conocimiento acon-

seja en todo momento a Rosa y le ayuda, compartiendo sesiones de entrenamiento o practicando actividades deportivas comunes e incluso, enseñándole nociones básicas de mecánica. ¿Objetivo? Que «Nani» gane su primer Dakar en coche y que Rosa, lo acabe. «Se merece terminarlo –exalta Nani-. Tiene mucha pasión y el esfuerzo extra de una madre, que eso no lo sabemos valorar. Nos guste o no, ellas suelen llevar mucho más peso familiar».

Especialmente Joan le cubre en la logística previa, la organización... «Que ella se sienta cómoda –apunta Roma- y, si es posible, se preocupe sólo de correr. Que disponga de la mejor gente que le pueda rodear, teniendo en cuenta que yo no lo puedo hacer. Porque está claro que, cuando coincidimos en carreras, yo apenas tengo tiempo para ella. Llevamos horarios diferentes, y, además, lo mío es mi trabajo. Intento separar y ser independiente, naturalmente preocupado por ella, pero de reojo. Pero no hacemos vida común como, a lo mejor, alguno pueda pensar. Salvo que, por ejemplo, uno de los dos abandone, como le pasó a Rosa en el pasado Dakar. Entonces, evidentemente, ella viene a verme más a las asistencias. Ya conoce el sistema así que sabe cuándo hacerlo y cómo hacerlo.

NANI ROMA, HA JUGADO UN PAPEL IMPORTANTE PARA QUE SU MUJER PUDIESE ACABAR COMPITIENDO, EN EL DAKAR EN 2014 ACUDE POR 3ª VEZ.

Es más, no es de esas personas que busque protagonismo a la sombra de su pareja».

El día a día en casa, las carreras y el motor están presentes, pero también intentan que haya otros temas, buscando el necesario descanso físico y psicológico. Y asimismo, ocupados en el ser padres, algo que, a lo mejor nos cuesta ver a Roma. «Claro que ejerzo de padre. Hago lo que toca. Llevarles a hockey patines –en Voltregá hay mucha afición-, dictados, música, llevar a mis hijas a casa de las amigas... Lo normal. Ser padre es complicado. No hay libro de instrucciones. Así que los educamos transmitiendo los valores que entendemos son los mejores para ellos». Sonriente Rosa, aclara que «es muy buen padre aunque, a veces, el gigante “Nani” es como el hijo mayor, el cuarto de la familia».

Son una pareja extraordinaria, un encanto ambos, deportistas y amantes de la vida con ritmo, un ejemplo para muchos por esa tenacidad que tienen con el motor como unión, que

Nani Roma & Rosa Romero



tanto nos pueden llamar la atención desde fuera.

¿Rareza? En el mundo del motor «off road» conocemos otro caso similar, el del francés Stéphane Peterhansel -¡once veces! ganador del Dakar, seis en coche y cinco en moto- y la alemana Andrea Mayer Andrea -ha corrido en coche (5ª en 2004ª), en moto (4ª) y hasta en ¡camión! el Dakar, en ocasiones como piloto oficial de marca (Mitsubishi y BMW)-. Precisamente se conocieron en el Dakar, cuando ambos corrían en coche en el equipo oficial Mitsubishi, y allí comenzó la que es segunda relación para «Peter», que tiene dos hijos de su anterior pareja -son mayores y, en este sentido, tiene libertad al no tener que cuidar de ellos, pues con Andrea no tiene hijos-. Amigos, además, de Nani y Rosa, compartiendo «Monsieur Dakar» -el que más triunfos dakarianos tiene- equipo con Roma en la escuadra Mini. El año que Roma ganó el Dakar en moto, también lo hizo «Peter» en coches. Incluso en la pasada edición de la Baja España Aragón, los cuatro han coincidido compitiendo. Ellos con sus coches, ellas con sus motos -las féminas compartieron también equipo-. Anotad que todos acabaron, Nani ganando entre los coches. ¡De locos! En las alegrías y las penas... hasta que la gasolina os separe.

Nani Roma & Rosa Romero

LAS FÉMINAS HAN SABIDO GANARSE EL RESPETO EN LA CARRERA MÁS DURA POR ETAPAS CON UNAS ACTUACIONES QUE HAN DEJADO ATRÁS A NO POCOS RIVALES DEL SEXO OPUESTO.



Nani Roma & Rosa Romero



PETERHANSEL Y MAYER,
NANI Y ROSA, TANTO
ELLOS COMO ELLAS SON
ENEMIGOS EN LAS PISTAS
ROCOSAS Y LAS LARGAS
DUNAS, PERO DISFRUTAN DE
UNA EXCELENTE RELACIÓN.

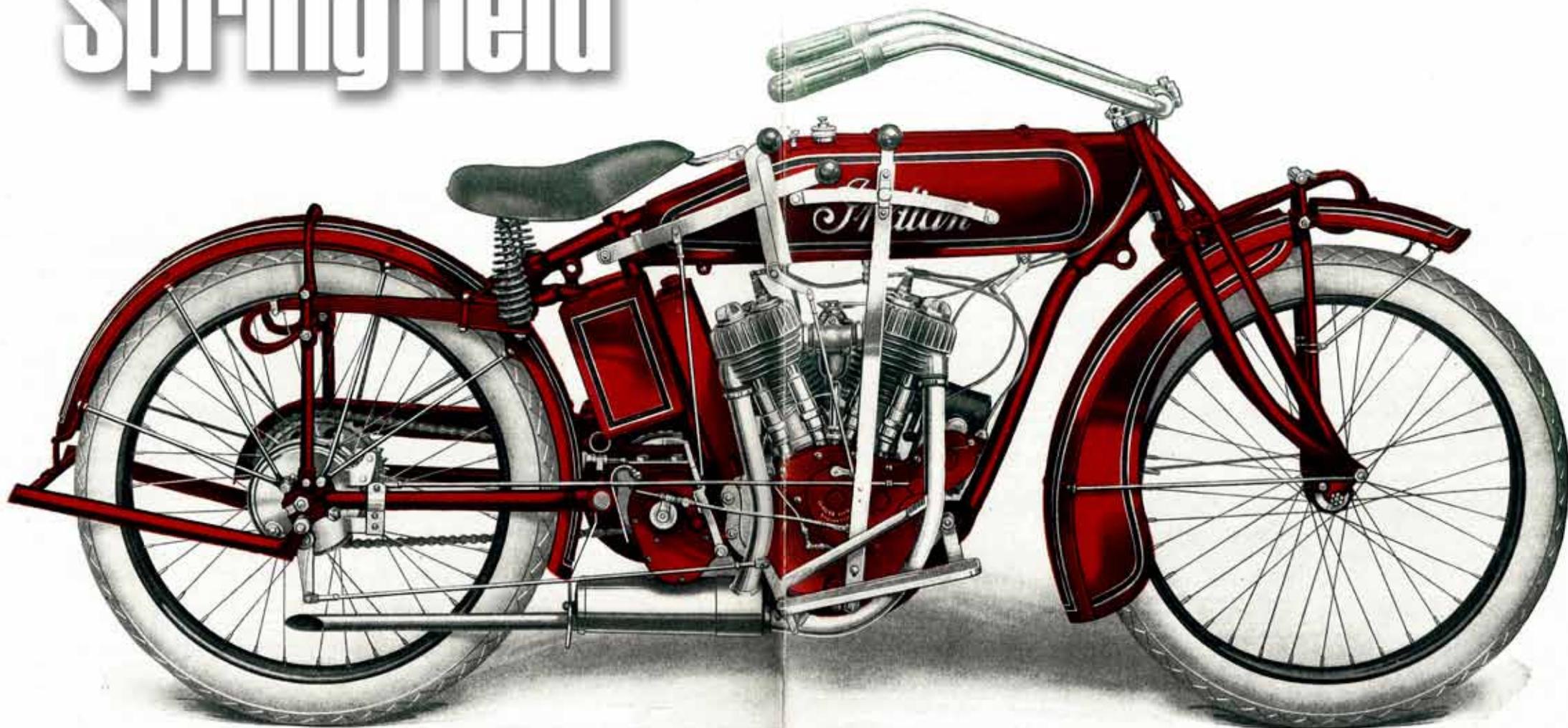
Nani Roma & Rosa Romero

ANDREA MAYER Y "MÍSTER DAKAR" STEPHANE PETERHANSEL, SE CONOCIERON EN LA CARRERA Y EN ELLA INICIARON UNA RELACIÓN SENTIMENTAL.



La tribu de Springfield

George M. Hendee y C. Oscar Hedstrom fundaron Hendee Manufacturing Company en 1901, primera fábrica de motos en USA en Springfield (Massachusetts). Curiosamente es donde se inventaron otras dos grandes cosas: el baloncesto (1891) por James Naismith y la vulcanización del caucho (1844) por Charles Goodyear.



Historia de Indian Motorcycle

// Nacho Mahou

Los indios nativos americanos poblaban esa área por su disposición geográfica y fértil suelo. Se llamaban los *massachusetts*, y ocurrió hace millones de lunas. Los guerreros y fundadores de Indian Motorcycle, que eran pilotos de moto, eligieron el nombre de Indian por sus connotaciones históricas ¿O quizá porque se parece fonéticamente al apellido del George -Hendee-? Oscar Hedström consiguió con una Indian el record de velocidad del mundo alcanzando 90 kilómetros por hora.

Un hachazo en la historia.

Inicialmente fabrican bicis y en 1901 construyeron la primera con un motor mono cilíndrico de 1,75 CV. Posteriormente (1904), apagaron la pipa de la paz y se aplicaron las pinturas de guerra, adoptando el clásico rojo en sus máquinas e identidad corporativa. Un año después se produjo el primer motor bicilíndrico -V Twin-.

Las Indian empezaban a ser populares, motos fiables y veloces. En el Tourist Trophy de la Isla de Man (1911) fueron laureados con tres primeros premios, la primera marca no inglesa en vencer. En la década de 10's se convirtió en la marca de motos más vendida del mundo, el mayor fabricante.

Erwin "Cannonball" Baker -en

1914-, cabalgó sobre su Indian, cruzando USA, de San Diego a Nueva York. Tardó 11 días, 12 horas y 10 minutos. Fue la primera de sus hazañas de larga distancia, confirmando la resistencia de las motos de Springfield.

En 1913 Hedstrom abandonó la empresa y tres años después, Hendee. Había desavenencias con la dirección de la compañía.

Tambores de guerra

Con la Primera Guerra Mundial se inició el desastre en la 'reserva' Indian. La línea de producción del modelo Powerplus se destinó a la contienda, privando a los concesionarios de atender su demanda. Empezaba Harley-Davidson a cargar con la caballería.

Tras el conflicto internacional

y la abdicación del Kaiser, renació Indian con dos buenas monturas: Scout y Chief. Apareció Charles Bayly Franklin, que ya había triunfado como piloto Indian en el TT de Man (1911) y ahora lo haría como diseñador, creando el modelo Scout de

-610cc- (1920-46) que se convirtió en el más popular, junto al Chief (1922-53). La compañía pasó a llamarse Indian Motorcycle Manufacturing en 1928. Dos años después las pinturas de guerra toman otro color, fusionándose con DuPont, gran empresa de químicos, hoy en día uno de los mayores patrocinadores de la Nascar. Las

Indian crecieron con una gama que llegaba hasta 24 posibilidades de color.

En 1940 se vendieron tantas Indians como Harleys. La rivalidad con el 'fuerte' de Milwaukee estaba equilibrada.

Se rompe la pipa de la paz

Con la Segunda Guerra Mundial, los ejércitos de nuevo demandan motos para sus contiendas. Indian participa con pocas unidades de Chiefs, Scouts, and Junior Scouts. Había otras más apropiadas como la H-D WLA. En la postguerra (1945) Ralph B. Rogers adquirió el control de las acciones de Indian, dejando DuPont fuera de la dirección. Pero Rogers apostó por modelos pequeños y de baja cilindrada, que se fabricaron alrededor de 1950, abandonando la producción de los modelos tradicionales. 1953 es el año que apostilla



Historia de Indian Motorcycle

la desaparición de Indian. El cementerio nativo estaba lleno de "atrapasueños", y los espíritus de los ancianos de la aldea rondaban sin descanso.

Y fue peor aún con el paso del tiempo. Los camposantos fueron ultrajados una y otra vez, como Poltergeist... Brockhouse Engineering, AMC, Floyd Clymer, Philip S. Zanghi, Wayne Baughman, Eller Industries, Indian Motorcycle Corporation o Stellican Limited permanecen atrapados en los conjuros de los chamanes.

Polaris, la salvación

2011 es el año de la reactivación real de Indian, de la mano de Polaris, gigante de la industria de automoción en USA. 101 años después de la creación de la marca; como los dálmatas, con muchas manchas en su pellejo. La labor de Polaris es positiva, presentando este mismo año el nuevo motor

de 111 pulgadas cúbicas: Thunder Stroke. (1.819 cc). Pudimos estar en el evento de marzo en Daytona, conociendo al nuevo equipo de Indian, que sin duda cruzará muchas praderas hacia el éxito. En Sturgis se presentaron ya los

tres nuevos modelos: Chief Classic, Chief Vintage y Chieftain.

Modelos históricos destacados Más poder

Powerplus (1916-1920). La Powerplus era una moto muy moderna para sus tiempos. Y eso que era bastante complicado su manejo: en el puño derecho se situaba el control de la chispa. En el izquierdo, acelerador y una palanca del freno trasero. En el pedal izquierdo, el embrague. En el tanque (derecha) palanca de cambios (3 velocidades). Motor de 1.200 cc.

Exploradores y Ponis

Indian Scout (1920-1927). Comenzó con una cilindrada de 606 cc. En 1945 se aumentó a 745 cc, debido a la buena aceptación en el mercado del modelo. V Twin, claro.

Indian Scout Serie 101 (1928-1931). Un nuevo chasis, mayor distancia entre ejes y una distancia menor al suelo mejoraron la conducción respecto al modelo anterior.

Indian Sport Scout (1931-1948). En 1932 se empeoró el modelo con un chasis más pesa-

do y voluminoso, una respuesta al ahorro de costes. Los compradores acabaron más quemados que la pipa de un indio y el éxito de la Scout descendió. Se quiso reaccionar por parte de la fábrica en 1934 con la Sport Scout con un chasis más liviano y otras mejoras en el motor. La Sport y el modelo estándar convivieron hasta 1937. Tres años después apareció el característico guardabarros envolvente de Indian. Pasaron otras 365 lunas y apareció la horquilla telescópica. Indian Scout 741. Versión militar



Historia de Indian Motorcycle

LA INDIAN SCOUT 741 FUE UNA VERSIÓN MILITAR PARA LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. SE PRODUJO HASTA QUE CESÓ EL CONFLICTO EN 1946.

para la IIGM. Se produjo hasta que cesó el conflicto en 1946.

Indian Pony. Se fabricaron algunas unidades de 500 cc entre 1932 y 1941, también conocidas como Junior o Thirty-Fifty.

Jefes e indios

Indian Chief (1922-1953). Su primera motorización fue de 1.000 cc, sobre la base del Powerplus. Creció hasta 1.200 cc en 1923. En 1928 se incluyó freno delantero. La seña de identidad de Indian –el guardabarros envolvente– se incorporó en la Chief en 1940. Eran unas máquinas potentes, alcanzando los 137 km/h en su versión de serie; 20km/h más ajustando su mecánica. En

1950 se amplió su cilindrada a 1.300, utilizando horquillas telescópicas. A pesar de este buen producto, los manejos económicos llevaron a la extinción de la Chief en 1953.

Cuaterros

Indian Four (1927-1942). Esta peculiar Indian incorpora un motor en línea y longitudinal de cuatro cilindros. Procede de Ace Motor Corporation, una compañía de Philadelphia que

hizo sólo un modelo de moto (1919-1924). Los vaivenes técnicos lo acompañaron en toda su existencia. Iban en fila india, pero no fue suficiente.

Curiosidades

El récord de velocidad con una moto carenada de menos de 1.000 cc lo batió Burt Munro con su Indian de 1920 (en 1967). Sigue imbatido hoy en día. Sus huellas persisten en el lago salado de Bonneville.



Historia de Indian Motorcycle



EN LA DÉCADA
DE 10'S SE
CONVIRTIÓ EN LA
MARCA DE MOTOS
MÁS VENDIDA DEL
MUNDO, EL MAYOR
FABRICANTE.

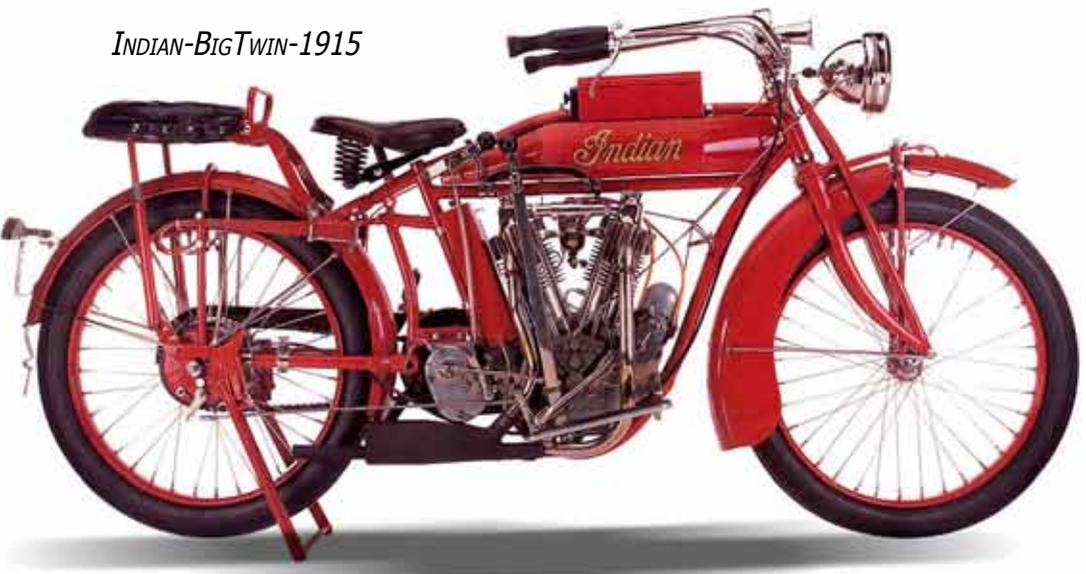
Historia de Indian Motorcycle



LA PRIMERA
MOTORIZACIÓN DE LA
CHIEF FUE DE 1.000
CC. CRECIÓ HASTA
1.200 CC EN 1923.
EN 1928 SE INCLUYÓ
FRENO DELANTERO.

Historia de Indian Motorcycle

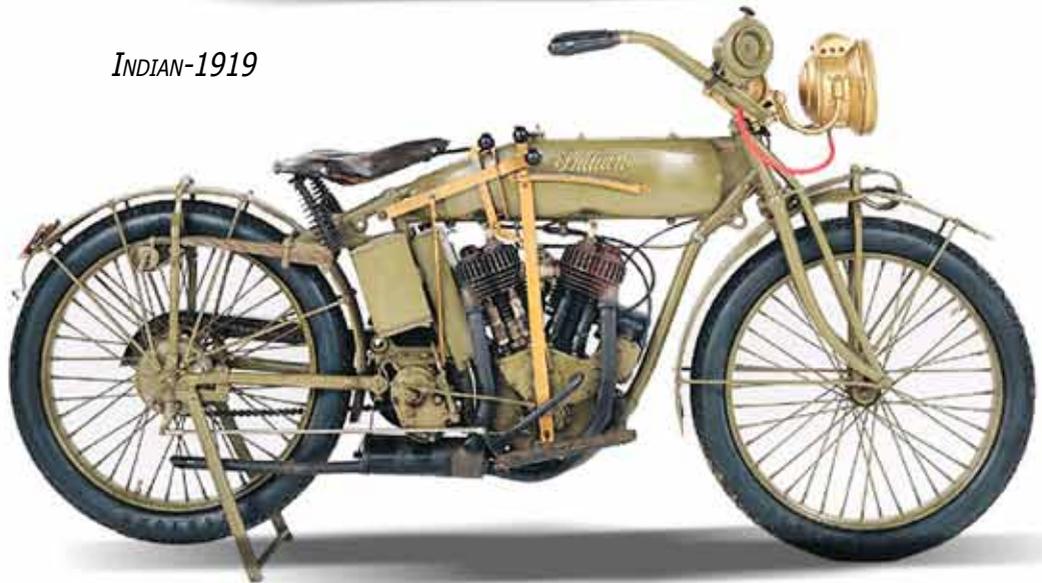
INDIAN-BIGTWIN-1915



INDIAN-BIGCHIEF-1923



INDIAN-1919



INDIAN-FOUR-1929



Historia de Indian Motorcycle

INDIAN-402-1930



INDIAN-SCOUT-1932



INDIAN-FOUR-1932



INDIAN-FOUR-1936



Historia de Indian Motorcycle

INDIAN-FOUR-1938



INDIAN-FOUR-1940



INDIAN-SPORT-SCOUT-1939



INDIAN-SPORT-SCOUT-1940



Historia de Indian Motorcycle

INDIAN-CHIEF-1950



INDIAN-CHIEF-1953



INDIAN-CHIEF-1951



INDIAN CHIEF CLASSIC-2014



ChopperON



ME-125

Displacement	125 cc	Weight	184 lbs
Maxpower	18 @ 7000 rpm	Wheelbase	50"
Transmission	5 speed	Total L	F - 2.0618" R - 2.0617"

ME-100

Displacement	100 cc	Weight	176 lbs
Maxpower	15 @ 6500 rpm	Wheelbase	50"
Transmission	5 speed	Total L	F - 2.0618" R - 2.0617"

ME-74/76

Displacement	69 cc	Weight	134 lbs/133 lbs
Maxpower	8 @ 6500 rpm	Wheelbase	47"
Transmission	4 speed/5 speed	Total L	F - 2.0618" R - 2.0617"

MT-100

Displacement	100 cc	Weight	184 lbs
Maxpower	15 @ 6500 rpm	Wheelbase	50"
Transmission	5 speed	Total L	F - 2.0618" R - 2.0617"

The Indian Motorcycle

MX-74/76

Displacement	69 cc	Weight	129 lbs
Maxpower	8 @ 6500 rpm	Wheelbase	47"
Transmission	4 speed/5 speed	Total L	F - 2.0711" R - 2.0711"

ML-100

Displacement	100 cc	Weight	172 lbs
Maxpower	15 @ 6500 rpm	Wheelbase	47"
Transmission	5 speed	Total L	F - 2.0711" R - 2.0711"

JX-54

Displacement	44 cc	Weight	80 lbs
Maxpower	4 @ 7000 rpm	Wheelbase	37"
Transmission	4 speed	Total L	F - 2.7518" R - 2.7517"

MM-5A

Displacement	57 cc	Weight	97 lbs
Maxpower	1.0 @ 5500 rpm	Wheelbase	47"
Transmission	Single Speed	Total L	F - 2.2518" R - 2.2517"

THE *Indian* MOTORCYCLE COMPANY 130 North Doheny Street, Beverly Hills, California 90211 • Phone (213) 278-1070

**CINCO AÑOS DE CULTURA CUSTOM EN LA RED.
[GRATIS Y LIBRE]**

Historia de Indian Motorcycle



2011 ES EL AÑO DE LA REACTIVACIÓN REAL DE INDIAN, DE LA MANO DE POLARIS, GIGANTE DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN EN USA.

Historia de Indian Motorcycle



PASADO Y PRESENTE DE INDIAN CONVIVIENDO EN ARMONÍA POR LAS CARRETERAS DE USA Y PRONTO POR LAS DE EUROPA Y EL RESTO DEL MUNDO.

Vespa Primavera, el regreso de un mito

Ciudadana Ejemplar

“Los últimos años de la década de los sesenta, 1968, cuando la conciencia de las generaciones más jóvenes comenzaron a gritar libertad y se rompieron moldes marcando la historia de la cultura occidental, desde las universidades de California a las plazas de París, un nuevo grupo social -el de los jóvenes- exigió un lugar en la primera fila de una sociedad que comenzó a cambiar rápidamente”.

Vespa Primavera, el regreso de un mito

// Tito Lladós

Así es como define el propio fabricante el momento en que nace, junto a ese grito de juventud, una moto que como ellos y gracias a ellos, los jóvenes que la usaron entonces y aún hoy lo siguen haciendo, acabaría marcando una época.

La Vespa Primavera regresa con renovados bríos, carismática y especial en todas sus líneas y con el novísimo motor de 125 c.c. y tres válvulas, aunque también dispone de dos motorizaciones de 50 c.c., tanto en dos como en cuatro tiempos, y un 150 c.c. que no llegará a España.

La principal característica de las nuevas Primavera vuelven a ser las estilizadas líneas que el fabricante italiano aplica sobre el nuevo chasis de acero, en el que todos sus perfiles rezúman el clásico estilo italiano, incapaz de dejar indiferente a quienes aprecian su aspecto exterior, que parte de la base de la exclusiva 946, aunque su corazón "termodinámico" esconde no pocas sorpresas con un gran respeto por el medio ambiente.

Hemos tenido la suerte de acudir a la presentación internacional del nuevo modelo en Barcelona, en donde las nuevas Vespa Primavera llamaron la atención en todo momento de los viandantes con los que nos cruzamos por las calles de la Ciudad Condal y en las que pudimos apreciar la ligereza y maniobrabilidad de este nuevo producto del emblemático fabricante

italiano.

La Vespa Primavera, ágil y rápida en el tráfico cotidiano por las grandes ciudades, hereda la elegancia de la Vespa 946 y mantiene ese espíritu, pero con unas características mucho más funcionales para su uso diario, en donde se desenvuelve con naturalidad, de ahí la acepción de "Ciudadana Ejemplar" que la hemos querido otorgar en este reportaje.

Una primera mirada a la nueva moto nos recuerda el estilo más clásico de Vespa, con su faro delantero con el aro de protección cromado, mezclado con novedosas soluciones como la luz trasera e intermitentes dotados de luces "led".

Uno de los detalles que más sobresale en la nueva Vespa Primavera, que sustituye al modelo LX, es el cambio de emplazamiento de la batería, ahora en el puente central en lugar de bajo el asiento, lo que amplía este hueco, en el que ahora encaja perfectamente un casco integral y, además, permite una accesibilidad prácticamente perfecta al motor desde ese punto.

La carrocería es de chapa de acero construido en una sola pieza con partes soldadas y prensadas – de cuya fabricación nos mostraron un curioso vídeo muy aleccionador – y sirve de soporte para el motor con un sistema de brazos de dos posiciones (una sola posición en la versión anterior), con doble amortiguador de caucho para absorber las vibraciones.

En cuanto a las suspensiones,

la nueva Primavera cuenta con un sistema de brazo único clásico, pero completamente rediseñado para reducir la fricción y con el amortiguador fijado al soporte de aluminio que lo conecta a la rueda por medio de un pasador de bisagra, mientras que antes se fijaba con dos tornillos.

Una de las principales novedades de la Vespa Primavera 125 c.c. se encuentra en su moderno motor de 3 válvulas, monocilíndrico refrigerado por aire de 4 tiempos con 3 válvulas (2 de admisión y 1 de escape) y un solo árbol de levas e inyección electrónica de combustible.

En la búsqueda de una mejor relación entre consumo y prestaciones la opción de la tercera válvula es la solución más eficaz, ya que mejora el consumo y aumenta la eficiencia del motor en comparación con los motores convencionales de 2 válvulas ya que esta distribución permite una mejor mezcla de combustible en los movimientos del cilindro de carga, ya que el proceso de combustión se refina aún más por la nueva posición de la bujía y se asegura una mejor refrigeración.

El nuevo motor de 3V es además más ligero que el de 2V y sus cifras de consumo son extraordinariamente bajas, pues puede llegar en función de su uso a los 64 kilómetros por litro a una velocidad media de 50 km/h., con unos períodos de mantenimiento cifrados en los 10.000 km.

Las nuevas Vespa Primavera estarán en la red de concesionarios desde noviembre 2013 y sus precios son:

Vespa Primavera 125 ie 3V: 3.499 €
Vespa Primavera 50 2T: 2.450 €
Vespa Primavera 50 4T 4V: 2.649 €



Vespa Primavera, el regreso de un mito

LA VESPA PRIMAVERA
LLEGA CON
RENOVADOS BRÍOS,
CARISMÁTICA Y
ESPECIAL EN TODAS
SUS LÍNEAS, QUE
REZUMAN LO CLÁSICO



SOBRE LA BASE DE LA
EXCLUSIVA VESPA 946,
LA NUEVA PRIMAVERA
CONSIGUE UNA
ESTÉTICA CAUTIVADORA
DESDE CUALQUIER
PUNTO DE VISTA.

Vespa Primavera, el regreso de un mito

REALIZADO EN ACERO
ESTAMPADO, EL CHASIS
ES UNA AUTÉNTICA
PRECIOSIDAD POR ESTÉTICA
Y EFICACIA QUE PERMITE
LOGRAR UN EXCEPCIONAL
RENDIMIENTO.



Vespa Primavera, el regreso de un mito

VESPA PRIMAVERA 125 cc 3V	
Cilindrada	124,5 cc
Motor	4 tiempos y un cilindro con inyección electrónica
Diámetro/Carrera	52/58.6 mm
Potencia máxima al cigüeñal	7.9 kW at 7,700 rpm
Par máximo	10.4 Nm at 6,000 rpm
Distribución	SOHC con 3 válvulas
Inyección	Aire forzado
Lubricación	Húmeda
Encendido	Eléctrico
Embrague	Automático centrífugo en seco con amortiguador de vibraciones
Cambio	CVT con servidor de par
Chasis	Chapa de acero con piezas soldadas y prensadas
Suspensión delantera	Monobrazo con muelle helicoidal y amortiguador hidráulico de doble efecto. Recorrido 78 mm.
Suspensión trasera	Muelle helicoidal ajustable en precarga en 4 posiciones y amortiguador hidráulico de doble efecto). Recorrido 70 mm.
Rueda delantera	Aleación de aluminio 2.50x11"
Rueda trasera	Aleación de aluminio 2.75x11"
Neumático delantero	Sin cámara 110/70-11"
Neumático trasero	Sin cámara 120/70-11"
Freno delantero	Disco hidráulico de acero de 200 mm ø
Freno trasero	Tambor mecánico de 140 mm ø
Longitud / Ancho	1,860/735 mm
Altura asiento	780 mm
Distancia entre ejes	1,340 mm
Capacidad depósito	8 litros
Norma emisiones	Euro 3



VESPA PRIMAVERA 50 2T y 50 4T 4V		
Cilindrada	50 cc 2-tiempos	50 cc 4-tiempos 4V
Motor	Un cilindro "Hi-Per2" 2-tiempos con catalizador de tres vías y refrigeración por aire	Un cilindro "Hi-Per4" 4-tiempos con catalizador de tres vías y refrigeración por aire
Diámetro/Carrera	40/39.3 mm	39/41.8 mm
Cilindrada	49 cc	49.9 cc
Distribución	Admisión por láminas en el cárter	
Arranque	Eléctrico y "kick starter"	
Lubricación	Mixta automática	Húmeda
Embrague	Húmeda	
Encendido	Eléctrico	
Embrague	Automático centrífugo en seco con sistema anti vibración	
Cambio	CVT con servidor de par	
Chasis	Chapa de acero con piezas soldadas y prensadas	
Suspensión delantera	Monobrazo con muelle helicoidal y amortiguador hidráulico de doble efecto. Recorrido 78 mm.	
Suspensión trasera	Monoamortiguador hidráulico. Recorrido 69 mm	
Rueda delantera	Aleación de aluminio 2.50x11"	
Rueda trasera	Aleación 3.00x11"	Aleación 2.75x11"
Neumático delantero	Sin cámara 110/70-11"	
Neumático trasero	Sin cámara 120/70-11"	
Freno delantero	Disco hidráulico de acero de 200 mm ø	
Freno trasero	Tambor de 110 mm	Tambor de 140 mm
Longitud / ancho	1,860/735	
Altura asiento	780 mm.	
Distancia entre ejes	1,340 mm	
Capacidad depósito	7 litros	
Norma emisiones	Euro 2	

Vespa Primavera, el regreso de un mito

FIEL HEREDERA DEL CONCEPTO INICIAL DE LA VESPA PRIMAVERA DE LA REVOLUCIÓN SOCIAL DEL 68, EL NUEVO MODELO MANTIENE TODAS LAS BASES QUE HICIERON FAMOSA A SU ANTECESORA.



Biblioteca



Mantenimiento y reparación de la motocicleta
Edita: Cultural
Distribuye Libromotor

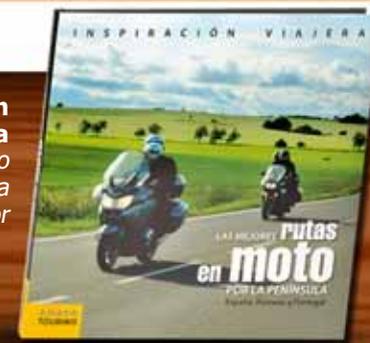


Vespa, Vespino, Vale 1953-2003
Autor: F. Herreros
Edita: MotoRetro
Distribuye Libromotor



Lambretta-Serveta 1954-1990
Autor: F. Herreros
Edita: MotoRetro
Distribuye Libromotor

Las mejores rutas en moto por la península
Autor: Pedro Pardo
Edita: Anaya
Distribuye Libromotor



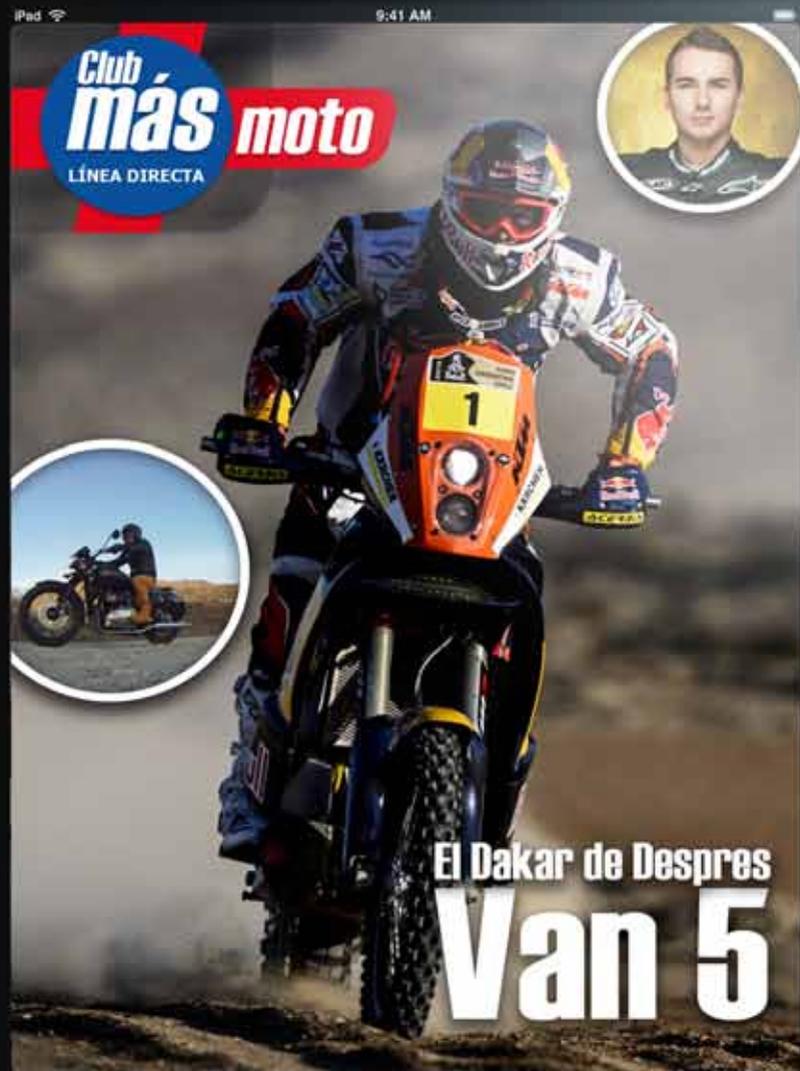
Técnicas de conducción deportiva.
Autor: Andy Ibbott Edita: Cúpula
Distribuye Libromotor



Tabletas e iPad

Soporte portátil

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





EL CLUB DE COMPRAS SOLO PARA MOTEROS
DESCUENTOS ENTRE 30% Y 70% CADA SEMANA

OUTLET 

STORE 

VIAJES 

Las mejores marcas estan en www.motobuykers.com



¡Regístrate Gratis
y te regalamos 7€ en
tu primera compra por ser de Linea Directa!

Solo 3 pasos te separan de las mejores ofertas del mundo de la moto

1. ¡Regístrate Gratis!
2. Entra el Código!
LINEA2011

3. y consigue los **7€** Gratis en motobuykers.com

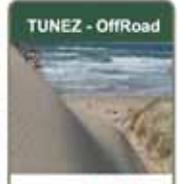
Regístrate aquí GRATIS

*Promoción válida hasta el 29 de Febrero de 2012.

LA TIENDA DE EQUIPACIÓN, ROPA Y ACCESORIOS DE MOTO. La mejor selección de la temporada para el motorista, con las mejores marcas Dainese, Alpinestars, Acerbis, HJC, Shoei, Schuberth. También podrás encontrar gran cantidad de accesorios para tu moto: baterías Yuasa, bujías NGK, candados, baúles, maletas, alforjas, cúpulas Givi, plásticos, filtros K&N, escapes LeoVince, frenos Galfer...

	CASCOS ACERBIS GANG 2012 Precio (IVA inc.) 179,95 €		ACEITE MOTOR 4T ELF MOTO 4 0X RATIO 20W50 4L. Precio (IVA incluido) 25,78 €		FILTRO DE AIRE K&N BM1299 BMW R.1150RT - K.1200 Precio (IVA inc.) 66,07 €
	CASCOS HJC RPHA 10 ASSEN MC1 Precio (IVA inc.) 359,00 €		CHAQUETA DAINESE G. SOLOGNA MARRÓN Precio (IVA inc.) 175,12 €		GIVI Bolea cilindrica Waterproof 40LTS. TWO1 Precio (IVA inc.) 59,40 €

ENCUENTRA AQUÍ LOS VIAJES EN MOTO DE TUS SUEÑOS. Tenemos una amplia selección de viajes en moto por todo el mundo: trail, carretera, enduro, quads, motos de nieve... y si no lo encuentras te lo diseñamos a medida. Más información: www.motobuykers.com/viajes

					
Desde: 1.450€	Desde: 450€	Desde: 1.180€	Desde: 999€	Desde: 970€	Desde: 1.150€

DESDE

94

€

SEGURO DE
SCOOTER

902 123 516

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com

Promoción válida hasta fin de mes. Garantizado para aquellos que cumplen las normas de suscripción de la Compañía y condiciones de la promoción. Consúltelas en www.lineadirecta.com