

Club
más moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 31 abril 2014
www.clubmasmoto.com



Entrevista
**Maverick
Viñales**

**Sandra Gómez
Top Model**

Prueba
**Moto Guzzi
California
Touring 1400**





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

Nace la Fundación Línea Directa

El pasado mes de abril, vivimos un hito en la historia de nuestra compañía. Llevados por nuestro compromiso con la seguridad en carretera y con las prácticas responsables, presentamos en sociedad a la Fundación Línea Directa, que tiene como principal objetivo promover los hábitos de conducción segura para lograr reducir a cero los fallecidos en accidente de tráfico.

De esta forma, bajo el lema "Por la Seguridad Vial. Aquí y Ahora", Línea Directa consolida su firme compromiso con la seguridad vial, que viene impulsando y desarrollando desde su nacimiento en 1995, hace más de 18 años.

La Fundación Línea Directa nace con la vocación de convertirse en un referente en la lucha contra la accidentalidad en carretera, una de las principales causas de mortalidad en nuestra sociedad. De hecho, la Organización Mundial de la Salud estima que, cada año, 1,3 millones de personas mueren en el mundo por esta causa y más de 35 millones –cuatro veces los muertos registrados en la Primera Guerra Mundial– perdieron la vida en el siglo XX por culpa de este tipo de accidentes.

En España, pese a los grandes avances realizados en los últimos años, aún queda mucho trabajo por hacer. No en vano, el año pasado, más de 1.120 personas fallecieron y alrededor de 118.000 resultaron heridas de diversa consideración. Además, a pesar de que 2013 ha sido el mejor año en décadas en materia de seguridad en carretera, en los últimos meses se está percibiendo cierto incremento del número de muertos en accidentes de tráfico.

Conscientes de ello, la Fundación Línea Directa asentará su actividad en cuatro grandes líneas de actuación: la Divulgación, la Investigación, la Formación y la Acción Social. Estas líneas se concretarán en diferentes acciones como la celebración y organización del Premio Periodístico de Seguridad Vial, la creación del Premio Emprendedores y Seguridad Vial, la elaboración de potentes estudios que analizarán diversos aspectos de la conducción, la realización de Cursos de Conducción dirigidos tanto a clientes de Línea Directa como a todo aquel que quiera mejorar y potenciar sus aptitudes al volante, y la publicación de un Calendario Solidario en favor de alguna asociación o fundación que actúe en pro de la seguridad en carretera.

Pero a pesar de todos nuestros esfuerzos, nuestra labor no será efectiva si no tomamos conciencia de la importancia de ser prudentes en la carretera. La Seguridad Vial es, por tanto, una tarea de todos en la que cualquier pequeño gesto, como poner el casco o abrocharse el cinturón, puede salvar vidas.

Más Competición

4// Muchas novedades pero un mismo líder: Marc Márquez, por **Chema Medina**

Más Entrevista

22// Maverick Viñales: Comienza dando fuerte, por **Tito Lladós**

Más competición

38// Arranca Italia, de la mano de Valentino Rossi, por **Borja González**

Más Off Road

58// Sandra Gómez: Feminidad, Deporte y Moto, por **Santi Ayala**

Más Tribu

68// Carl's Speed Shop



Más Prueba

88// Moto Guzzi California Touring 1400, La Anti Harley.



línea directa

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

Publicidad 918 072 000

Muchas novedades en MotoGP

Muchas novedades pero un mismo líder: **Márquez**

La temporada 2014 de MotoGP ofrece importantes cambios en el reglamento, con la división de la parrilla entre motos Factory y Open, lo que no impide que el favorito vuelva a ser el piloto que el año pasado se convirtió en el ganador más joven de la historia de la clase reina



Muchas novedades en MotoGP

// Chema Medina

El invierno ha sido más movido para MotoGP que de costumbre, fruto de diversos cambios reglamentarios que no cesaron hasta la mismísima víspera de las carreras que abrían la temporada, en Qatar, pero a la hora de la verdad, y pese a llevar un mes y medio en el dique seco por lesión, Marc Márquez se hizo con la pole y la victoria en una carrera para el recuerdo, donde protagonizó un fantástico duelo con Valentino Rossi.

La temporada 2014 ofrece importantes cambios en el reglamento de la clase reina, lo que supone la división de la parrilla entre motos Factory y Open. Las primeras son las de fábrica, ya sean de equipos oficiales o satélites, y las segundas las carreras clientes. Pero

conozcamos los cambios y las peculiaridades de cada caso paso a paso:

1. LAS FACTORY, que son las que pilotan Márquez, Pedrosa, Bautista, Bradl, Lorenzo, Rossi, Smith y Pol, cuentan con 20 litros de depósito, con 5 motores congelados (no se pueden desarrollar durante el curso) y dispo-

nen de dos neumáticos traseros sin tener acceso al más blando que cada fin de semana lleve Bridgestone a los circuitos. A su favor, tienen que pueden incorporar su propio software (el cerebro de la centralita electrónica) en el hardware Magneti Marelli que proporciona Dorna a todos los equipos.

2. LAS MOTOS OPEN o Carreras



Cliente, las que lleva el resto de la parrilla, con excepción de las Ducati de Dovizioso, Crutclow y Iannone, porque son Factory pero bajo normativa especial Open, tienen a su favor para incrementar sus prestaciones que disponen de un depósito de 24 litros en vez de 20, de 12 motores abiertos paradesarrollar durante el año

en vez de 5 y de un neumático extrablado para la calificación.

3. EL CASO DUCATI ha provocado una variante de última hora en el reglamento, de modo que, un fabricante inscrito como Factory que no haya logrado una victoria en seco en la temporada anterior, o un nue-

vo fabricante que entre en el campeonato, puede usar 12 motores abiertos, 24 litros de combustible y la misma asignación de neumáticos de la clase Open, es decir, con un extra blando. Ahora bien, en el caso de que cualquier piloto que corra con una moto de fábrica, pero bajo normativa Open, logre una victoria en una carrera, dos segundos puestos o tres terceros en seco durante 2014 ó 2015, la capacidad de su depósito se reducirá de 24 a 22 litros. Además, si el mismo fabricante logra tres victorias durante la temporada 2014, perderá el derecho a utilizar los neumáticos blandos disponibles para los inscritos en la categoría Open.

4. A PARTIR DE 2016 llegará la centralita electrónica única, con idéntico hardware y software, que será obligatoria para

Muchas novedades en Moto

todos los inscritos. Es algo que venía deseando Dorna desde hace tiempo, con la esperanza de que ello genere una parrilla con mayor número de motos con opciones y anime a otras marcas a entrar en el campeonato, porque les resultará más económico dado que el habitual coste de la electrónica está asumido por el promotor del campeonato.

Con todos estos cambios reglamentarios lo que se busca es que haya mayor número de motos en la parrilla, a la vez que reducir las diferencias entre los más poderosos y los menos pudientes, entre las fábricas y los equipos privados. A la hora de la verdad, el primer GP de la temporada ofreció unos entrenamientos muy ani-

mados e igualados, con doce pilotos en sólo seis décimas de diferencia en la parrilla, y con un warm up en el que los primeros catorce clasificados se encontraban en el mismo segundo. Eso sí, los tres primeros que cruzaron la línea de meta, a pesar de las dificultades vividas durante los entrenamientos, fueron tres Factory, con

Márquez, Rossi y Pedrosa acaparando las plazas de podio, resultando Aleix Espargaró, la primera moto Open, con un brillante cuarto puesto, pero en ningún momento con opciones reales de podio. Habrá que ver cómo se desarrolla la temporada, pero tiene pinta de que las vacas sagradas seguirán siendo sagradas, aunque ahora, eso sin duda, les tocará

más sufrir en los entrenamientos al no disponer del neumático extrablando. Por cierto, se ha creado un código de colores para identificar fácilmente cuál es la opción trasera que monta cada piloto, así que la banda verde distingue al neumático extrablando, la blanca al blando, la negra al medio y la roja al duro. Conocidas las reglas, a disfrutar de un gran año.



Muchas novedades en MotoGP



BARBERÁ TIENE LA RESPONSABILIDAD DE EVOLUCIONAR LA KAWASAKI, QUE NO QUIERE ESTAR OFICIALMENTE EN EL CAMPEONATO, PERO DA EL RESPALDO AL EQUIPO.

Muchas novedades en MotoGP

ÁLVARO BAUTISTA, UNO DE LOS PILOTOS CON MOTO "FACTORY" QUE CUENTA ENTRE LOS ASPIRANTES A PISAR EL PODIO EN MÁS DE UNA OCASIÓN DURANTE LA TEMPORADA.



Muchas novedades en MotoGP



HONDA HA SIDO UNA DE LAS SORPRESAS NEGATIVAS DEL CAMPEONATO POR EL BAJO RENDIMIENTO DE SU RCV 1000 R AUNQUE YA HA GARANTIZADO MEJORAS EN BREVE.

BMW Motorrad España
902 357 902
bmw-motorrad.es



¡EMOCIÓNATE!

MAXISCOOTER BMW
SIN ENTRADA
DESDE 150 € AL MES

35 cuotas de 150 € y cuota final de 5.887,50 €. TAE 8,63%



TACÉRCATE A TU CONCESIONARIO OFICIAL BMW MOTORRAD Y DESCUBRE LAS NUEVAS EDICIONES ESPECIALES

P.V.P. recomendado Península y Baleares para C 600 Sport: 9.522 € (descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH, S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses. Impuesto de matriculación (IEDMT) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al IEDMT puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización: 280,50 €. Importe a financiar: 9.522 €. Precio total a plazos: 11.418,40 €. TIN 6,95%. Valor futuro garantizado: 5.737,50 €. A los 3 años podrás cambiar el maxiscooter, devolverlo (según condiciones de contrato) o quedártelo pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 30/06/2014 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

La imagen no corresponde con el modelo ofertado.

A2 35kw
Límite de potencia máxima con licencia A2 en ciclomotor.
DE SERIE EN TODOS LOS MODELOS

Muchas novedades en MotoGP



DUCATI SORPRENDIÓ A TODOS CON SU DECISIÓN DE ÚLTIMA HORA DE INSCRIBIR A SUS MOTOS EN LA CATEGORÍA "OPEN", LO QUE NO SENTÓ DEMASIADO BIEN A SUS RIVALES.

Muchas novedades en MotoGP

ROSSI DESPUNTÓ EN QATAR COMO EN 2013, PERO MÁRQUEZ TENÍA LA ESPINA CLAVADA DESDE EL PASADO AÑO Y SE LA SACÓ CON UNA CARRERA MAGISTRAL DE TÚ A TÚ.



Muchas novedades en MotoGP

MARC MÁRQUEZ
CONTINÚA SIENDO EL
REFERENTE PARA CASI
TODOS SUS RIVALES Y
NADIE DUDA DE QUE EL
ENEMIGO A BATIR NO ES
OTRO NADA MÁS QUE ÉL.

COMMERCIA GRAND PRIX



BMW Motorrad
España
902 357 902
bmw-motorrad.es



TU BMW SIN ENTRADA



DE SERIE EN TODOS
LOS MODELOS



DESDE 105 € AL MES

35 cuotas de 105 € y cuota final de 3.287 €. TAE 8,69%

promociones.bmw-motorrad.es

Sigue a "BMW Motorrad España" en:

PVP recomendado Península y Baleares para G 650 GS: 5.987,80 € (descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses. Impuesto de matriculación (EDMT) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al EDTMT puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización: 176,84 €. Importe a financiar: 5.987,80 €. Precio total a plazos: 71.38,64 €. TIN: 6,99%. Valor futuro garantizado: 3.152 €. A los 3 años podrás cambiar la motocicleta, devolvertela (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 30/06/2014 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank S.E.

Comienza dando fuerte



Podía haber optado al podio ya en la primera carrera

// Tito Lladós

Maverick Viñales es, como los grandes campeones, imprevisible en sus contestaciones y decidido tanto en su desarrollo en la competición como por su ambición, pero cuando hablas con él demuestra una calma y tranquilidad que literalmente desaparece cuando se apaga el semáforo de las carreras.

“Desde que el pasado año me proclamé campeón del mundo de Moto3, el primer planteamiento que me hice fue empezar a adaptarme a la nueva moto de la mejor manera posible, saber lo que me pediría la Moto2 y lo que iba a necesitar y, por el momento, la verdad es que vamos bastante bien, vamos por la línea prevista y hay que seguir así”.

Campeón de España de 125c.c. en 2010, la carrera de Maverick Viñales ha resultado fulgurante y ello le ha obligado a cambiar físicamente de una temporada a otra: “Si, por

Maverick Viñales se proclamó en 2013 campeón del mundo de Moto3 y con el cetro en el bolsillo decidió dar el salto a la categoría superior. Su mensaje inicial era el de tomárselo con calma y crecer poco a poco, pero como los grandes campeones su desarrollo ha sido vertiginoso y ni él mismo se atreve a aventurar un resultado al final de la temporada: “No firmo nada”

supuesto, en Moto3 había que estar muy delgado para que la moto corriera lo máximo posible y, en cambio, en Moto2 eso no importante tanto y lo que si hay que estar es bien fuerte para intentar aguantar al mismo nivel desde el principio hasta el final de la carrera”. Aunque reconoce que no ha sido necesario “cambiar de forma de pilotar, eso no lo he tenido que hacer con el cambio de cilindrada, pero sí que he tenido que cambiar la línea de trazada, que es completamente distinta pues en la Moto2 tienes que intentar frenar muy tarde y abrir más pronto, mientras que en Moto3 era mucho más importante el paso por curva y la ver-

dad es que eso, hasta que no lo aprendes bien, cuesta bastante”.

“Lo primero que pensé al subirme a la Kalex es que sabes que es la moto que vas a tener que pilotar y tienes ganas de aprender cuanto antes cómo lo vas a hacer y tienes que entender como la vas conducir. También me di cuenta de que era una moto que corría mucho y era muy pesada, pero ahora mismo lo que pienso es que la moto no corre lo suficiente y que el peso está bien”, asegura Maverick Viñales, que en la primera carrera del año en Catar logró la cuarta plaza tras la descalificación de Takaaki Nakagami.

El invierno ha sido muy corto

Comienza dando fuerte



NÚMEROS MAVERICK VIÑALES

- Victorias: 3 (Jerez, Le Mans y Valencia)
- 2º puestos: 8 (Losail, Austin, Assen, Brno, Misano, MotorLand, Phillip Island y Motegi)
- 3º puestos: 4 (Mugello, Montmeló, Sachsenring e Indinópolis)
- Total podios: 14
- Otros resultados: 4º en Silverstone y 5º en Sepang
- Poles: 2 (Le Mans y Silverstone)

NÚMEROS TOTALES MAVERICK VIÑALES

- Victorias: 12 (4 en 2011, 5 en 2012 y 3 en 2013)
- 2º puestos: 12 (2 en 2011, 2 en 2012 y 8 en 2013)
- 3º puestos: 7 (3 en 2011 y 4 en 2013)
- Total podios: 31
- Poles: 10 (3 en 2011, 5 en 2012 y 2 en 2013)
- Primera victoria: Gran Premio de Francia 2011
- Primer podio: Gran Premio de Francia 2011
- Primera pole: Gran Premio de Gran Bretaña 2011
- Debut: Gran Premio de Qatar 2011
- Primer título mundial: Moto3 2013

para Maverick Viñales, que ha compaginado el gimnasio con jornadas de circuito, enduro y hasta trial por

Almería, donde estuvo viviendo hasta que comenzaron los primeros entrenamientos del año, pero calmado y tranquilo durante la entrevista, reconoció que “la verdad es que durante el invierno, ya en los primeros entrenamientos en Valencia, me fue muy bien y me salió muy bien; estuve delante, pero para nada podía pensar que en el primer gran premio del año pudiera estar ahí, ahora hay que seguir yendo poco a poco pues creo que hay que dar pasos hacia adelante pero pequeños, porque si son grandes y te caes

luego cuesta más recuperar».

“Tenemos que mantener la línea del primer gran premio del año y estar habitualmente en el ‘top’, que es para lo que estamos trabajando, si bien es difícil saber hasta dónde podemos llegar pero vamos por el buen camino y lo más importante es seguir así y, sobre todo, intentar aprender de los demás pilotos, aquellos con más experiencia, ya que en pista y con los demás pilotos se aprende mucho”.

A pesar de sus excelentes resultados, Maverick Viñales es consciente de que hay que mejorar en todo ya que “todo importa para mejorar porque, además de que soy un novato y me cuestan mucho según qué cosas, sobre todo por el cambio de Moto3 a Moto2,

pues son motos totalmente diferentes y entonces poco a poco es cómo voy a poder ir aprendiendo y, más que nada, lo que nos cuesta a los nuevos es conseguir hacer un buen ritmo todo el rato, eso es lo que cuesta bastante y hay que mejorarlo mucho”.

Paradojas de la vida, quien en 2013 fuera su gran rival, Luis Salom, es ahora su compañero de equipo y sin tiempo casi ni para acabar la pregunta sobre su relación, Maverick exclama que es “¡Buena!, ¡buena!, yo creo que ya el año pasado siendo enemigos en la pista no había una mala relación, así que yo creo que ahora también es buena, siempre tiene que ser correcta y respetarnos en todo momento el uno al otro».

Comienza dando fuerte



VIÑALES SORPRENDIÓ A TODOS CON SU RENDIMIENTO EN QATAR Y CON SU VICTORIA EN AUSTIN SE PERfila COMO PROTAGONISTA DE LA TEMPORADA.

Comienza d

SU INTENSA PRETEMPORADA, EN LA QUE HA ESTADO PRACTICANDO TODO TIPO DE DEPORTES LE HAN PERMITIDO LLEGAR EN EXCELENTE FORMA AL INICIO DEL MUNDIAL.



Comienza dando fuerte

NO HA ESTADO UN MINUTO QUIETO Y EN CADA ENTRENAMIENTO SOBRE SU NUEVA KALEX LAS IMPRESIONES A LOS INGENIEROS FUERON MUY VALIOSAS.



Comienza dando fuerte



NADA HA QUEDADO AL AZAR EN EL PASO DEL CAMPEÓN DE MOTO3 A LA NUEVA CATEGORÍA, EN LA QUE HA LOGRADO SU PRIMERA VICTORIA ANTES DE LO QUE LO HIZO MARC.

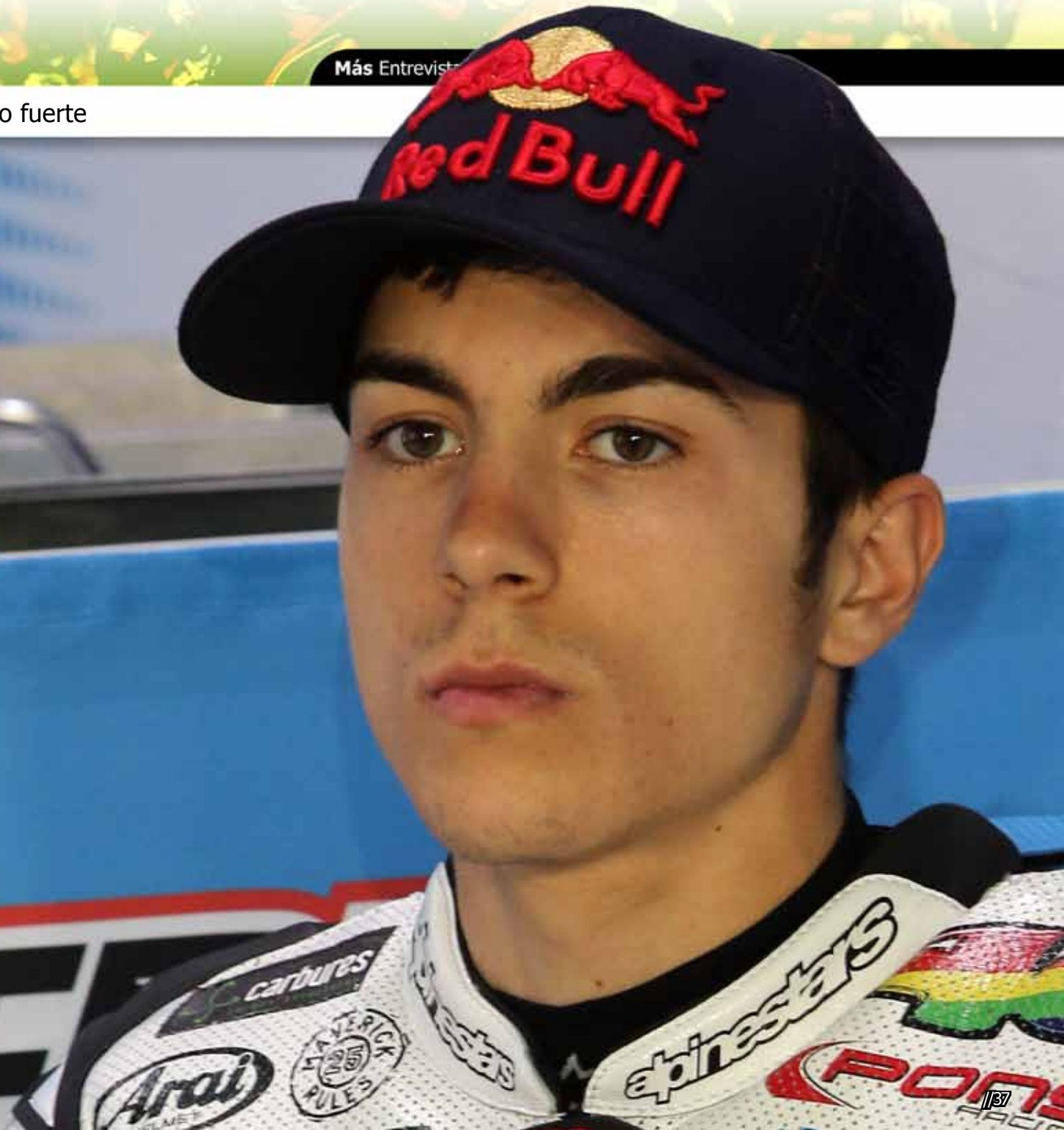
Comienza dando fuerte

EL EQUIPO DE MOTO3 LE FELICITÓ TRAS LA VICTORIA EN AUSTIN, LO QUE PUSO DE MANIFIESTO LA GRATA SENSACIÓN QUE DEJÓ VIÑALES LA PASADA TEMPORADA.



Comienza dando fuerte

JOVEN PERO CON
LAS IDEAS MUY
CLARAS, VIÑALES
ESTÁ PREDESTINADO
A PROTAGONIZAR UNA
EXCELENTE CAMPAÑA
JUNTO AL EQUIPO PONS.



Arranca Italia

El paso al frente de Valentino

El motociclismo italiano, otrora toda una potencia, está viviendo una larga temporada de sequía de resultados en la categoría pequeña del Mundial. Sus pilotos han logrado once podios (cuatro victorias) en cinco años, frente a los 167 (64 triunfos) de España en el mismo periodo. Ahora, a su rescate ha acudido el mismísimo Valentino Rossi.



Arranca Italia

// Borja González

El peso de Italia en el Mundial de Motociclismo ha ido cayendo con el paso de los años. El cambio de Rossi de Ducati a Yamaha ha mejorado un poco el panorama de puertas para afuera, aunque también se perdió en ese 2013 una referencia como Andrea Dovizioso, que de hacer podios con la Yamaha M1 del equipo Tech3 pasó a vivir 'la tortura' de Ducati, o Andrea Lannone, protagonista en Moto2 y sufridor en su primer año en MotoGP (otro que se subió a la 'peligrosa' Desmosedici). Fuera de Rossi, el único italiano en subir al podio en la última temporada fue Simone Corsi en la clase intermedia (segundo en Sachsenring), lo que deja un panorama poco esperanzador. Sobre todo si se mira lo que sucedió en Moto3, la categoría pequeña, la que debería servir de proveedora de talento para el futuro.

En el primer año de Moto3, en 2012, Romano Fenati fue la sorpresa del arranque de la nueva cilindrada, con un segundo puesto en Qatar y una victoria en Jerez que le llegaron a colocar como líder de la general. Su éxito levantó los ánimos en Italia, quizás demasiado, colgándosele el cartel de 'el futuro Rossi', un peso que el piloto llevó mal. Su bajada de rendimiento, unida a una actitud 'dispersa' que ayuda poco

a crear un futuro campeón, le desdibujó en 2013, aunque en muchos Grandes Premios fue el único italiano en puntuar, un resultado demasiado pobre y muy alejado del brillo de los españoles, la referencia.

Fuera de Fenati, el otro medianamente competitivo fue Niccolò Antonelli, muy fallón a principio de temporada (se cayó en cinco de las seis primeras carreras del año, Qatar, Austin, Jerez, Francia y Cataluña) y que, de vez en cuando, asomó en los grupos de cabeza, eso sí, sin opciones reales de subir al podio ni de pelear contra los Salom, Rins o Viñales. A partir de ahí, algún puntito sumado por Matteo Ferrari, por Alessandro Tonucci... Poco, muy poco.

Para tratar de salir de este agujero, la Federación Italiana creó el Team Italia, con la dirección deportiva del ex piloto Roberto Locatelli. Esto, usar a ex pilotos, es algo que se venía pensando desde hacía tiem-

po (con el espejo de España y gente como Emilio Alzamora o Alberto Puig). También Honda Italia trazó su plan, e incluso patrocinadores como San Carlo. Aunque hacía falta algo que lo englobase todo. Mientras tanto, Valentino Rossi empezó a trazar su propio camino. Con un horizonte temporal no definido, usando su 'rancho' (bautizado como 'La Biscia') como campo de entrenamiento. Allí, el astro de Tavullia ha empezado por compartir prácticas con la moto con algunos de sus jóvenes compatriotas, tratando de transmitirles su 'sabiduría'. Aunque ese plan sufrió un acelerón que busca sus primeros frutos en este 2014. "Habíamos comenzado con la Academia (NdR: esos entrenamientos en el circuito de tierra ubicado cerca de Tavullia) para ayudar a los jóvenes pilotos italianos, con la intención de hacer después de algún año un equipo, cuando yo dejase de correr", explicó Rossi cuando,

tras varias semanas de rumores, anunció sus planes. "Pero después llegó SKY: sinceramente, no estaba del todo convencido, pero habría sido una lástima dejar escapar esta oportunidad". SKY es la cadena italiana que a partir de 2014 posee los derechos de retransmisión del Mundial de Motociclismo en Italia, y que ha visto un filón en la posibilidad de vincular el futuro de las dos ruedas en Italia con Valentino. En un plan global al que le han ido saliendo otras patas.

El Team Italia levantado por la Federación de Motociclismo debería de hacer de plataforma de aterrizaje en el Mundial de pilotos que ya se hayan curtido antes en el Campeonato Italiano (CIV) primero y en el Campeonato de España (CEV) después (este año en el Mundial cuenta con Matteo Ferrari y Andrea Locatelli). De estos, los que apunten maneras entrarían o al equipo de Fausto Gresini en Moto3 (sus pilotos en 2014 son Antonelli y Enea Bastianini) o al VR46 (Fenati y Pecco Bagnaia). Y para la parte CEV, 'Italia' ha llegado a un acuerdo con dos potentes equipos españoles: el Team Aspar y el Team Laglisse.

"Para mí será bueno estar con los jóvenes, me rejuvenecerá y no perderé nada de la concentración para hacer lo que todavía es mi trabajo: pilotar",



Arranca Italia



Último campeón del mundo italiano 125cc/Moto3: Andrea Dovizioso (2004)

2005. Mejor clasificado Mundial 125 – Mattia Pasini: 4º; Victorias: 3 (Pasini 2, Marco Simoncelli 1); Podios: 16 (Pasini 7, Simoncelli 6, Simone Corsi 3)

2006. Mejor clasificado Mundial 125 – Pasini: 4º; Victorias: 2 (Pasini); Podios: 7 (Pasini 6, Corsi 1)

2007. Mejor clasificado Mundial 125 – Pasini: 5º; Victorias: 5 (Pasini 4, Corsi 1); Podios: 7 (Pasini 5, Corsi 2)

2008. Mejor clasificado Mundial 125 – Corsi: 2º;



Victorias: 5 (Corsi 4, Andrea Iannone 1); Podios: 8 (Corsi 7, Iannone 1)

2009. Mejor clasificado Mundial 125 – Iannone: 7º; Victorias: 3 (Iannone 3); Podios: 6 (Iannone 4, Corsi 2)

2010. Mejor clasificado Mundial 125 - Simone Grotzkjy: 19º; Victorias: 0; Podios: 0

2011. Mejor clasificado Mundial 125 – Grotzkjy: 16º; Victorias: 0; Podios: 0

2012. Mejor clasificado Mundial Moto3 – Romano Fenati: 7º; Victorias: 1 (Fenati); Podios: 4 (Fenati)

asegura Valentino, que espera continuar algún año más en la máxima competición. Para dar solidez a su VR46, que compite con las exitosas KTM, puso al frente como “team manager” a Vittoriano Guareschi, que ocupó ese mismo puesto hasta hace poco en el equipo oficial Ducati, mientras que el máximo responsable técnico es el experimentado Rossano Brazzi, una eminencia en el paddock del Mundial de Motociclismo, y campeón del mundo de 250cc con Marco Melandri, Manuel Poggiali y el propio Rossi.

Y para completar todo este entramado, Rossi ha puesto en marcha la VR46 Riders Academy, idea que surgió de las

sesiones de entrenamiento multitudinarias en su rancho. Valentino ha elegido seis pilotos con los que trabajar en sus instalaciones, cada uno con un programa específico en función de sus necesidades deportivas: Franco Morbidelli, piloto de Moto2 de la escudería Italtrans; Luca Marini (hermano de Rossi) y Andrea Migno, que correrán el CEV con el Team Aspar; Nicolò Bulega, también en el nacional español pero con Laglisse; y los citados Fenati y Bagnaia. Valentino rueda con ellos, trata de ayudarles a pulir sus defectos y a potenciar sus virtudes, a la vez que pone su imagen y su nombre a disposición de un proyecto que busca relanzar a Italia en un

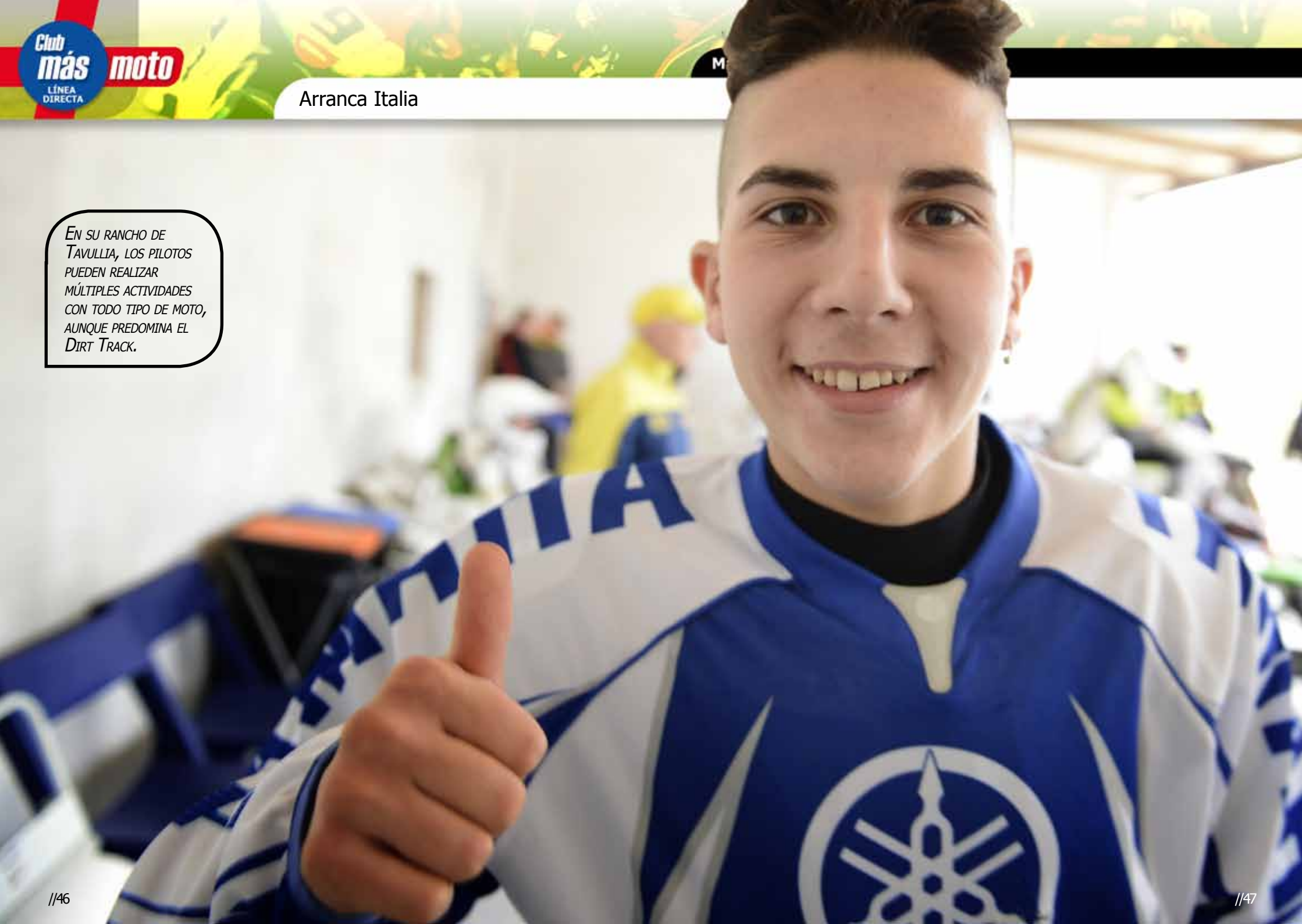
campeonato que muchos años después sigue manteniendo a ‘Il Dottore’ como epicentro, cuando está mucho más cerca el fin de su carrera.

Rossi ya estuvo presente en 2013 en alguna de las carreras del CIV. Mientras mantiene la costumbre de situarse en el muro para ver la salida de las carreras de la categoría pequeña en el Mundial, pruebas a las que presta mucha atención. Ahora su presencia va a ser mucho más determinante, después del paso hacia delante que ha dado para ayudar a un motociclismo, el italiano, del que sigue siendo la bandera y para el que busca savia nueva.

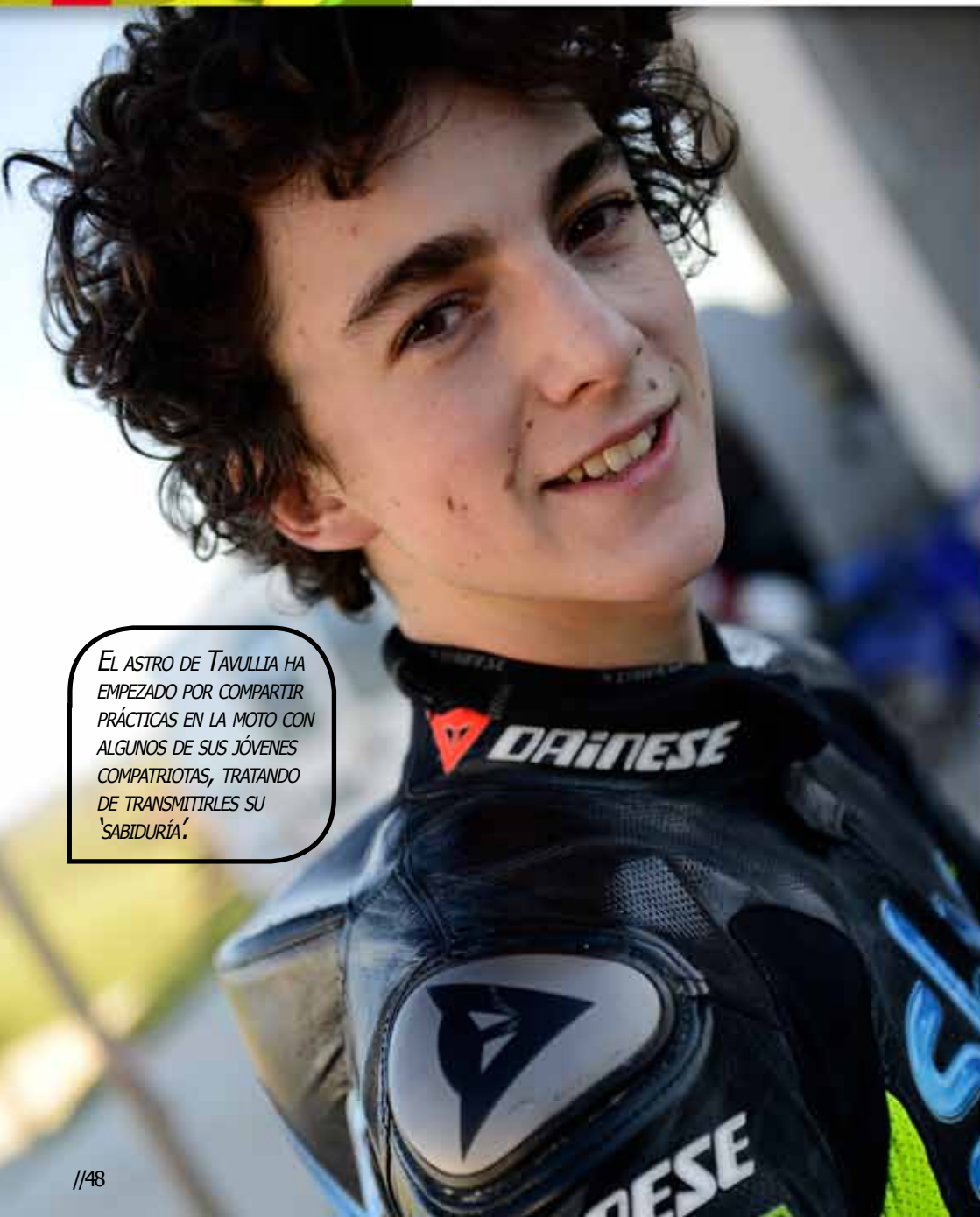
Arranca Italia

ROSSI HA APOSTADO FUERTE POR LA CANTERA DE PILOTOS ITALIANOS, DE LOS QUE ESPERA EXCELENTE RESULTADOS TANTO EN EL CEV COMO EN EL MUNDIAL.

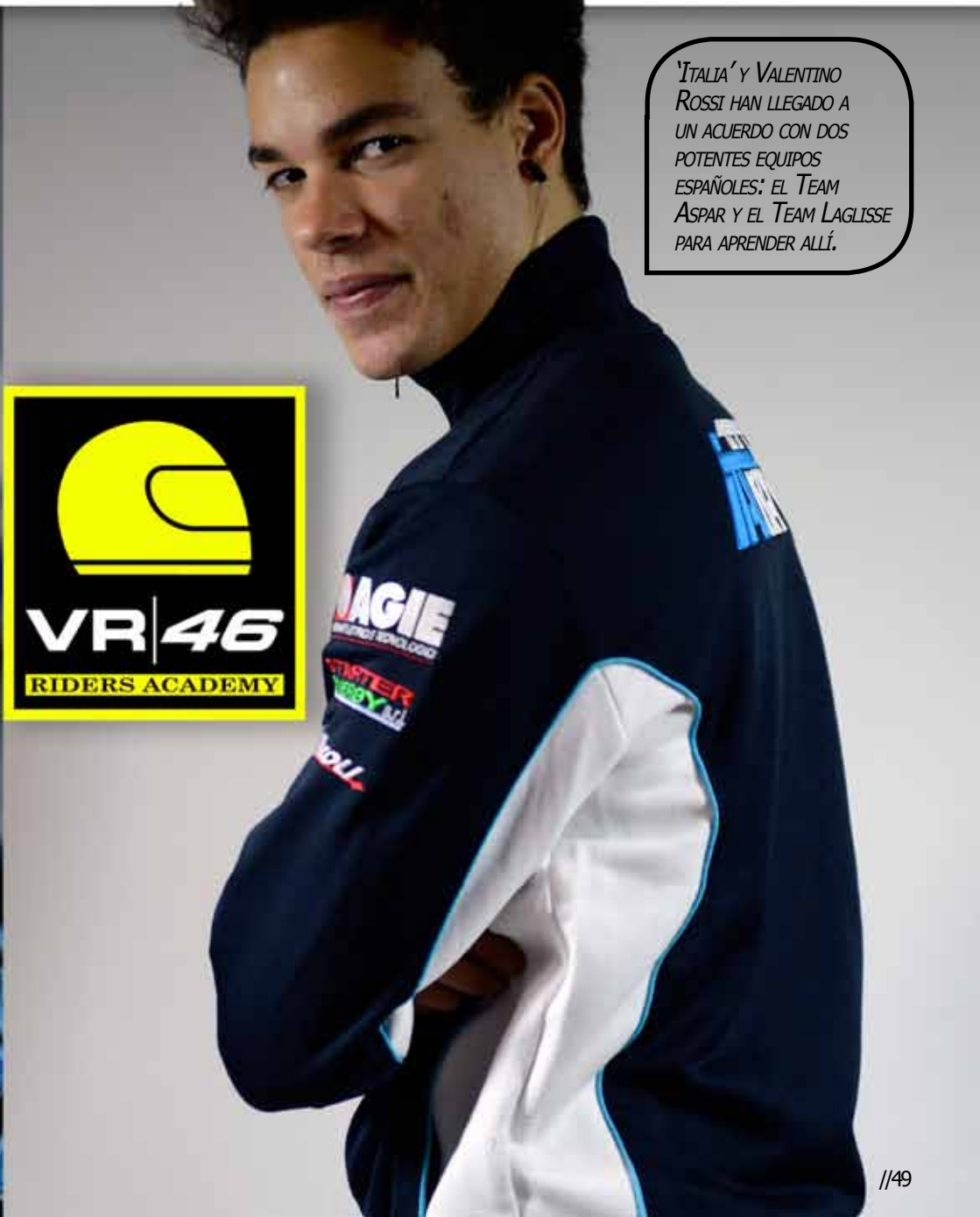
EN SU RANCHO DE TAVULLIA, LOS PILOTOS PUEDEN REALIZAR MÚLTIPLES ACTIVIDADES CON TODO TIPO DE MOTO, AUNQUE PREDOMINA EL DIRT TRACK.



Arranca Italia



EL ASTRO DE TAVULLIA HA EMPEZADO POR COMPARTIR PRÁCTICAS EN LA MOTO CON ALGUNOS DE SUS JÓVENES COMPATRIOTAS, TRATANDO DE TRANSMITIRLES SU 'SABIDURÍA'.



'ITALIA' Y VALENTINO ROSSI HAN LLEGADO A UN ACUERDO CON DOS POTENTES EQUIPOS ESPAÑOLES: EL TEAM ASPAR Y EL TEAM LAGLISSE PARA APRENDER ALLÍ.



Sandra Gómez

Feminidad, deporte y moto

Por encima de todo, chica, en segundo término deportista, y, además, piloto de trial y enduro. Así es la madrileña Sandra Gómez, una caja de sorpresas que rompe con los esquemas preconcebidos asociados a una fémina profesional de la moto.

// Santi Ayala-Moto Verde

Basta mirar las fotos para descubrir con la vista, a una chavala dinámica, jovial, y deportista hasta la médula, ejemplo para su generación demostrando que hay jóvenes con valores, espíritu activo y ganas de comerse el mundo. Porque Sandra Gómez es piloto profesional de trial pero, aunque su vida gire en torno a esta actividad, tiene tiempo para muchas más cosas. Como por ejemplo, posar como modelo para realizar una sesión fotográfica de moda, con un fotógrafo profesional como Rafa Gallar y Tips4Pics -guapísima, en las fotos, ¿verdad?-. Sandra es dura con la moto y sensible fuera de ella, con una mirada y unos ojos preciosos y expresi-

vos, capaces de perderse en el mundo del arte, del cual es una enamorada. «Me gusta el arte -comenta Gómez-. Me encanta pintar con lápiz, ceras... sobre todo paisajes. Mi abuela materna es un gran paisajista, y cuando tengo tiempo hago mis pinitos y he pintado mis cuadros. Me encantan pintores como El Bosco. Por supuesto que tengo sensibilidad, no está reñida con la moto. Me gusta ir, cuando puedo, a los museos, y hace poco he visitado, una vez más, el del Prado en Madrid». ¿Sorprendidos? pues aún hay más. «Me pierde la historia, me hubiese gustado ser historiadora, del arte, sobre todo... Pero me apasionan las Guerras Mundiales, la Guerra Civil, la Revolución Francesa... Me paso tardes

con mi abuelo hablando de ello», atónitos nos deja Sandra con esta pasión oculta.

Pero es que Gómez esconde más secretos que no van vinculados a una motorista, como su práctica en el pasado del fútbol, el baloncesto, el patinaje e incluso, de la gimnasia rítmica!, llegando a lograr en esta modalidad éxitos en la Comunidad de Madrid -subcampeona de pelota-.

Para nada admite la madrileña que ser deportista tenga que llevar asociada una pérdida de feminidad o ser machorra: «Son tonterías lo de que el deporte va vinculado a ser masculino. No me siento menos femenina. Me pinto para salir con mis amigas, me escojo mi ropa, de chica, por supuesto,



Sandra Gómez

algo que hago desde que iba a la guardería. Además, en trial llevamos mono de lycra entallado, precioso para una mujer. Una cosa no quita la otra. Tengo mis amigas, voy de compra con ellas. Lo único que puedo ser menos sexy porque tengo piernas o brazos más grandes, por la musculatura. Pero nada más». Eso sí, nuestra protagonista admite que una chica no puede competir de tú a tú con un chico en trial «porque el físico manda y eso la genética hace que ellos sean más fuertes, nosotras más inteligentes, jajaja».

Otro mito que quiere romper Sandra es el de que los deportistas son aburridos y no tienen tiempo para otra cosa: «claro que hay momentos para la diversión, lo que pasa es que no necesitas otras actividades para tu vida. Tres días o cuatro días al año salgo de fiesta, aunque cuando lo hago me sorprende bastante por no ser mi rutina habitual. Pero por supuesto que sé lo que es un gin tonic, aunque no lo tome. No somos extraterrestres que vivimos en una burbuja. Me gusta el cine, si la película la merece, aunque no soy de estar sentada. Antes que ir a jugar a los bolos soy más de ponerme raquetas de nieve y subir una montaña».

Gómez quiere defender, del mismo modo, que por dedicarse al deporte no sabe hacer

otras cosas, como por ejemplo, cocinar o lavar la ropa: «no soy una chef, pero sabría vivir sola. Me apañé en la cocina, sobre todo con los postres (tartas y dulces). Y la lavadora, en casa, la ponemos todos. Se ensucia mucha ropa en el trial. Aunque, reconozco que soy desordenada, mi habitación es un armario entero. Tengo ropa de todos los deportes que practico (bici, escalada, moto...). Viajo tanto que siempre hay una maleta en medio abierta y voy cambiando la ropa».

Estudiar y correr

La vida oculta de Sandra Gómez es sentarse por las noches a estudiar y conseguir licenciarse «por la puerta de atrás de las motos». Porque la trialera estudia fisioterapia, en la Universidad Complutense, a la vez que lo compagina con su carrera deportiva. «No resulta fácil, me queda poco tiempo, pero lo intento. Tuve que elegir y pensando con mi familia optamos, en ser profesional de la moto e ir sacando la carrera poco a poco». Una situación nada fácil para cualquier deportista de élite, dedicar horas a su entrenamiento y competición, a la par que estudiar: «desde pequeña he tenido que ir capeando con esto. En el colegio de Cercedilla algunos profesores me ayudaban, cambiando de

fecha exámenes si me coincidían con una carrera. Otros no, tenía evaluación el lunes, suspendía, al no poder estudiar por estar corriendo, y luego aprobaba la recuperación. En clase he sido aplicada, no era de hacer deberes en casa, espabilaba y los hacía en el cole, no iba al recreo. He tenido el privilegio, algún curso, como deportista de élite, de no ir a educación física, aunque era un rollo porque era mi asignatura favorita». En la Universidad, saben lo justo en cuanto a que ella compite y lo hace en moto, pues hay profesores que nos les gusta su deporte aunque, aclara Sandra, «es obligatorio que me cambien exámenes si coinciden con carreras porque la ley así lo marca para la élite, pues yo represento a mi país, y en parte a mi universidad».

Hemos descubierto lo desconocido de Sandra, pero, obviamente, es su faceta de piloto la de mayor calado y es buen momento para profundizar sobre ello.

Nacida en Cercedilla, hace 21 años, sus padres, deportistas, aficionados al trial y al esquí, le inculcaron ambas aficiones, que comenzó a practicar de forma simultánea desde los dos años. Su hermano mayor, Alfredo, competía en moto y esquí, hasta que un día tuvo que decidir, decantándose por el trial —ha



LA VIDA OCULTA DE SANDRA GÓMEZ ES SENTARSE POR LAS NOCHES A ESTUDIAR Y CONSEGUIR LICENCIARSE «POR LA PUERTA DE ATRÁS DE LAS MOTOS».

Sandra Gómez



sido Campeón del Mundo Junior. A Sandra, su padre le apuntó a una carrera de trial, a los seis años. Pero no le gustó mucho, lloraba porque no quería ir, y se dedicó a esquiar, a nivel competición –llegó a ser Subcampeona de Madrid-. Pero, los dos hermanos compitiendo en modalidades diferentes, planteaba un problema familiar: «era cansado que mi madre y yo fuéramos a esquiar cada fin de semana, mientras que mi padre y mi hermano, estaban en otro sitios con las motos de carreras. Además, en verano, yo no tenía esquí pero debía ir con mi familia a todas las competiciones de Alfredo. Eso me obligó a pensar en correr en moto, para ir todos a una».

Lo curioso es que Sandra estuvo ¡un año! pidiendo moto a su padre, cada día, suplicándole, «papá quiero una moto». A lo que su padre decía que «sí no tenía ganas de montar y lloraba,

no había moto».

Un día, Papá Noel, le trajo la moto. «Fue gracioso, había tres paquetitos. Yo vi, Papá, Mamá y Alfredo. Pero no veía el paquetito de Sandra, ni la moto. Y eso que estaba en mitad del salón. Estuve un rato buscando y lo encontré, metida en una caja». A partir de ahí, Sandra empezó a montar y hasta la fecha lo sigue haciendo, compitiendo en el Campeonato del Mundo y en el de España, certámenes en los que aún no ha conseguido el título pero sí ha estado cerca. Ese es su objetivo para 2014: ser CAMPEONA.

Para Sandra, el trial es más que un deporte, es un estilo de vida que le ha hecho madurar como persona: «Soy así por él. Me ha aportado más decisión. Si no la tienes, no vas a conseguir hacer las zonas. La vida es igual, hay que ser decidido. He perdido miedo y lucho más por lo que creo. La personalidad sobre la moto la

traslado fuera de ella. Yo era más tímida antes, y la moto me ha espabilado para ser más sociable, solucionar mis cosas, y ser autónoma. El trial es un deporte duro que te hace madurar, te obliga a no ser conformista, a ser autosuficiente, más espabilada».

Así es Sandra Gómez. Piloto que quiere ser Campeona del Mundo en Trial, y Enduro Indoor, modalidad que ya ha empezado a practicar, corriendo incluso en Estados Unidos en estadios con 40.000 personas. En el futuro, la de Cercedilla, quiere probar a rodar en circuito, en moto de carretera, y piensa en el Dakar «lo correré, no sólo en moto, también en coche, y no descarto hacerlo en camión, que me atrae mucho». Sin olvidar nunca, en invierno, esquiar, su «droga evasiva», trabajando como monitora de palas y de esquí de travesía. Terminamos, agotados, de ver todo lo que hace esta fémina triallera. ¡Envidia!

Sandra Gómez

*NACIDA EN CERCEDILLA,
HACE 21 AÑOS, SUS
PADRES, DEPORTISTAS,
AFICIONADOS AL
TRIAL Y AL ESQUÍ, LE
INCULCARON AMBAS
AFICIONES.*



Sandra Gómez



PILOTO QUE QUIERE SER
CAMPEONA DEL MUNDO
EN TRIAL, Y ENDURO
INDOOR, MODALIDAD
QUE YA HA EMPEZADO A
PRACTICAR, CORRIENDO
INCLUSO EN USA.

Sandra Gómez

SANDRA NO SE AMILANA ANTE NADIE Y A PESAR DE SU CORTA EDAD YA SABE LO QUE ES COMPARTIR PODIO CON UN MITO DEL MOTOCICLISMO FEMENINO COMO LAIA SANZ.



Sandra Gómez



Sandra Gómez



SU ESTILO AGRESIVO Y
DEPURADO LA PERMITEN
DESTACAR TANTO EN
EL ENDURO EN PISTA
CUBIERTA COMO AL AIRE
LIBRE, YA HA LOGRADO
EXCELENTES RESULTADOS.

Sandra Gómez



Las Harley Sí corren

El famoso axioma de que las motos Harley-Davidson no corren está basado en la ignorancia e indiferencia. El famoso "ni lo sé, ni me importa" va ser despejado conociendo el buen hacer de Carl Morrow, estandarte de su negocio homónimo Carl's Speed Shop.



Carl's Speed Shop

// Nacho Mahou

Cuando vivía en Santa Fe Springs, California, Carl Morrow tenía dos obsesiones en la vida: la primera consistía en hacer “volar” a las Harleys, junto a su hijo Doug de piloto, batiendo todos los récords posibles. El segundo, “volar” de California. Como toda su familia trabajaba con él, fue más sencillo trasladarse a su nuevo “nido”: Daytona Beach, Florida. Una gran referencia para las motos y para la velocidad.

La sede de Carl's Speed Shop está, no podía ser de otra manera, en los alrededores del Daytona International Speedway, concretamente en 384 N Beach St,

Daytona Beach. 14,5 millas, cientos de veces recorridas.

Precisamente acudimos al Daytona Beach Bike Week. En la edición de este año elegimos visitar la tienda de Carl para poder hablar con él y mostrarle a los lectores sus hazañas durante más de cuarenta años.

Nos atendió su mujer personalmente. Nos presentó a Carl y él nos mostró sus amplias instalaciones en la ribera del Río Halifax. Una sala de recepción llena de historia, repleta de trofeos, con esa patena de motociclismo añejo, diagramas de motores, camisetas coloridas, contrachapados de madera de los 70's, páginas interminables enmarcadas sobre su carrera.

En su bajo techo de paneles, ya amarillentos, se ocultan neones de poco consumo y focos direccionales que caldean aún más el calor sofocante de Daytona. Un ventilador apagado parece haberse dado por vencido en la lucha de la refrigeración.

Varias motos decoran la gran sala. Destaca la última creación de Carl's Speed Shop; se llama Breaking Bad –como la serie de TV-. En un cartel explica que tiene más de 129 CV, 117 ci (1.917 cc) y 152 mph de velocidad tope (244,62 km/h). No es una moto de aspecto racing, es una street chopper: larga, negra, mala. Como una noche con acidez de estómago.

Deseosos de conocer el taller, ya accedemos juntos. Los techos son altos, el espacio es diáfano, decenas de tuberías recorren paredes y paneles, no hay concesión a lo preciosista, predomina lo práctico. Hay orden comedido, algunas cajas de cartón esconden tesoros de aluminio torneado. De una de ellas Carl extrae un carburador y filtro que muestra con orgullo. Es su obra, su famoso Typhoon Twist. Por \$ 995 es tuyo, hecho por el mago de la velocidad. Su especialidad es la potenciación de motores Sportster.

Dedicado a un rendimiento confiable desde 1969, Carl se ha esforzado por batir récords a través de extensas pruebas. Su método es muy diferente a los

demás. En lugar de cifras de un banco de potencia, Carl es un poco más directo: las salinas de Bonneville, en Utah. Además de otros trazados que se incluyen como sus bancos de prueba. Y, por supuesto, los trayectos urbanos o abiertos. Su rendimiento es real, no sólo números. Y sus récords confirman la excelencia de su producto.

37 records avalan su técnica. Conseguidos en diferentes categorías, que oscilan desde gasolina hasta utilizando NOS (Nitrous Oxide Systems). Distintas cilindradas, predominando las propias de Sportster; pilotando el propio Carl o su hijo Doug. El primero triunfo (padre) se consiguió en 1972 (123,28 mph - 198 km/h), y el último (hijo) en 2004 (181.104 mph 291.4 km/h).

Bonneville

El lago salado de Bonneville es uno de los territorios favoritos de “Los Morrow” para batir a sus rivales. Curiosamente uno de ellos, Warner Riley, que ya corrió en la Sal de Utah en 1960, y ostenta su marca en 1970 (264 mph – 424, 8 km/h), se alió en el 2000 con Carl. Así el tándem Morrow-Riley se saldó con varias victorias, tras cuatro años de sequía de la empresa de Daytona.

Son victorias sin premio físico, ganas contra el reloj. Así lo describen los campeones: “En



Carl's Speed Shop

Carl's SPEED SHOP

las carreras de las salinas no se trata de obtener fama, aunque algo de notoriedad te llevas. Las pruebas de Bonneville se parecen mucho a la escalada, lo haces por el entusiasmo y el estímulo de superación propia.”

“El recorrido del cuarto de milla en Bonneville es muy diferente a cualquier otra superficie asfáltica, como del día a la noche” precisa Morrow. “Ruedas sobre sal compactada que te califica como una pista asfáltica. Es muy exigente para la suspensión de la moto. A velocidades superiores a 140 millas por hora (225,3 km/h), la resistencia del viento es enorme y se puede perder la tracción”.

“El truco es correr progresivamente, para romper poco a poco el viento durante la aproximación”, agrega Morrow. Riley aporta: “los principiantes a menudo cometen el error de comenzar a altas revoluciones desde el inicio. Eso no

funciona en Bonneville.”

Los comisarios del trazado se sitúan tras las tres primeras millas de aceleración del recorrido, y es en ese momento cuando califican tus tiempos.

“Numerosas variables entran en juego. Se corre a más de 1.400 metros sobre el nivel del mar y la puesta a punto de una motocicleta se complica. La falta de densidad del aire a gran altitud afecta a la mecánica, una lucha para encontrar la perfecta combinación de aire y combustible”, continúa Morrow.

“El calor es otro gran enemigo. Las carreras son en agosto y en el desierto de Utah se sobrepasan los 110o F (43o C) por el día.”

“Otro factor que interviene es la amortiguación. No es un elemento prioritario en estas motos y el estado del trazado salino está lleno de surcos de otros vehículos, que llegan a ser hasta 450 entre coches y motos. Riley tenía

que llevar dos pares de guantes para ayudar a absorber esas vibraciones terribles.”

“Aparte de la máquina, mucho depende del piloto. Debe encogerse, hacerse lo más pequeño posible para no interferir en el flujo de aire durante una carrera: su cabeza enterrada detrás del carenado, incrustada en el tanque y ambas rodillas flexionadas con fuerza contra el ardiente motor”

Según Carl Morrow, “Es como estar en uno de esos cines panorámicos. No hay postes, no hay marcadores para medir la velocidad. Sólo están las montañas añiles al fondo. Es una vivencia genuina”.

No dudes en visitar en Daytona la Carl's Speed Shop, si eres un afortunado de los cientos de miles que se reúnen en la concentración de motos más grande del mundo. Un trozo de historia veloz, llena de triunfos, sol cegador, gasolina bien quemada y sal adherida a tus pisadas.



Carl's Speed Shop



COMO TODA SU
FAMILIA TRABAJABA
CON ÉL, FUE MÁS
SENCILLO TRASLADARSE
A SU NUEVO "NIDO":
DAYTONA BEACH,
FLORIDA.

Carl's Speed Shop

*UNA SALA DE RECEPCIÓN
LLENA DE HISTORIA,
REPLETA DE TROFEOS,
DIAGRAMAS DE MOTORES,
CAMISETAS COLORIDAS,
CONTRACHAPADOS DE
MADERA DE LOS 70's...*

Carl's Speed Shop

SU ÚLTIMA CREACIÓN SE LLAMA *BREAKING BAD*. TIENE MÁS DE 129 CV. UNA CHOPPER: LARGA, NEGRA, MALA. COMO UNA NOCHE CON ACIDEZ DE ESTÓMAGO.

³⁵
Braking
⁵⁶
Bad

H.P. 129+

Cubic Inch 117"

Top Speed 152mph

See in coming edition of
American Iron Magazine

\$89,900

Carl's Speed Shop



LOS TECHOS SON ALTOS,
EL ESPACIO ES DIÁFANO,
DECENAS DE TUBERÍAS
RECORREN LAS PAREDES,
NO HAY CONCESIÓN A LO
PRECIOSISTA, PREDOMINA
LO PRÁCTICO.

Carl's Speed Shop

INDIAN-402-1930

DEDICADO A UN
RENDIMIENTO
CONFIABLE DESDE
1969, CARL SE HA
ESFORZADO POR BATIR
RÉCORDS A TRAVÉS DE
EXTENSAS PRUEBAS.

Carl's Speed Shop



SU CARBURADOR
TYPHOON TWIST
(\$ 995) ESTÁ
ESPECIALMENTE
INDICADO PARA LA
POTENCIACIÓN DE
MOTORES SPORTSTER.



DE UNA CAJA CARL MURROW EXTRAE UN CARBURADOR Y FILTRO QUE MUESTRA CON ORGULLO. ES SU OBRA, SU FAMOSO TYPHOON TWIST.

ChopperON



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

Moto Guzzi California Touring 1400

La Anti Harley

En esta ocasión vamos a probar la nueva Moto Guzzi California 1400 Touring, que podría definirse como la "Anti Harley Davidson" pero partiendo de un concepto de moto de lujo con la experiencia de un fabricante que construye motos desde 1921 en su fábrica de Mandello del Lario y que destaca por su estilo y refinados acabados.



Moto Guzzi California Touring 1400

// Tito Lladós

Moto Guzzi es la moto italiana más famosa del mundo desde hace 40 años, cuando haya por 1970 se impusieron en una dura serie de test para entrar en la flota de la LAPD (Los Angeles Police Department) y que supuso que por primera vez una moto extranjera conquistaba en América una oferta de proveedor para la Policía, derrotando, además de a los constructores nacionales, la mejor competencia inglesa.

La noticia de esta Moto Guzzi con uniforme de barras y estrellas generó un gran interés en Europa, reforzando la óptima reputación que la V7 conquistaron con las versiones 700 y Special.

Durante cuarenta años la Moto Guzzi California patrulló las autopistas americanas, escoltó reyes y presidentes y entró en el garaje de divos del cine como quien acompaña esta prueba, Ewan McGregor.

La California Touring representa, más que un modelo producido en Mandello del Lario, los valores y la fuerza de la marca Moto Guzzi: estilo, confort, fiabilidad y prestaciones, gracias a su V Twin de mayor cilindrada, 1.400 c.c., jamás producido en Europa, capaz de ofrecer un impresionante par motor de 120 Nm a sólo 2750 rpm.

Además, la nueva Moto Guzzi

California dispone de una serie de adelantos como el control de tracción MGCT y la tecnología Ride by Wire multimapa, con la posibilidad de seleccionar tres curvas de potencia diferentes: Turismo, Veloz y Lluvia.

La California cuenta con un chasis doble cuna dotado de un sistema de soporte elástico del propulsor capaz de eliminar completamente la transferencia de vibraciones y una nueva transmisión final con cardán.

La Moto Guzzi California Touring sorprende en los más mínimos detalles por sus componentes, el diseño una continuidad con sus antecesoras pese a no tener demasiados elementos en común pero con recuerdos estilísticos como el perfil del asiento, las asideras cromadas y los laterales inspirados en la T3, además de una relación entre las dimensiones del depósito y del motor a favor de este último, propio en estilo a las anteriores V7 y V850.

A esta impresión contribuye sobre todo el ingenioso depósito, realizado en metal, con un cuerpo central de 21 litros y dos flancos laterales, sobre los que se ha incorporado el logo del Águila, sobre el grupo térmico del nuevo motor 1400 c.c. con cabeza redonda y que contribuye a una visión lateral notablemente más baja y afilada, aunque por el alargamiento de la distancia entre ruedas, ahora de

1.685mm contra los 1.560 de la última California 90.

Después de más de 30 años de la T4 vuelven a la California 1.400 las ruedas en aleación de aluminio, ahora con el original diseño de mil radios.

La historia de Moto Guzzi viene marcada por sus soluciones técnicas geniales e innovadoras como el chasis elástico diseñado por el ingeniero Giuseppe Guzzi a finales de los años veinte del siglo pasado, a los estudios aerodinámicos desarrollados en el túnel de viento, del motor de 8 cilindros al primer bicilíndrico transversal con transmisión por cardan hasta la frenada integral.

La California 1400 desarrolla la nueva idea aplicada a la fijación del motor al chasis, introduciendo el concepto de "Motor Elástico" que consiste en la fijación del motor al chasis por medio de un exclusivo sistema de soportes elasto-cinemático compuesto por una bieleta frontal, dos bieletas laterales y una serie de tacos de goma que permiten oscilar al motor filtrando todas las vibraciones e impidiendo que estas se transmitan a la moto en los puntos de contacto con el piloto y el pasajero.

También es novedad la horquilla delantera, con barras de 46 mm de diámetro y su generoso recorrido de 120 mm., equipada con pinzas radiales Brembo de cuatro pistones, mientras



Moto Guzzi California Touring 1400

que ha adoptado una solución más tradicional con la suspensión trasera, que se ha dotado de un doble amortiguador cromado y regulable en la precarga del muelle.

En cuanto al motor de la nueva California 1400 es la evolución de aquél apreciado "Cuatro Válvulas" de la MGS01 que, utiliza la misma carrera del propulsor de 1.151 c.c. pero

con una cilindrada de 1.380 c.c. con un recorrido de 104 mm.

En esta Moto Guzzi nos encontramos con una nueva gestión electrónica del sistema "Ride by Wire" multimapa, que permite elegir tres tipos distintos de gestión del motor: Turismo, Sport y Lluvia que diferencia la entrega de potencia y la gestión del freno motor, de hecho, la centralita se encuen-

tra en disposición de ofrecer al motor de la California toda la dulzura necesaria y el máximo confort; la agresividad para quien prefiera una conducción deportiva y el control necesario con el asfalto completamente mojado.

La modernidad del propulsor se adivina también en la presencia del doble encendido, que garantiza una perfecta combustión, y la presencia de dos sondas lambda que logran un encendido uniforme en el cilindro en todas las condiciones de funcionamiento con la consiguiente mejoría del consumo y de las emisiones nocivas.

Importante novedad también en lo que se refiere a la transmisión es el cambio de marchas, ahora de seis velocidades, en lugar de las cinco anteriores, con un sistema de embrague que pasa de ser de doble disco a monodisco en seco con acoplamiento flexible integrado.

La transmisión final por cardán ha sido completamente re proyectada y responde a las nuevas necesidades para transferir con la máxima fluidez y comodidad del poderoso par del motor, además de conferir un aspecto estético notablemente más moderno y tecnológico.

Moto Guzzi California Touring 1400



LA CONFIGURACIÓN
Y ERGONOMÍA DE LA
NUEVA CALIFORNIA
1400 TOURING
PERMITE SU USO
ABSOLUTAMENTE DE
TURISMO.

Moto Guzzi California Touring 1400

EL ACTOR EWAN
MCGREGOR ES UNO
DE LOS ÚLTIMOS
AFORTUNADOS
PROPIETARIOS DE LA
NUEVA CALIFORNIA
1400 TOURING.

Moto Guzzi California Touring 1400

MOTO GUZZI TOURING 1400	
Cilindrada	1.380 cc
Motor	Bicilíndrico en V a 90°, 4 tiempos, 4 válvulas, doble encendido
Refrigeración	Aire y aceite con bomba de enfriamiento independiente. Radiador de aceite con termostato.
Relación de compresión	10,5 : 1
Potencia máxima	71 kW (96 CV) a 6.500 rpm
Par máximo	120 Nm (12,3 kgm) 2.750 rpm
Alimentación / Encendido	Inyección electrónica multipunto secuencial Magneti Marelli IAW7SM; cuerpo de mariposas "ride by wire" de Ø 52 mm, inyectores IWP 243 Magneti Marelli, doble sonda Lambda, gestión integrada del motor con tres mapas de control, control de tracción y control de crucero.
Sistema de escape	En acero inoxidable del tipo 2 en 2 con catalizador de tres vías y doble sonda Lambda
Cambio	6 marchas con overdrive
Transmisión primaria	Por dientes helicoidales (relación 26/35 = 1 : 1.346)
Transmisión final	Sistema cardán de doble engranaje cónico fijo (relación 10/36 = 1 : 3,6)
Chasis	Tubular en acero de doble cuna cerrada, con sistema de fijación del motor por silentblocks elásticos para aislar las vibraciones.
Suspensión delantera	Horquilla tradicional de Ø 46 mm, con soporte radial para la pinza de freno
Suspensión trasera	Basculante con doble amortiguador regulable en la precarga del muelle.
Rueda delantera	Aleación de aluminio 3,50" x 18"
Rueda trasera	Aleación de aluminio 6,00" x 16"
Neumático delantero	130/70 R 18"
Neumático trasero	200/60 R 16"
Freno delantero	Doble disco flotante en acero inoxidable de Ø 320 mm, pinza radial Brembo de cuatro pistones contrapuestos.
Freno trasero	Disco fijo de acero y Ø 282 mm, pinza flotante Brembo de dos pistones paralelos.

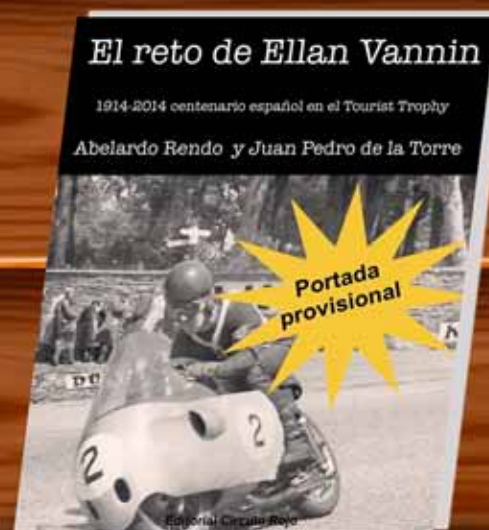


Moto Guzzi California Touring 1400

LA CALIFORNIA VA EQUIPADA CON LOS ÚLTIMOS ADELANTOS TECNOLÓGICOS, ENTRE LOS QUE DESTACAN LA GESTIÓN ELECTRÓNICA DE SU CENTRALITA.

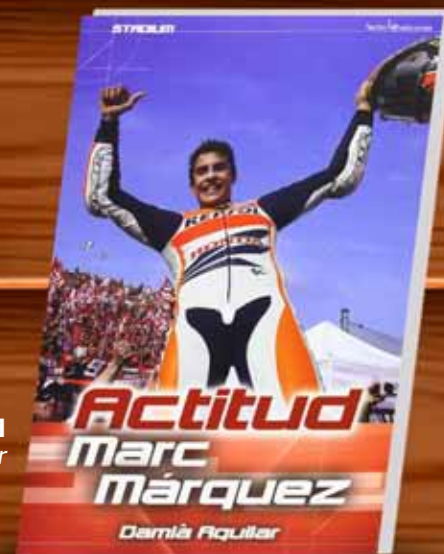
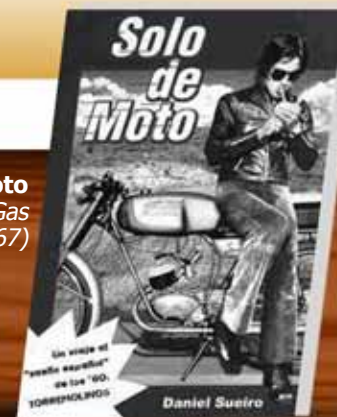


Biblioteca



El Reto de Ellan Vanin
de Abelardo Rendo y Juan Pedro de la Torre

Solo de Moto
(Daniel Sueiro, Gas editorial, 1967)



Marc Márquez: Actitud
Damià Aguilar



El diablo Magazine Print
Autor:
Alex Patrocínio

Los caballos alados de la ruta de la seda
Tres BMW tras los pasos de Marco Polo
(Carlos Martínez, Dossat, 2006)



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 BM1199 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