

**Club**  
**más** **moto**  
LÍNEA DIRECTA

Nº 33 octubre 2014  
[www.clubmasmoto.com](http://www.clubmasmoto.com)

MotoGP  
**Más españoles  
que nunca**

**Alex Espargaró**  
Entrevista

**Marc Márquez**

**Bicampeón  
del mundo  
de MotoGP**

*193 GASS*  
**World Champion**  
*2014*





# 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**  
CEO Línea Directa Aseguradora

## Más Competición

4// Marc Márquez, bicampeón del mundo de MotoGP, **Tito Lladós**

## Más Competición

14// Más españoles que nunca, **Chema Medina**

## Más Entrevista

36// Aleix Espargaró: "Cada día me entreno como un animal", **Tito Lladós**

## Más Competición

50// Honda saca músculo: El despertar de la bestia, **Borja González**

## Más Off Road

62// Toni Cairoli: ¡Che Spettacolo!, **Santi Ayala** (Moto Verde)

## Más Tribu

80// La senda de los elegantes, **Nacho Mahou**



## Más Prueba

100// Moto Guzzi Stelvio 1200 NTX: Tecnología actual para una clásica con estilo



**línea directa**

Entra en [clubmasmoto.com](http://clubmasmoto.com) y hazte socio del mejor club de España.

Publicidad 918 072 000

# Cifras para ser optimista

Siempre se ha dicho que las ventas de vehículos son el mejor termómetro para conocer la situación económica de un país. Son, esas cifras, las que mejor relatan la confianza que tienen las personas en cómo marchan las cosas y cuáles son sus perspectivas de futuro. Si ningún sector es inmune al contexto financiero, la industria del automóvil es especialmente sensible a la situación de un país. En España, el escenario adverso, en el que estamos inmersos desde el año 2008, ha llevado al sector automovilístico a vivir sus momentos más bajos, registrando mínimos históricos en sus cifras de ventas durante varios ejercicios consecutivos.

Desde que la crisis se hizo presente en nuestro país, hace ya 6 largos años, las ventas de motos no habían vuelto a arrojar números que invitaran al optimismo. Pero afortunadamente la tendencia parece estar cambiando y existen algunos indicios que muestran una ligera mejora en las ventas de vehículos a dos ruedas. De acuerdo con los datos ofrecidos por la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (Anesdor), el mercado de las motos creció más de un 19% entre enero y septiembre de 2014, es decir, 84.988 unidades matriculadas durante este periodo.

No cabe duda de que parecen cifras esperanzadoras para un sector que ha demostrado ser un ejemplo en la puesta en marcha de medidas para afrontar la caída de su volumen de negocio y que, además, sigue siendo uno de los motores principales en la creación de empleo de nuestro país. No obstante, y aunque parece que los datos de ventas van por el buen camino, mostrando signos claros de recuperación, es necesario mantenerse todavía prudente. Habrá que esperar y ver.

Marc Márquez

Bicampeón del mundo de MotoGP

# Los números del campeón del mundo

Marc Márquez se ha proclamado en Japón campeón del mundo de MotoGP por segundo año consecutivo y con su nueva gesta incluye a su palmarés deportivo nuevos récords de precocidad que hasta el momento parecían inalcanzables y que a sus 21 años le convierten ya prácticamente en un mito al que leyendas del motociclismo como Mick Doohan o Kevin Schwantz no dejan de ensalzar.

## LA TRAYECTORIA DEL TETRACAMPEÓN

Han pasado 7 años desde su debut en 2008 y Marc Márquez ha conseguido 4 Campeonatos del Mundo.

### *motoGP* Temporadas 2013 y 2014

**33** Grandes Premios  
**17** Victorias (**53%**)  
**7** Segundas posiciones  
**4** Terceras posiciones  
**28** podios (**85%**)  
**20** 'poles'  
**2** Campeonatos del Mundo



### Principales récords de Marc Márquez

- **22 de junio de 2008.** Primer piloto español y segundo más joven de la historia en subir a un podio del Mundial de Motociclismo (15 años y 126 días).
- **7 de noviembre de 2010.** Primer español y segundo más joven en proclamarse Campeón del Mundo de 125cc (17 años y 264 días).
- **21 de abril de 2013.** Piloto más joven en ganar en la categoría reina (GP de las Américas) y en triunfar en todas las categorías.
- **10 de noviembre de 2013.** Campeón del Mundo más joven de la historia (500cc y MotoGP) con 20 años y 266 días.
- **12 de octubre de 2014.** Piloto más joven y primer español en conseguir dos Campeonatos del Mundo de MotoGP de forma consecutiva.

### *moto2* Temporadas 2011 y 2012

**32** Grandes Premios  
**16** Victorias (**50%**)  
**6** Segundas posiciones  
**3** Terceras posiciones  
**25** podios (**78%**)  
**14** 'poles'  
**1** Campeonato del Mundo



### 125cc Temporadas 2008, 2009 y 2010

**46** Grandes Premios  
**10** Victorias (**22%**)  
**0** Segundas posiciones  
**4** Terceras posiciones  
**14** podios (**30%**)  
**14** 'poles'  
**1** Campeonato del Mundo



Fuente: Repsol Media Service

// Tito Lladós

**M**arc Márquez ha logrado en el circuito japonés de Motegi y después de protagonizar una de las carreras más inteligentes de su corta pero prolífica trayectoria deportiva, su segundo título mundial de MotoGP y el cuarto en cinco años, que une a los dos títulos que ya logró en las categorías de 125 c.c. en 2010 y de Moto2 en 2012.

Con su segundo cetro mundial de MotoGP Marc Márquez ha vuelto a desbancar de la tabla de récords a otro mito de la historia del motociclismo, el británico Mike Hailwood, quien desde 1963 era el piloto más joven en conseguir consecutivamente dos títulos de la máxima categoría del motociclismo mundial.

Entonces, Mike Hailwood se proclamó campeón con 23 años y 152 días, en tanto que Marc Márquez lo ha sido con 21 años y 237 días.

Un año antes, en 2013, el piloto de Cervera desbancó a otro mito del motociclismo, el estadounidense Freddie Spencer, al lograr ser campeón con apenas 20 años y 266 días, cuando el americano lo fue con 21 años y 258 días.

Márquez fue, además, el tercer piloto más joven (19 años y 254 días) en adjudicarse el campeonato de la categoría intermedia, tras Dani Pedrosa (19 años y 18 días) y Jorge Lorenzo (19 años y 176 días).

**Marc Márquez**

Bicampeón del mundo de MotoGP



Marc Márquez

Bicampeón del mundo de MotoGP



Marc Márquez

Bicampeón del mundo de MotoGP

1



Los nuestros en MotoGP

# Más españoles que nunca

*La clase reina contará en 2015 con ocho de los nuestros en MotoGP. Habrá representación en cada marca y todos, menos Barberá con la Ducati satélite del Avintia, tendrán contrato directo de fábrica: Márquez y Pedrosa (Honda), Lorenzo y Pol (Yamaha, el segundo enrolado en el Tech3), Bautista (Aprilia), Maverick y Aleix (Suzuki).*



## Los nuestros en MotoGP

// Chema Medina

El 24 de octubre se cumplió el decimoquinto aniversario del primer título español de la clase reina. Llegó en 1999, por obra y gracia de Álex Crivillé, considerándose entonces un hito histórico, la conquista de uno de los pocos ochomiles que le quedaba al deporte español. Entonces la categoría se denominaba 500cc, con las salvajes 2T en la parrilla, y hoy es MotoGP, con unas 4T mucho más nobles, pero ha

cambiado mucho más que el nombre de la clase reina... Si entonces fue casi un milagro ver ganar a un español el título, ahora es una buena costumbre y nuestros campeones, Márquez estos dos últimos años y Lorenzo en 2012 y 2010, no están solos porque el año que viene habrá más españoles que nunca en la parrilla de la clase reina: nada más y nada menos que ocho, y con representación en todas las marcas, teniendo siete de ellos contrato directo con la fábrica y

no con el equipo.

Los siete que han tomado parte en el campeonato de 2014 repetirán en el de 2015, aunque en algunos casos con cambio de colores, y a ellos se suma la llegada procedente de Moto2 de Maverick Viñales. El campeón de Moto3 en 2013 no ha querido dejar pasar la oportunidad que le ha brindado Suzuki en su regreso a la máxima competición y ha fichado por tres años con la marca de Hamamatsu, en la que compartirá box con Aleix

Espargaró. El de Granollers ya fue las dos temporadas anteriores el mejor piloto CRT en pista, cuando militaba en el equipo de Aspar, y ahora ha sido la mejor Open con diferencia enrolado en el Forward Yamaha, llegando a hacer una pole en Assen y un podio en Aragón (segundo).

Otra de las novedades será el regreso de Aprilia y para ello ha confiado en el equipo de Gresini, que hartado de pagar a Honda un dineral por sus motos satélite se pasa a las de Noale y mantie-

ne en el box a Álvaro Bautista, en su caso para compartir box con Marco Melandri, otro que regresa tras varios años en SBK.

Y el último cambio significativo es el de Héctor Barberá, que aunque permanece en el box del Avintia Racing lo hará desde principio de temporada con una Ducati como la que este campeonato han pilotado Andrea Dovizioso y Cal Crutchlow. No dispondrá de la nueva Desmosedici, creada por Gigi Dall'Igna, pero será un paso adelante como

ya se ha podido ver en las últimas cinco carreras de 2014, momento en el que ya dispuso de una Ducati en su box, mucho más eficiente que la Avintia con motor Kawasaki que nunca acabó de ir bien.

Tiene particularidades el caso de Jorge Lorenzo y Pol Espargaró, ambos con rango de piloto oficial Yamaha, pero con el segundo enrolado en el Tech3 y no en el Movistar Yamaha, donde el mallorquín volverá a compartir box con Va-



## Los nuestros en MotoGP

lentino Rossi (renovó por dos años más). La renovación de Lorenzo de hace unos meses ha sido de sólo un año con opción a un segundo, por ambas partes, porque tiene la vista puesta en lo que sea capaz de hacer Du-

cati con su nueva moto. La casa de Borgo Panigale le querría a su lado en caso de tener una mecánica ganadora y la oferta económica sería irrechazable, por eso lo de dejarse una puerta abierta... Y de salir por ella, el

gran beneficiado, si se lo gana en la pista, debería ser Pol, que de ese modo podría renovar con Yamaha para ocupar así un puesto en el equipo oficial.

Y donde no hay cambios es en el Repsol Honda, donde tan-

to Marc Márquez como Dani Pedrosa han renovado por dos temporadas con la escudería oficial de HRC. La única novedad es la llegada de un segundo patrocinador, de la fuerza de Red Bull, para ayudar a cubrir el im-

portante incremento de ficha del ya bicampeón de MotoGP.

Del resto de estructuras, en el equipo oficial Ducati han apostado por la continuidad de Dovizioso y por darle una oportunidad a Andrea Iannone, que deja así el Pramac Ducati en el que correrán Yonny Hernández y Danilo Petrucci. Muy interesante será ver de lo que son

capaces los dos nuevos pilotos del LCR Honda, Crutchlow con una Honda Factory y Jack Miller con una Honda Open, en teoría como la Factory de este año y en la que tiene depositada muchas esperanzas Aspar, que repetirá con Nicky Hayden y ha apostado por el norirlandés Eugene Laverty. En el Forward Yamaha habrá dos pilotos nuevos, Stefan Bradl, rebotado del LCR Honda, y Loris Baz, llegado de las SBK. Con todos ellos y alguno más el espectáculo está garantizado y la mente vuelve a estar puesta en el 29 de marzo, fecha en la que arrancará el curso con más españoles en la parrilla de la clase reina de toda la historia.



Los nuestros en MotoGP

# IN #ARAGON

MÁRQUEZ, PEDROSA  
Y LORENZO VOLVERÁN  
A SER "LOS TRES  
MOSQUETEROS" DE LA  
IMPONENTE ARMADA  
ESPAÑOLA DE 2015 Y  
CANDIDATOS AL TÍTULO.



Los nuestros en MotoGP



*MAVERICK, "ROOKIE" DEL AÑO, ES UNA DE LAS GRANDES ESPERANZAS DE SUZUKI JUNTO A ALEIX ESPARGARÓ EN SU VUELTA A LA CATEGORÍA REINA DEL MUNDIAL.*

*PEDROSA, EL ASPIRANTE AL TÍTULO CON MAYOR VETERANÍA Y EXPERIENCIA VOLVERÁ A CONTAR CON LAS MEJORES ARMAS DE HONDA PARA INTENTAR LOGRAR SU OBJETIVO.*



*Ahora Sí*

**BMW**  
*sin entrada*



Desde **105€/mes**  
35 cuotas de 105 € y cuota final de 3.287 €. TAE 8,69%



Consulta todos los modelos disponibles en:  
**promociones.bmw-motorrad.es**



RVP 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 (IEDMT) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al IEDMT puede variar en función la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización: 176,64 €. Importe a financiar: 5.987,80 €. Precio total a plazos: 7.138,64 €. TIN 6,95%. Valor futuro garantizado: 8.182 €. A los 3 años podrás cambiar la motocicleta, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/12/2014 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

Los nuestros en MotoGP



HÉCTOR VOLVERÁ A PILOTAR UNA DUCATI, MÁS EVOLUCIONADA QUE LA ANTERIOR PRAMAC DUCATI DE 2012 Y CON EL OBJETIVO DE ESTAR TRAS LOS DE FÁBRICA.

## Los nuestros en MotoGP

ALEX ESPARGARÓ  
PODRÁ DISFRUTAR DE SU  
CONDICIÓN DE PILOTO  
OFICIAL AL MANILLAR DE  
UNA SUZUKI EN LA QUE ÉL  
SERÁ EL RESPONSABLE  
DE SU EVOLUCIÓN.



Los nuestros en MotoGP

MÁRQUEZ, DOBLE CAMPEÓN DE MOTOGP, SERÁ LA REFERENCIA PARA TODOS SUS RIVALES, PERO SU MAYOR EXPERIENCIA LO HARÁ AÚN MÁS COMPLICADO.



**EMOCIÓNATE.  
Y LIBERA LO  
QUE SIENTES.**  
MAKE LIFE A RIDE



**MAXISCOOTERS BMW.**  
**SIN ENTRADA. DESDE 150 € AL MES.**

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

Por la compra de tu Maxiscooter (con financiación Select) llévate un **CHEQUE-REGALO** de **400 €** EN EQUIPAMIENTO MOTO Y MOTORISTA



C 600 Sport Edición Especial / C 650 GT Edición Especial

**A2** **35kW**  
de potencia máxima  
ESTO COSTA ADICIONAL



C Evolution **A1/B 11kW**  
de potencia máxima  
**100% ELÉCTRICO**

La imagen mostrada puede no corresponder con el modelo ofertado.  
PVP 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: 280,90 €. 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 31/12/2014 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.





## Los nuestros en MotoGP

*LORENZO TENDRÁ QUE HABER APRENDIDO LA LECCIÓN DE 2014 Y CON UN ENTRENAMIENTO MÁS INTENSO PERFILARSE COMO EL CLARO RIVAL DE MÁRQUEZ POR EL TÍTULO.*



Los nuestros en MotoGP



Aleix Espargaró

**“Cada día me entreno como un animal”**

*“Nunca voy a cambiar, soy así y aunque bajara a Moto2 el año que viene seguiría currando como un animal, porque soy un animal, y al final es como un trabajo, pero yo lo veo como mi pasión y cada día me entreno como una bestia porque disfruto haciendo lo que hago”*

## Aleix Espargaró



// Tito Lladós

**A**leix Espargaró es ya piloto oficial de Suzuki, algo que no dejaba de ser un secreto a voces pero que los máximos dirigentes del fabricante japonés confirmaron en el pasado Salón de la Moto de Colonia, en Alemania, motivo ya de satisfacción tanto para el propio piloto de Granollers como para quien será su compañero de equipo la próxima temporada, el también español Maverick Viñales, campeón del mundo de Moto3 en 2013.

Espargaró y Viñales lo tenían muy claro pero debían guardar el secreto mordiendo la lengua, en no pocas ocasiones, ante los periodistas que buscaron durante semanas la confirmación oficial de su llegada al equipo Suzuki en su regreso a MotoGP tras abandonar la competición en 2011.

Ahora ya, confirmado lo que casi todos sabían, Aleix Espargaró se puede sincerar en esta entrevista, en la que además de su primer gran reto en la categoría de MotoGP hace un repaso a lo que está siendo su mejor temporada en la categoría reina del campeonato del mundo de motociclismo.

“Ahora, siendo piloto oficial, sí que puedo asegurar que voy a disfrutar más que nunca, porque en este momento es la primera vez en mi carrera deportiva que

voy a tener las armas que necesito para estar delante y voy a tener que estar a tope”, asegura Aleix Espargaró, quien en Aragón logró una brillante segunda plaza que peleó “a codazos” sobre la misma línea de llegada con el británico Cal Crutchlow.

Y la nueva singladura de Aleix Espargaró no podía haber empezado de mejor manera ya que a su nuevo compañero de equipo le une una gran amistad pues “está claro que con Maverick -Viñales- me llevo muy bien, desde hace tiempo vamos a entrenar juntos, hacemos motocross juntos y al final es un tío muy normal, los dos somos de cerca de Barcelona, muy normales, y él tiene un nivel extraordinario. Me parece que ahora mismo es el mejor piloto que hay en Moto2 con mucha diferencia y, sin duda, tenerle de compañero va a ser muy estimulante”.

La experiencia que ya acumuló Aleix Espargaró en MotoGP le convierte en el principal escarapate de Suzuki para lograr una más rápida evolución de la moto, pues “está claro que yo tengo más experiencia que Maverick, que será un debutante en MotoGP, pero se va a adaptar rápido seguro y si bien es cierto que yo tengo más experiencia, al haber llevado más motos de la máxima categoría, el trabajo de desarrollar una moto será

más fácil para mí que para Maverick, pero ya hemos visto este año que a Pol le ha costado un poco a principio del año, pero que ahora está empezando a ir rápido y veremos cómo va, pero yo creo que Maverick se va a adaptar muy rápido a la categoría”.

Aleix Espargaró fue sincero al reconocer: “Yo he cometido muchos errores pero todos en general se resumen en uno y es que no he tenido estabilidad. Digo que es mi culpa porque el piloto soy yo y al final soy el que decido, pero creo que cuando tienes 15 ó 16 años, que era la edad con la que debuté en el mundial, los tres o cuatro primeros años necesitas una figura que te instruya un poco, alguien que te estructure tu carrera deportiva y yo no la tuve, como tengo ahora y que me hubiera gustado tener en ese momento. Además, cambié muy rápido de categorías y hasta llegar con Jorge Martínez “Aspar” nunca había estado dos años en el mismo equipo, nunca. Así que creo que esa es la clave del éxito y yo nunca lo hice pero al final creo que soy muy trabajador y las cosas acaban llegando, pero ha costado mucho, demasiado”.

La temporada 2014 que está realizando Aleix Espargaró al manillar de la Forward Yamaha está resultando espectacular y, por ello, el piloto explica que

## Aleix Espargaró



“en líneas generales yo estoy satisfecho ya que al final lo que importa es el campeonato y estamos sextos/séptimos todo el rato, luchando por la sexta plaza y estamos muy cerca de Pol -su hermano- y vamos a luchar por la sexta posición y, al final, con tantas motos oficiales que hay por detrás, yo creo que la valoración tiene que ser positiva, pero es cierto que viendo el rendimiento en algunas carreras, en otras hemos sido muy poco competitivos, y nos ha costado mucho encontrar un punto bueno, un punto medio con la electrónica. Ha habido pistas que he sufrido mucho, pero en general estoy contento”.

“Empezamos bien y el objetivo era este, lo que está haciendo Dovizioso. Yo creo que nosotros no hemos empeorado mucho, pero sobre todo lo que ha sucedido es que las Ducatis y las Yamaha han mejorado muchísimo. El año pasado estaba luchando muchas carreras con Dovizioso y Hayden con las CRT (Claiming Rules Team) y este año al principio estábamos delante de ellos, pero han mejorado mucho y nosotros hemos mejorado cero, estamos exactamente igual que al principio de año y hemos tenido muchísimos problemas con la electrónica, nunca ha

funcionado igual de un circuito para otro. Nos cuesta mucho algunos fines de semana, en los que llegamos tarde y nunca tenemos la puesta a punto que me gustaría y esto ha sido el mayor inconveniente”.

En Aragón Aleix Espargaró logró su mejor resultado de la temporada hasta ese momento y ya lo había presagiado el piloto de Granoller, si bien, nunca pensó que acabaría en el segundo peldaño del podio.

“Es el tercer gran premio de casa, muy cerca de Barcelona y llegué después de cometer un error tremendo, uno de los más grandes de mi carrera deportiva en Misano Adriático, al caerme en la última vuelta, no tenía perdón lo que hice, pero tenía ganas de subirme a la moto y hacerlo lo mejor posible y quitarme la espina. Mi ilusión era antes de acabar el año volver a pelear en las carreras por hacer el top cinco o top seis (Y acabó segundo en un apretado final con Cal Crutchlow), volver a estar de los cinco primeros en los entrenamientos, que hace muchas carreras que no lo hacemos”.

Con apenas cuatro grandes premios por delante en el momento de realizar la entrevista con Aleix Espargaró, el piloto

resumió el final de la temporada: “En Japón vamos a sufrir mucho, porque es un circuito de parar y de acelerar, es un trazado en el que donde perdemos es en aceleración; en Australia es la pista que se adapta mejor a nuestra moto, no la paras mucho, es un circuito que creo que nos puede ir muy bien ya que se adapta perfectamente a la Yamaha y Malasia creo que es el peor de los cuatro que quedan. Hicimos en invierno un test espectacular, un simulacro de carrera con unos tiempos muy buenos, pero al final yo creo que contando con todos los circuitos, contando con Valencia, la mejor para nosotros tendría que ser Australia”.

Aleix Espargaró cumplirá desde el primer día, después del Gran Premio de la Comunidad Valenciana, con su sueño de juventud, ser piloto oficial en el campeonato del mundo de MotoGP, y lo hará de la mano de Suzuki, una vieja conocida que regresa con muchas ganas al campeonato del mundo y por cuyas filas pasaron a lo largo de su historia y entre otros, pilotos de la talla del británico Barry Sheene o el estadounidense Kevin Schwantz. Ahora les toca el turno a Maverick Viñales y Aleix Espargaró.

Aleix Espargaró



ALEIX HA SABIDO GANARSE EL RESPETO DE TODOS SUS RIVALES Y TAMBIÉN DE SUS COMPAÑEROS DE EQUIPO, PRIMERO DE EDWARDS Y, TRAS INDIANÁPOLIS, TAMBIÉN A DE ANGELIS.

Aleix Espargaró



EN MOTORLAND Y EN UNAS CONDICIONES EXTREMAS (LLUVIA), SUPO SACAR EL MÁXIMO RENDIMIENTO POSIBLE A SU MOTO PARA ACABAR EN EL SEGUNDO PELDAÑO.

Aleix Espargaró



ALEIX SIEMPRE HA SABIDO CAPTAR LA ATENCIÓN DE LOS AFICIONADOS POR SU NATURAL SIMPATÍA Y SU ESPECTACULAR DESEMPEÑO EN LA PISTA FRENTE A RIVALES MAYORES.



Alex Espargaró



A PARTIR DE 2015  
Y CON VIÑALES COMO  
COMPAÑERO, ALEX  
PILOTARÁ LA NUEVA  
SUZUKI GSX RR QUE  
SE HA ENCARGADO DE  
EVOLUCIONAR DE PUNJET.

Honda saca músculo en Moto3

# El despertar de la bestia

El Mundial 2013 de Moto3 terminó con una clasificación general liderada por cuatro KTM, marca que ganó todas las carreras del año y que logró el 98 por ciento de los cajones. Honda no apareció en ningún podio. Una afrenta que despertó a la bestia japonesa.



## Honda saca músculo en Moto3

// Borja González

**A** final de la temporada pasada, Honda se propuso el reto de desarrollar una nueva moto que fuese competitiva en una categoría cuyo reglamento había interpretado en sus inicios al pie de la letra y con una visión comercial. HRC no buscaba tanto ganar como vender muchas motos (sobre todo en campeonatos nacionales a lo largo de todo el mundo). KTM puso más carne en el asador y arrasó casi desde el inicio de la era Moto3, con la salvedad del arranque en 2013 del proyecto de FTR con el motor de la marca del ala dorada (un chasis diseñado por Xavi Soldevila, que ahora trabaja en ese mismo campo como consejero de HRC en Moto3). Para este trabajo de desarrollo hacia la búsqueda de una moto competitiva, Honda decidió a finales de la pasada temporada designar una especie de equipo de fábrica (figura no permitida por el reglamento de la categoría, pero que KTM ya había usado a través de la escudería finlandesa Ajo Motorsport), en este

caso el Estrella Galicia propiedad de Emilio Alzamora y que encabeza como team manager Jordi Arquer. Se aprovechó la experiencia y los conocimientos de los técnicos y mecánicos de Monlau Competición (nombre de la empresa dirigida por Alzamora y que incluye a esta escudería), que iba a dar el paso de cambiar de moto en un momento complejo: con los dos máximos candidatos al título en sus filas, el subcampeón 2013 Alex Rins, y el cuarto de la general, Alex Márquez. Se habían marchado a Moto2 el campeón, Maverick Viñales, y el tercer clasificado, Luis Salom, así que el camino fácil habría sido el de no tocar nada.

“Ha habido muchísimo trabajo desde la pretemporada”, nos explica Arquer. “Al final es un proyecto que se empezó tarde por lo que tanto Honda como Monlau han tenido que poner todo su esfuerzo desde febrero. Hemos hecho bastantes tests durante el año, en Aragón, nuestro circuito de pruebas, y en cada test hemos dado un pasito hacia delante para las carreras. La verdad es

que el equipo, los técnicos que tenemos y Honda, que está muy entusiasmada con el proyecto, no paran de buscar mejoras”. En los primeros entrenamientos de pretemporada saltaron las alarmas por la situación de la moto. Ya desde su estreno en Almería, y posteriormente en las pruebas conjuntas que reunieron a todos los equipos y pilotos de la categoría. A principios de febrero, Rins fue la primera Honda, clasificándose décimo a más de siete décimas de la KTM de Niccolò Antonelli; en el siguiente test la mejor moto japonesa fue la de Márquez, noveno a 0.836 segundos de Jack Miller (KTM). “Si te soy sincero, yo al principio de la temporada, tras el test que hicimos en Almería sí que estaba un poco preocupado”, nos confiesa Alex Rins, que reflexiona sobre el trabajo de este año apuntando algo que se repite: los frutos no han llegado por impulsos, si no de manera gradual. “Tampoco sabía cómo trabajaba Honda, no tenía las mismas referencias que tenía mi compañero de equipo a través de su hermano. Pero a medida que iba pasando el tiempo, y

viendo que en cada entrenamiento iban trayendo más cosas, me despreocupé y tuve claro que una moto competitiva iban a hacer”.

“Del primer test que hicimos en Jerez hasta lo que tenemos a final de temporada, la moto ha cambiado muchísimo”, analizaba el pequeño de los Márquez después de alcanzar el liderato de la categoría en el Motorland de Aragón a finales de septiembre. “Honda no ha parado de trabajar, en cada carrera te traen algo, aunque sea una pequeña cosa. Al final carrera a carrera vas sumando todo, y eso te da un plus. Eso es lo importante. Del primer test que hicimos después de Jerez a aquí tenemos un chasis nuevo, cositas de motor o que ayudan al motor, todo cosas que nos han ido ayudando”. Se podría decir que Honda no ha hecho inventos. Para el chasis ha recurrido a la experiencia de Xavi Soldevila, hombre del entorno de Monlau que estuvo muchos años en KTM trabajando al lado del gurú Harald Bartol, y que se había encargado de diseñar el chasis de la Moto3 de FTR que, precisamente, usaba el



## Honda saca músculo en Moto3

motor de Honda. Algo que se ha aprovechado en esa filosofía de dar pequeños pasos. “El proyecto no lo empezamos desde cero. El motor lo hemos desarrollado basándonos en el que teníamos para la temporada pasada, aunque el chasis sí que es completamente nuevo”, cuenta Shinichi Kokubu, el ingeniero japonés que HRC puso al frente del nuevo proyecto en la categoría pequeña. Kokubu es director técnico de la marca, un hombre que en el pasado fue líder de los

proyectos RC211V y RC212V en MotoGP. Su presencia y la de otros ingenieros japoneses ha sido constante en el box del Estrella Galicia, también en la escudería RTG, cuyo piloto líder, Efrén Vázquez, mostró una gran consistencia a principios de año, en los momentos más críticos. Con una moto sin el desarrollo de las de Márquez y Rins, pero cuya evolución se ha seguido sobre todo por la importante información técnica que el experimentado Vázquez ha ido

aportando desde el invierno.

“Sí que a principios de temporada parecía que nuestra moto iba mejor en unos circuitos, y en otros que la KTM estaba un poquito por delante, pero hemos conseguido que la moto sea muy competitiva en circuitos rápidos, como pueden ser Brno o Silverstone, o lentos como Misano. Hemos encontrado una base que nos permite luchar por la victoria en cualquier circuito”. Arquer resume así la tónica del inicio del campeonato,

donde los pilotos Honda aparecen delante aunque en muchas ocasiones dejaban la impresión de no estar del todo cómodos o de tener que poner un extra en la pista para suplir las carencias de su moto. ¿Puede haber sido un problema extra para Rins y Márquez el tener que repartir el trabajo puro de competición con el de desarrollo? Su jefe de equipo lo tiene claro: “Esto ha motivado muchísimo a los pilotos, el ver que hay una fábrica como Honda detrás del proyecto, con muchas ganas de ganar carreras y de lu-

char por el campeonato”.

Este trabajo de Honda no finaliza con la temporada 2014. Alex Márquez y Alex Rins darán el salto a Moto2 (el primero en el Marc VDS belga junto a Tito Rabat, el segundo en el puesto de Maverick Viñales en Pons Racing), así que en la casa japonesa han acelerado para garantizar su competitividad en 2015. Muchos ojos se posarán sobre el flamante dominador del CEV de la categoría, el francés Fabio Quartararo, otro pupilo de Alzamora y que ten-

drá a María Herrera como compañera de equipo. Aunque los galones en Honda recaerán sobre una de las revelaciones del año, el italiano Enea Bastianini, cuyo equipo, Gresini Racing, ha decidido abandonar KTM para pasarse a Honda. Además, HRC contará con la experiencia de Danny Kent y la oportunidad de explotar el talento del ofuscado Antonelli. Los pilotos ya saben que armas tendrán en sus manos. Las que garantiza la fábrica número 1 del motociclismo de competición.



## Honda saca músculo en Moto3

ALEX MÁRQUEZ LE DIO A HONDA SU PRIMERA VICTORIA EN GRANDES PREMIOS TRAS SU DECISIÓN DE REGRESAR PARA PLANTAR CARA A KTM.



Honda saca músculo en Moto3



MÁRQUEZ Y RINS HAN SIDO CASI EN TODO MOMENTO REFERENTE PARA SUS RIVALES DE KTM, QUE NO HA SABIDO EVOLUCIONAR CON LA MISMA RAPIDEZ.

## Honda saca músculo en Moto3



MÁRQUEZ Y RINS  
HAN SIDO LOS MÁS  
RELEVANTES Y LOS  
PRINCIPALES EXPONENTES  
DE HONDA EN SU VUELTA  
A LA MÁS PEQUEÑA DE  
LAS CATEGORÍAS.

Tony Cairolì

# ¡Che spettacolo!

*Puro espectáculo en la pista, campeón de campeones, mito del motocross... Ese es el italiano Antonio Cairolì. Un siciliano que ya ha conquistado ocho títulos mundiales con su talento, carisma, valentía y carácter aguerrido. "Più grande", Tony.*



## Tony Cairoli

// Santi Ayala-Moto Verde

**E**s más que un piloto ganador. Cairoli ha conseguido eso que sólo los llamados a la gloria conquistan como es el ascender al Olimpo de los dioses divinos y veneradores, a un nivel similar al de su gran amigo Valentino Rossi.

¿Quién es Antonio Cairoli? Simple, es lo que se ve. Pequeño (1,66 m.) y ligero (64 kg.), su fisonomía refleja su personalidad distendida y sin complejos. El siciliano, que ha debido soportar muchas mofas por el

físico de su rostro facial- ha sabido hacerse grande explotando sus virtudes, con mucha humildad. Tony es un sencillo gran campeón, un fenómeno absoluto, capaz de grandes hazañas. Este italiano, nacido en la isla de Sicilia hace 29 años, ha sido protagonista de un ascenso extraordinario al estrellato.

Los números hablan por él: Tony ha ganado en los últimos diez Mundial de Motocross en los que ha competido ocho títulos, dos en MX2 y seis en MXGP, esta media docena obtenida de forma consecutiva

(el último, logrado hace unas semanas), manteniéndose en el trono mundial desde que diera el salto a la categoría reina. Tony ha hecho muchísimo, pero aún tiene mucho más que decir y, tal vez, los mejores años están por venir. ¿El secreto? Un talento sin límites y una capacidad de sacrificio descomunal. Cairoli es inconformista, jamás busca excusas para cuando queda segundo, nunca compite a medio gas y siempre sale a darlo todo. Por eso es el Rey del Mundo del Motocross. Velocidad, curvas, saltos, ro-

deras, barro... es el hábitat que Tony ha transformado en victorias, éxito y gloria.

Mirando atrás, su padre Benedetto le inculcó su pasión por las motos. “El Papa Cairoli” tuvo en su juventud una Vespa y una Lambretta con las que era el más rápido por las calles y carreteras de Sicilia, teniendo intenciones de competir. Pero el abuelo Antonio nunca le dejó correr, se lo prohibió categorí-

camente y eso fue terrible para él. Por eso, cuando Tony nació –es el primer y único hijo varón, ocupaba el cuarto puesto de la saga por detrás de sus tres hermanas mayores (Antonina, Mara y Sara)- su padre Benedetto se volcó en él para transmitirle su pasión por las motos. A los cuatro años, Tony ya pilotaba una Italjet 50 en la pequeña pista marcada en frente de casa, donde pasaba horas bajo la atenta mirada de Beny padre. A los siete años, Tony disputó su primera carrera en el regional de minicross con una Lem 50 y, en su segunda competición, ya conseguía estrenarse con la victoria. Tras competir en Italia, con abundantes éxitos (Campeón Cadete y Junior), en 2002 –con 17 años- da el salto

al Mundial de Cross, inicialmente en la clase de 125, disputando sólo tres carreras –debutó en Bélgica- que le sirvieron para ver las dificultades de este deporte. En 2003 llegarían otras tres carreras mundialistas –no había dinero para más en el equipo Honda- y ¡ni siquiera se clasificaba!, cayendo en el pesimismo. Pero, luchador inconformista como es él nunca tiró la toalla y la suerte llegó a finales de 2003 cuando se produjo uno de los momentos más destacados de su vida deportiva: el romano Claudio de Carli le ficha para su equipo, uno de los mejores del Mundial MX, convirtiéndose, además, en su padre deportivo, debiendo trasladar su residencia a Roma, la sede del equipo. Desde enton-



## Tony Cairolì

ces ambos han competido juntos con la connotación positiva de que Cairolì siempre ha ganado con De Carli como Team Manager. Al principio pilotando con Yamaha (Campeón MX2 en 2005/2007 así como MXGP en 2009) y desde hace cinco temporadas con KTM (desde 2010 sólo conoce el título con la marca austriaca). Son casi 75 victorias en Grandes Premios las que ya tienen –objetivo complicado en el motocross pues en una misma jornada se corren dos carreras y el ganador del GP es el que obtiene más puntos en la suma de ambas mangas-. Y en su palmarés acumula 144 victorias de carreras mundialistas (54 MX2 y 90 MX1/MXGP).

Ni siquiera la muerte repentina de su padre Beny a mitad de esta temporada –su madre Paola ya había fallecido un par de años atrás- le ha frenado, sabiendo que no había mejor homenaje hacia su progenitor que el éxito, tal y como el patriarca le había transmitido diciéndole que “quien se atreve, gana”. Ahora su mayor apoyo sentimental y familiar es su inseparable compañera, la holandesa Jill Cox (ejerce de personal manager), a quien conoció en sus largas estancias de pretemporada en Bélgica y Holanda –meca del cross-. Es más su residencia fuera de las carreras, la comparten la pareja entre Roma (Italia) y Lommel (Bélgica)



### Aclamado

Su repercusión social la demuestran sus cifras en las redes sociales con más de cien mil seguidores en Twitter y por encima de los cuatrocientos mil fans en Facebook, índices alucinantes para un piloto de cross. Es tal el fervor popular que levanta que incluso Tony cuenta por miles las ventas de sus productos con su propia marca registrada

TC 222 (acrónimo de sus iniciales con el 222, número que se puso en referencia a la suma de sus seis primeros mundiales de cross conseguidos, aunque ahora debería poner el 2222).

Miles de aficionados de todo el mundo están a favor de Cairolì TC222, veneración popular por la que su extraordinaria vida se ha convertido en película –¿cuántos pilotos pueden presumir de tener un filme sobre su persona?-. Una hermosa historia, profundamente conmovedora, que se llama simplemente “Tony Cairolì - The Movie” y que se podrá ver en los cines de toda Europa este otoño, también en España –en Italia, se proyectará en más de ¡200 salas!-. Un film de Nick Janssen y Jean-Paul Maas, creadores de la aclamada “Living for the Weekend”, el documental relativo al siempre sorprendente mundo de motocross.

Cairolì crea tendencia, rompe las estadísticas y deja en el olvido las referencias previas para ser él quien las inventa y poner nuevas referencias. Sólo Stefan Everts, curiosamente ahora su jefe, pues es el Race Director del KTM Factory Team- le supera, con 101 victorias GP y diez Mundiales (3 x MX1, 1 x MXGP, 2 x 500, 3 x 250, 1 x 125). Un récord que seguro Tony rompe. ¡Che spettacolo!

Tony Cairolí



CAIROLI TIENE UN TALENTO SIN LÍMITES Y UNA CAPACIDAD DE SACRIFICIO DESCOMUNAL QUE LE HAN PERMITIDO BATIR UN RÉCORD TRAS OTRO.

Tony Cairolí



CAIROLI CREA TENDENCIA, ROMPE LAS ESTADÍSTICAS, Y DEJA EN EL OLVIDO LAS REFERENCIAS PREVIAS PARA SER ÉL QUIEN LAS INVENTA.

Tony Cairolí



*SU REPERCUSIÓN SOCIAL  
LA DEMUESTRAN SUS  
CIFRAS EN LAS REDES  
SOCIALES CON MÁS DE  
CIEN MIL SEGUIDORES EN  
TWITTER Y 400.000  
FANS EN FACEBOOK.*

Antonio Cairoli



Antonio Cairoli



## Distinguished Gentleman Ride



# La senda de los elegantes

Distinguished Gentleman Ride es un evento de ámbito mundial que se celebra cada año con el fin de recaudar fondos para el tratamiento y estudio del cáncer de próstata. Para apoyar la causa, los motoristas elegimos la elegancia ese día, antes que la chupa y la bandana.



## Distinguished Gentleman Ride

// Nacho Mahou

El horizonte amanece tibio, o así parece desde dentro de los visillos con encaje. El té con leche también está tibio, es como prefero tomarlo. El pijama y batín de raso no abrigan mucho y aún es pronto. Deslizo la mantequilla sobre una mitad del croissant. Espera la compota de pera en un bol sobre el mantel de organza.

Mientras termino la taza de infusión, fijo mi vista sobre el periódico del día -que aun huele a tinta- eligiendo titulares sin más interés. En la sección del tiempo atmosférico concentro la lectura. El día va a ser como el té y el horizonte.

Tras el almuerzo y el aseo personal elijo con detalle el atuendo, hoy es un día excepcional. En el vestidor escojo las prendas más elegantes que voy a usar. Y eso que ruedo en moto. Pero de eso se trata en Distinguished Gentleman Ride, un acontecimiento de orden planetario. Su fin es recaudar fondos para la cura y estudio del cáncer de próstata.

La cadena del reloj sustituye a la cadena de la cartera; la camisa de puño rígido, a las ropas termo activas; el pañuelo de seda, a la bandana de algodón, los zapatos Oxford, a las botas engineering; los vaqueros, por pantalones de tweed; los cueros vacunos, por las lanas inglesas

Saxony; los guantes Thermoplus, por guantes vintage; visera, por aviator goggles. A la postre, hecho un pincel.

Mis dudas crecen: ¿Pajarita o corbata? ¿Tirantes o cinturón de pasamanería? ¿Pitillera

de plata o cachimba de hueso? ¿Pañuelo o clavel? Solucionadas las sospechas escojo una buena combinación, y eso no que voy a un cóctel. Salgo en moto con mis amigos. Y por una buena causa.

Cuido mis maniobras para no mancharme de la grasa de la cadena, ni con la cal de las columnas del garaje. Arranco pateando la palanca, apoyado con cuidado en el manillar, vigilando la fragilidad del textil.

La Norton arranca a la primera, no esperaba menos. Anoche la limpié bien, el evento lo exige. No quiero atravesar ningún charco con la Commando en la rampa de salida, siempre riegan los gladiolos a esa hora del día.

La cita es en el concesionario de Triumph Motorcycles, que patrocina el evento mundialmente.

Esta escena puede repetirse desde Australia a Argentina, de Brunéi a Bélgica, de Colombia a China, de la pe a la pa... 64 ubicaciones recogieron el testigo del evento el 28 de septiembre de 2014. ¿Y en qué tipo de motos? ¿todas? No, caballero... solo motos con alma, con legado: Café Racers, Bobbers, Classics, Flat Trackers, Scramblers, Vespas clásicas y motos indefinibles.

El primer año (2012) se convocaron 2.500 participantes, llegando a los 20.000 en el año en curso. Se recaudó un millón de dólares esta edición, de una manera elegante y digna. Y con glamour.

Lo duro de esta enfermedad que ataca a los hombres es que es muy dolorosa y está muy extendida, es el segundo cáncer más frecuente. Pero no sígo, sobre todo por los lectores hipocondríacos. Revisa tu próstata, man.

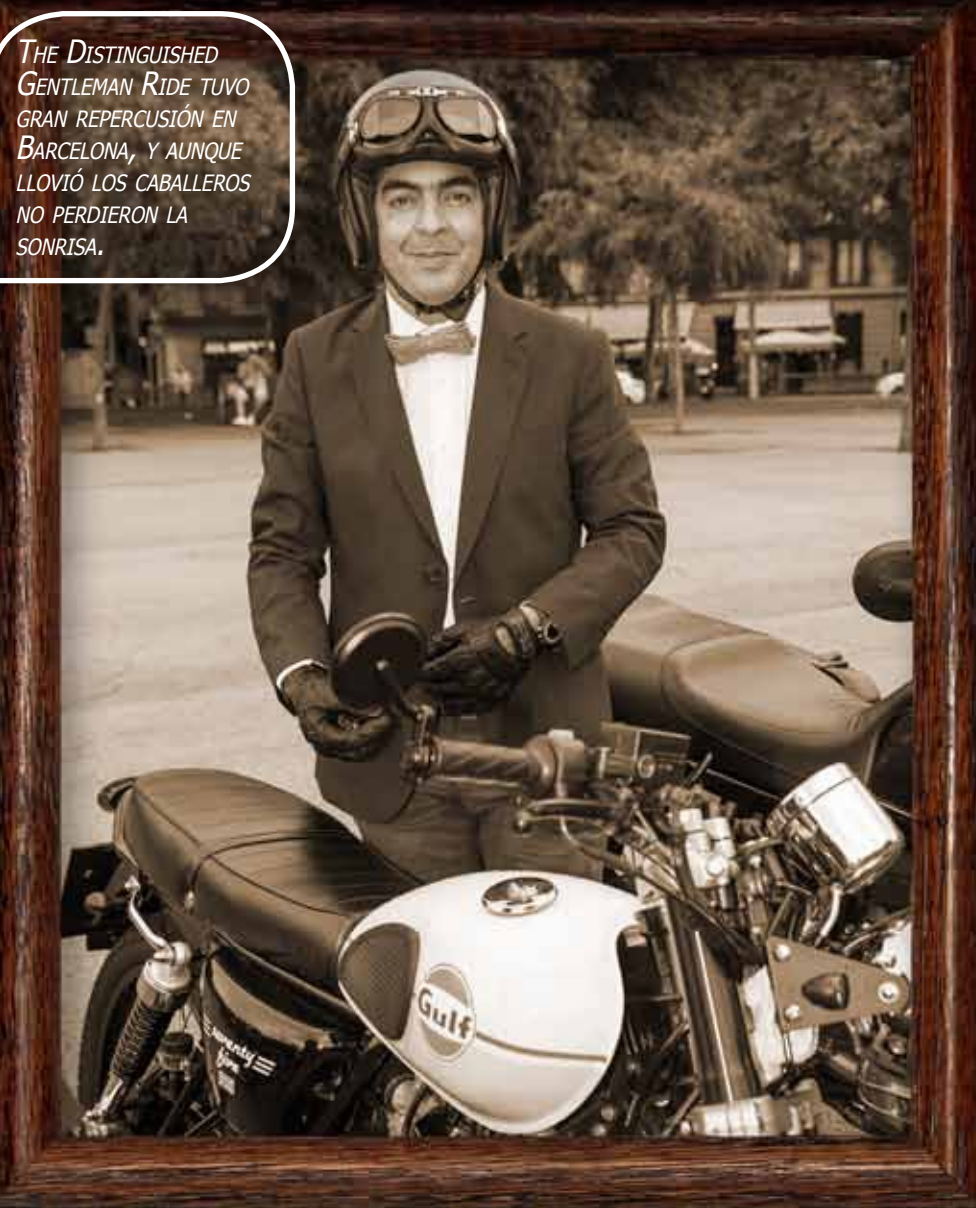
Una vez más se demuestra de bajo la epidermis de un motorista hay un ser solidario y presto a colaborar con las buenas causas.

Prepárate para septiembre de 2015, busca tu monóculo y deja en casa las Ray Ban Aviator. Gentleman start your engines!



### Distinguished Gentleman Ride

*THE DISTINGUISHED GENTLEMAN RIDE TUVO GRAN REPERCUSIÓN EN BARCELONA, Y AUNQUE LLOVIÓ LOS CABALLEROS NO PERDIERON LA SONRISA.*



## Distinguished Gentleman Ride



EN EL AFAMADO TALLER  
KICK START GARAGE,  
CALIFORNIA, TAMBIÉN  
SE CELEBRÓ EL EVENTO  
BENÉFICO CON UNA GRAN  
ACEPTACIÓN Y MÁQUINAS  
ECLÉCTICAS.

## Distinguished Gentleman Ride

EN MADRID SE PARTIÓ DESDE EL NUEVO Y FLAMANTE CONCESIONARIO DE TRIUMPH, RECORRIENDO LAS CALLES MÁS EMBLEMÁTICAS.



## Distinguished Gentleman Ride

DESDE 2013 YA  
CELEBRA ESTE SINGULAR  
APOYO A UNA BUENA  
CAUSA, DESDE FRANCIA  
TAMBIÉN HAY BUENA  
ACEPTACIÓN DE BIKERS  
ELEGANTES.



Distinguished Gentleman Ride

EL GLAMOUR PARECE SER LA CLAVE DE LOS BIKERS QUE SE CONCENTRAN EN SEPTIEMBRE Y CAVEN TODAS LAS EDADES Y ESTILOS.



## Distinguished Gentleman Ride

*SEA BONNEVILLE,  
SCRAMBLER O  
THRUXTON PARECE  
QUE LA CLÁSICAS DE  
TRIUMPH DESTACAN  
NOTABLEMENTE EN ESTE  
ORIGINAL RIDE.*



Distinguished Gentleman Ride



EN TODOS LOS PUNTOS  
DEL MUNDO HAY CABIDA  
PARA LOS ELEGANTES  
RIDERS QUE CABALGAN  
SOBRE SUS MÁQUINAS  
VINTAGE Y CON LOS  
BIGOTES AL VIENTO.





Distinguished Gentleman Ride

EL PRIMER AÑO  
(2012) SE  
CONVOCARON 2.500  
PARTICIPANTES,  
LLEGANDO A LOS  
20.000 EN EL AÑO EN  
CURSO.



# ChopperON



6 años  
A NUESTRA  
BOLA

Moto Guzzi Stelvio 8V 1200 NTX

# Tecnología actual para una clásica con estilo

Recuerdo el sonido de la Moto Guzzi Lemans 850 cc que tenía un amigo de mi padre por los años 80 y con esa idea de "viejuno" rondándome la cabeza, fui a recoger la moto de prueba que Piaggio nos facilita para esta ruta-escapada al valle del Jerte pasando por Gredos.



## Moto Guzzi Stelvio 8V 1200 NTX

// Roberto Crivillén

**P**or supuesto al ver la moto y en un verde militar la comparación es inmediata con un blindado del ejército o un hummer en su versión dos ruedas, la estética es imponente en su versión aventura, las maletas rígidas laterales personalizadas para la marca, depósito de 32 litros, faros antiniebla, defensas de motor típicas Off road, cubre-cárter de aluminio, cubremanos y llantas de radios.

Por otro lado su motor transversal en V, mítico, la transmisión por cardan y el acabado

Off road nos llevan a otra comparación con la reina del segmento de las maxi trail, la BMW Gs 1200, siendo la Stelvio la única moto que puede aguantar esta comparación en cuanto a motores exclusivos se refiere y superando a cualquiera con su sonido increíble, una vez te subes y arrancas notas la fuerza de los pistones desplazando la moto de lado a lado en parado.

### En marcha

Su peso (272 Kg) se difumina siendo una moto ágil en carreteras reviradas, su cómoda

postura de conducción, el manillar bajo y su alta pantalla te recuerdan más a una gran turismo devora kilómetros que a una maxitrail campera, sólo al pasar de 5.000 rpm recuerdas el carácter del motor, ya que cambia de sonido de manera abrupta pasando a sonar como un helicóptero, sus bajos de tractor te permiten acelerar en cualquier marcha desde abajo y la moto responde siempre, este cambio de sonido te sirve como indicador, ya que el consumo de combustible a partir de ese punto empieza a ser diferente.

Perfecta para viajes largos, tú acompañante lo agradecerá, por la comodidad de sus maletas, el enorme y mullido asiento y si a esto le sumamos el «top case» trasero para poder apoyar la espalda, proporciona la sensación de ir sentado en un trono disfrutando del paisaje. Además, su sistema de amortiguación con horquilla delantera de 45 mm permite regular la precarga, compresión y extensión, al igual que el trasero, y su regulación mediante una cómoda rueda.

En cuanto a los frenos, montan ABS desconectable, básicamente

si te quieres asomar por el campo y unas pinzas Brembo que desarrollan su trabajo a la perfección, en contrapunto, he encontrado su embrague hidráulico muy incómodo por su dureza y ha sido una ruta por carretera, en ciudad y cambiando de marchas continuamente puede resultar cansino, aunque la ciudad no sea su hábitat natural por peso tamaño, maletas y agilidad.

### Motor

Su motor legendario V Twin a 90 deriva de los primeros

de la marca y pulido con sus "Quattro valvole" por cilindro, 8V y que otorgan más carácter si cabe, 105 CV a 7.250 rpm con un par motor de 113 NM a 5.800 vueltas, la respuesta del motor a bajo y medio régimen es impactante, puedes acelerar en 5ª incluso en 6ª a 2.000 rpm, la aceleración y el sonido será brutal, es justo en ese punto cuando la Stelvio se convierte en una moto especial, transmitiendo sensaciones de brutalidad, aunque su punto fuerte sea el gran confort que transmite en grandes distancias



## Moto Guzzi Stelvio 8V 1200 NTX

### Ruta

Teniendo en cuenta el nombre de la moto, "Stelvio" y lo que significa dentro del mundo de la moto aventura, montaña, curvas y más curvas, con la limitación de tres días de puente y acompañante a la que no martirizar con jornadas maratónicas de kilómetros en moto,

surgió la ruta perfecta:

*Guadarrama - Cebreros - Navaluenga - Parador de Gredos - El Barco - Valle del Jerte.*

Pasando por curvas de todo tipo Cruz verde, carretera de *Navalperal de Pinares a Cebreros*, el espectacular panta-

no del *Burguillo* en Otoño, el puerto del *Barraco*, la *Sierra de Gredos* y como regalo final el *Puerto de Tornavacas* para llegar al *Valle del Jerte*, sin olvidar los caminos que se han generado en las laderas de la montaña para poder acceder a los cerezos y que te permiten

llegar hasta la cima del valle de manera lateral, contemplando una de las mejores vistas del viaje con cascadas salvajes en plena cima .

Disfrutamos mucho de esta ruta con esta moto en concreto y hablo en plural, por que la

comodidad de la moto con todos sus extras aventureros pues bien se puede afirmar que está pensada para que disfrute el acompañante casi tanto como el piloto.



## Moto Guzzi Stelvio 8V 1200 NTX

LA STELVIO  
NTX DISPONE DE  
LA EQUIPACIÓN  
NECESARIA PARA  
RESOLVER LAS  
AVENTURAS POR  
PISTAS DE TIERRA.



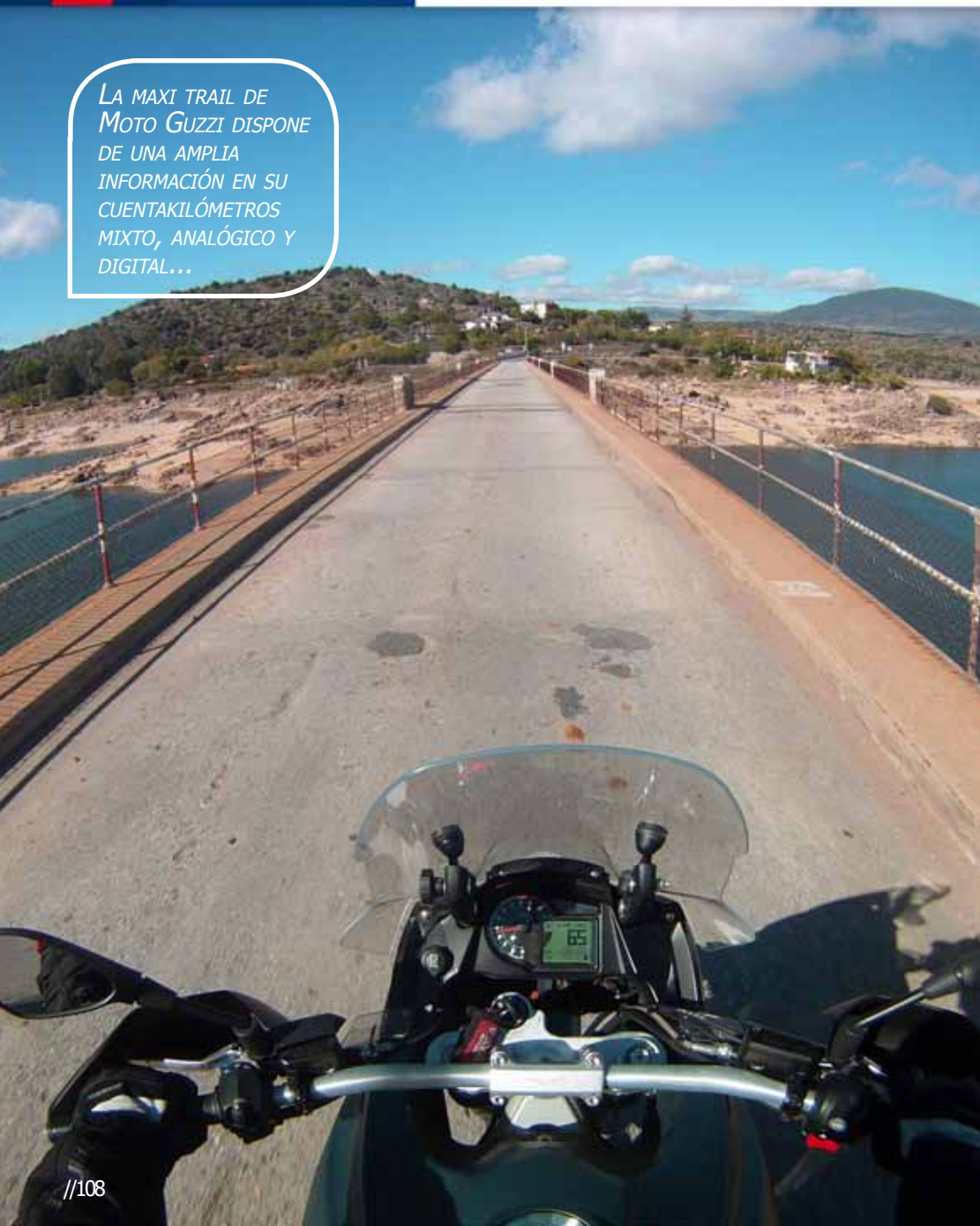
## Moto Guzzi Stelvio 8V 1200 NTX

MOTO GUZZI STELVIO 1200 8V (NTX)	
Cilindrada	1.151 cc
Motor	Motor V Twin a 90 ° y 4 Tiempos
Diámetro x carrera	95 x 81,2 mm
Relación de compresión	11: 1
Potencia máxima	77 kW (105CV) a 7250 rpm
Par máximo	113 Nm a 5.800 rpm
Encendido	Electrónico multipunto secuencial, Magneti
Cambio	Monodisco con sistema integrado antivibración
Transmisión final	Sistema compacto con cardán CA.RC; doble cardan con engranajes cónicos flotantes
Chasis	Tubo de acero de alta resistencia con el motor.
Suspensión delantera	Horquilla invertida hidráulica regulable en precarga del muelle y compresión y extensión.
Suspensión trasera	Monobrazo progresivo con monoamortiguador regulación del hidráulico en extensión y ajuste.
Rueda delantera	Fundición de aluminio, multi-palos
Rueda trasera	Fundición de aluminio, multi-palos
Llanta delantera	2.50 «x 19»
Llanta trasera	4,25 «x 17»
Neumáticos	Aleación ligera (Sin cámara y radios)
Freno delantero	Doble disco flotante de acero de 320 mm. de diámetro y pinzas radiales de 4 pistones.
Freno trasero	Disco simple de 282 mm. en acero inoxidable con pinza flotante de 2 pistones paralelos.
Distancia entre ejes	1.535 mm
Capacidad depósito	32 litros
Dimensiones	Longitud: 2.250 mm Ancho (NTX): 920 mm (1050 mm) Altura (NTX): 1.430 mm (1.480 mm) Altura asiento: 820-840 mm Distancia mínima al suelo: 210 mm Peso en vacío (NTX): 257 Kg (272 Kg)



Moto Guzzi Stelvio 8V 1200 NTX

LA MAXI TRAIL DE MOTO GUZZI DISPONE DE UNA AMPLIA INFORMACIÓN EN SU CUENTAKILÓMETROS MIXTO, ANALÓGICO Y DIGITAL...



Biblioteca



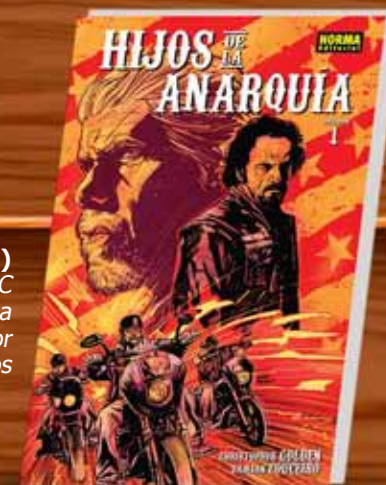
**5 AÑOS DE MOTOCICLISMO EN MONTJUICH**

Autor: Javier Del Arco  
Págs: 610 color y b/n  
Texto: Español / Inglés  
Precio: 60,00 Euros



**LOS ENTUSIASTAS**

Autor: Arturo Borja  
Edita: Macadán  
Págs: 154  
Texto: español  
Precio: 17,90 Euros



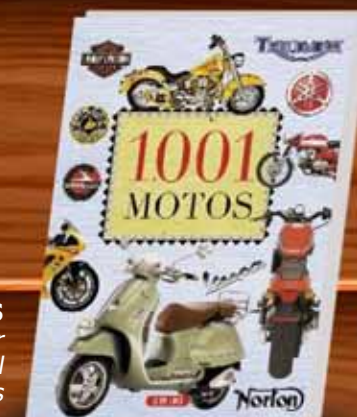
**HIJOS DE LA ANARQUÍA (1)**  
COMIC

Edita: Norma  
Págs: 152 color  
Precio: 16,50 Euros



**DUCATI, PASIÓN SOBRE RUEDAS**

Edita: NGV  
Págs: 144 color  
Texto: español  
Precio: 10,00 Euros



**1001 MOTOS**  
Págs: 200 color  
Texto: español  
Precio: 10,00 Euros

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.





DESDE

94

€

SEGURO DE  
**SCOOTER**

902 123 516

Una compañía  
**bankinter.**



[lineadirecta.com](http://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](http://www.lineadirecta.com)