

Club **más** moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 39 noviembre 2016
clubmasmoto.com

Marc
Marquez

El Quinto Sello



Brad
Binder

El Águila de Mandello
Museo Moto Guzzi



2016
MOTOGP
WORLD
CHAMPION



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

2,5 millones de gracias

Hace poco más de 20 años, Línea Directa comenzó una emocionante aventura, irrumpiendo en el sector asegurador español, un sector que, por aquel entonces, creyó que nuestro modelo de negocio no conseguiría hacerse un hueco en nuestro país. Allí por 1995, nuestra aseguradora aterrizaba en España con el espíritu de una Start-Up, dispuesta a innovar y a revolucionar la forma de comercializar seguros: de forma directa, a través del teléfono, primero, y unos pocos años después, de Internet.

Y como hitos así hay que celebrarlos, en Línea Directa decidimos llevar a cabo una original acción, que hemos difundido a través de nuestros canales en redes sociales, en la que la protagonista ha sido nuestra asegurada número 2,5 millones. Durante una jornada, la cliente tuvo la oportunidad de visitar nuestras oficinas, así como de conocer a varios directivos y a un grupo de empleados que le explicaron las principales áreas de la compañía. Asimismo, como muestra de agradecimiento, se le hizo entrega de un regalo, un gesto simbólico de gratitud hacia las personas que forman nuestra cartera de clientes. Porque a todas ellas, 2,5 millones de gracias por su fidelidad y confianza.

Además, la calidad y la excelencia siempre han sido dos de nuestras principales inquietudes, así como ofrecer productos y servicios que se adapten a las necesidades de cada uno de nuestros clientes a unos precios altamente competitivos. Todo ello, a pesar de un contexto de crisis económica y de importantes desafíos para el sector, nos ha traído hasta 2016, año que pasará a la historia de Línea Directa por

Más Competición

4. Marc Márquez vs Valentino Rossi

El Quinto Sello: Márquez es mejor que Rossi a los 23 años, por **Chema Medina**.

Más Off Road

26. "Masterclass" de Jorge Prado con Línea Directa Aseguradora

Más Competición

30. Brad Binder: iiiBradical!!!, por **Borja González**.

Más Off Road

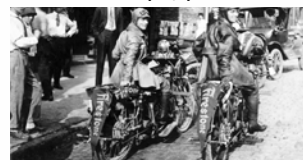
50. Súper Enduro. Enduro bajo techo, por **Santi Ayala/Moto Verde**.

Más Tribu

70. Augusta y Adeline van Baren: Las hermanas rodadoras, 100 años de su hazaña, por **Nacho Mahou**.

Más Tribu

86. Museo Moto Guzzi: Uno de los pulmones de la historia de la moto en Europa, por **Tito Lladós**



línea directa

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

Publicidad 918 072 000

Marc Márquez vs Valentino Rossi

El Quinto Sello: Márquez es mejor que Rossi a los 23 años

El más grande de la historia ofrecía unos números impresionantes a la edad que ahora tiene el que puede llegar a serlo algún día, un Marc con mejores números que Valentino en 2002.



Marc Márquez vs Valentino Rossi

// Chema Medina

Hay una eterna discusión en muchos deportes acerca de quién fue el mejor de todos los tiempos. En el motociclismo son bastantes aficionados y periodistas los que consideran a Valentino Rossi como el más grande de todos los tiempos. Marcha en tercera posición en el apartado de títulos (sólo le superan Agostini y Nieto) y el segundo en el de victorias totales (sólo le supera Agostini), pero lo que le convirtió para la gran mayoría en el más grande fue bajarse de la Honda al finalizar 2003, cuando era la mejor MotoGP con diferencia, y subirse a la Yamaha, para también ser campeón al primer intento con una M1 que por entonces estaba por detrás de la citada Honda y hasta de la Ducati.

Pues bien, aún no sabemos si Marc Márquez llegará a ser un día el mejor de todos los tiempos, pero sí se puede

asegurar que está en ello porque ya es mejor de lo que lo era el mismísimo Rossi a los 23 años, edad con la que el del Repsol Honda ha conquistado este año su tercer título de la clase reina.

En el cómputo de sus campeonatos, se trata del quinto, con lo que es el pentacampeón más precoz de todos los tiempos (Doohan lo fue con diez años más y Lorenzo con cinco más) y eso le permite tener una corona más de las que tenía el genio de Tavullia a su edad. Con 23 años, 7 meses y 28 días, la edad del de Cervera el día de su coronación en Motegi, El Doctor había ganado 4 títulos (1 de 125cc, 1 de 250cc, 1 de 500cc y 1 de MotoGP), con 49 victorias, 13 segundos puestos y 10 terceros para un total de 72 podios, además de 21 poles.

Los números de Marc son mejores en todos esos apartados: 5 títulos (1 de 125cc, 1 de Moto2 y 3 de MotoGP), 55 vic-

torias, 20 segundos y 14 terceros para un total de 89 podios, además de 65 poles después de la conseguida en Australia.

A favor de Valentino hay que decir que llevaba en ese momento siete temporadas en el Mundial mientras que Marc ya va por nueve, porque empezó dos años antes. Eso sí, el nivel de los rivales del pupilo de Alzamora hasta este momento en la clase reina podría decirse que ha sido superior, porque ha ganado a pilotazos como el propio Rossi o Lorenzo, mientras que entre los del italiano en su primer año tuvieron menos recorrido desde su llegada y peor material que él (Roberts Jr, Crivillé, Biaggi, Barros, Capirossi Ukawa o Checa).

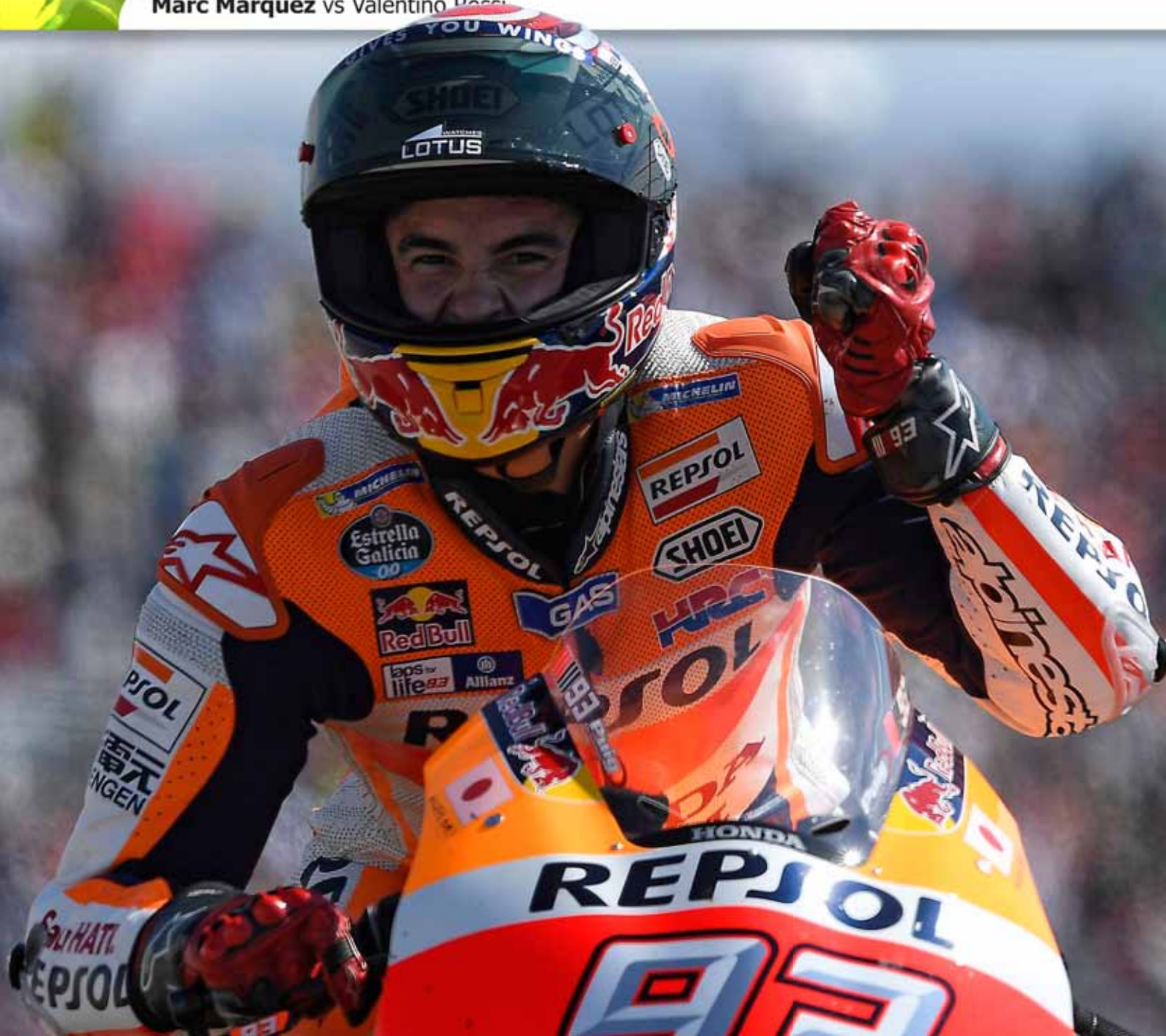
Sea como fuere, cada uno tiene que ganar contra los que compite y está visto que Márquez los ganó más veces que Rossi a los 23 años. A ver qué depara el futuro, pero tiene muy buena pinta para los seguidores del español.



Marc Márquez vs Valentino Rossi



Marc Márquez vs Valentino Rossi



Marc Márquez vs Valentino Rossi



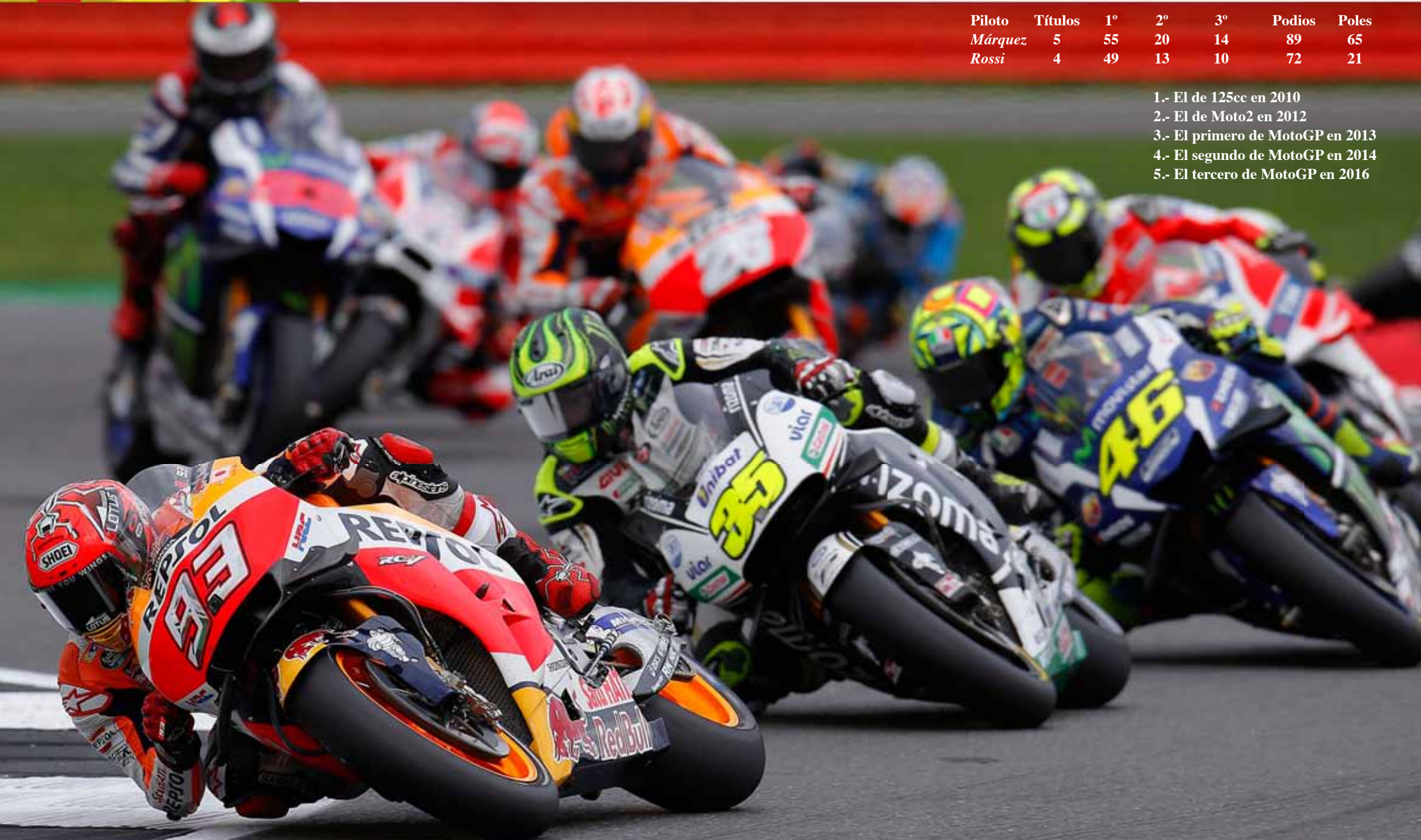
Marc Márquez vs Valentino Rossi



Marc Márquez vs Valentino Rossi

Piloto	Títulos	1º	2º	3º	Podios	Poles
Márquez	5	55	20	14	89	65
Rossi	4	49	13	10	72	21

- 1.- El de 125cc en 2010
- 2.- El de Moto2 en 2012
- 3.- El primero de MotoGP en 2013
- 4.- El segundo de MotoGP en 2014
- 5.- El tercero de MotoGP en 2016



Marc Márquez vs Valentino Rossi



Marc Márquez vs Valentino Rossi



Marc Márquez vs Valentino Rossi



ic Márquez vs Valentino Rossi



¿PODRÍA SER
MÁS FÁCIL?

MAXI-SCOOTERS BMW C 650 SPORT Y C 650 GT.

SIN ENTRADA

DESDE 155€/MES

0 € de entrada, 35 cuotas de 155 € y cuota final de 5.691,09 €. T.A.E. 5,18%

Y a los 3 años puedes elegir qué hacer con tu Maxi-Scooter*:

1. Cambiarlo por otra moto BMW o Scooter nuevo
2. Quedártelo
3. Devolverlo

Más información en:
modernmovement.es

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



MAKE
LIFE A
RIDE.

Prueba nuestra gama de modelos e infórmate sobre el resto de condiciones especiales en tu concesionario oficial BMW Motorrad.

PVP Recomendado Península y Baleares para C 650 Sport: 10.127,19 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH, S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses. IVA e 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 201,53 €. Importe a financiar: 10.127,19 €. Precio total a plazos: 11.317,62 €. Importe total adeudado: 11.317,62 €. TIN 4,15 %. Valor futuro garantizado 5.536,09 € (36 meses y 30.000 km). Condiciones válidas hasta el 31/12/2016 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

*A los 3 años podrás cambiar la motocicleta por un nuevo modelo, devolverla (según condiciones del contrato) o quedártela, abonando el valor final o haciendo novación del contrato de financiación.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

Jorge Prado revela sus secretos

La jornada "Masterclass" convocada por Línea Directa Aseguradora en el circuito de Valdemorillo con el mundialista gallego Jorge Prado, fue una ocasión única para ver de cerca al piloto más joven del mundial rodando sobre la pista del trazado madrileño y escuchar sus consejos de pilotaje.



Masterclass Línea Directa



// Santi Ayala/Moto Verde

Ni la lluvia que cayó a última hora de la tarde pudo deslucir la sonrisa de los más de treinta aficionados al deporte del motocross que tuvieron la suerte de compartir jornada y entrenamiento con la máxima figura del motocross español y una de las más firmes promesas del motocross mundial, Jorge Prado, el piloto más joven en formar parte del equipo oficial KTM de la especialidad.

Tramo a tramo, curva a curva y salto a salto, Jorge Prado, acompañado por Román Pérez, dieron su clase magistral para pulir el estilo de pilotaje de todos los participantes en las distintas zonas del circuito.

Siempre atento e integrado a la perfección en la acción organizada por Línea Directa Aseguradora, Jorge se mostró muy feliz de compartir pista con la afición.

“Lo he pasado en grande porque he rodado en uno de mis circuitos preferidos y porque he disfrutado viendo a chavales y aficionados que viven el motocross con la misma pasión que yo”, señaló al final del acto Jorge Prado.

Tras un descanso después de la finalización de la temporada 2016, Jorge ha vuelto a la acción en Madrid y se dispone a comenzar su pretemporada con dos semanas de preparación física en Lanzarote, donde con su preparador físico y otros pilotos trabajarán musculatura y fondo antes de iniciar los entrenamientos específicos en moto en Bélgica e Italia.

El lucense afronta ilusionado y con mucho trabajo la temporada 2017 en la que con 16 años competirá en el Mundial de MX2.

Masterclass Línea Directa



Masterclass Línea Directa



Brad **Binder**

iiiBradical!!!

Cuatro Grandes Premios le han sobrado a Brad Binder para proclamarse campeón del mundo de Moto3 en 2016, el tercer campeón de la historia de Suráfrica y el primer no europeo en la clase pequeña desde que el japonés Kazuto Sakata se hiciese en 1998 con el entorchado de los 125cc.



Brad Binder

// Borja González

Lo de ‘Bradical’ empezó cuando me llamaron para participar en la Red Bull Rookies Cup”, explica el piloto de 21 años de Potchefstroom. “Entonces solía bromear con Arthur Sissis. Cuando le empecé a llamar ‘Arturo’, él se inventó ese apodo”.

La copa de promoción que se disputa en paralelo a algunas de las pruebas europeas del Mundial fue el trampolín que permitió a Binder saltar de la monotonía de la competición de su país al mucho más exigente circo europeo. Aunque, a diferencia del mencionado Sissis, que como otros australianos —sin ir más lejos, Casey Stoner— llegó al viejo continente casi con una

mano delante y otra detrás, el surafricano dio el paso empujado por sus padres, vinculados al negocio del oro y sin grandes estrecheces económicas.

“Para un surafricano, la mejor manera de intentar entrar en el mundo de la élite del motociclismo es hacer la Rookies Cup”, analizaba después de cerrar un campeonato en el que mostró una contundente solidez desde el inicio, sin necesidad de hacer gala del juego de pala-

bras por el que Sissis le colocó su sobrenombre.

“Es la manera más fácil de llegar al Mundial porque en Suráfrica no tenemos ninguna competición potente para crecer. Hasta los doce estuve siempre corriendo más o menos



contra los mismos tipos, y así es más difícil progresar”. Fue a esa edad a la que Binder dio el salto a Europa. Su padre, Trevor, es un fanático del motor. “Desde que recuerdo siempre había motos por todas partes en mi casa. ¡Motos en el salón y en cualquier sitio donde cupiesen!”.

En los 80 no se perdía ninguna de las carreras que se disputaban en Kyalami, circuito cercano a la residencia familiar ubicada en Carletonville. Un trazado hasta el que viajaba con su mujer Sharon y en el que animaba, entre otros, a Jon Ekerold, el ya penúltimo campeón del mundo surafricano —en los 350 c.c. con Yamaha-

que a su vez sucedió al pionero, Hugh Neville ‘Kork’ Ballington, bicampeón de 250 c.c. y 350 c.c. en 1978 y 1979 con Kawasaki.

Tras sus inicios con los karts, a los ocho años, Binder pasó a las dos ruedas cumplidos los diez. Agotadas las opciones en su país natal —ganó tres años consecutivos el campeonato junior allí, en 2005, 2006 y 2007—, se trasladó junto a su madre a Inglaterra, donde disputó la Aprilia Superteens Series.

Una primera residencia que cambió al poco tiempo por España, en concreto por Moreira (Alicante), donde alquiló un

chalet donde suele pasar parte de sus temporadas entre carreras, cuando no puede regresar a Suráfrica, donde vive. Porque la de Moreira es eso, una segunda residencia para un piloto que reconoce echar de menos su tierra, a la que viaja cada vez que tiene una oportunidad para pasar tiempo en su verdadera casa. “Suráfrica es mi casa y cada vez que regreso no quiero irme de allí”, reconoce.

Binder, además, ha podido constatar en sus últimas estancias en el país africano cómo ha crecido su figura y la expecta-

Brad Binder



tación ante su hito. “El apoyo que recibo desde casa es increíble. Ahora tengo muchos más compromisos con la prensa y muchas más cosas que hacer, pero eso me gusta. Alguna vez en España hemos intentado hacer un ‘braai’, aunque no es tan fácil”. El plural con el que habla Binder incluye también a su hermano Darryn, dos años y medio menor que él y que también compite en el Mundial de Moto3, con una Mahindra de la escudería italiana Platinum Bay Real State. ‘Braai’ no es más que una barbacoa en idioma Afrikáans, concebida como un evento social.

Esa relevancia en Suráfrica comenzó este año antes incluso de que se convirtiese en el favorito indiscutible para llevarse el título, un favorito que iba descontando carreras con una asombrosa facilidad, sin apenas fallos los domingos, si descontamos la caída al final de la carrera de Brno, bajo la lluvia, de la que era el líder destacadísimo.

El punto de eclosión de Binder vino con la carrera de Jerez. Después de terminar segundo en el entrenamiento oficial, la organización le sancionó con salir el último –puesto 35– después de que los comisarios encontrasen un software no homologado en la centralita de su KTM. Desde ahí, en una frenética remontada, el surafricano

se llevó la victoria, la primera en el Mundial, triunfo que le permitió encaramarse hasta el primer puesto de la general.

“Cada vez que tenía algún problema este año echaba la vista atrás hasta ese momento y me decía que si había sido capaz de ganar desde el último puesto tenía que ser capaz de hacerlo si no estaba en la mejor posición en parrilla. Allí se produjo un clic. Desde ahí siempre intenté apretar al máximo para ganar cada carrera”.

Una clave mental arrojada por la gestión de su escudería, la finlandesa Ajo Motorsport, sinónimo de éxito en la clase pequeña. Su manager, Aki Ajo, ha hecho campeones en estos años a Mike Di Meglio y Marc Márquez en 125 c.c., y a Sandro Cortese y el propio Binder en Moto3, además del título en Moto2 de Johann Zarco, añadiendo a esto un subcampeonato de 125 para Zarco, y otros tantos en Moto3 para Jack Miller, Miguel Oliveira. También Luis Salom mantuvo opciones de ser campeón hasta la carrera de Valencia de 2013, aunque una caída terminó dejándole como tercero de la general por detrás de Maverick Viñales y Alex Rins, después de terminar el año como el piloto con más victorias.

Casualmente, el malogrado piloto mallorquín fue el primer compañero mundialista de Bin-

Brad Binder



der en el RW Racing GP holandés en 2012, su primera temporada completa después de haber sustituido desde el Gran Premio de Japón de 2011 a Oliveira en el Andalucía Banca Cívica.

“Creo que lo que ha marcado la diferencia es que tengo al equipo más increíble detrás de mí. Es una estructura tremenda y todo ha funcionado muy bien. No ha habido ninguna carrera en la que haya salido a pista con dudas sobre algo, el equipo trabaja muy duro y la gente de KTM y todos los que están a mí alrededor han hecho todo lo posible para que fuese perfecto para mí. Y eso es muy importante, porque he salido a las carreras sin preocupaciones, simplemente he tenido que pensar en mi trabajo”.

Binder espera ya su salto a Moto2, al lado un año más de Ajo y con la nueva WP desarrollada por KTM, una marca que ha puesto sus ojos en él pensando en el futuro, en una fábrica que en 2017 va a estar presente

en las tres categorías.

“Nosotros nos decantamos por buscar talento en categorías como Moto2 y Moto3, gente como Casey Stoner, Marc Márquez o Maverick Viñales estuvieron con nosotros al principio. Y ahora con Brad Binder”, comentó el máximo responsable de la marca austriaca, Stefan Pierer, en una respuesta que comenzó con una crítica a Ducati por el desembolso que va a realizar en el salario de su nueva estrella, Jorge Lorenzo.

Brad Binder va a seguir luciendo su 41 con KTM, un dorsal elegido después de no poder lucir su original 14 y que le sirve, además, para homenajear a uno de sus dos ídolos, el japonés Noriyuki Haga. Su otro ídolo, como no, es el incombustible Valentino Rossi.

Y junto a su dorsal seguirá mostrando a su mascota, un leopardo, que reposa socarrón sobre su ‘Bradical’, con la B usando los colores de la bandera de su Suráfrica natal.

Brad Binder



Brad Binder



Brad **Binder**



Brad **Binder**



Brad Binder



Brad Binder



Súper Enduro

Enduro bajo techo

Desde hace unos años la modalidad del Súperenduro está teniendo un auge enorme. Correr en recintos cerrados sobre circuitos plagados de obstáculos, en una mezcla entre el motocross, por los saltos y las salidas en grupo tras la valla, y el enduro, por los pasos de piedras, troncos... que emulan a la naturaleza y representa un espectáculo único. Línea Directa es el sponsor principal del Campeonato de España de Súperenduro.

Súper Enduro



// Santi Ayala/Moto Verde

Nuevo formato deportivo, idea innovadora, cargada de intensidad, con un potencial exagerado y con una puesta en escena de impacto. Así es la novedosa modalidad del Súperenduro, concebido para dar espectáculo del motor en recintos cerrados, con el público próximo a la acción, plácidamente instalado y sin tener que sufrir las a veces incomodidades del campo. Mezcla de concepto, del deporte con el show, de la acción del motor con el espectáculo, el Súperenduro representa el formato más moderno y dinámico de la moto de campo.

Es el compendio de las tres especialidades principales, motocross, enduro y trial. Es un tres en uno para súper pilotos de gran capacidad técnica de pilotaje y capaces de combinar en su persona un trío de virtudes para conseguir ser el piloto más completo.

El formato del Súperenduro tiene en su esencia momentos de motocross, en cuanto a que se corre en un circuito, la salida se realiza en grupo con las motos colocadas en la parrilla, alineadas detrás de sus respectivas vallas, arrancando en el momento de la caída de las compuertas. Entonces explota la intensidad al deber surcar la gymkana de dificultades que

se irán encontrando. Es enduro porque se conduce simulando el discurrir por la montaña, con subidas, bajadas... y pasos por obstáculos construidos con elementos naturales (troncos, piedras, agua...) como artificiales (contenedores de obra, tubos de hormigón). Es trial por ese equilibrio necesario para afrontar los grandes escalones, las elevadas pirámides, las empuntadas de impresión en un golpe de gas directo.

Esa mezcla de disciplinas es lo que emociona y encandila al público que ve como se compite por ser el más rápido y llegar antes a la caída de la bandera a cuadros, sorteando todos los impedimentos, evitando los percances, bloqueando a los rivales y teniendo duelos de marcada codicia deportiva. Carreras cortas, intensas, de máxima explosividad en todo su desarrollo, animadas por el añadido de un buen ambiente de luces y sonido. Dimensión enorme de un certamen que, tras un test en 2015, ha llegado a España para disputar en este 2016 la segunda edición del Campeonato de España de Súperenduro.

Súper pilotos son también los que corren, que deben tener gran fortaleza física para soportar la intensidad y exigencia de esfuerzo que solicita el circuito junto a una solidez técnica de pilotaje, intuitiva y

Súper Enduro



predictiva, anticipando movimientos ante lo que viene por delante.

Apoiados en unas motos de enduro que deben prestar buena aceleración para ganar metros en espacios cortos, gran absorción de la suspensión ante tanto impacto constante contra obstáculos y a la recepción de los saltos, así como potencia para tener un empuje resolutivo.

La competición se disputa a un total de cinco pruebas puntuables, habiendo aumentando en dos el número de carreras respecto a la edición pasada. Repiten Cuenca, Ávila y Morzarzal (Madrid) a los que se añaden las ciudades de Burgos y Huelva.

En cada sede, sus respectivas plazas de toros quedan transformadas por unas horas en espacios de motociclismo Off Road donde los mejores pilotos de la especialidad se ven las caras en una competición que crece año a año y que promete ser espectáculo en estado puro, con la práctica del motociclismo de montaña delante de miles de espectadores, que han copado los cosos en cada evento celebrado.

Dani Gibert, trialero Campeón de Europa reconvertido a piloto de enduro, fue el pri-

mer Campeón de España de Súperenduro, en 2015. Para este 2016 la rivalidad es mayor con nombres como Pau Segura, Xavi León... Sin olvidar que los Elite tienen el complemento de categorías de base Junior –los Campeones del futuro- y Open –el espacio para los aficionados amateur-. E incluso para las Fémimas –chicas guerreras- y los más jóvenes, los Promesas, chicos y chicas de apenas 10 a 13 años, con sus pequeñas motos de 85 c.c. batallando, al estilo de David contra Goliat, para superar esos obstáculos que parecen gigantes intocables.

Más de dos horas de show deportivo que levanta pasiones y descubre momentos cumbre de odisea competitiva, épica del motor, con los gladiadores dejándose el pellejo por evitar que las fieras los devoren.

Línea Directa ha sabido vislumbrar la oportunidad de impacto publicitario para aprovechar el soporte como patrocinador principal del Campeonato de España de Súperenduro. En todas las pruebas la presencia del “teléfono rojo” de Línea Directa se deja notar ante el público, además de su presencia de imagen en todos los soportes de la prueba.

Súper Enduro



Súper Enduro



Súper Enduro



Súper Enduro



Súper Enduro



Súper Enduro





**MI CAMINO EMPIEZA
DONDE TODO ACABA.
MAKE LIFE A RIDE.**

**NUEVA F 800 GS
DESDE 175€/MES.**

Entrada 907,23 €, 35 cuotas de 175 € y cuota final de 5.387,06 €. TAE 5,57%.

INCLUYE PAQUETE CONFORT Y ACABADO EXPERIENCE SIN COSTE ADICIONAL.*

Equipamiento incluido en F 800 GS: » Puños calefactables » Ordenador de a bordo » Caballete central
» Soporte de maletas » Protectores de puños » Parabrisas tintado » Color exclusivo negro tormenta.

Ahorro de 775,87 € P.V.P. recomendado en el equipamiento opcional incluido.

Consulta el resto de modelos disponibles en:
promociones.bmw-motorrad.es

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



Si no deseas financiar tu moto, acércate a tu concesionario oficial BMW Motorrad e infórmate sobre las condiciones especiales equivalentes.

P.V.P. Recomendado Península y Baleares para F 800 GS: 11.345,2 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH, S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses. IVA e 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 207,72 €, al contado. Importe a financiar: 10.437,97 €. Precio total a plazos 12.627,01 €. Importe total adeudado 11.719,77 €. TIN 4,5%. Valor futuro garantizado 5.212,06 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años podrás cambiar la motocicleta, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/12/2016 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

Augusta y Adeline Van Buren

Las hermanas rodadoras: 100 años de su hazaña



Augusta y Adeline Van Buren

// Nacho Mahou

Para todos los que somos motoristas, la carretera es el entorno donde mejor se desenvuelve la máquina (off road aparte).

Algunas, como Route 66, Paso del Stelvio, Highway 1 Big Sur o la Garganta del Dades, tienen una gran reputación. Quizá la más famosa sea la primera citada. Vive dentro de los mitos que todos llevamos debajo del casco. Erróneamente se cree que une las dos costas de EEUU. Pues no. Conecta Chicago con Los Ángeles, concretamente finaliza en el muelle de Santa Mónica. Es conocida como "La carretera madre".

Pero vamos a centrarnos en otra ruta, más desconocida y que cumple ahora 103 años. Pero son 100 los que se celebran de la hazaña de dos her-

manas que recorrieron 6.400 kilómetros por la carretera Lincoln.

Primera Guerra Mundial

El mundo estaba a punto de levantarse en armas, era 1916, faltaban cuatro años para que las mujeres pudiesen votar. Augusta y Adeline querían apoyar a su patria, ingresando en el ejército, aunque fuese como correos militares. Y así surgió el reto. Recorrer la carretera Lincoln para demostrar su valentía y su valía.

Así, desde su salida en Nueva York, pasaron por Nueva Jersey, Pensilvania, Ohio, Indiana, Illinois, Iowa, Nebraska, Colorado, Wyoming, Utah y Nevada, hasta llegar a California. En San Francisco remataron su viaje. Trece estados en dos meses. Lamentablemente su hito no fue valorado en su momento por las autoridades.

Otros tiempos

Más que una carretera como tal, es un trazado que une caminos rurales para caballerizas y carromatos. Sin señalización, resolviendo a golpe de granjero. Pero una mujer vestida con pantalones no era muy bien vista en aquella época; dos, ni te cuento; y enfundadas en cuero, más que tela. Los prejuicios fueron un gran inconveniente, pero no más que el lodo del camino, las inundaciones y las salvajes tormentas del Medio Oeste. Incluso fueron arrestadas por su indumentaria varonil.

Unas campeonas

Augusta y Adeline fueron educadas por su padre. La madre murió joven. El deporte fue su máxima afición y desempeño, inculcado por su progenitor. Pilotaban aeroplanos, rodaban a caballo, boxeaban, patinaban y competían en moto. Y hablando de motos, sus monturas para este increíble reto eran sendas Indian Motorcycle, modelo Powerplus (construidas desde 1916 hasta 1923).

Las motos

Dos avanzadas máquinas, con un poderoso V-twin a 42°, de 1.000 cc refrigerado por aire. Tanto la amortiguación delantera como la trasera estaban compuestas por ballestas. Unos muelles en el pequeño asiento, aportaban algo más de confort. El acelerador se mane-



Augusta y Van Buren

jaba con el puño izquierdo, y el derecho servía para adelantar o retardar la chispa. Los cambios se manejaban con la mano derecha y el embrague con el pie izquierdo. Eran muy difíciles mantener el régimen, porque tenía dos tipos de regulaciones, la entrada de combustible y la cadencia de la ignición.

Más reto dentro del reto, en un mundo retro. Hay que tener en cuenta que Augusta y Adeline contaban, a la sazón, con 32 años y 27 años, respectivamente. No eran muy altas, pero a duras no las ganaba nadie.

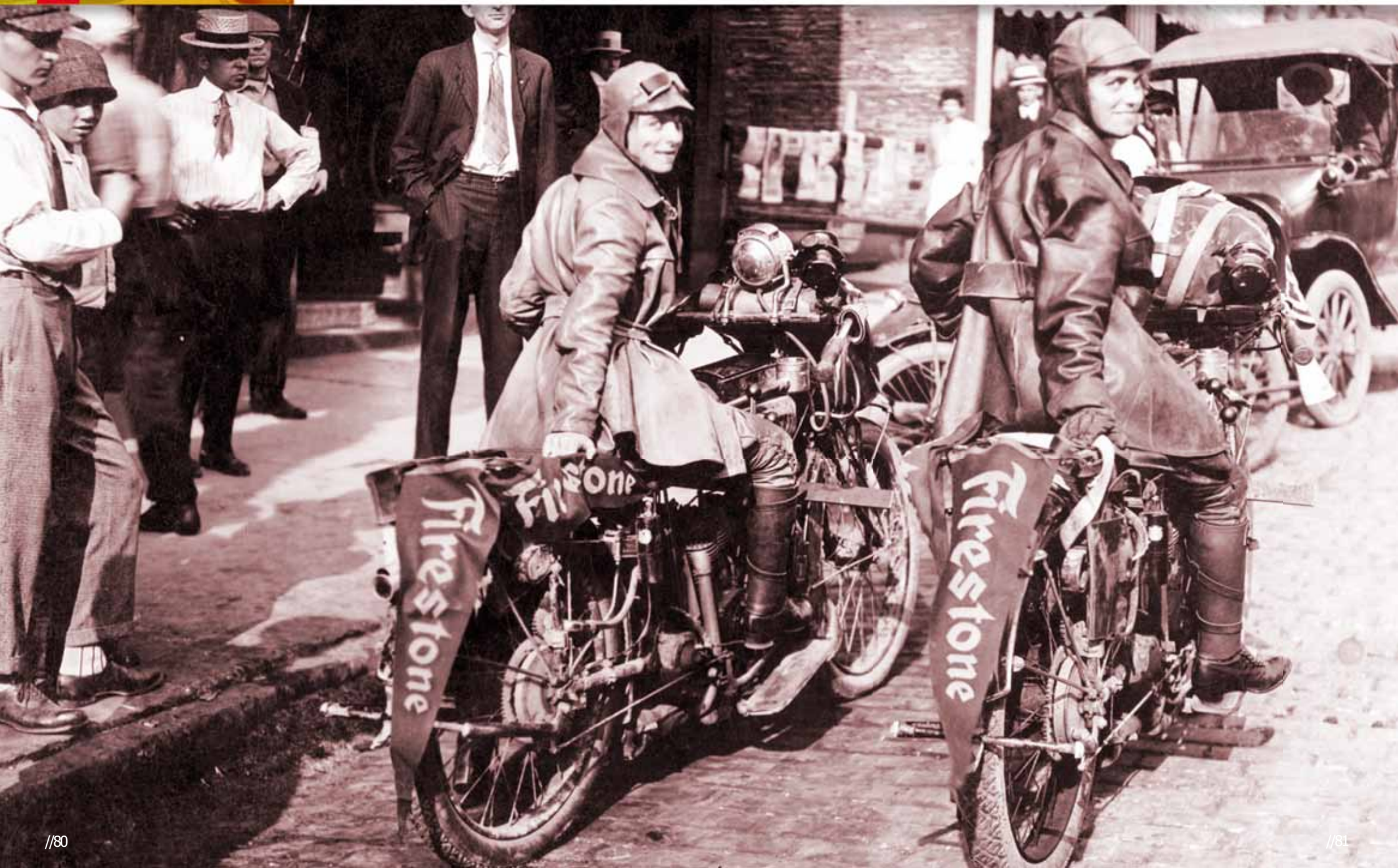
Otros detalles de las motos es que iban iluminadas con faros de gas y calzaban unos neumáticos Firestone "antideslizantes". En aquella época las Indian Powerplus gozaban de gran popularidad y robustez. Costaban 275 dólares de entonces, lo mejorcito del mercado.

El final

Su epopeya no se reconoció inmediatamente, tildando el mismo como de un viaje de vacaciones, según algunas fuentes, o de "escapar" de sus labores domésticas, según otras. Adeline obtuvo su título de abogada y Augusta, se dedicó a pilotar aviones. Es encomiable que dos personas se propongan un reto tan sublime y lo consigan. Reconozco que ya he abierto el mapa para soñar con realizar ese trazado de nuevo.



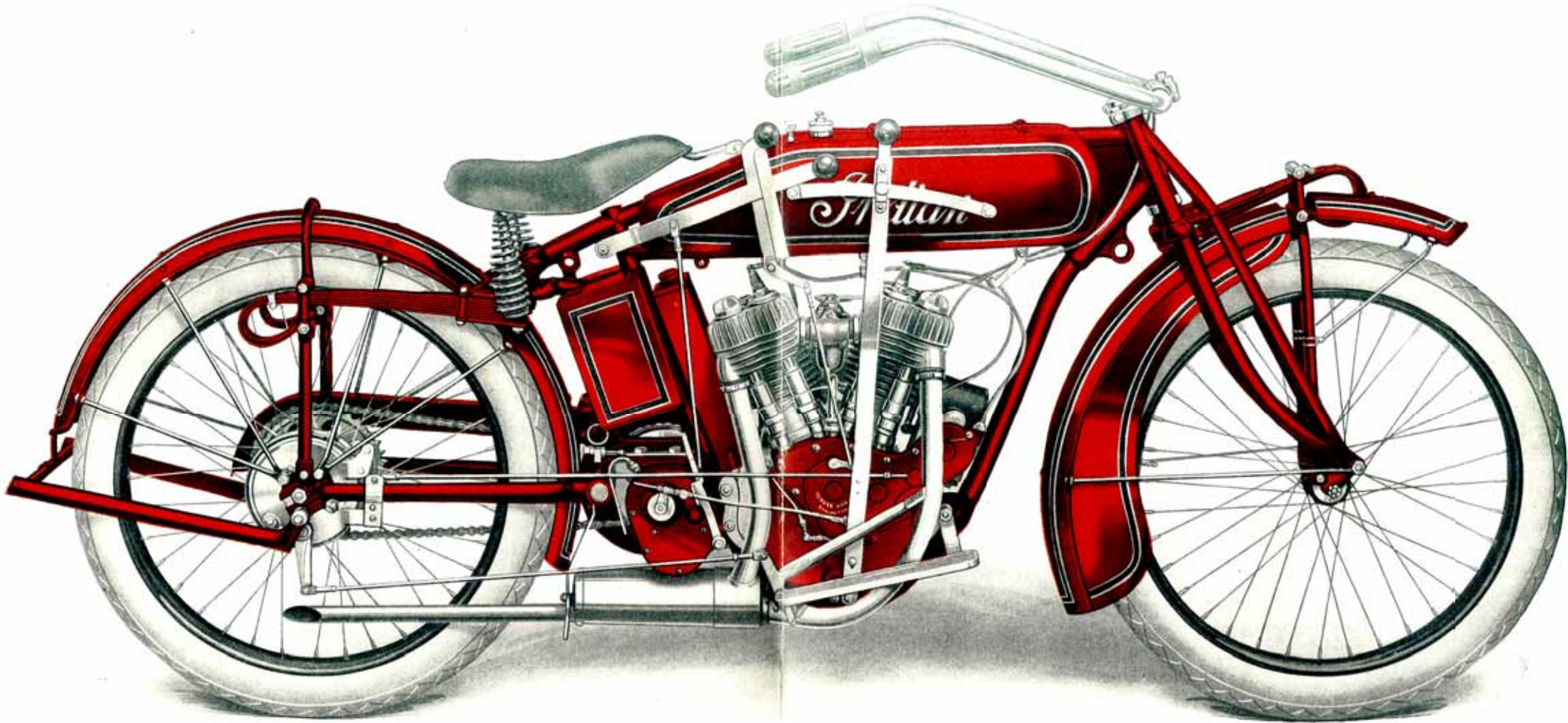
Augusta y Adeline Van Buren



Augusta y Adeline Van Buren



Augusta y Adeline Van Buren



Augusta y Adeline Van Buren



Augusta y Adeline Van Buren



Uno de los pulmones de la historia de la moto en Europa

La localidad de Mandello del Lario, en la ribera del emblemático Lago de Como, en la provincia de Lecco, alberga entre otros muchos tesoros uno muy particular, el Museo de Moto Guzzi, una de las marcas que se podría considerar pulmón de la moto en Europa durante la primera mitad del siglo XX.



Museo Moto Guzzi

// Tito Lladós

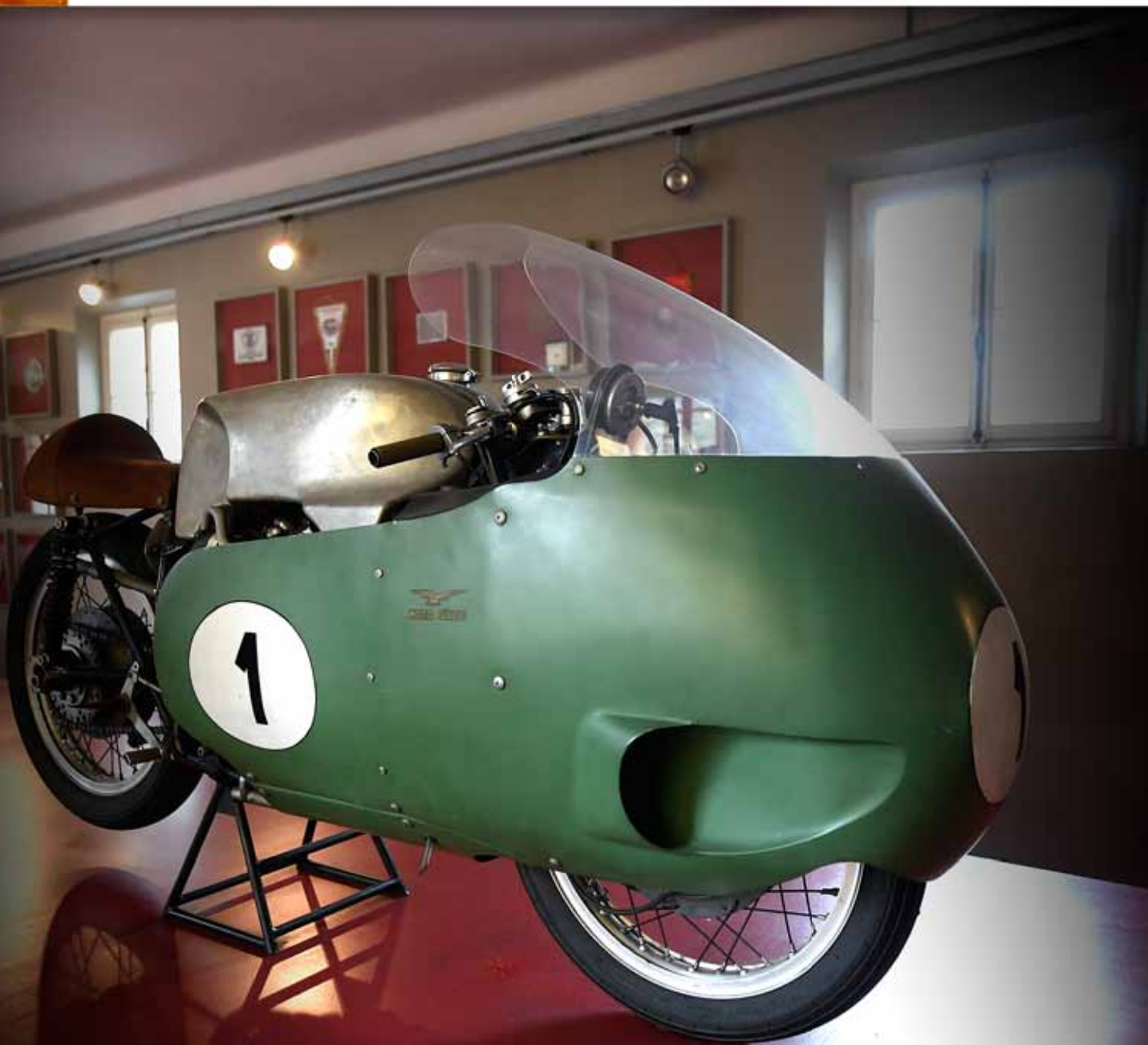
Allí nació en 1921 una marca mítica, la del Águila, el Águila de Mandello del Lario.

Durante la I Guerra Mundial, dos pilotos de avión de la Fuerza Aérea Italiana, Giorgio Parodi, Giovanni Ravelli y el mecánico Carlo Guzzi, se asociaron para fundar la «Società anónima Moto Guzzi», para la que utilizaron como logo un águila mirando siempre hacia adelante (el mismo del Servicio Aeronáutico del Ejército y la Aviación Naval de la Marina Real Británica), en homenaje a su amigo Giovanni que, irónicamente, perdió la vida en un accidente aéreo una vez finalizada la guerra.

Entre sus vetustas paredes se recogen algunas de las motos más emblemáticas de la historia de Moto Guzzi y de la moto en Europa, ante la atenta e imparable mirada de la mesa de despacho en la que Carlo Guzzi y Giorgio Parodi gestaron el nacimiento de una marca mítica, pues fue Parodi quien pidió a su padre, Emanuele Vittorio Parodi, un acaudalado empresario de la época, el dinero para comenzar a fabricar sus motos.

Con esas 2.000 liras comenzaron la actividad en la sociedad formalmente constituida como «Moto Guzzi SpA».

Allí, en la pared del despacho de Carlo Guzzi y Giorgio



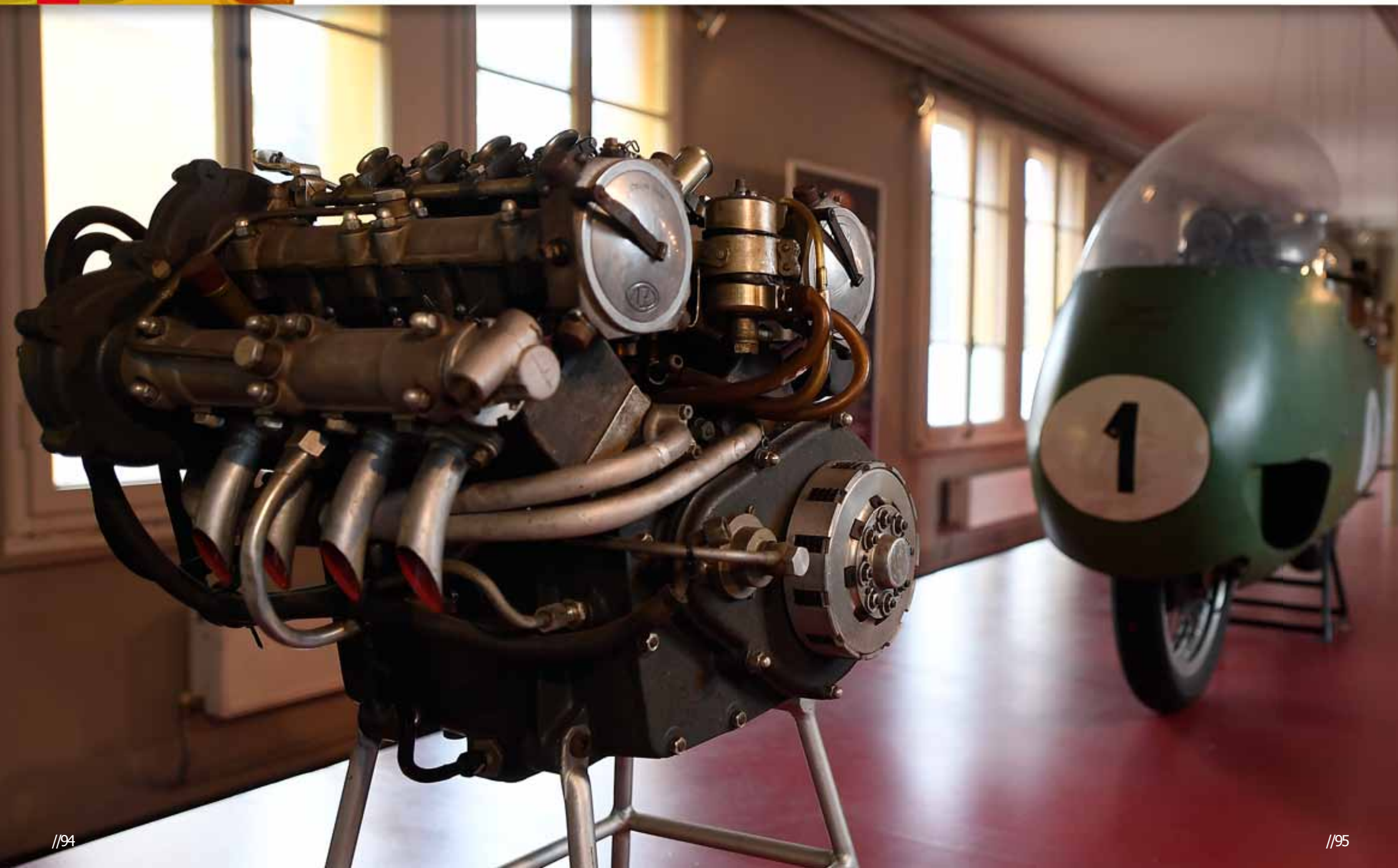
Parodi, se encuentra la carta manuscrita con la que dio comienzo la historia de Moto Guzzi, que quedan plenamente reflejada en los cientos de motos que allí hacen un completo recorrido por su historia.

El Museo Moto Guzzi cuenta con una extensa colección de más de 150 piezas, entre motos de serie, motos de competición, prototipos experimentales y motores, que siguen un itinerario temporal que refleja la historia de un mito eterno tanto italiano como mundial, que aunque muchos desconocerán, incluso realizó modelos para recorrer la nieve o tractores de tres ruedas empleados por el Ejército italiano y que, obviamente, era probados por auténticos «valientes» de una época en la que la tecnología y la electrónica todavía no había hecho acto de presencia.

Como no podía ser de otra forma, el museo cuenta con piezas únicas como la primera motocicleta creada por Carlo Guzzi en el año 1919, la única que lleva las siglas G.P. (Guzzi-Parodi), pues posteriormente el propio Parodi reconoció a su socio que el mérito de la moto era de Carlo Guzzi y suyo tenía que ser el nombre, momento en el que nació Moto Guzzi.

Además de otras unidades tan espectaculares con su moto de competición más célebre, la Otto Cilindri 500 de 1957, obra

Museo Moto Guzzi





CON BMW, LO TIENES
TODO INCLUIDO.

BMW F 800 R
DESDE **130€** AHORA SIN ENTRADA
/MES.

0 € de entrada, 35 cuotas de 130 € y cuota final de 5.052,09 €. T.A.E. 5,17%

INCLUYE PAQUETE DINÁMICO, TOURING Y SEGURIDAD SIN COSTE ADICIONAL.*

*Ahorro de 2.099€ P.V.P. recomendado en el equipamiento opcional y chaqueta incluidos.



Consulta el resto de modelos disponibles en:
promociones.bmw-motorrad.es

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



MAKE LIFE A RIDE.

Prueba nuestra gama de modelos e infórmate sobre el resto de condiciones especiales en tu concesionario oficial BMW Motorrad.

PVP Recomendado Península y Baleares para F 800 R: 8.740,1 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH, S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses, IVA e 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 173,93 €. Importe a financiar: 8.740,1 €. Precio total a plazos 9.776,02 €. Importe total adeudado 9.776,02 €. TIN 4,15 %. Valor futuro garantizado 4.922,09 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años podrás cambiar la motocicleta, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/12/2016 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

Museo Moto Guzzi

del genio Giulio Cesare Carcano, que revolucionó el mundo de la competición con un ocho cilindros compacto que se adaptó a su época.

De ese primer modelo, conocido como «Normale», se construyeron 17 unidades y poseían el emblema de la fábrica y un motor de cuatro tiempos monocilíndrico con 2 válvulas y 500 c.c., con una potencia equivalente a 8 CV con el que se podían superar los 80 km/h.

La exposición recoge no sólo las motos de serie, con más de ochenta vehículos, sino también un relato fidedigno y ajustado de la historia productiva de Moto Guzzi enlazada con la evolución social y económica del país.

La Moto Guzzi Norge actual se encuentra enraizada estrechamente con su modelo precedente, la legendaria Norge de 1928, la primera gran turismo de la historia de la moto, diseñada por Carlo Guzzi junto a su hermano Giuseppe, pero también se pueden apreciar las Guzzi serie Sport y GT de los años Treinta, la Airone, la moto de cilindrada media con más popularidad en Italia desde 1939 a 1957, o la Falcone, el sueño de todos los apasionados motociclistas de los años cincuenta.

Moto Guzzi forma parte de la historia de los vehículos que

caracterizaron la movilidad de los italianos en los años de la posguerra, con ejemplos tan exclusivos como la Motoleggera 65 conocida por el cariñoso apodo de «Guzzino», o la «Galletto», pero también por ser la precursora en la renovación de conceptos como el motociclismo deportivo, al ver la luz en la década de los setenta vehículos con la V7 Sport, dotada de un motor bicilíndrico en V a 90°.

Junto a motos de serie se puede apreciar también motos de competición con las que el Águila de Mandello se hizo famosa en el mundo entero, cosechando numerosos títulos mundiales, como con la Guzzi 4V de 1924, la unidad con la que Guido Mentasti conquistó el primer título europeo en el circuito de Monza, o la bicilíndrica de 500 c.c. de 1946 de Omobono Tenni, un auténtico referente de la competición para la marca italiana y que cuenta hasta con una escultura en su memoria dentro de las instalaciones.

Tenni pilotó motos como la Guzzi 350, con la que fue campeón del mundo en 1955; o como la V7 que estableció 19 récords de velocidad en el mes de junio y octubre de 1969 en el circuito de Monza y de la que posteriormente nació la V7 Récord.

Hasta mediados de 1940



Moto Guzzi utilizó el tradicional motor monocilíndrico de 500 c.c. y 4 tiempos al que sucedió el motor con árbol de levas variable, multi válvulas y cilindros de diferente diseño.

El ingeniero Giulio Cesare Carcano fue el encargado de diseñar un nuevo motor de 500 c.c. pero con los cilindros en V y posición transversal, el más complejo de su época, que no logró terminar muchas carreras por los constantes problemas mecánicos.

En el período de Posguerra la solución de Moto Guzzi fue la producción de un producto de bajo costo y por ello que en 1946 comenzó a producirse la Motoleggera; una pequeña motocicleta de 65cc que se convirtió en muy popular en toda Italia, además de la Galletto, una pequeña moto con motor de 175 c.c. y 4 tiempos.

La caída de popularidad tras la II Guerra Mundial forzó a Moto Guzzi a penetrar en el mercado del scooter y los constructores de otras marcas italianas no querían tolerar su incursión, pero Moto Guzzi incorporó grandes ruedas para competir directamente con los fabricantes de scooters de ruedas pequeñas: Piaggio, Vespa y Lambretta.

Lambretta respondió con un prototipo con motor bicilíndrico en V, que competía con Moto Guzzi y ambas marcas

firmaron un acuerdo por el que si la primera no fabricaba motos con el motor en V, la segunda nunca produciría su scooter de ruedas pequeñas.

En febrero de 1967 nació, como consecuencia de los problemas económicos de la marca, SEIMM (Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche), controlada por el Estado, que se hizo cargo de Moto Guzzi y ahí comenzaron a producirse motos como la Dingo, Trotter y Stornello.

A pesar de que Moto Guzzi utilizó motores con varias configuraciones, el más representativo de todos ellos fue el motor situado en forma longitudinal y con los cilindros a ambos lados que ha llegado hasta nuestros días y con el que se ganó el concurso para dotar a la policía estadounidense. Ahí nació uno de los modelos más míticos de la marca italiana, la California.

Este motor, utilizado desde 1967, se ha desarrollado continuamente; en 1971 lo hizo Lino Tonti, para «crecer» hasta los 1.200 c.c. y 80 CV, que en la actualidad ha llegado hasta los 1.400 c.c. -con el diseño del ídolo argentino Miguel Galluzzi-, el primero de Europa en alcanzar esa cilindrada con modelos como la California Touring, California Audace o la última creación del Águila de Mandello, la MGX-21, denominada «Flying Fortress».

Museo Moto Guzzi



...the legend began: the very first motorcycle built by Carlo
Giorgio Parodi in the smithy of Mandello blacksmith Giorgio
Guzzi-Parodi). Moto Guzzi was set up on the 15th March 1921
...produced motorcycle, the Normale, a substantially
...the basic layout of the Guzzi-Parodi, with its horizontal cylinder
...five, unit gearbox, nevertheless remained the
...the original four valve overhead cam design was
...therefore featured opposed valves.

SELEZIONE MOTORISTICA

Modello	Caratteristiche
Normale	1500 cc - 12 CV
Smart	1500 cc - 12 CV
GT & GT 14	1500 cc - 12 CV
Smart 14	1500 cc - 12 CV
GT 2V	1500 cc - 12 CV
GT 2V 14	1500 cc - 12 CV
GT 2V 16	1500 cc - 12 CV
GT 2V 18	1500 cc - 12 CV
GT 2V 20	1500 cc - 12 CV
GT 2V 22	1500 cc - 12 CV
GT 2V 24	1500 cc - 12 CV
GT 2V 26	1500 cc - 12 CV
GT 2V 28	1500 cc - 12 CV
GT 2V 30	1500 cc - 12 CV
GT 2V 32	1500 cc - 12 CV
GT 2V 34	1500 cc - 12 CV
GT 2V 36	1500 cc - 12 CV
GT 2V 38	1500 cc - 12 CV
GT 2V 40	1500 cc - 12 CV
GT 2V 42	1500 cc - 12 CV
GT 2V 44	1500 cc - 12 CV
GT 2V 46	1500 cc - 12 CV
GT 2V 48	1500 cc - 12 CV
GT 2V 50	1500 cc - 12 CV
GT 2V 52	1500 cc - 12 CV
GT 2V 54	1500 cc - 12 CV
GT 2V 56	1500 cc - 12 CV
GT 2V 58	1500 cc - 12 CV
GT 2V 60	1500 cc - 12 CV
GT 2V 62	1500 cc - 12 CV
GT 2V 64	1500 cc - 12 CV
GT 2V 66	1500 cc - 12 CV
GT 2V 68	1500 cc - 12 CV
GT 2V 70	1500 cc - 12 CV
GT 2V 72	1500 cc - 12 CV
GT 2V 74	1500 cc - 12 CV
GT 2V 76	1500 cc - 12 CV
GT 2V 78	1500 cc - 12 CV
GT 2V 80	1500 cc - 12 CV
GT 2V 82	1500 cc - 12 CV
GT 2V 84	1500 cc - 12 CV
GT 2V 86	1500 cc - 12 CV
GT 2V 88	1500 cc - 12 CV
GT 2V 90	1500 cc - 12 CV
GT 2V 92	1500 cc - 12 CV
GT 2V 94	1500 cc - 12 CV
GT 2V 96	1500 cc - 12 CV
GT 2V 98	1500 cc - 12 CV
GT 2V 100	1500 cc - 12 CV

MOTO GUZZI

Museo Moto Guzzi



Museo Moto Guzzi



Museo Moto Guzzi



Museo Moto Guzzi



OMERINO
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025

Museo Moto Guzzi



Museo Moto Guzzi



MOTO GUZZI 11

350-CAMPIONE del MONDO

Anno costruzione:	1955
Motore:	4 T. valvole a testa
Cilindrata:	348,07 cc. - 4 cilindri
Potenza:	35 CV
Regime:	7500 giri/min.
Cambio:	6 velocità
Velocità:	180 km/hora

CORSA

Museo Moto Guzzi



MOTO GUZZI
PARISI DAKAR
Anno costruzione 1986
Motore 4 T. 1000 cc
Cilindrata 4 T. 1000 cc
Primo premio

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 la fotos. Solo tienes que ajustar el lector de PDF que uses para que las páginas dobles las sitúe enfrentadas.



SEGURO DE MOTO DE CAMPO

DESDE

60€



YO NO SOY UNO MÁS. **YO VOY EN MOTO.**

902 123 516

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com