

Club
más moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 32 julio 2014
www.clubmasmoto.com



Joan Barreda
iDinamita!

Prueba
Honda NM4 Vultus



Entrevista *CMM* **Marc**
Márquez



EN RUTA, APLICACIÓN DE LÍNEA DIRECTA PARA MÓVILES

[Pincha aquí](#)

un mapa con la localización del vehículo.

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

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

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

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

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

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

¿Qué necesito?

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

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

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

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

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

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



Miguel Ángel Merino
Director General de Línea Directa

Más competición

4// Hermanisimos, por **Chema Medina**

Más entrevista

26// Marc Márquez: "Nunca puedes decir de este agua no beberé", por **Tito Lladós**

Más competición

42// El Estilo Kalex, en cuatro años la marca alemana pasa a dominar Moto2, por **Borja González**

Más Off Road

54// Dinamita Joan Barreda, por **Santi Ayala (Moto Verde)**

Más Tribu

72// Speed Festival de Castellar del Vallès: Kultura Kustom, por **Nacho Mahou**



Más Prueba

92// Honda NM4 Vultus, El Futuro Manga japonés al alcance de unos pocos, por **Tito Lladós**.



línea directa

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

Publicidad 918 072 000

Tecnología que puede salvar vidas

Hace unos días la Fundación Línea Directa presentó su último estudio sobre Seguridad Vial: "Los Sistemas

Tecnológicos Avanzados para la Prevención de Accidentes de Tráfico". El informe, elaborado con la colaboración de Centro Zaragoza, instituto de referencia en la reparación de vehículos, analiza los sistemas más importantes de seguridad preventiva cuya eficacia para evitar siniestros está probada y que además, son ya una realidad en los coches actuales. Pero ¿en qué consisten? Hablamos de tecnología inteligente, capaz de tomar "conciencia del entorno" y actuar ante el riesgo de sufrir un accidente. Un avance que supera las tradicionales Seguridad Pasiva y Activa.

Del estudio, que ha obtenido una exitosa difusión en medios, se concluye que el uso generalizado de estos innovadores sistemas salvaría la vida a 420 personas que fallecen en accidentes de tráfico cada año y se evitarían más de 33.000 heridos. Sin embargo, su implantación en nuestro país está siendo más lenta de lo deseado. Se estima que apenas un 2% de los turistas que componen el parque automovilístico español lleva incorporado alguno de estos sistemas. No obstante, el lado

positivo es que la oferta disponible avanza rápidamente y esta tecnología ha dejado de ser patrimonio exclusivo de los coches de alta gama.

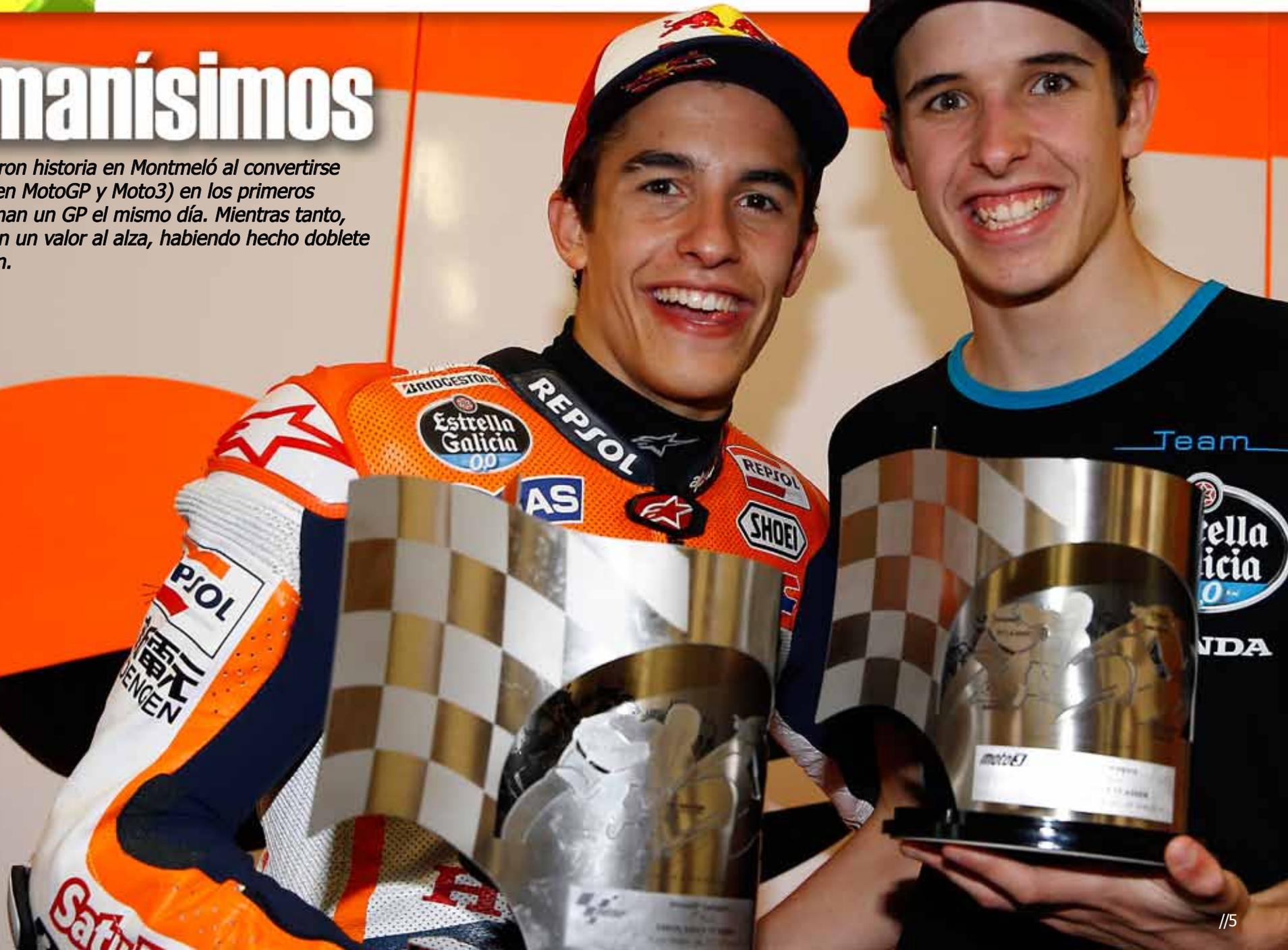
Una de las conclusiones más alarmantes, que se ha obtenido a través de una amplia encuesta realizada por la Fundación Línea Directa, es que la seguridad sigue sin ser una prioridad para los españoles a la hora de adquirir un vehículo; continúa primando un buen precio y un menor consumo de combustible. Por ello, y en un momento en el queafortunadamente las ventas de automóviles se están recuperando, es más necesario que nunca concienciar a los conductores sobre los aspectos relacionados con la seguridad de los coches. En este sentido, es importante recalcar que las mejoras tecnológicas de los vehículos están directamente relacionadas con la disminución en la siniestralidad de los últimos años.

Desde la Fundación Línea Directa los esfuerzos se centran en concienciar a los conductores de la importancia de la Seguridad Vial a través de cuatro grandes líneas de actuación: la Divulgación, la Investigación, la Formación y la Acción Social, siempre con el denominador común de la lucha contra los accidentes de tráfico.

Hermanísimos en el mundial

Hermanísimos

Los Márquez hicieron historia en Montmeló al convertirse con sus triunfos (en MotoGP y Moto3) en los primeros hermanos que ganan un GP el mismo día. Mientras tanto, los Espargaró, son un valor al alza, habiendo hecho doblete ya el FP1 de Assen.



Hermanísimos en el mundial

// Chema Medina

No es la primera vez que sagas de hermanos se hacen notar en el Mundial de motociclismo, pero pocas veces, o casi mejor dicho, nunca con tanta fuerza como lo están haciendo este año los Márquez y los Espargaró. Los ilerdenses hicieron historia en el pasado GP de Cataluña, al convertirse en los primeros hermanos capaces de ganar en un mismo GP. Marc se impuso en MotoGP y Álex

en Moto3, demostrando además en el siguiente evento (en Assen) que aquello no fue fruto de la casualidad, pues volvieron a coincidir en el día de la victoria. Los de Granollers, por su parte, marcaron un hito en los primeros libres del fin de semana holandés, al clasificarse Pol primero y Aleix segundo, algo inaudito en toda la historia de la clase reina. Por seguir con los Espargaró, ambos tenían muy claro que aquello fue anecdótico,

por tratarse sólo del primer entrenamiento del GP, pero nadie les quitaba la alegría de verse al frente juntos. “Esto no supone nada y sinceramente no cambia la película. Queda todo el fin de semana y solo he hecho rápido una vuelta. Está bien y es divertido verte ahí, pero luego volveremos a la vida real y seguiremos trabajando. Aún se tienen que mejorar mucho los tiempos, pero vernos a los dos juntos mola. Debemos ser los

primeros hermanos que hacen primero y segundo en MotoGP, y es difícil que se vuelva a repetir, es curioso”, reconoció el pequeño (23 años) sin poder ocultar su satisfacción.

Aleix, de 24, decía por su parte: “Estoy muy contento porque ha empezado muy bien, y encima en mi pista favorita. Además, Assen se adapta muy bien a la Yamaha y los dos vamos con motor Yamaha. Ahora lo importante es mantenerse ahí e intentar quedar los dos entre los cinco primeros. Sería

genial luchar con él durante la carrera, porque hasta ahora apenas hemos coincidido un par de vueltas, pero podría ser divertido. La única lástima de esta clasificación, con los dos arriba es el orden...”. A la hora de la verdad, en carrera, Aleix dio la vuelta a la tortilla con un gran cuarto puesto, mientras que Pol vivió un calvario, empezando por unos problemas en la parrilla con la rueda trasera que le obligaron a salir el último.

Volviendo a la gesta de los Márquez en Montmeló, es cierto que en 1951 ya ganaron el

mismo día los hermanos Milani. Fue en el GP de las Naciones, disputado en Monza, pero fue en 500cc y sidecares, que parece igual pero no es lo mismo, así que lo de los hijos de Roser y Julià era la primera vez que se vivía desde que el Mundial arrancó en 1949. Alzamora, que es el padre deportivo de ambos, estaba más emocionado que nunca con la conclusión del GP y se deshizo en elogios hacia sus pupilos al acabar tan brillante jornada, dejando esta sentencia para el recuerdo: “Los Márquez tienen facilidad para romper récords”. Y esta emocionante reflexión: “Lo vivido en Montme-



Hermanísimos en el mundial



ló fue muy especial, porque la relación que tengo con los hermanos Márquez va mucho más allá de la de mánager, es de muchos años y son chavales muy jóvenes a los que les tienes mucho aprecio y estima. Con ellos he vivido momentos buenos, malos, con lesiones... Marc nos tiene malacostumbrados a todos, pero ver cómo el hermano de Marc, Álex Márquez, está creciendo muy, pero que muy bien profesionalmente, deportivamente y dando unos pasos de gigante”.

Tras la victoria de Álex en Moto3, Marc acudió raudo a saludar a su hermano a pie de podio y luego dijo de él: “La verdad es que estoy muy contento, ¡quizás más incluso por mi hermano que por mí! Álex se lo merecía, porque llevaba mucho tiempo buscando la victoria. El año pasado la consiguió en Japón y éste le estaba costando, a pesar del gran trabajo que hacía tanto en casa como en los circuitos. Hacía varias carreras que la tenía muy cerca y es importante para él conseguir su segundo triunfo en el Mundial. Después de su resultado, yo sentí un poco más de presión, porque también quería ganar y que fuera un día perfecto. El sábado él ya consiguió la pole y yo no pude, pero ayer los dos hicimos una gran carrera, especialmente él. Marcó un ritmo solo, como los veteranos, y tiró hasta el final. Es un

orgullo ver que tu hermano pequeño también gana; debe significar que algo hacemos bien en casa. Creo que para su moral también es importante, porque demuestra que no es sólo el hermano de Marc, sino que es Álex Márquez y va muy rápido”.

Álex, que está más acostumbrado a tener que felicitar a su hermano, contó emocionado al revivir Montmeló: “Fue un día muy especial, porque conseguí en casa mi primera victoria de la temporada y coincidió con la séptima seguida de Marc. Es la primera vez que dos hermanos consiguen ganar una carrera del Mundial el mismo día y creo que es la recompensa de todo el trabajo que hacemos. Marc me ayuda mucho en casa y siempre estamos entrenando juntos, así que esto hace que esté muy contento tanto por mí como por él. Intentaremos disfrutar del momento y seguir entrenando para llegar al máximo en Assen”.

Antes de la llegada de los Márquez y los Espargaró, ya hubo sagas famosas de hermanos en el Mundial. Una de las más recordadas es la de los Aoki, con Haruchika como bicampeón del mundo de 125cc; Nobuatsu como ganador de una carrera de 250cc y siete podios (4 en 500cc y 3 en 250cc); y Takuma, que antes de quedar postrado en una silla de ruedas, firmó cuatro podios en la clase reina.

Mucho antes, los Leoni, Gianni y Guido, ganaron carreras en 125 en 1951, año en el que fallecieron en sendos accidentes, en el GP Ulster y en el campeonato italiano en Ferrara.

Otra saga importante es la de los Sarron, con Christian como campeón de 250 en 1984 y autor de 7 victorias (incluida una en 500) y 37 podios totales. Dominique, por su parte, logró cuatro victorias en el cuarto de litro.

Otros hermanos son los Roberts, con Kenny como campeón en 500cc y Kurtis con más pena que gloria. Por otro lado, los Agostini, con el campeónísimo Giacomo y con Felice sin brillar en exceso en diferentes categorías. Los Nieto fueron Pablo, que llegó a ganar un GP e hizo 8 podios; y Gelete con dos quintos como mejores resultados. En los Checa estaban Carlos como ganador de 2 carreras de la clase reina, y David compitiendo de manera ocasional como sustituto y dejando como mayor logro su título mundial de Resistencia. Los Hayden, por su parte, contaban con Nicky como campeón de MotoGP en 2006 y Roger Lee, que aparecía esporádicamente en citas estadounidenses.

Visto lo visto, ninguna saga tan exitosa como la de los Márquez, pero ojo también a la de los Espargaró, cuyos mayores logros en MotoGP aún están por llegar.

Hermanísimos en el mundial



ÁLEX MÁRQUEZ HA DESTAPADO EL TARRO DE SUS ESENCIAS CON UNA DOBLE VICTORIA CONSECUTIVA QUE LE AUPÓ A LO ALTO DEL CAJÓN.

ermanísimos en el mundial

ENERGY



GRAN P
MONST
DE CATA
Circuit de
Catalunya

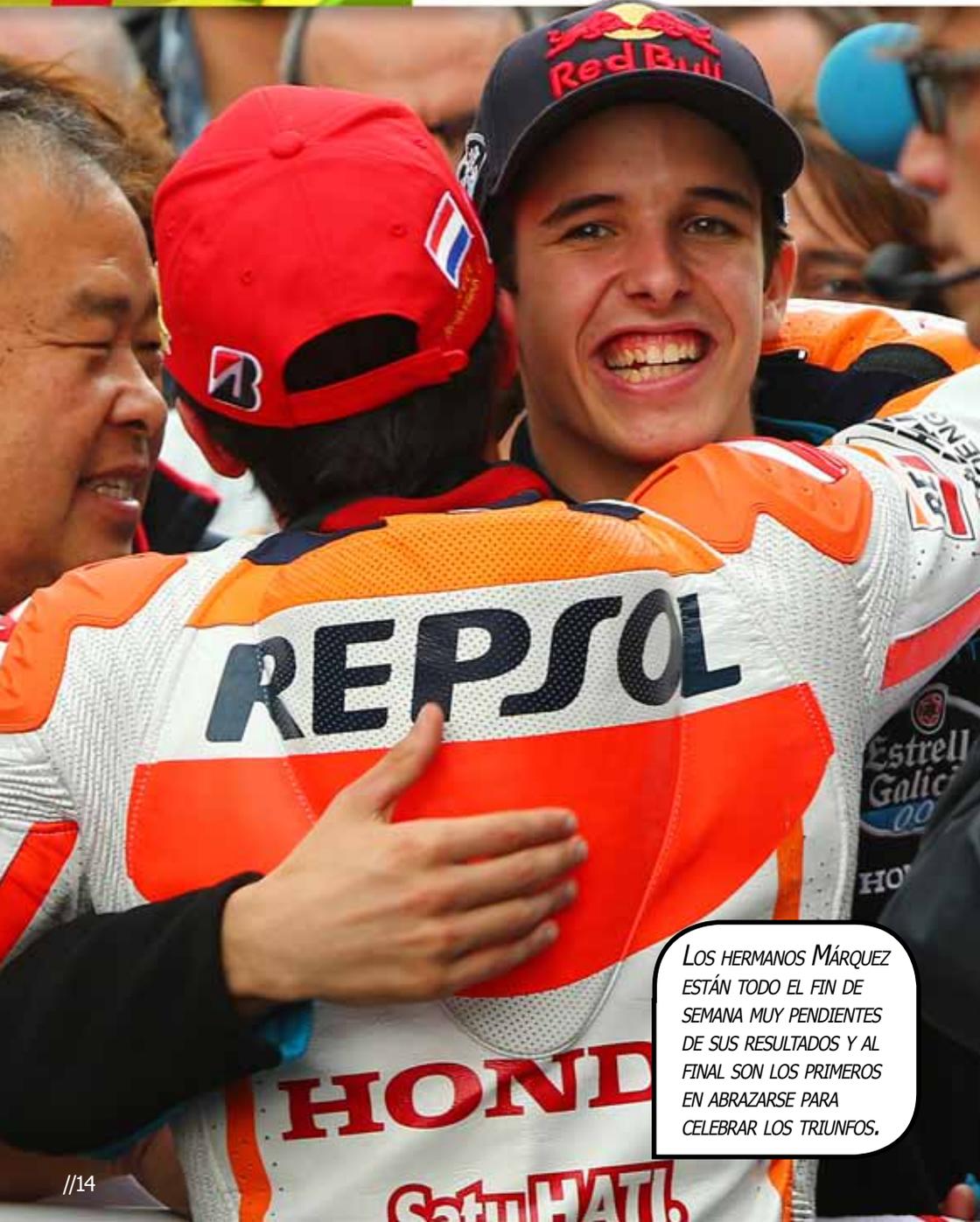
Hermanísimos en el mundial

BMW Motorrad
España

902 357 902
bmw-motorrad.es



¿Te gusta conducir?



LOS HERMANOS MÁRQUEZ
ESTÁN TODO EL FIN DE
SEMANA MUY PENDIENTES
DE SUS RESULTADOS Y AL
FINAL SON LOS PRIMEROS
EN ABRAZARSE PARA
CELEBRAR LOS TRIUNFOS.



¡EMOCIÓNATE!

MAXISCOOTERS BMW

**SIN ENTRADA
DESDE 150 € AL MES**

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

Y AHORA CON
**SEGURO A
TODO RIESGO**
INCLUIDO DURANTE EL PRIMER AÑO
POR **15€** ADICIONALES
AL MES



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 30/09/2014 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

La imagen no corresponde con el modelo ofertado.



DE SERIE EN TODOS
LOS MODELOS

A2
35kw
Límite de potencia
con un coste adicional.



modernmovement.es

Hermanísimos en el mundial

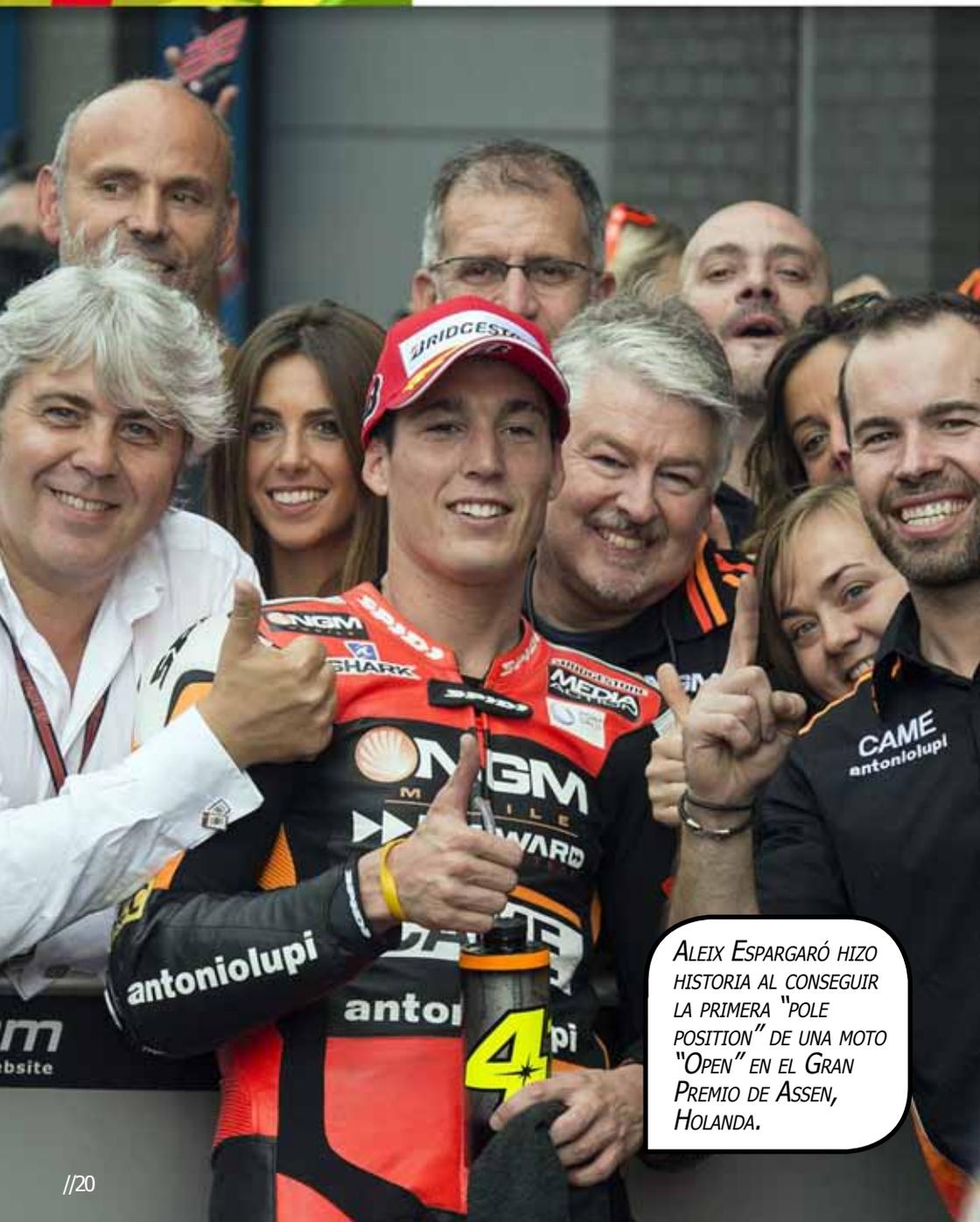


MARC Y ALEX HICIERON HISTORIA AL CONVERTIRSE EN LOS PRIMEROS HERMANOS QUE CONSEGUÍAN EL DOBLETE EN DOS CARRERAS CONSECUTIVAS, MONTMELÓ Y ASSEN.

Hermanísimos en el mundial



Hermanísimos en el mundial



ALEX ESPARGARÓ HIZO HISTORIA AL CONSEGUIR LA PRIMERA "POLE POSITION" DE UNA MOTO "OPEN" EN EL GRAN PREMIO DE ASSEN, HOLANDA.

BMW Motorrad España
902 357 902
bmw-motorrad.es



TU BMW SIN ENTRADA

DESDE **105 € AL MES**

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



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



Sigue a "BMW Motorrad España" en:
Facebook, Twitter, YouTube

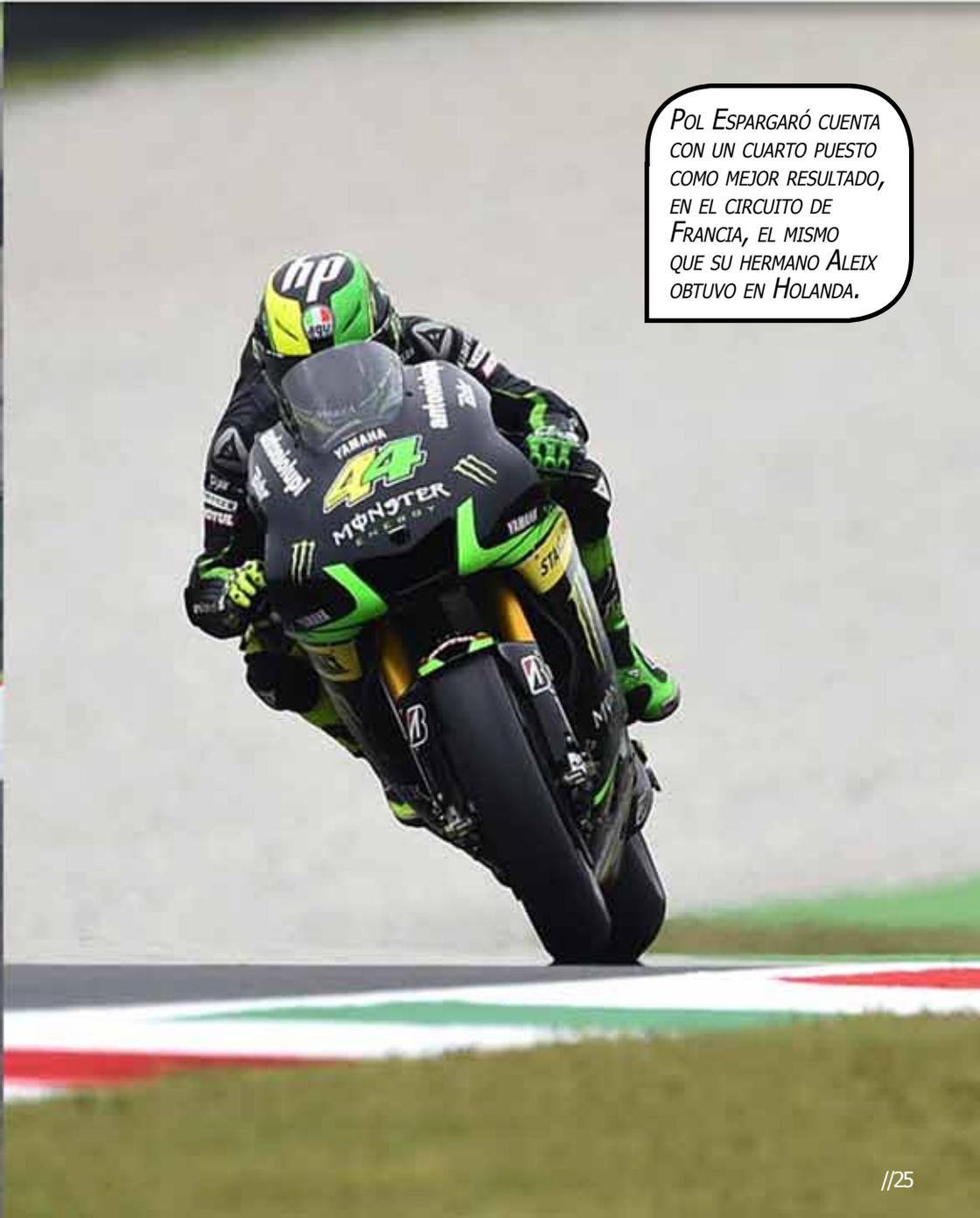
P.V.P. recomendado Península y Baleares para G 650 GS: 5.987,80 € (descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses. Impuesto de matriculación (EDMT) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al EDMT puede variar en función a 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: 3.182 €. A los 3 años podrás cambiar la motocicleta, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 30/09/2014 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH S.E.

Hermanísimos en el mundial



GRAN PREMI MONSTER ENERGY
DE CATALUNYA

Hermanísimos en el mundial



*POL ESPARGARÓ CUENTA
CON UN CUARTO PUESTO
COMO MEJOR RESULTADO,
EN EL CIRCUITO DE
FRANCIA, EL MISMO
QUE SU HERMANO ALEX
OBTUVO EN HOLANDA.*

Marc Márquez

“Nunca puedes decir de este agua no beberé”

Márquez habla de su temporada y de emular a Valentino Rossi con un futuro cambio de moto

Marc Márquez

// Tito Lladós

El español Marc Márquez continúa batiendo todos los récords que se ponen a su alcance; el último de ellos, el de lograr victorias consecutivas en el arranque de una temporada. Tras la novena (en la carrera de Alemania), el más joven campeón de la historia del motociclismo en la categoría reina, no garantiza que en un futuro no hará lo mismo que hizo Valentino Rossi, cambiar de moto para demostrar que es el mejor. “Estoy muy a gusto en Honda pero nunca se sabe en el futuro lo que va a pasar, no puedes decir de este agua no beberé”, aseguró en esta entrevista Marc Márquez, pero casi de inmediato agregó que “si ves un poco lo que hizo Rossi, que estaba con Honda y todo el mundo decía que Honda era la mejor moto, luego cambió a Yamaha y ganó con la Yamaha(...) Los primeros años vale, pero después dijeron que la Yamaha era la mejor moto y la Honda no iba. Sin embargo, yo creo que la gente lo valora un poco con lo que ve en la pista y si gana una Yamaha pues la Yamaha es la mejor moto y a lo mejor es que en ese momento es el mejor piloto”. No obstante, Marc Márquez aclaró que “es difícil decir algo ahora, ya que ahora

tendría que decir que no, que me quedo con Honda”.

Una de las cuestiones que también se suscitan muchos aficionados es si a Marc Márquez no le preocupa que el resto de los pilotos digan que gana porque tiene la mejor moto, a lo que el campeón del mundo contestó: “No creo que mis rivales digan eso porque al final todos los rivales tienen mucha experiencia, todos saben lo que es una moto”. Además, quiso dejar claro que nunca ha dicho que “la Honda no sea la mejor moto para mí pero las motos van mucho por el estilo de pilotaje de cada uno y quizás otro piloto coge la Honda y va peor que con una Yamaha, o al revés; pero al final el rendimiento lo es por los estilos de pilotaje y estoy convencido de que la Honda, por mi estilo de pilotaje, es la mejor moto”.

Tras encadenar nueve victorias consecutivas, después de Alemania, Marc Márquez continúa asegurando que no esperaba este inicio de campeonato ya que “nadie se espera empezar la temporada ganando las nueve primeras carreras y más teniendo la lesión, que llegó en un momento en que perdía los dos últimos entrenamientos de Malasia y Australia. La verdad es que no me esperaba ganar todas las carreras, sí

esperaba estar luchando por el título, pero no esto». La siguiente pregunta era obvia, pues son también muchos los que piensan que Marc Márquez podría ganar todas las carreras de la temporada 2014 de MotoGP, si bien él dijo que “ese reto es muy difícil y para nada me lo he marcado, yo creo que al noventa y cinco por ciento de posibilidades es imposible. Siempre he dicho y a veces seguramente soy repetitivo y aburrido y todos me miráis con una cara cómo de decir ‘venga Marc no digas eso’, pero un campeonato hasta que no cruzas la línea de meta y no lo tienes en el saco y atado no puedes decir que eres campeón, porque puede pasar de todo”. En esta línea, añadió: “Yo creo que es casi imposible. Esperemos que no, pero habrá algún fin de semana en el que fallaré yo o fallará la moto o el equipo, porque todos somos humanos y puede fallar todo el mundo. El problema es que no depende todo de una cosa, sino que depende de un conjunto y puede que algún fin de semana yo no esté del todo fino o que en carrera cometa un error, e irte al suelo es un momento”.

Ante la posibilidad de proclamarse campeón anticipadamente, muchos hicieron ya sus cálculos y de continuar así



Marc Márquez

podría serlo en Aragón. Marc Márquez vuelve a aclarar que "yo creo que no va a pasar y no voy a tener la opción de ganar en Aragón, normalmente y en el mejor de los casos, puedes ser campeón una o dos carreras antes como máximo, pero intentaremos ir al ciento por ciento". De producirse esa circunstancia, Marc Márquez aseguró que continuaría siendo igual de competitivo ya que "se vio en Moto2. Gané en Australia el campeonato cuando aún quedaba Valencia, y di el ciento por ciento en esa carrera para ganarla. Cuando sales a pista sales para dar el ciento por ciento".

Marc no es el único de los Márquez que disputa el campeonato del mundo, puesto que su hermano Alex participa en la categoría de Moto3 en la que ha encadenado dos victorias de manera consecutiva. Por ello, decidimos preguntarle a Marc si esa era ya la mejor versión de su hermano.

"Bueno, yo creo que Alex nos está sorprendiendo a todos. Este año no me sorprende tanto pero sí que me sorprendió mucho el año pasado". Esto se debe a que "cuando empezó en el campeonato de España iba rápido, pero tampoco acababa de despuntar y luego, de repente, en un año, ¡pam!, dio un salto de nivel

con el que ya se veía que era un piloto de mundial (...) Luego entró en el mundial como "wild card" y ya el año pasado la progresión que tuvo, siempre luchando ahí delante -no tenemos que olvidar que era su primera temporada y que el año pasado con los que estaba luchando era la segunda o tercera temporada-, y este año continúa progresando. Ha hecho otro salto y es normal que chicos de 17 y 18 años vayan progresando cada año".

Una cosa sí que está clara y es que los hermanos Márquez parecen tener algún secreto para ser tan efectivos, pero el triple campeón mundial lo niega con rotundidad tras una amplia y simpática sonrisa. "Difícil de decir. Lógicamente si es un secreto no lo diré, pero no hay secreto, al final es vivir las motos, disfrutar de las motos y que te guste lo que haces. Si no te gusta ya no entrenas igual, no te esfuerzas igual y a nosotros dos nos gusta (...) Yo creo que tenemos una gran ventaja tanto él como yo en que hacemos lo mismo, los dos somos competitivos y siempre estamos juntos y esto te hace saber que nunca irás a entrenar solo. (...) Siempre que vamos a entrenar, con motos, gimnasio o en bici, siempre vas acompañado de él o de tu preparador físico, pero siempre hay el

pique y como yo soy el mayor pues siempre tengo que estar delante. Sin embargo, ahora cada vez se va haciendo más mayor, físicamente está más fuerte y cada vez está más cerca, y yo tampoco quiero que se acerque, pero llegará algún día que me acabará atrapando...» y se rió jocosamente.

Prácticamente sin dejar de reírse y al incidir en el asunto de la competitividad entre los hermanos y la posibilidad de que Álex algún día le gane, Marc afinó al responder que "ya veremos, veremos, ojalá que algún día pueda llegar él también a MotoGP". Tras esto, Marc concluyó con seguridad: "Al final, como siempre le digo, lo que hace él -por Alex- es importante, porque no es como un chaval que empieza en la categoría y va haciendo, ya que siempre está en cuestión que es el hermano de Marc y todos están muy pendientes de ver qué hace. Tiene más miradas puestas en él que un chaval normal y esto también es presión para él, mucho mayor que para cualquier otro piloto».



Marc Márquez



MARC MÁRQUEZ ABORDÓ ABSOLUTAMENTE TODAS LAS CUESTIONES EN LA ENTREVISTA Y SORPRENDIÓ POR MUCHAS DE SUS AFIRMACIONES DURANTE LA MISMA.

Marc Márquez



DESCARTÓ DISPUTAR DOS CATEGORÍAS EN 2015 POR LO COMPLEJO DE HACERLO, PERO NO CERRÓ LA PUERTA POR COMPLETO A ESA POSIBILIDAD MÁS ADELANTE.

Marc Márquez

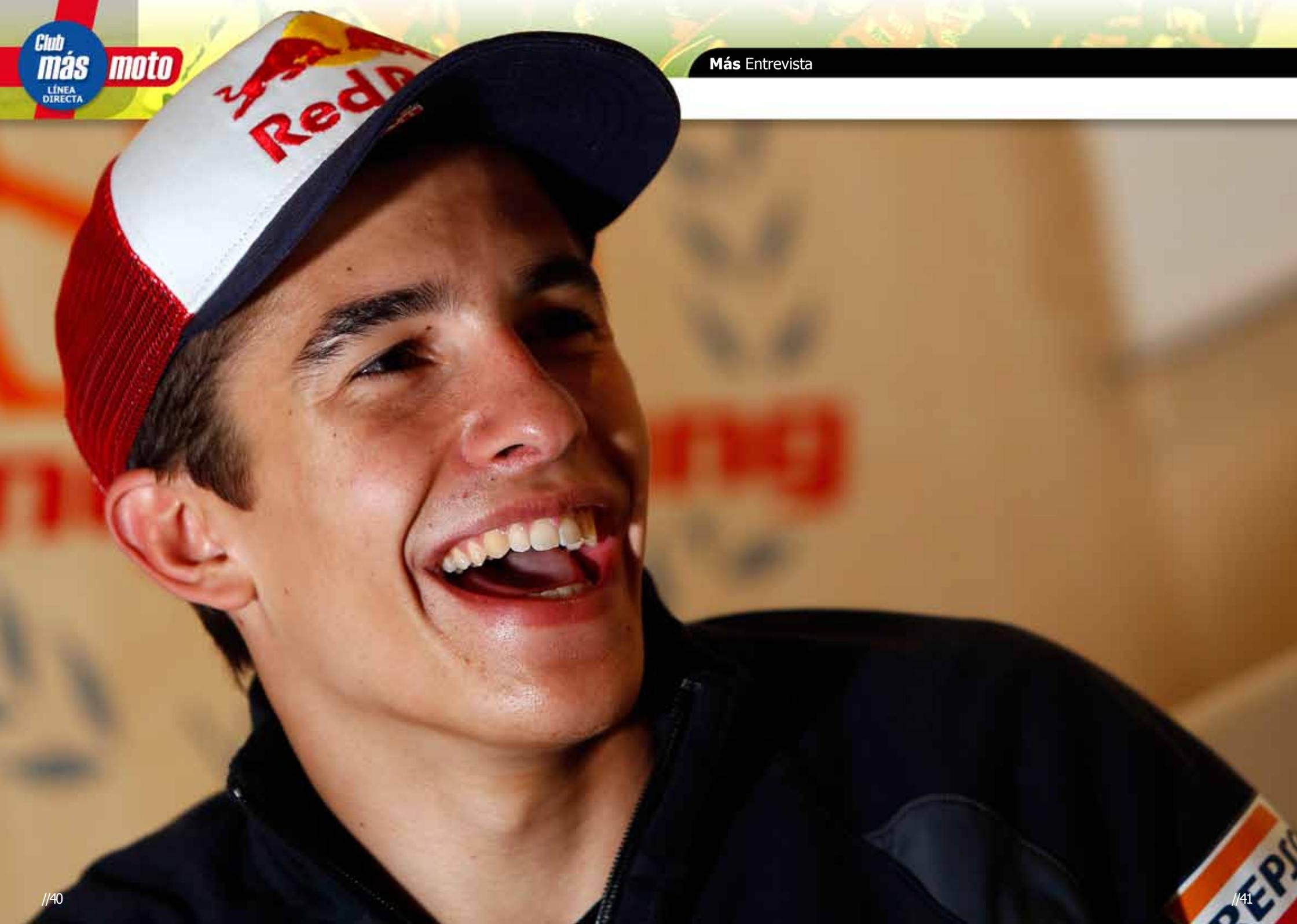
SU RELACIÓN CON ROSSI, UNO DE LOS PRIMEROS QUE HA RECONOCIDO QUE MÁRQUEZ ESTÁ EN DISPOSICIÓN DE GANAR TODAS LAS CARRERAS, ES EXCEPCIONAL.



Marc Márquez



EL CAMPEÓN DEL MUNDO MÁS JOVEN DE LA HISTORIA HA ENCADENADO UNA RACHA CONSECUTIVA DE VICTORIAS AL ALCANCE DE MUY POCOS PILOTOS.



El estilo Kalex

En cuatro años la marca alemana pasa a dominar Moto2

En 2010, año del arranque de Moto2 como sustituta de la categoría de 250cc, la ingeniería alemana Kalex alineó dos motos en la parrilla del primer Gran Premio. En 2014 cuenta con dieciséis y la seguridad de que volverán a conseguir los títulos de pilotos y de constructores. ¿Cómo ha podido Kalex crecer tanto en apenas cuatro años?



El estilo Kalex



// Borja González

Una vez que se confirmaron todos los detalles de cómo iba a ser Moto2 empezaron a surgir proyectos de chasis para la nueva categoría. Los equipos estudiaban las opciones que había en el mercado en una época en la que en el paddock del Mundial de Motociclismo comenzó a hablarse de Suter, Moriwaki, Speed Up, FTR, RSV, Bimota, Promoharris... De entre todas las escuderías que iban a tomar parte en la nueva clase intermedia, había una que contaba con un bagaje muy superior al resto en el trabajo con prototipos: Pons Racing. Sito Pons y Santi Mulero, su mano derecha en la parte técnica, tenían más claro que nadie qué es lo que se necesita para que un proyecto de moto plasmado en un papel o una pantalla de ordenador termine siendo competitivo en la pista. “Nosotros teníamos un background muy diferente al del resto de los equipos”, cuenta Sito Pons. “Con Antonio Cobas construimos la Siroko, después la Kobas, y teníamos el conocimiento de lo que era necesario para hacer una moto como Dios manda. Cuando cambió el reglamento y se abrió la posibilidad de hacer cada equipo su propio chasis, por desgracia, ya no teníamos a Antonio. Creíamos que con nuestros conocimientos y una persona al lado con tecnología y también conocimientos podíamos hacer algo”.

Pons y Mulero estudiaron todos los proyectos, visitando las distintas fábricas. Para el final, dejaron el que habían paseado bajo el brazo dos ingenieros alemanes, Alex Baumgärtel y Klaus Hirsekorn, proyecto al que nadie había prestado demasiada atención. “Llamamos a todas las puertas y al final Sito fue el único que vino a visitar nuestra fábrica acompañado de Santi”, recuerda Baumgärtel. La palabra ‘fábrica’ quizás no definiese exactamente lo que la empresa era. Kalex (acró-

nimo surgido del uso de la inicial de Klaus y el nombre de Alex), según recuerda Santi Mulero, era poco más que un despacho. “En realidad eran dos chicos que solo tenían como experiencia una moto que se habían hecho para ellos y poco más”, comenta Mulero, que se percató del potencial del proyecto no sólo por el carácter de sus creadores, si no también por lo que había alrededor.

Kalex Engineering, ubicada en Bobingen, a unos 90 kilómetros de Múnich, tiene su sede dentro del Holzer Group, un entramado de empresas de primer nivel tecnológico (desarrollo y fabricación de piezas para Airbus, embragues de F1, desarrollo de un Opel para el DTM...) que garantizaba la posibilidad de hacer un trabajo de precisión con cada pieza de una moto que cuando debutó en el Mundial, aún tenía detalles que pulir. “En solo media hora me di cuenta de que ese era el sitio para hacerlo”, reconoce el dos veces campeón de 250cc, que analiza el porqué del recorrido exitoso de esta Moto2. “En el desarrollo de la moto una cosa es el ordenador, y otra el trabajo en pista. Lo que dan los años de competición y haber desarrollado muchas motos, haber trabajado con muchas fábricas, es muy importante. Y eso hizo que desde el primer momento la moto avanzase rápidamente. Luego, evidentemente, cuando Kalex ha tenido más clientes, los inputs le vinieron de más lados”.

“La tranquilidad de Santi ha sido fundamental, ir dando pequeños pasos, eso nos ha permitido crecer juntos”, comenta Baumgärtel sobre Mulero, una figura que considera capital en el éxito de esta moto. “He aprendido todo de él en lo que se refiere a poner a punto una moto. Podríamos decir que ha sido la conexión directa con la pista. Veníamos de una oficina y nos puso en contacto con esa realidad y con los pilo-

El estilo Kalex



tos, donde no teníamos experiencia”. Bajo el nombre Pons Kalex, en 2010 los resultados fueron poco llamativos. Con únicamente Sergio Gadea y Axel Pons como pilotos lo máximo logrado fue un segundo puesto en Mugello de Gadea. El salto de calidad llegaría en la siguiente temporada. Stefan Bradl y su equipo decidieron abandonar Suter por Kalex, y desde el primer momento se convirtieron en una de las referencias de la categoría. Bradl mantuvo una intensa pelea por el título con Marc Márquez, cayendo la balanza del lado del alemán. “Stefan era muy rápido”, analiza Baumgärtel sobre la llegada del que sería campeón. “Cuando se subió a la moto en el primer test tras el último Gran Premio, fue más rápido que en su vuelta rápida anterior allí. Esto nos dio confianza y nos hizo entender que podíamos trabajar bien juntos. Y después llegó aquella increíble primera carrera en Qatar (NdR: Bradl ganó con 4.3 segundos de ventaja sobre Iannone, tras alcanzar un margen de más de 7). Fue un buen inicio, nos dio mucha confianza”. A ese título siguieron el subcampeonato en 2012 para Pol Espargaró (y Pons Racing) y el campeonato que lograría al año siguiente el piloto de Granollers, un logro al que se uniría el título de constructores para Kalex, algo que hizo que todo el mundo quisiese correr con una de las motos alemanas. “Es una moto muy fácil, muy equilibrada”, comenta Julito Simón pese a no estar logrando buenos resultados en estos últimos años. “Y la gente de Kalex está siempre muy pendiente del trabajo en los boxes”. Una de las máximas que Baumgärtel y Hirsekorn han seguido desde 2010 es vender sólo el número de prototipos al que puedan prestar asistencia, ni uno más, que la avaricia no

rompa el saco. Los pilotos y los equipos saben perfectamente con qué material pueden contar y se hace un trabajo con miras a tener una moto lo más ‘democrática’ posible; sin duda, un aspecto clave para entender los espectaculares éxitos en pista de la Kalex (los cuatro primeros de la general de 2013 compitieron con la moto alemana), que empezó poco a poco a atrapar y superar los números de la que fue su rival en 2011 y 2012, Suter. Aunque Kalex no se ha detenido en Moto2. Usando motor KTM entraron en Moto3 en 2012, aunque en esta categoría se han visto inmersos en la batalla entre la marca austriaca y Honda, que han acaparado a los mejores pilotos (aún así sumaron en dos años trece podios, con tres victorias, y el subcampeonato de Luis Salom en 2012). Y ahora preparan el desembarco en MotoGP, con un chasis que usará el motor de la M1 de Yamaha. “Si podemos empezar en 2015, en el último año con Bridgestone, podremos ir acumulando experiencia, la electrónica va a ser igual para todos, lo que hará que desde el inicio de esa temporada más o menos todos empiecen desde cero”, explica Baumgärtel que ya ha recibido de Yamaha la información (confidencial) para poder desarrollar un chasis dirigida a la clase reina dentro de la subcategoría Open. “Es una buena situación, y los equipos están comprometidos, los dos tienen experiencia en la categoría grande... Sí, parece que es el momento para hacerlo”. Esos dos equipos son el Marc VDS belga, con el que compiten Tito Rabat y Mika Kallio y, por supuesto, Pons Racing, el que les abrió las puertas del Mundial. Un estilo de trabajo, el de Kalex, que se enfrentará a partir del año que viene a un reto en mayúsculas: sacar la cabeza dentro de la todopoderosa MotoGP, el Olimpo tecnológico en el mundo del motociclismo.

El estilo Kalex



SITO PONS FUE EL PRIMER EQUIPO QUE TRAJÓ AL CAMPEONATO DEL MUNDO LA INGENIERÍA KALEX, EL PRIMER AÑO EN EXCLUSIVA Y AHORA YA SON LOS "AMOS" DE MOTO2.



El estilo Kalex



El estilo Kalex



Joan Barreda

Dinamita

Empezó a montar en moto a los tres años y una treintena después vive su momento de gloria. Su pilotaje siempre explosivo, al máximo, le valió el sobrenombre de Dinamita, reemplazado ahora por el de Bang Bang. Todo un ejemplo de dotes innatas de pilotaje que espera ganar pronto el Dakar.

Joan Barreda

// Santi Ayala-Moto Verde

En el pueblo de Torrelblanca (Castellón) un niño de tres años, al que le apasionaba la adrenalina del gas, se escapaba en moto por los descampados cuando nadie le veía. Allí empezó todo y, como no podía ser de otra manera, de forma tan singular. Siempre al límite, siempre en la frontera de la lógica y rozando la locura. Así es Joan Barreda, un piloto de los que nacen con un gran talento que luego ha ido madurando y perfeccionando sus dotes.

El propio protagonista nos narra, con la intensidad con la que hace todo, sus comienzos: “a diferencia de muchos, mis padres nunca habían competido en moto. A mi padre le gustaba cazar y pescar. Así que resultó realmente complicado convencerles para que me compraran una moto. Cuando, con tres años, probé una moto de unos amigos de mis padres, ya no hubo vuelta atrás. Desde ese día pedí todos los días una moto, no antes, sin tener que rechazar todos los regalos de Navidad que me hacían. Tuve que esperar hasta los seis años para conseguir que me compraran mi primera moto, una

de cross, porque era lo que me gustaba y se practicaba por mi zona. Ya en mi primer año en las carreras de motocross, el speaker me llamaba “Dinamita”, así que os podéis imaginar las que liaba. Dos temporadas después, con nueve años, ya gané mi primer Campeonato de España de MX 60 c.c.”.

Curioso resulta saber que de chico Joan era muy introvertido y que esa vergüenza la perdía al subirse a la moto, consiguiendo cambiar su actitud. Las motos sacaban lo mejor de él y expresaban su verdadero yo. Algo que también supo entender su familia para seguir apoyándole en su etapa juvenil, aunque resultaba realmente difícil, temporada tras temporada, sufragar los altos gastos de los Campeonatos de España y Europa de motocross. Dinamita Barreda lo daba todo en cada carrera, sabedor del gran esfuerzo que había detrás para poder estar en competición. Aunque “viéndolo desde el punto de vista del tiempo –nos dice Joan-, debería haber competido disfrutando más. Con la experiencia te das cuenta que divirtiéndote es cuando salen mejor las cosas. Eso sí, para poder divertirse, antes hay que trabajar duro”.

Después llegaron más éxitos internacionales y nacionales en el motocross, incluso como integrante del equipo Nacional. Si bien la fortuna no le permitió completar una palmarés tan exitoso como el que le hubiese gustado. “Valoro mucho lo conseguido. A veces con la rutina del día a día no te das cuenta de lo que haces. Pero cuando te ves obligado a parar por una lesión y no puedes hacer lo que realmente te gusta, ahí es cuando aprecias tu trabajo. En los últimos años estoy disfrutando mucho, no solo porque puedo

ser piloto oficial, que es una barbaridad, sino por los lugares en los que lo hago”.

Por casualidades de la vida, en su tierra de Castellón, apareció la oportunidad de probar a competir en rallyes. Dicen que el tren sólo pasa una vez y Barreda se subió sin dudarlo “mi corazón siempre será crossero. Y fijo que de pequeño no me habría imaginado estar corriendo el Dakar y menos poder luchar por ganarlo. Los apoyos iniciales de gente de mi tierra y luego la etapa como piloto de fábrica de Aprilia, Husqvarna y ahora de Honda me han colocado en un sitio de privilegio que debo disfrutar”.



Descubrir territorios

Motocross, enduro y raids son las tres modalidades en las que Joan ha corrido: “me gustan todas. Aunque si tuviera que elegir una me quedaría con el rally. En los raids he encontrado la adrenalina del cross, la de competir uno contra uno y tener sensaciones increíbles. Pero a la vez en paisajes increíbles donde nunca podrías llegar a soñar que estarías. Creo que el rally exprime el enduro y el cross al máximo exponente. Recomendable practicarlo”.

Una y otra modalidad, en tantos años de carreras, le han dejado buenos momentos e incluso situaciones anecdóticas: “en el Mundial de Motocross hubo una carrera en la que cogí las dos botas del mismo pie y tuve que terminar mis dos mangas de 40 minutos así.

Alucinante poderlo hacer. En los raids me quedo con esos momentos de romper la moto en medio de un desierto y tras encontrar a los lugareños de la zona, hacerte amigo de ellos para poder pasar la noche bajo tejado. La rabia del abandono la compensas con esta alegría”.

Fiel a sus principios Dinamita tiene claro que el éxito llega con personalidad, trabajo y diversión. Algo que mantiene y que transmite a los niños a los que les enseña en alguno de los cursillos que es instructor. “Sí, en la época en que costaba conseguir equipos para correr el Mundial, financiaba gran parte de la temporada con los cursos de conducción. Ahora lo hago igual pero ya más por disfrute. He de decir que siempre he tenido sensibilidad con los más pequeños. Supongo porque en

Joan Barreda



ocasiones me veo reflejado en alguno de ellos”.

Y aunque podamos pensar que en la vida de Barreda sólo hay moto, moto y moto, el de Torreblanca también tiene tiempo para más cosas “Me gustan todo tipo de deportes, y puedo asegurar que practico muchos y casi todos con alto grado de adrenalina. Pero también me encanta escaparme por la montaña con una mochila, con lo mínimo, para perderme y volver unos días después. Fuera del deporte, me gusta leer. Sobre todo libros de historia, y casi siempre de lugares donde ya he estado y conozco”. Sin olvidarse de la música y otras aficiones: “La música me encanta toda, aunque solo vuelvo a escuchar la que me gusta. Comida, la que hago yo. Lo que sea, pero siempre lo hago con entusiasmo, y después de mis años viviendo fuera de casa, no cocino mal”.

Así es Joan Barreda, un gran piloto que además, lleva la sinceridad como bandera con sus virtudes y defectos. “Como piloto siempre he confiado en mi técnica y lo que soy capaz de hacer encima de una moto. Por otro lado he pecado algunas veces de demasiadas ganas, aunque con la experiencia y con trabajo todo se va puliendo. Sobre los defectillos, supongo que ir un poco a mi

bola. Y por otro lado, aunque soy de pocos amigos, los que tengo los intento cuidar de por vida. Soy perezoso en algunas situaciones, pero cuando me propongo algo y lo planifico soy capaz de marcar la diferencia a base de trabajo, para conseguirlo. Intento disfrutar de los pequeños placeres que la vida te regala”.

Sencillo, afable, divertido, y entusiasta, Barreda vive su momento pero sin volverse loco ni perder los papeles “no me dejo llevar por la situación de estos últimos años. Supongo que será porque he vivido la parte mala de este deporte y sé que todo puede cambiar rápido. Así que ahora me centro en disfrutar de mi trabajo y ser precavido en ciertas situaciones. Cuesta mucho llegar arriba e intentaremos mantenerlo todo lo que podamos. No vale dormirse. La fama es efímera y hay que estar alerta siempre. Ha sido duro llegar hasta aquí. Es una profesión que te obliga a hacer muchos sacrificios. Todo empieza casi como un juego, aunque aquí te juegas la vida”.

Le dejamos disparando sus balas, retando a los rivales. Su apodo actual Bang Bang, que luce en su casco, le define mucho, ligado a su forma de ver las carreras y cómo las afronta, desafiando a todo el que se le ponga por delante y siendo el más rápido en disparar.

Joan Barreda



BMW MOTORRAD DAYS FORMIGAL 2014

BMW Motorrad España



902 357 902
bmw-motorrad.es

¿Te gusta conducir?

**+ DE 90 MOTOS
PARA PRUEBAS**

**TODAS LAS
NOVEDADES
BMW**

**ZONA
CLASSIC RACER**
+300 M² DE ARTE, MODAY MÚSICA

**ZONA
SUPER SPORT**
EQUIPOS DE COMPETICIÓN, MOTOS Y PILOTOS

**SHOW
STUNT**
MATTIE GRIFFING
(PRIMICIA EN ESPAÑA)

CHEFRIDERS
FERIA GASTRONÓMICA
Y PRODUCTOS TÍPICOS DEL VALLE

**12, 13 y 14
de Septiembre**

**¡Inscríbete Ya!
gratuitamente**

bmwrideres.es

BMW Motorrad España



Joan Barreda

BARREDA LOGRÓ SU MEJOR ACTUACIÓN EN EL DAKAR DURANTE LA EDICIÓN DEL 2013, EN LA QUE GANÓ NADA MENOS QUE CUATRO ETAPAS.



Joan Barreda



SU ESTILO RÁPIDO Y AGRESIVO LE HA HECHO GANARSE LA CONFIANZA DEL FABRICANTE NIPÓN HONDA, QUE LO QUIERE TENER EN SU EQUIPO OFICIAL.

Joan Barreda



Joan Barreda



Joan Barreda



Speed Fest, Castellar del Vallès

Kultura Kustom

La localidad barcelonesa de Castellar del Vallès es conocida por ser la cuna de uno de los más famosos pilotos del mundial de velocidad de motos; Dani Pedrosa. Además es afamada por albergar cada primavera el evento Speed Fest, donde abunda la gasolina, rueda quemada y rugidos roncós. Kultura con ka.

Speed Fest, Castellar del Vallès

// Nacho Mahou

Castellar siempre ha estado mal comunicado por carretera con las localidades colindantes, quizá la moto haya sido la solución histórica a esta carencia. Quizá el bicampeón del mundo lo sea por eso. Pero las motos que nos ocupan en el Speed Fest son otras. No van carenadas y llenas de logos de corporaciones internacionales. Ni sus pilotos llevan un mono de cuero de última tecnología, ni casco integral patrocinado... ni siquiera tumban en las curvas. Speed Fest es el reino de la Kultura Kustom en Cataluña.

El sábado se abren las puertas del Espai Tolrà” (instalaciones cedidas por el Ayuntamiento), un polideportivo multiusos en pleno área residencial.

Por un euro podías acceder y disfrutar del grandioso evento. Cientos de motos preparadísimas escoltan la entrada. Los participantes acuden de todas partes: Free Kustom Cycles (BCN), Bobber House (BCN), Black Duck Custom (BCN), Los Carnales (BCN), Santa Fe (BCN), Mad Crow Garage (BCN), Greasy Bobber (Murcia), La Corona (BCN), Morlako Custom (Teruel), Get Monkeys (Mallorca), Café Racer Obsesión (Madrid), Bonneville Madrid... Una representación de lo más granado del custom del panorama español.

Hemos acudido varias veces a esta cita ineludible, y sigue estando activa, muy viva en su 5ª edición.

El arte forma una parte muy importante en la decoración de todo los soportes que alberga esta “Kultura”, desde las motos hasta las camisetas, pasando por la cartelería. Artistas como Leviatan13, BurnClan Kustom Graphics Studio (Alex Patrocinio), el grabador Eddy Malavasi componen parte del elenco que acude a Castellar. Las potentes imágenes muestran en un estilo retro o ‘vintage’ el tipo de vida elegido, utilizando todos los clásicos iconos.

El trabajo de un grabador – engraving en inglés- sorprende a propios y extraños. Se trata de ilustrar piezas metálicas, utilizando un buril o un “dremel”, tallando en bajo relieve diferentes temas, entre los que predominan los motivos de lo más variopinto: calaveras, hojas de acanto, dados, numerología.

Las chicas tiene su cabida en el festival mediante el concurso de pin up girls llamado Miss Hot Rod. Pin up girls es un termino que proviene de los años 20 en el que bellas mujeres posan en actitud coqueta mientras son fotografiadas. Su auge lo tuvo en los años 40 y hoy en día se nota la influencia de aquella época por la ropa que utilizan: escotes y hombros descubiertos, faldas de talle estrecho, zapatos

de tacón y medias con ligero.

Paralelamente se organizó un Show burlesque y que subió el ánimo de los que estaban allí, esta actuación consiste en un musical imbuido en el sentido del humor, picante y con aspecto retro.

Respecto a las motos -la base del Festival- predominan dos estilos: choppers y café racer. Cada uno con origen diferente, pero con un gran pasado a sus espaldas. Las primeras se originaron en USA con las motos excedentes del ejercito que los licenciados adquirirían para cortar (to chop) y personalizar a gusto. Son “customizaciones” radicales, rudas y coloridas. Exageradas.

Las segundas motos provienen de la cultura británica, del ton up. Motos inglesas preparadas para carreras urbanas, nocturnas y con alevosía.

Ambas culturas están fuertemente atrapadas por el Rock and Roll. No se entiende sin esa música que revolucionó nuestras vidas. Todo se lo debemos a la década de los 50, ni más ni menos.

Evidentemente el parking del evento se encuentra sembrado de la motos particulares de los que acuden a contemplar lo acontecido. Cientos de Harley-Davidson, Triumph, Moto Guzzi, Victory, Vespas... ocupan la perspectiva que te ofrece el lugar al llegar.

Los profesionales o aficio-

nados que van al festival no son menos en lo que aspecto se refiere. Ataviados con sus sempiternas camisetas negras, gafas Ray Ban wayfarer, gorras de trucker, camisetas chicanas de cuadros, vaqueros con dobladillo, botas con hebilla, tupés. ¡Estamos en otra época! Pero con el móvil preparado para inmortalizar el momento.

Los coches, también son parte importante el evento. Americanos Clásicos: Shelby, GTO, Mustang, Pontiac, Cadillac... En diferentes ediciones compiten en carreras de aceleración de ¼ de milla, por parejas, con una linda señorita que señala el inicio agitando una bandera ajedrezada.

Si deseas acudir a este festival te lo recomendamos encarecidamente, puedes visitar su página web: <http://castellars-peedfest.com/>.

Para rematar la visita no debes irte sin visitar Cal Petasques, (Calle Puig de la Creu, 60). Está ubicado en un antiguo caserón restaurando. La fachada de piedra evidencia que el edificio data del 1610. En su interior, paredes y techos están sembrados con infinidad de cachivaches y antigüedades de toda índole.

Destaca un fabuloso chuletón a la brasa de encina, que nada tiene que ver con las hamburguesas de los años 50. ¡Gasolina para las motos y carne para los pilotos!



Speed Fest, Castellar del Vallès



Speed Fest, Castellar del Vallès



*LAS MOTOS ESTILO
CAFE RACER CADA VEZ
ESTÁN MÁS PRESENTES
EN ESTA GRAN FAMILIA.
ORÍGENES INGLESES
DONDE REINA LA
BONNEVILLE.*

Speed Fest, Castellar del Vallès



LOS CASCOS PARA ESTAS MOTOS SON ABIERTOS, TIPO JET. RECIBEN UN TRATAMIENTO DE PERSONALIZACIÓN MUY COLORIDO.

Speed Fest, Castellar del Vallès

COMO NO PODÍAN FALTAR LAS VESPAS EN UN EVENTO DE CUSTOMIZACIÓN. SON UNOS DE LOS VEHÍCULOS QUE MÁS SE PRESTAN A ESTA CAUSA.



Speed Fest, Castellar del Vallès

EL CHOPPER ES EL REY
EN ESTE IMPERIO DE
HIERRO Y GASOLINA.
VIEJAS MÁQUINAS,
SOBRE CHASIS
RÍGIDOS, SIN NINGUNA
COMODIDAD.



Speed Fest, Castellar del Vallès

*EL PEINADO, LA ROPA,
LOS ACCESORIOS...
TODO IMPORTA A LA
HORA DE ACOMPAÑAR
UNA INDUMENTARIA
APROPIADA PARA EL
SPEED FEST.*



Speed Fest, Castellar del Vallès



LOS COCHES FORMAN PARTE IMPORTANTE DE LA CULTURA CUSTOM. DEBEN SER AMERICANOS Y CLÁSICOS. LOS DOMINGOS CORREN ENTRE SÍ.

AQUÍ TENEMOS OTRA
TENDENCIA QUE
DESTACA POR SI SOLA.
LOS BOBBER. MOTOS
CON ASPECTO ANTIGUA,
NO TAN EXAGERADAS
COMO UN CHOPPER.

ChopperON

6 años
A NUESTRA
BOLA

Honda NM4 Vultus

El futuro *manga* japonés al alcance de unos pocos

La nueva Honda NM4 Vultus es una de las propuestas más atrevidas y exclusivas de Honda en el mercado actual. Aunque su producción y venta estaba reservada exclusivamente a Japón, una serie pequeña de unidades de este novedoso vehículo de tendencia "Manga" llegará en breve a España, con un precio de 11.499 euros.



Honda NM4 Vultus

// Tito Lladós

Esta moto de Honda que desafía los límites, cuenta con una identidad propia fundamentada en los diseños de los dibujos Manga típicos de Japón. Cuenta con un tacto de funcionamiento y una experiencia sobre dos ruedas que la sitúa en una nueva categoría definida por ella misma. El diseño sigue el estilo de las motos futuristas vistas en las películas y series de televisión de tipo "Anime" y "Manga, conocidas como "Japanimation", todo un fenómeno de masas a nivel mundial. Su denominación Vultus, que proviene del latín, significa apariencia, expresión, o rostro.

El estilo futurista de la NM4 Vultus, con su sistema de iluminación LED, y su silueta de jet de última generación, representa una imagen nunca vista antes. Además, las alusiones a los estilos "Anime" y "Manga" son obvios, especialmente desde la parte delantera: su ancho y anguloso "rostro" jamás pasará desapercibido. El piloto va sentado en un puesto de mando envolvente, con el cuadro de instrumentos digital siempre a la vista, cambiando de color según el estilo de conducción; mientras que el asiento del pasajero es abatible y actúa como respaldo del conductor, además de ser multiajustable.

Las luces son todas de LED,

con los intermitentes y espejos delanteros integrados en la carrocería. El faro, por su parte, está enmarcado por una línea LED azul y sólo habrá disponible una opción de color: negro mate. Esta atrevida imagen, esconde un conjunto

de motor y chasis sólido. La contrastada fiabilidad, dotado de la tecnología de baja fricción, tiene un motor bicilíndrico con el avanzado sistema de Transmisión de Doble Embrague (DCT). Dicho sistema, ofrece al conductor la opción

de elegir entre los modos automáticos D y S, para su estilo de conducción. La gestión electrónica del sistema decide el momento oportuno de realizar el cambio de velocidades. Con modo manual MT, así como el contar con las levas

integradas en el manillar, le permite subir y bajar marchas de forma sencilla y sin maneta de embrague; lo que facilita y ofrece una conducción más relajada, permitiendo disfrutar aún más de la experiencia de conducir la Vultus.

El compacto motor bicilíndrico en paralelo, de 745cc, SOHC, 8 válvulas y refrigeración líquida que impulsa la NM4 Vultus, es un grupo termodinámico eficiente en el consumo de gasolina y limpio. El diseño básico asegura unas prestaciones contundentes de bajo a medio régimen, con una gran cantidad de par motor desde muy abajo en su rango de revoluciones. La potencia máxima es de 40,3 kW llega a 6.250 rpm, con un abundante par de 68 Nm a solo 4.750 rpm. El motor incorpora dos ejes de equilibrado, cuyo efec-



Honda NM4 Vultus

to contrarresta las vibraciones de la inercia a altas revoluciones, para conseguir un tacto refinado pero conservando las características pulsaciones debidas a su orden de encendido a 270 grados.

El árbol de levas mueve la

bomba de agua, mientras que uno de los ejes de equilibrio mueve la bomba de aceite. Dispone de un solo cuerpo de mariposas de 36 mm y el sistema de inyección de gasolina PGM-FI suministra la cantidad óptima de mezcla aire/gasoli-

na, gracias a un sensor de oxígeno en el escape. El consumo de 3,52 l/100 Km. (en modo WMTC) es especialmente impresionante, permitiendo una autonomía de más de 300 km con su depósito de 11,6 litros de gasolina. Cabe destacar

también la rueda delantera de 18 pulgadas y la trasera de 17", con un ancho neumático trasero de 200 mm de sección que ofrece unos niveles de maneabilidad, tacto y estabilidad propios de motocicletas street-bike. Además, como un im-

portante extra en seguridad, el ABS viene equipado de serie.

Por todo ello, uno de los principales protagonistas del proyecto, el ingeniero Jefe Keita Mikura, la definió como "La NM4 Vultus existe gracias a la pasión que hay en el

corazón de nuestra compañía, y con ella quisimos crear algo especial, no solo en el mundo de las dos ruedas, sino realmente exclusivo en todo el mundo, una máquina que conquistase el alma como ninguna otra".



Honda NM4 Vultus

LA VULTUS SEMEJA EN SUS LÍNEAS LOS AFILADOS DISEÑOS TIPO "JET" Y SU SILUETA, UNA IMAGEN NUNCA VISTA HASTA AHORA.

Honda NM4 Vultus



HONDA NM4 VULTUS	
Cilindrada	745 cc
Motor	Bicilíndrico paralelo, 4 tiempos, 8 válvulas, SOHC, refrigeración líquida
Diámetro x carrera	77 mm x 80 mm
Relación de compresión	10.7 : 1
Potencia máxima	40.3kW @ 6,250rpm (95/1/EC)
Par máximo	68Nm @ 4,750rpm (95/1/EC)
Alimentación / Encendido	Carburación. Inyección de gasolina PGM-FI
Cambio	Doble embrague hidráulico multidisco en baño de aceite. Transmisión de Doble Embrague con 6 velocidades
Transmisión final	Cadena
Chasis	Diamante; Tubo de acero.
Suspensión delantera	Horquilla telescópica de 43 mm, 125 mm de recorrido.
Suspensión trasera	Mono amortiguador, basculante Pro-Link, 100 mm de recorrido.
Rueda delantera	Fundición de aluminio, multi-palos
Rueda trasera	Fundición de aluminio, multi-palos
Neumático delantero	120/70 ZR18
Neumático trasero	200/50 ZR17
Freno delantero	Disco lobulado hidráulico de 320mm con pinza de 2 pistones y pastillas de metal sinterizado.
Freno trasero	Disco lobulado hidráulico de 240mm con pinza de un pistón y pastillas de molde de resina.
Dimensiones	2380 mm x 933 mm x 1170 mm
Altura asiento	650 mm
Distancia entre ejes	1645 mm
Capacidad depósito	11,6 litros
Instrumentos	Velocímetro digital, tacómetro digital tipo, reloj horario, indicador de gasolina tipo barra, dos contadores parciales, indicador de posición del cambio, termómetro de temperatura exterior y luz de aviso de temperatura del refrigerante.

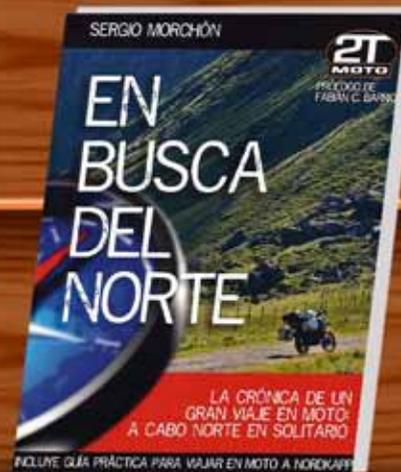


Honda NM4 Vultus

SU ESTILO FUTURISTA SALE DE LAS PELÍCULAS Y SERIES DE TELEVISIÓN TIPO "ANIME" Y "MANGA, CONOCIDAS COMO "JAPANIMATION".



Biblioteca

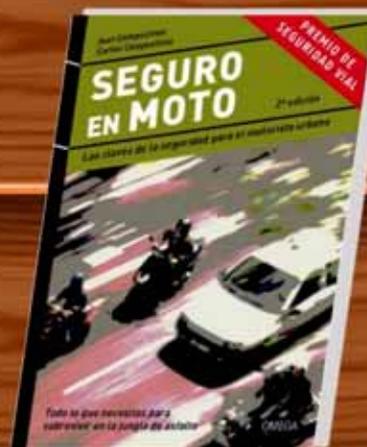


LA GUÍA DEL CABO NORTE EN MOTO

Autor: Sergio Morchón
Págs: 340
Texto: español
Precio: 14,00 Euros

UN SUEÑO LLAMADO MARC MÁRQUEZ

Autor: Emilio Pérez de Rozas | Mirco Lazzari
Edita: Lunweg
Págs: 224
Texto: Español
Precio: 20,00 Euros

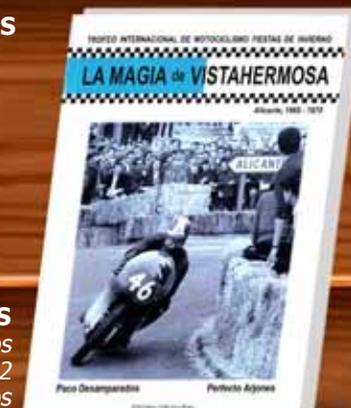


CONducir SIN RIESGOS POR LA CIUDAD

Autor: J. Campsolinas
Edita: Omega
Págs: 158 color
Texto: español
Precio: 19,90 Euros

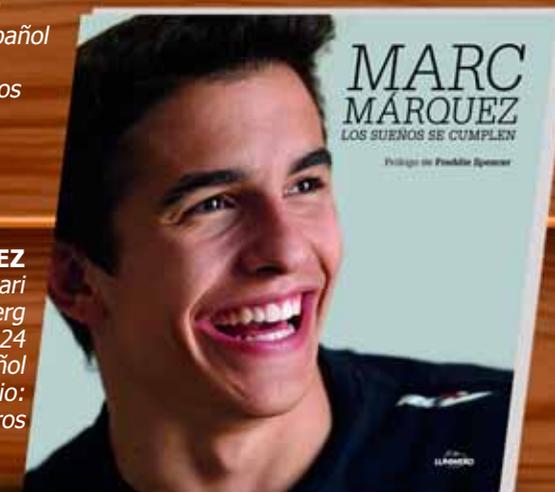
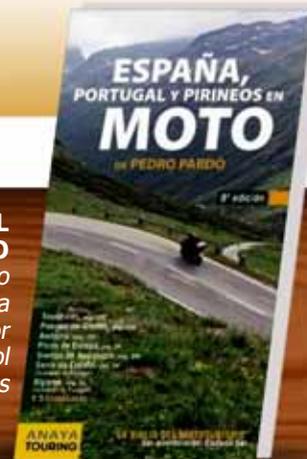
VISTAHERMOSA, LA CARRERA DE LOS CAMPEONES

Autor: Paco Desamparados
Edita: Círculo Rojo Págs: 252
Texto: español Precio: 30,00 Euros



ESPAÑA Y PORTUGAL EN MOTO

Autor: Pedro Pardo
Edita: Anaya
Págs: 505 color
Texto: español
Precio: 20,00 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.





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

OUTLET 

STORE 

VIAJES 

Las mejores marcas estan en www.motobuykers.com



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

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

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

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

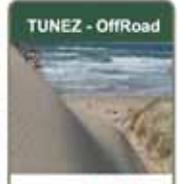
Regístrate aquí GRATIS

*Promoción válida hasta el 29 de Febrero de 2012.

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

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

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

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

DESDE

94

€

SEGURO DE
SCOOTER

902 123 516

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com

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