

Club
más moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 35 mayo 2015
www.clubmasmoto.com

Danny Torres
el primer gran
"freestyler"
español



Rossi
**Segunda
Juventud**



El origen del asfalto





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).

¿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

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



Miguel Ángel Merino
CEO Línea Directa Aseguradora

Más Competición
4. La Segunda Juventud de Valentino, por **Borja González**

Más Competición
16. La Enésima Rivalidad de Rossi, por **Chema Medina**

Más Informe
30. La Sensación de rodar seguro en vaqueros



Más Off Road
32. Danny Torres: "Donde unos ven el miedo yo encuentro la diversión", por **Tito Lladós**

Más Off Road
56. RV2 contra el mundo, por **Santi Ayala/Moto Verde**

Más Tribu
76. Carretera a Vandalia, por **Nacho Mahou**.

Más Prueba
86. Aprilia RSV4 RF: Una auténtica superbike vestida de calle



linea directa

Entra en clubmasmoto.com y hazte socio del mejor club de España.
Publicidad 918 072 000

El lado positivo de las multas de tráfico

Un reciente estudio de la Fundación Línea Directa ha puesto de manifiesto que el 92% de los conductores españoles consideran que las multas de tráfico tienen, en mayor o menor medida, un claro afán recaudatorio. Además, de este mismo informe se desprende que las multas de tráfico de la DGT aumentaron casi un 80% durante los años de la crisis, pasando de 16 millones entre 2000 y 2006 a más de 29 millones entre 2007 y 2013, como consecuencia fundamentalmente del endurecimiento del sistema sancionador que supuso la entrada en vigor del carné por puntos en el año 2006.

Si bien es comprensible el enfado y la desconfianza que muchos conductores tienen hacia las administraciones y los procedimientos sancionadores, es importante señalar que las multas de tráfico, junto con muchas otras medidas puestas en marcha durante la última década, han logrado una reducción sin precedentes en el número de fallecidos en las carreteras españolas, que han disminuido un 65% durante los últimos diez años. Más allá de las opiniones y los tópicos, las sanciones no pueden relacionarse únicamente con un mero fin recaudatorio, ya que las multas son, esencialmente, elementos de seguridad preventiva que alertan de posibles comportamientos irresponsables al volante y garantizan una convivencia segura entre todos los conductores, concienciando sobre la importancia de cumplir las normas de circulación por el bien de todos. Otra conclusión preocupante del informe de la Fundación Línea Directa es que más de 1,2 millones de conductores reconocen haber sido multados en más de cinco ocasiones y el perfil del sancionado en España suele responder al de un conductor experimentado y reincidente. Es fundamental comprender que la única forma de no ser multado es cumpliendo las normas de tráfico y no debemos ignorar que detrás de la retirada de puntos y la sanción económica, las conductas irresponsables al volante también se pagan con fallecidos y heridos en carretera.

Rossi vuelve a lo más alto

La segunda juventud de Valentino

Se marchó de Yamaha 'expulsado' por el poderío de Jorge Lorenzo. Naufragó en Ducati, en dos años de travesía del desierto. Volvió al equipo oficial de Iwata donde brilló poco en 2013 y 2014. Pero, en 2015, Valentino Rossi ha vuelto a resurgir como un 'Ave Fénix'.

Rossi vuelve a lo más alto

// Borja González

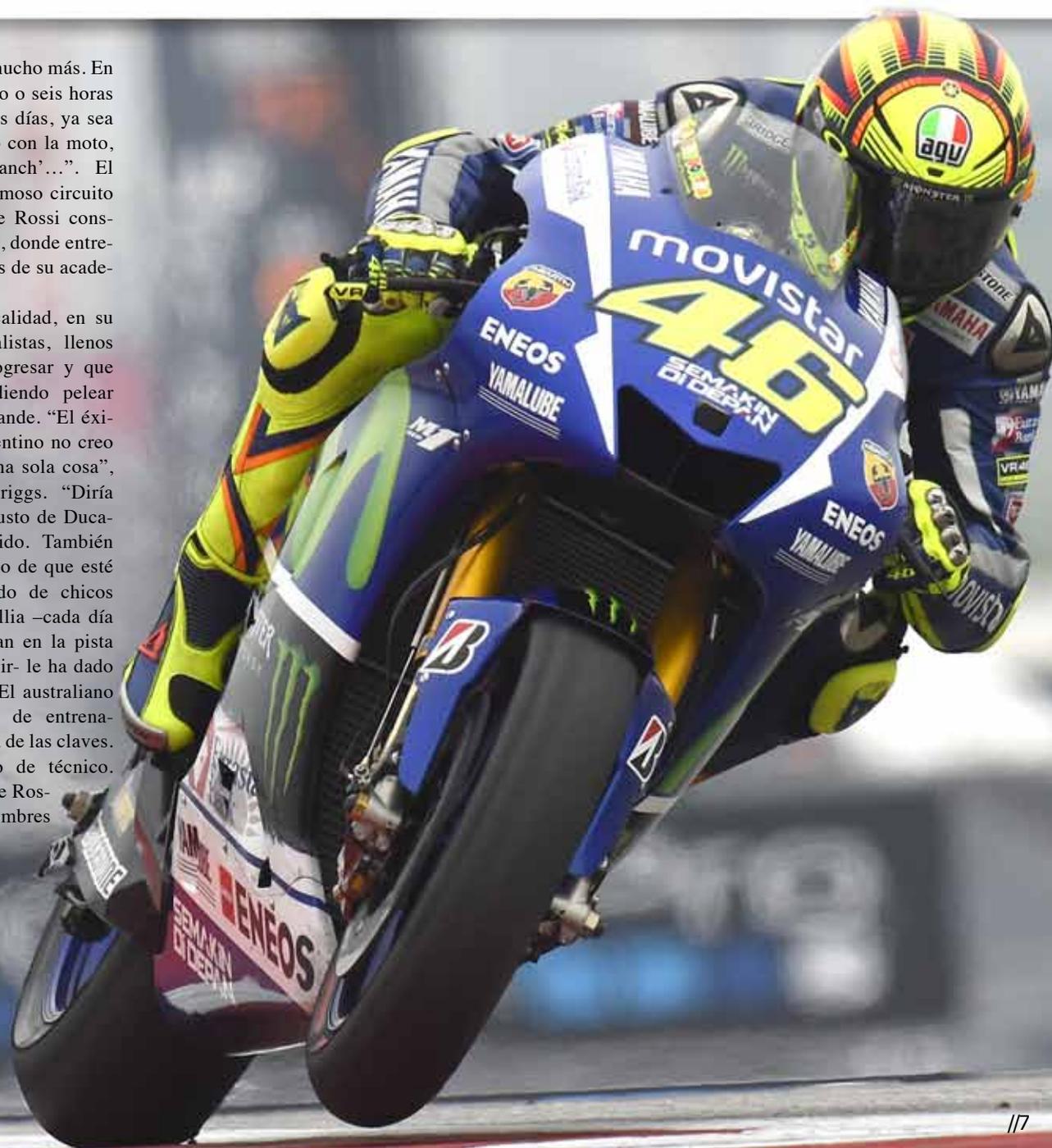
¿Qué ha hecho Valentino Rossi para, con 36 años y tras 20 temporadas en lo más alto del Mundial, volver a convertirse en protagonista en una categoría con rivales de la talla de Marc Márquez (22 años) y Jorge Lorenzo (28 años)? Porque haciendo un repaso a las más importantes figuras de la historia del deporte, en cualquier especialidad de alta exigencia física, es casi imposible encontrar a alguien que haya prolongado tanto una carrera: más de dieciocho años separan su primera victoria en 125cc en 1996 de la última lograda este año en la clase reina. Para tratar de entender este resurgimiento recurrimos a las personas que más tiempo llevan trabajando a su lado. Por una parte, su amigo Alessio Salucci, el famoso Uccio, que acompaña a Rossi a cada carrera desde que disputase el Europeo de velocidad previo a su llegada al Mundial.

Después, cinco de sus mecánicos: los australianos Alex Briggs y Gary Coleman y el belga Bernard Ansiau, que llevan trabajando con el italiano desde que debutase en 500cc con Honda en 2000; el neozelandés Brent Stephens y el italiano Matteo Flamigni, que empezaron con 'Il Dottore' cuando llegó a Yamaha a finales de 2003.

“En mi opinión, el secreto de Valentino en estos momentos es simplemente la pasión que siente por este deporte. Su papá, Graziano, le transmitió esta pasión siendo muy pequeño, la lleva dentro, se le ha quedado. Cuanto tienes esta pasión la edad pesa menos, te sientes más como si tuvieses 25 años. Ese es el secreto”. Así es como lo ve Uccio, que también reconoce que esta pasión sin trabajo no serviría de nada. “2000, 2001, 2002... en esos años trabajaba muy poco, no hacía falta trabajar tanto. Ahora van pasando los años, el físico lo va sintiendo, así que

trabaja mucho, mucho más. En casa trabaja cinco o seis horas por día, todos los días, ya sea en el gimnasio o con la moto, supermotard, 'ranch'...”. El 'ranch' es ese famoso circuito de dirt track que Rossi construyó en Tavullia, donde entrena con los pilotos de su academia VR46.

Jóvenes con calidad, en su mayoría mundialistas, llenos de ganas de progresar y que se motivan pudiendo pelear contra el más grande. “El éxito actual de Valentino no creo que se deba a una sola cosa”, analiza Alex Briggs. “Diría que al fin el regusto de Ducati ha desaparecido. También creo que el hecho de que esté pilotando rodeado de chicos jóvenes en Tavullia –cada día que se encuentran en la pista le quieren destruir- le ha dado mucha pasión”. El australiano apunta al nivel de entrenamiento como una de las claves. Otra, el cambio de técnico. Los mecánicos de Rossi son todos hombres



Rossi vuelve a lo más alto

de Jeremy Burgess, el que fue jefe de este box desde 2000. Porque Valentino también innovó cuando se llevó a todo su grupo a Yamaha, después a Ducati y finalmente de vuelta a Yamaha. Generó ese concepto de equipo de trabajo.

“Jerry era más que un jefe de mecánicos”, cuenta Ansiau. “Estuvimos muchos años juntos, era más un amigo. Aunque al final tú trabajas para un piloto, estamos aquí para ganar carreras y para pelear por campeonatos, así que aunque se produzcan cambios tienes que estar preparado para ganar. Cuando Valentino tomó esa decisión en ningún momento

se me ocurrió preguntarle por qué, pedir una explicación. Fue su decisión y la respeto. Creo que en cierto sentido le fortaleció”. Silvano Galbusera, el nuevo jefe de mecánicos, parece haber dado otra dinámica al trabajo en el box, un nuevo enfoque que está ayudando a un piloto que encara las cosas de otra manera. “Valentino no necesita ser el tipo más rápido el viernes y el sábado”, razona Brent Stephens. “Él solo necesita ganar el domingo. Nunca puedes asegurar que Valentino vaya a hacer una buena carrera viendo sus resultados los días anteriores. Muchas veces parece que estamos en proble-

mas, que está pasando algo, pero nunca dice no. Si Valentino no se dedicase a esto como lo hace, todo sería más duro. No soy capaz de pensar en el final de su carrera, porque ha ido demostrando a mucha gente que estaba equivocada”.

Cambio de técnico, cambio en el tipo de entrenamiento. Y también adaptación a los nuevos tiempos, al nuevo estilo de pilotaje que han impuesto pilotos como Lorenzo o Marc Márquez. “Hemos observado mucho, estudiado mucho la telemetría”, explica Matteo Flamigni, telemétrico de Rossi y que asegura que la experiencia de dos años en Ducati también

les ha servido para entender otros modos a la hora de trabajar y enfoques para resolver los continuos problemas que allí vivieron. “Él en pista observa a los adversarios, cómo pilotan. Nos hemos dado cuenta de que esta goma, para una moto como la Yamaha, debe de estar poco sobre el filo, debe de traccionar; es decir, hay que tumbar mucho y levantar velozmente la moto para ir a la zona de tracción de la goma. Esto ha necesitado mucho trabajo y mucho empeño por su parte. Ahora pilota bien, es bonito ver esto en pista”.

Todos estos aspectos sumados han permitido a

Rossi colocarse a la par de sus principales rivales en el campeonato, e incluso han dejado abierta la puerta a que se especule con la llegada de un décimo título. Y que este contrato con Yamaha, que termina a finales de 2016, no sea el último y que aún tengamos más años de Rossi. “Valentino quiere ganar, pero también divertirse compitiendo, le gusta estar con sus amigos, reunirse para hablar de motos, tomarse un café con sus colegas, ganar a sus amigos cuando compiten”, reflexiona Gary Coleman, el veterano del grupo. “Para un

australiano este es un trabajo duro, estar tanto tiempo fuera. Estar al lado de una persona que no disfruta de esto no tendría sentido. Para mí sería difícil. Yo no estaría aquí si nos conformásemos con ser sextos o séptimos. No me importa si no gana, son las ganas”.

“Para mí, lo que hemos visto de Valentino hasta hoy ha sido increíble, aunque aún no hemos visto las cosas que pueden venir. Como en Qatar. Creo que nadie se esperaba una carrera así”. Flamigni recuerda una carrera que sorprendió hasta dentro del box. “Fue un momento especial”, coincide Stephens. “No es la típica vic-



Rossi vuelve a lo más alto

toria que te ponen en bandeja. Tuvo que sufrir para llegar desde la décima posición. Fue una carrera especial. La pondría en mi top cinco. Aunque el número uno probablemente es la de Welkom (Ndr. La primera victoria con Yamaha en la primera carrera de la temporada 2004), porque sobre el papel, nunca deberíamos de

haber ganado esa carrera”. Años y años de éxitos, con algún sinsabor. Si hacemos caso a lo que el propio Rossi dice, es complicado intuir cuándo dará por concluida su carrera. De momento, su entorno descarta que esto vaya a llegar pronto. “Soy muy sincero: nunca pensé que Vale fuese a retirarse, ni cuando los ma-

los momentos en Ducati. Sabía que volvería a ser fuerte. Él no se rendía y sabía que quería volver. Así que no me sorprende que hayamos vuelto a estar en el nivel top”. Esto asegura Uccio, el hombre de confianza de Rossi, que se atreve incluso con un pronóstico. “Yo espero, al menos, otros cuatro años. Venga, ¡hasta los 40!”.



Rossi vuelve a lo más alto



Rossi vuelve a lo más alto



La enésima rivalidad de Rossi

Márquez se suma a una lista de enemigos íntimos de Valentino en la que ya estuvieron Lorenzo, Stoner, Gibernau, Barros o Biaggi.

// Chema Medina

Pasan las temporadas, hasta veinte en el caso que nos ocupa, y ahí sigue Valentino Rossi al pie del cañón, en la brecha, a la caza de más victorias y pegándose para ello con quien haga falta.

Desde su llegada a MotoGP, en el año 2000, han sido varias sus rivalidades históricas y la más reciente, la que ahora mantiene con Marc Márquez y que explotó en la batalla de Argentina, se suma a otras que ya tuvo

en su día, y que dieron mucho juego, con Jorge Lorenzo, Casey Stoner, Sete Gibernau, Alex Barros y Max Biaggi.

1 ROSSI VS BIAGGI

La primera de todas, la más esperada, y la que se veía venir mucho antes incluso de que se produjera.

Max Biaggi era el emperador romano que campaba a sus anchas por la categoría de 250 c.c., al punto de que ganó cuatro títulos consecutivos, de 1994 a 1997, año este último en el que

Valentino Rossi conquistó su primer título, en 125 c.c.

Habían tenido ya algún que otro cruce de declaraciones y en la última cita del año, en Australia, coincidieron en un famoso restaurante italiano de Phillip Island en el que casi llegan a las manos. Max le recriminó que no le respetara más siendo cuatro veces campeón del cuarto de litro, algo que a Vale no le impresionaba y que tampoco le cortaba a la hora de mofarse de él. Fue sólo el aperitivo de lo que estaba por venir...



Enemigos íntimos de Valentino

Llegada la temporada 2000, coincidieron ambos por vez primera en la parrilla y en la primera cita de 2001, en Suzuka, estalló la guerra. Biaggi contribuyó con su codo a que Rossi se saliera por la tierra en plena recta, con el correspondiente peligro y pérdida de posiciones, y cuando unas vueltas después el de Tavullia llegó hasta la rueda del romano, le pasó en el final de recta y en pleno viraje se

giró hacia él para dedicarle una peineta.

Aquella carrera nipona la ganó Vale, con Max tercero, así que coincidieron en la rueda de prensa y a punto estuvieron de llegar de nuevo a las manos. Allí faltó poco, pero en Montmeló nada ni nadie pudo impedir que se pegaran en la antesala del podio catalán, tras enzarzarse en otra pelea dialéctica que acabó a puñetazos. Dirección de Carre-

ra les llamó al orden y forzaron unas paces nada creíbles, que derivaron en una guerra psicológica con la que Rossi acabó destruyendo a Biaggi.

Ese mismo año, en Australia, al 46 le bastaba ser segundo para ser campeón de la clase reina por vez primera y se dio el gustazo de batir a su archi-enemigo, en una inolvidable última vuelta, por 13 milésimas.

El resto de la historia es de

sobra conocido. Rossi continuó creciendo y Biaggi se fue diluyendo, tanto que ni siquiera supo aprovechar la oportunidad que durante mucho tiempo había estado esperando, la de ser piloto oficial Honda, agravándose aún más su fracaso con el éxito de Rossi en Yamaha, donde se fue en 2004 para demostrar que en el motociclismo aún importaba más la moto que el piloto.

2 ROSSI VS BARROS

Ya como campeón en una temporada insulsa, la de 2002, sin rival por ser el primer año de las MotoGP y compartir aún pista con algunas 500 c.c., la prensa se inventa un mini mundialito entre Rossi y Barros que dio vidilla a las últimas cuatro carreras de la temporada.

Valentino se había proclamado campeón en Brasil, con lo que sobraban las últimas cuatro

citas del curso, pero Honda decidió para entonces entregarle al brasileño una MotoGP de 4T como la que estaba utilizando Rossi y la pelea entre ambos, muy sana, ofreció unos piques espectaculares que se saldaron con dos victorias, un segundo y un tercero para Barros, y una victoria y tres segundos para Rossi.

Ese mundialito en igualdad mecánica se lo ganó el brasileño



Enemigos íntimos de Valentino

al italiano por un punto y ambos se divertieron a tope al mismo tiempo que hicieron que se virtiera la afición.

3 ROSSI VS GIBERNAU

Se podría escribir un libro al respecto, pero fue el propio Rossi el que resumió en la rueda de prensa del pasado GP de España su rivalidad con Gibernau.

“Cada historia es diferente. Con Biaggi nunca hubo una gran relación. Con Sete sí diría que éramos amigos, pero nuestra relación se deterioró a partir

del GP de Qatar de 2004. Creo que ahí él usó el juego sucio. Tuve que salir desde la última posición de la parrilla. Me caí y perdí muchos puntos. A partir de ese momento, la cosa se complicó. Por supuesto, cuando compites es difícil decir que eres buen amigo de alguien, pero puedes tener una buena relación. En la pista todo el mundo da el máximo, pero fuera, en general, con todo el mundo hay respeto y buena relación. Creo que continuaremos así”, aseguró el italiano.

Después de aquella cita de Qatar, Vale despoticó contra Sete y al llegar a la sala de prensa de la siguiente cita, la de Sepang, el español le buscó con la mirada, pero Rossi ni le miró y dijo que se reafirmaba en todo lo que había dicho.

Cuenta la leyenda que se juró a sí mismo que Sete nunca ganaría una carrera más, y no lo hizo, y siempre que podía le intentaba ridiculizar, como cuando ganó su séptimo título, diciendo al mundo que aquello no era una siete sino un ‘sete’.

Cuando Gibernau reapareció años después, hicieron las paces, casualmente en Qatar, cuando el español ya no era rival para el italiano...

4 ROSSI VS STONER

Todo estalla en la apasionante carrera de Laguna Seca 2008. Allí se acudía después de un recital de Stoner en Alemania, donde había dejado a Rossi a cuatro segundos y el australiano insinuó que casi ni había sudado... Ya en Estados Unidos, Casey impone su do-

minio con la Ducati durante los entrenamientos, con un ritmo tremendo, medio segundo superior al de sus rivales, y sólo Rossi creía que era posible batirle, porque así se lo comentó a los suyos horas antes de la carrera.

El Doctor tenía un plan y no era otro que estar siempre delante de su rival, para impedir su escapada. Por eso le pasó y repasó cada vez que el australiano se ponía delante, sin importarle tener que acortar la famosa bajada del Sacacorchos

por la tierra. Vale desquició a Casey, que además se cayó en la curva de entrada a meta siguiendo la rueda de su adversario.

Al acabar la carrera, echó pestes contra Rossi y dijo que dejaba de admirarle por la manera en la que había corrido. En la siguiente cita, la de Brno, Stoner volvía a caerse. Era la séptima vuelta y marchaba primero, pero sintiendo el aliento en el cogote de un rival que le había desquiciado.

El octavo título del cam-



Enemigos íntimos de Valentino

peonísimo quedaba visto para sentencia y una fractura entre ambos insalvable para los restos. Stoner se mofó del paso de Rossi por Ducati y la rivalidad entre ambos tuvo otro momento culmen cuando el italiano le tiró con su Ducati en Jerez 2011, una carrera pasada por agua. Casey no pudo continuar y le dedicó aplausos a pie de pista en el siguiente paso a Valentino, que si continuó.

Al acabar la carrera, lo primero que hizo El Doctor fue acudir

al box de Stoner para ofrecerle sus disculpas y éste le espetó una frase que se ha hecho célebre: "Tu ambición ha podido más que tu talento".

5 ROSSI VS LORENZO

Rossi quería que continuara a su lado como compañero de box en Yamaha su amigo Colin Edwards, pero la marca de los diapasones, con buen tino, apostó por Jorge Lorenzo a partir de la temporada 2008.

Para recibirle, lo primero que

hizo el italiano fue levantar un muro en el box para separar el área de trabajo de ambos. Argumentó que llevaban neumáticos diferentes y durante esa temporada y las dos siguientes la guerra psicológica fue permanente, al punto de cruzarse acusaciones de espionaje y piques brutales en la pista.

Valentino ganó su octavo y noveno Mundial con Lorenzo como compañero, pero en 2010 no pudo impedir que llegara el primer título del español y para



BMW Motorrad España

900 357 902
bmw-motorrad.es



¿Te gusta conducir?

VERÁS CEROS
POR TODAS PARTES.



SELECT CERO



MAXISCOOTERS BMW
DESDE 150 €/MES

0 € de entrada, 35 cuotas de 150 € y cuota final de 5.887,5 €. T.A.E. 0%

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

modernmovement.es

La imagen mostrada puede no corresponder con el modelo ofertado.

R.V.P. Recomendado Península y Baleares para C 600 Sport: 11.137,5 € (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 (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 0 €. Importe a financiar: 11.137,5 €. Presto total a plazos: 11.137,5 €. Importe total adeudado: 11.137,5 €. TIN 0%. Valor futuro garantizado 5.737,5 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años podrás cambiar el maxiscooter, devolverlo (según condiciones de contrato) o quedártelo pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/03/2015 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

MAKE
LIFE A
RIDE.

DE SERIE EN TODOS
LOS MODELOS

A2
35kw

Enemigos íntimos de Valentino

renovar con Yamaha le dijo a su marca que eligiera entre Lorenzo o él. Yamaha le contestó que no se desharía de Jorge y Valentino optó por ir a Yamaha.

Durante el calvario que fueron para él los dos años de estancia en Ducati, el italiano valoró mucho que Lorenzo fue-

ra el piloto que más respeto le mostrase permanentemente en sus declaraciones y, desde su regreso en 2013 al box Yamaha, mantiene una relación muy cordial con su compañero. Tanto es así que, públicamente dijo que quería que Lorenzo no se fuera de Yamaha al acabar esta tem-

porada y también mostró su satisfacción al saber que seguirán juntos al menos un año más.

6 ROSSI VS MÁRQUEZ

La rivalidad más reciente de Rossi es la que ha surgido con Márquez, al que desde antes de llegar a MotoGP ya había de-

signado como su sucesor. Es el que menos le duele que le gane, como se apreció en Laguna Seca 2013, donde Marc emuló con Valentino el adelantamiento que él mismo había hecho con Stoner cinco años antes.

Varias han sido las veces que ha amagado con estrangularle al

acabar una carrera encontrándose en el corralito a pie de podio, y especialmente cómplice fue el abrazo que se dieron entre ambos en Jerez este año. Venían de Argentina, donde pasó lo que pasó, un lance de carrera para ellos, pero con la sensación de que en su fuero interno Marc

piensa que Vale se la lío en el circuito de Termas.

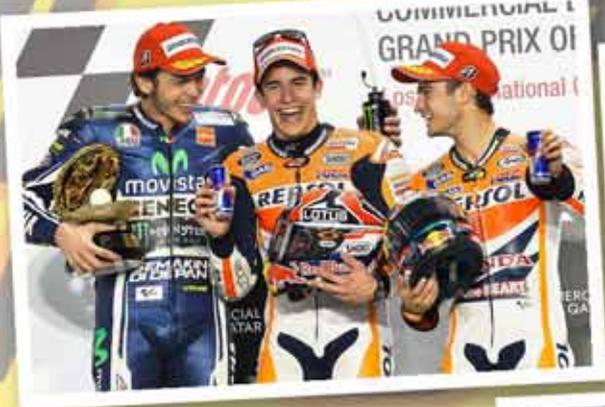
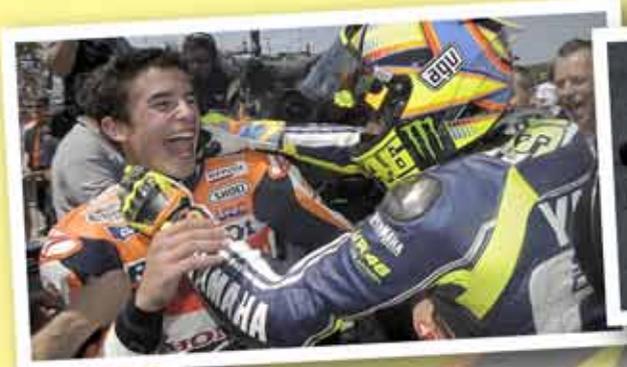
Habrà que ver en qué deriva aquello cuando vuelvan a luchar juntos, porque Márquez asegura haber aprendido muchas cosas de allí, y Rossi sigue siendo Rossi, por mucho que ya tenga 36 años y el nuevo campeón 22.



Enemigos íntimos de Valentino



Enemigos íntimos de Valentino



La sensación de rodar seguro en vaqueros

Una joven marca canadiense, Resurgence Gear, creada en el año 2013, es la nueva sensación de todos los aficionados a las motos que quieren rodar en sus vehículos de manera cómoda y segura con los nuevos pantalones vaqueros que han ideado sobre la base de un tejido altamente resistente, el PEKEV.

El PEKEV se confecciona sobre la base del polímero más resistente y estable que se puede encontrar, doscientas veces más resistente que la aramida más usada en pantalones vaqueros para ir en moto, el Kevlar, y también quince veces más resistente que el acero de carbono.

Con este nuevo producto es posible diseñar unos vaqueros enormemente resistentes a la abrasión, pues alcanzan los 10,83 segundos, con lo que supera en siete segundos a la ma-

yoría de pantalones de nivel uno y en más de cuatro segundos al resto de pantalones de nivel dos, tanto en productos para hombre como para mujer.

También tienen una alta resistencia al corte y al impacto, con un nivel de protección dos según la norma CE EN 13595-1, pero lo más importante es que además resultan confortables y de incuestionable estilo actual y, lo que es mejor, sin ningún aspecto exterior que delate que son algo más que unos buenos y bonitos pantalones vaqueros.

Además, los nuevos pantalones vaqueros confeccionados con PEKEV, cuya denominación comercial más exitosa es "Voyager" son transpirables y muy suaves de llevar gracias al forro interior del que disponen.

En 2014 Resurgence Gear so-

mete al mismo test a su pantalón CARGO, un pantalón tipo "chino", realizado en algodón que incluye la membrana PEKEV.

La resistencia a la abrasión llega a los 8,17 segundos, alcanzando también el nivel dos y superando a toda la competencia de vaqueros con otras aramidas y también al corte e impacto, y lo que no es menos importante, todos los pantalones de Resurgence Gear incluyen protecciones adicionales para caderas y rodillas de la marca Knox, con sus certificaciones y homologaciones por parte de la CE. Los nuevos productos de Resurgence Gear se pueden adquirir directamente en el establecimiento Motorrad 12+1 de Coslada (c/ Juan de la cierva nº 32), o solicitarlos vía e-mail. (motorrad12mas1@gmail.com) para su envío a cualquier parte de España.

Danny Torres, el primer gran "freestyler" español

“Donde unos ven el miedo yo encuentro la diversión.”



Dany Torres Baena, natural de la localidad sevillana de Arahál y "fan" confeso del estadounidense Travis Pastrana, se podría considerar como el primer gran "freestyler" español de proyección internacional y uno de los pocos pilotos que en su especialidad se ha codeado asiduamente con la élite mundial.

Danny Torres, el primer gran "freestyler" e

// Tito Lladós

Apenas unos minutos hablando con él te dejan claro que una de sus frases mágicas "Donde unos ven el miedo yo encuentro la diversión", es la máxima de una vida entregada a uno de los deportes de competición más arriesgados que existen.

Torres comenzó a montar en moto con apenas tres años y apenas tres años más tarde ya estaba compitiendo en motocross, primero en el campeonato andaluz, posteriormente en el mundial tanto de 85 como de 125 c.c. y también en Supercross, hasta que descubrió el "Freestyle".

"Empecé en el motocross con seis años, haciendo el campeonato de Andalucía y de España, el campeonato de Europa, campeonato del mundo de 85 y 125 c.c. de supercross, mientras que con quince años me inicié en el freestyle pero estuve tres años llevando las tres modalidades y decidí dedicarme profesionalmente al freestyle y dejé a un lado el motocross y el supercross", nos explicó este sevillano ilustre, quien agradeció a su amigo Javi González la oportunidad que le dio de comenzar en esta especialidad en Estepona (Málaga).

Aunque durante algunos años compaginó al unísono todas estas especialidades deportivas, cuando llegó el momento de la

profesionalización Dany Torres, quien confiesa que su truco favorito es el "Turn Down" o lo que es lo mismo, un giro de 180 grados, no dudó un instante en volcar todos sus esfuerzos en el "Freestyle".

"La verdad es que en el mundo del freestyle ha habido grandes momentos para mí, como los triunfos en los Red Bull X Fighters, las victorias en el campeonato del mundo, el título en 2011, pero hasta hace poco me respetaron las lesiones, hasta hace un par de años, cuando me lesioné los dos tobillos con cierta frecuencia, y eso es lo que he llevado un poco peor, el estar parado, estar con molestias, entrar en quirófano dos o tres veces", lamentó Dany Torres.

"Por eso quiero recuperarme ciento por ciento y darlo todo este año y lo que voy a intentar es sentirme bien, estar recuperado, sin ningún tipo de dolencia y así poder dar el ciento veinte por ciento en la pista y encima de la moto", argumentó Torres, quien recordó que al principio se inició con trucos un poco fáciles para ir subiendo su dificultad hasta alcanzar el nivel actual.

Todavía en la fase final de su recuperación, Dany Torres espera poder estar plenamente recuperado en breve, si bien reconoció que "llevo parado desde septiembre y cuando empecé a montar en moto entre octubre y noviembre, he cambiado de

marca de moto y me siento más seguro, con más confianza en esta nueva moto".

"Creo que vuelvo a tener los mismos trucos y el nivel que tenía el año pasado al final y ahora lo que quiero es volver a sentirme bien, volver a sacar trucos nuevos, que es lo que hace falta, ya que el freestyle está creciendo mucho y evolucionando a cada momento en los últimos años, porque quiero luchar por la victoria o por un podio en el campeonato", reconoció Torres.

La decisión de cambiar de moto no la tomó Dany Torres a la ligera, pues explicó que "hace dos años decidí pasarme al cuatro tiempos porque me sentía muy cómodo con ese tipo de moto, pero la verdad es que ahora pienso que hay cosas positivas y cosas negativas para el freestyle con una y otra moto".

"La moto de cuatro tiempos



es más fácil de pilotar, tiene más potencia y en el aire más estabilidad, cosa que no sucede con el dos tiempos, que es más manejable y por eso tiene algo menos de estabilidad en el aire. En la cuatro tiempos para algunos movimientos el freno de motor complica las rotaciones laterales y otros trucos, lo cual con el dos tiempos de dos y medio no sucede, pues te facilita un poco más los movimientos”, aseguró en una lección magistral el piloto de Arahá, campeón del mundo en 2011.

Aún así y todavía con lograr su máximo rendimiento por objetivo, Dany Torres no quiso señalar rivales claro para la temporada ya que “hasta que no empiece no se sabrá quienes son, pues el nivel va cambiando mucho durante el año y ahora todavía no he visto a ningún rival fuerte”.

“Con las ganas del inicio de la competición se verá el nivel de cada uno pues siempre hay sorpresas sobre cuáles serán los pilotos a batir, pero bueno, yo creo que en la pista somos todos rivales, algunos damos más otros menos, y siempre luchamos por estar ahí, por un objetivo y unos rivales a los que vencer”, manifestó convencido de sus posibilidades el gran “freestyler” español.



Danny Torres, el primer gran "freestyler" español



Danny Torres, el primer gran "freestyler" español



COMENZÓ CON TRUCOS FÁCILES PARA IR SUBIENDO EN DIFICULTAD HASTA LLEGAR A LA ELITE MUNDIAL



QUEDADA MOTERA NACIONAL

Solidaria

EN ILLESCAS, (TOLEDO)
EL 29 Y 30 DE MAYO DEL 2015

INSCRIPCIONES Y TODA LA INFO EN:
WWW.LACASADEAARON.ORG

TELF INFORMACION DEL EVENTO:
620 969 325 - PILAR
618 444 639 - LUIS

SUBASTA DE UNOS CUADROS CEDIDOS POR NUESTRO AMIGO "NICA"
(PINTOR CASTELLANO MANCHEGO)
Y CAMISETA DE LA SELECCION ESPANOLA FIRMADA POR "IKER CASILLAS"



A FAVOR DE



ASOCIACIÓN LA CASA DE **AARÓN**

PARA MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE NIÑOS CON ENFERMEDADES RARAS

CON: RUTA, ZONA INFANTIL (PINTA CARAS), MUSICA EN VIVO (VARIOS GRUPOS), EXHIBICION DE LA ESCUELA JOVENES PILOTOS (12+1), VARIOS STANDS EN EL RECINTO, MOTOS, ZONA DE ACAMPADA CON SERVICIOS Y VIGILANCIA // TROFEOS: A LA MOTO MAS ESPECTACULAR Y AL INSCRITO MAS LEJANO, TROFEO PARA ASOCIACION O MOTO CLUB MAS NUMEROSO Y MAS LEJANO // TENDREMOS PARA NUESTRA RIFA LOS GUANTES Y CAMISETA FIRMADO POR NUESTRO AMIGO Y COMPAÑERO "JULITO SIMON" CORREDOR DE CAMPEONATO DEL MUNDO DE VELOCIDAD. DONACION DE 15€ EN NUESTRA WEB (WWW.LACASADEAARON.ORG) CON LA CUAL TENDRAS TU CAMISETA DE BIENVENIDA , TU TICKET DE REFRESCO O CERVEZA Y LA PABELLA, MAS EL DERECHO DE ASISTIR Y VER TODAS NUESTRAS ACTIVIDADES.

Danny Torres, el primer gran "freestyler" español



Danny Torres, el primer gran "freestyler" español



Danny Torres, el primer gran "freestyler" español



Danny Torres, el primer gran "freestyler" español



Danny Torres, el primer gran "freestyler" español



AUNQUE COMENZÓ EN EL MOTOCROSS Y SUPERMOTARD, EL FRESTYLE LLAMÓ MUY RÁPIDO SU ATENCIÓN PARA VOLCARSE EN ÉL.

Danny Torres



BMW Motorrad España
900 357 902
bmw-motorrad.es



**TU BMW,
AHORA
SIN EXCUSAS.**
MAKE LIFE A RIDE.

**NUEVO SELECT SIN EXCUSAS.
SIN ENTRADA, SIN INTERESES, SIN GASTOS.**

Disfruta de la vida al máximo, que nada te frene. Experimenta las sensaciones únicas de conducir una BMW ahora sin pagar entrada, ni intereses, ni gastos de formalización y además, a los 3 años, podrás cambiar tu BMW por otra nueva, quedártela o devolverla.

DESDE 115 €/MES. 0 € de entrada, 35 cuotas de 115 € y cuota final de 3.340 €, T.A.E. 0%

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



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

R.V.P. Recomendado Península y Baleares para G 690 GS: 7.365 € (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 0 €. Importe a financiar: 7.365 €. Precio total a plazos 7.365 €. Importe total adeudado 7.365 €. TIN 0%. Valor futuro garantizado 3.225 € (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 31/03/2015 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH S.E.

Ryan Villopoto

RV2 contra el mundo

Ese es el argumento con el que la superestrella americana del motocross, Ryan Villopoto, ha decidido correr el Campeonato del Mundo MXGP. RV2, su «nick» popular, ha decidido dejar su país, estando allí en la cumbre de éxitos deportivos, para enfrentarse a un reto: ganarle al mundo.

Ryan Villopoto

// Santi Ayala/Moto Verde

Estados Unidos y Europa. Tan lejanos en la distancia como en sus modos de vida, cultura, comida... y, competiciones de motocross. Aunque el concepto en sí sea el mismo, poco tienen que ver las carreras yankees con las europeas. La eterna rivalidad entre ambos conceptos transgrede lo meramente material y llega a lo espiritual. Que si los pilotos americanos son mejores, que si en Europa hay más variedad de pistas, que si tal que si cual. Lo cierto es que, como el aceite, resulta complicado encontrar casos de mestizaje, es decir, europeos que corran en Estados Unidos y viceversa. Esa lucha por la supremacía sólo se vive una vez al año con motivo del Motocross de las Naciones, el Mundial por países. Pelea enconada por algo más que una victoria

Por eso resulta difícil asimilar el caso del piloto que es nuestro protagonista, Ryan Villopoto. Nativo de Poulsbo, Washington, a sus 26 años, este pelirrojo, de peculiar rostro y singular apellido, ha ganado los últimos cuatro años los certámenes AMA de motocross y de supercross. Un récord que no es el único que acumula pues también tie-

ne la asombrosa cantidad de 41 victorias en Supercross USA en 93 salidas, y 31 de 65 en los Nationals de Motocross. Y estando en el zenit de su carrera deportiva, siendo un ídolo de masas en Estados Unidos, aclamado y elevado a la consideración de leyenda, Villopoto decide emigrar, arriesgar y buscar nuevas motivaciones. Salir de su país, venirse a vivir a Bélgica y competir en el Campeonato del Mundo de Motocross, en un escenario completamente distinto.

Nunca antes un Campeón USA se había venido a correr el Mundial pero mucho menos se ha marchado estando aún reinante en su país para pelear contra los principales pilotos de



Europa y el resto del mundo en su propio campo, espoleado por ese espíritu que tiene todo gran Campeón como es el de marcarse nuevo restos y de intentar ser el número uno global.

Emigrante

Villopoto sabía que no le resultaría nada fácil, en ningún sentido. El primero aclimatarse a residir en Bélgica aunque, según él, lo lleva peor su mujer «pues ella es la que sale a la calle, va al mercado y tiene que hablar otro idioma y comprar cosas diferentes a lo nuestro». Y el segundo, familiarizarse con circuitos muy distintos a los de allí en diseño y en superficie—en Europa la arena es habitual (Holanda, Bélgica...), algo que en USA, no ven ni en pintura, pues todos son de suelo duro-. Su pretemporada ha resultado intensa, con muchos días en nuestro país, sobre todo en Cataluña, donde se ha quedado impresionado por la gastronomía y por la hospitalidad de la gente.

Nadie dijo que la vida sería fácil y meno en un Mundial pero Villopoto es de los que piensa que mejor haberlo intentado que haberse quedado con la incertidumbre de qué habría pasado. Además, en su pensar está que el trabajo constante siempre ofrece recompensa aunque eso, de momento, no le

está funcionando. La temporada 2015 va torcida. Una victoria en Tailandia—circuito artificial, construido al estilo USA—es su pobre bagaje al que, además, hay que sumar la lesión en el coxis tras una caída en Italia, la cuarta prueba de la temporada, que le ha dejado sin participar en Holanda. Así que aún sin cubrirse el primer tercio del año, Ryan empieza a contemplar que el título se presenta hart complicado y entonces llega a su momento dubitativo. ¿Seguir en 2016 o no hacerlo? Porque, no os hemos contado, que unido a su decisión de emigrar de USA a Europa estaba la idea del final de su carrera deportiva al término de esta temporada. Él asegura que no se piensa cantar de ese planteamiento y que, pase lo que pase, las próximas fiestas de Navidad y Año Nuevo serán las primeras como expiloto de motos. ¿Nuestra opinión? En una mente de Campeón no cabe el conformismo, por mucho que estés cansado y menos en alguien que aún es joven. Así que, lo más seguro es que haya Villopoto para rato. De momento pensamos en positivo para disfrutar del duelo entre el italiano Tony Cairoli, el icono de Europa, el mejor con sus ocho títulos en el Mundial MX1, frente a Ryan Villopoto, el ídolo de América. Una rivalidad que ha beneficiado en repercusión al Campeonato del Mundo, sobre

Ryan Villopoto

todo, lógicamente, en Estados Unidos donde ahora, muchos, miran de reojo los resultados de Ryan, con ese sentido de orgullo patrio profundo y altivo que sólo los habitantes del país de las barras y estrellas saben tener. Y aunque RV2 no gane la confianza en él se mantiene plena porque saben que, más pronto que tarde, los resultados llegarán. Y que el número dos

que lleva pasará al uno de Campeón. Por cierto, un número dos que hizo como propio hace años cuando, como permite la AMA (Federación Americana de Motociclismo) los Campeones más ilustres pueden elegir un número permanente para el resto de su carrera deportiva que, incluso seguirá en su poder, hasta cinco años después de que se retire el piloto en cuestión. Una brillante idea, como tantas otras

en Estados Unidos, encaminada a asegurar el marketing y venta de productos con la imagen del piloto, sabiendo los aficionados que esa camiseta que llevan con el dos siempre será la de su ídolo. Así que RV2 no cambiará nunca su «marca» es que muchos llevan tatuada y que pretende dejar grabada en letras de oro en el Mundial. RV contra el mundo. La batalla de los siglos ha comenzado. ¡Hagan apuestas!



Ryan Villopoto



Ryan Villopoto



Ryan Villopoto

VILLOPOTO HA GANADO DURANTE LOS ÚLTIMOS CUATRO AÑOS TODOS LOS CERTÁMENES AMA DE MOTOCROSS Y SUPERCROSS.



Ryan Villopoto



EL DORSAL
"2" YA ESTÁ
ASOCIADO A
VILLOPOTO PARA
EL RESTO DE
SU CARRERA
DEPORTIVA.

Ryan Villopoto



Ryan Villopoto



Ryan Villopoto



El origen del asfalto

Carretera a Vandalia

La Carretera, ese gran vínculo entre las dos ruedas, el paisaje, la moto, los pueblos, las ciudades, los circuitos de velocidad... Grandes, pequeñas, autopistas, secundarias... Las amamos, pero ¿desde cuándo?, ¿cuál fue su origen? Esta historia comienza en una tumba.

El origen del asfalto

// Nacho Mahou

Uno de los mejores viajes que he disfrutado es una ruta por Escocia en Harley-Davidson (CMM 27). Comenzó en Newcastle upon Tyne (Inglaterra), ahí recogimos una moto de Eagle Rider. Era el concesionario más cercano a Escocia.

Cumplidos los requisitos legales -pago, seguro, instrucciones- comienza el viaje hacia la tierra mítica de William Wallace.

Cruzamos el Muro de Adriano, límite pétreo del solemne Imperio Romano y muy cerca ya de la tierra escocesa.

Unas enormes piedras, dignas de la espalda de Obelix, forman un monumento con

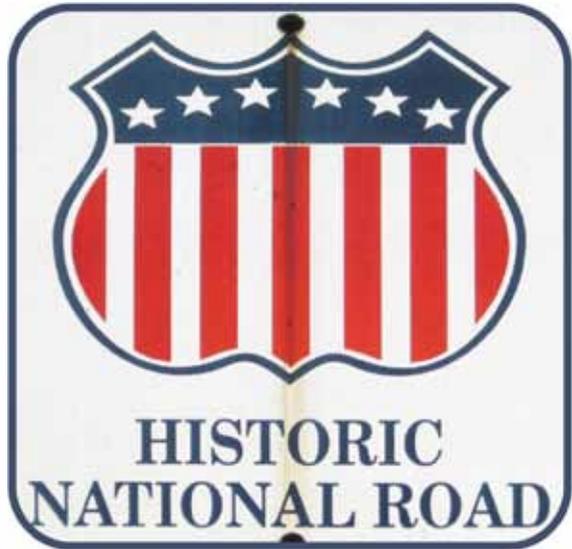
un nombre que siempre recordaremos "Alba" (Scotland en gaélico).

Previamente, desde Madrid, contactamos el grupo de motoristas de Escocia (Motorcycle Scotland) cuya sede se encuentra en The Buccleuch - Hotel & Restaurant.

Tras varias horas conociendo la zona, sus paisajes y su contundente lluvia, llegamos a

nuestro destino, Moffat. El viaje fue idílico, valles, arroyos, ovejas, montañas, pasto, rocas; todo bajo una fina capa de lluvia persistente. Descansamos y a la mañana siguiente, bajo un tibio sol, decidimos pasear por el pueblo y conocerlo mejor.

Dirás, querido lector, y todo esto que tiene que ver con...



Pues ahí delante de nuestros ojos apareció la tumba de él. ¿De quién? Del hombre que inventó el asfalto, ahí es "na". Las reverencias y fotos se sucedieron en una mágica mezcla.

J.L. a un lado y al otro Mc. A. Escudo de armas con tres flechas apuntando hacia abajo y con un lema "CruX Mihi Grata Quies" (La cruz es para mí un descanso) y, ya en grande, John Loudon

Mc. Adam...

Nació en Ayr y murió en Moffat, tras 80 años de una vida intensa.

Este ingeniero escocés dedicó gran parte de su vida a la construcción de carreteras, ámbito en el que inventó un nuevo proceso que resultó el macadán (Mc. Adam), una superficie de piedra machacada apisonada lisa y dura.

¡¡¡El asfalto!!! Qué sería de nosotros sin él (esto va por el amigo Ayala).

John dedicó sus esfuerzos a la construcción de carreteras, realizando algunos experimentos con piedras, construyó un camino que iba desde Alloway - Maybole a su finca, finalmente se convirtió en una carretera, la primera carretera del mundo.

El trabajo de John McAdam le adjudicó tantos méritos que en 1819 un comité de parlamentarios lo elogió por su excelente trabajo en la construcción de carreteras.

En 1770, el padre de McAdam muere y John se ve obligado a viajar a Nueva York para quedar bajo el cuidado de su tío William Mac Adam, quien era comer-



El origen del asfalto



ciante.

En la Guerra de Independencia de EEUU los McAdams se posicionan en el bando perdedor, el británico. Y al final de ésta deben abandonar la incipiente nación. Pero su legado se quedó.

La primera gran carretera en los Estados Unidos de América

-The National Road- se comenzó a construir en 1811 en Cumberland, Maryland, en el río Potomac y se acabó en 1838, en los confines de Vandalia, Illinois.

Sus métodos fueron tan importantes que sus patentes esta-

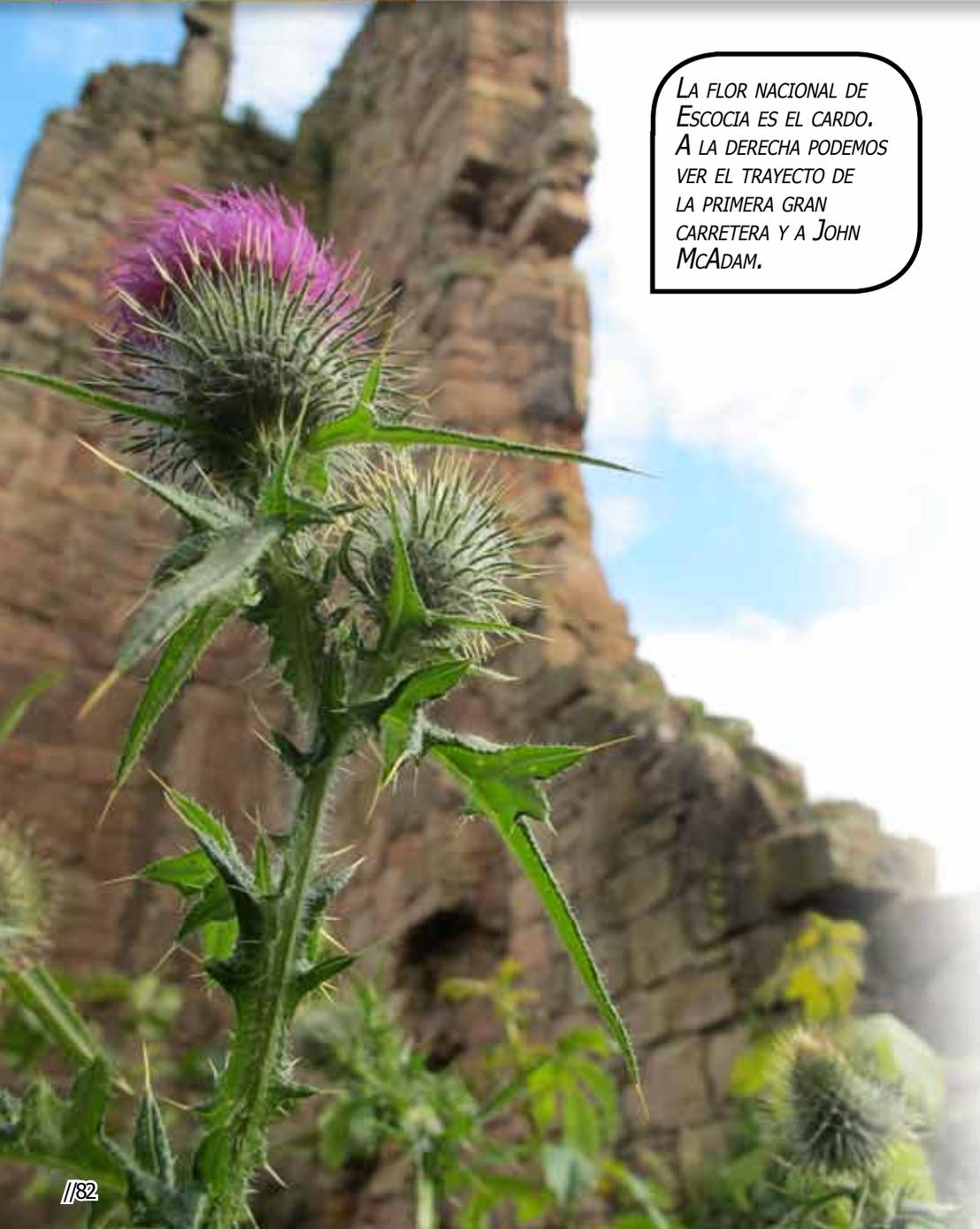
ban protegidas y respetadas por los gobiernos, incluso en Inglaterra. El término macadán se sigue usando en Iberoamérica, estando registrado en el diccionario de la Real Academia de España: “pavimento de piedra machacada que una vez tendida se comprime con el rodillo”.

Ahora es el momento de cerrar los ojos y pensar en esas carreteras que hemos recorrido y amamos. Las razones pueden ser una ruta solitaria, llegando a un destino esperado; un viaje en grupo hacia un Gran Premio de los que se reparten por la “piel de toro”; cruzando alguna

carretera mítica como la Route 66, o reunirse un domingo cualquiera en La Cruz Verde; salir entre semana con un fotógrafo a una solitaria Canencia sin domingos; atravesar Albacete por la retorcida Ayna, en Cabo de Gata, inclinando el manillar entre el mar y la roca, subir a Lanjarón en verano en busca del mejor botellín; trepar hacia el Teide, por Las Raíces, comprobando que la moto carburada nota la altura de cota; atravesar el Páramo de Masa, hacia el Escudo... Gracias John.



El origen del asfalto



LA FLOR NACIONAL DE ESCOCIA ES EL CARDO. A LA DERECHA PODEMOS VER EL TRAYECTO DE LA PRIMERA GRAN CARRETERA Y A JOHN McADAM.



El origen del asfalto

EN MOFFAT SE
ENCUENTRA LA TUMBA
DE JOHN McADAM, EL
ESCOCÉS INVENTOR DEL
EL ASFALTO QUE TODOS
DISFRUTAMOS CADA
DÍA.



Aprilia RSV4 RF

Una auténtica superbike *vestida* *de calle*

La nueva Aprilia RSV 4 RF, presentada recientemente en el circuito "Marco Simoncelli" de Misano Adriático, bien se podría definir como una auténtica Superbike "vestida de calle" y es que la súper deportiva del fabricante de Noale nació justo a la inversa que la mayoría de las motos de altas prestaciones.



Aprilia RSV4 RF

// Roberto Crivillén

Mientras todos los fabricantes consiguen hacer una moto súper deportiva de alguno de sus modelos de serie, los ingenieros italianos invirtieron ese proceso y primero crearon una moto de competición verdaderamente competitiva y cuan-

do la tuvieron la adaptaron para la calle, y el resultado es verdaderamente espectacular.

Las excepcionales cualidades de un chasis de competición aún más afinado, se combinan con un nuevo motor que tiene más de 200 CV de potencia, con un mayor rendimiento, ahora es más ligera y eficaz en pista y

con una notable mejoría en carretera gracias a la mejor tecnología electrónica proporcionada por su sistema APRC y ABS de carreras.

La nueva Aprilia RSV4 es la evolución natural de un proyecto revolucionario que logró dominar con

éxito el Mundial de Superbike en pocos años, al ganar siete títulos de campeón en seis años.

La RSV4 se concibe en torno a un motor V4 de 65° con un chasis heredero de la dinastía que ha logrado ganar 18 títulos y 143 Grandes Premios en

la categoría de 250 c.c. y que además es realizado por los más modernos sistemas electrónicos aplicados a la gestión del motor y el rendimiento dinámico de la moto.

La Aprilia RSV4 RV es una edición limitada caracterizada por un diseño "Superspole" y elementos de competición como en el paquete "Race" de la moto de serie y en donde destaca el equipo completo de suspensiones firmado por Öhlins, entre otros componentes.

En términos de cantidad y calidad la Aprilia V4 es radicalmente una nueva unidad con los más de 16 caballos adicionales y los 2,5 kilos menos respecto a su predecesora pues los ingenieros de Noale han rediseñado casi todos los elementos internos y externos del motor.

Aprilia es conocida como uno de los mejores fabricantes de chasis en el mundo y la nueva RSV4 representa la síntesis de la destreza técnica que Aprilia ha adquirido en los principales campeonatos mundiales y que le permiten ajustar el chasis a cada piloto como opción de serie, con lo que es la única Superbike que permite al piloto ajustar la posición del motor en el chasis, el ángulo de cabeza, el pivote del basculante y la altura del extremo posterior. Exactamente igual que en una moto de carreras.

En el basculante se emplea

la misma tecnología de construcción del chasis, pero en este caso se ha alargado su longitud en 14 mm para garantizar una mejor tracción y disminuir la tendencia de hacer caballitos durante aceleraciones bruscas que se complementan con las nuevas características de la extraordinaria centralita electrónica.

En cuanto a la electrónica, la Aprilia RSV4 perfecciona aún más lo que ya era de primera categoría en versiones anteriores gracias a una evolución significativa de su paquete de controles dinámicos y electrónicos diseñados y patentados por Aprilia, APRC (Aprilia Performance Ride Control).

En las nuevas RSV4 RR y RF, el APRC se ha desarrollado para ajustarse aún mejor a las nuevas características del motor y del chasis, con el fin de satisfacer las necesidades de cualquier piloto profesional. El nuevo sistema APRC integra aún mejor el mapa Ride-By-Wire de gestión electrónica del potente motor V4.

El sistema APRC viene como equipo estándar en las Aprilia RSV4 RR y RF, e incluye el aTC: Aprilia Traction Control, ajustable sobre la marcha (sin tener que soltar el acelerador) en 8 posiciones gracias a un joystick práctico en el lado izquierdo del semi-manillar, con un funcionamiento lógico muy



Aprilia RSV4 RF

afinado; aWC: Aprilia Wheelie Control, regulable en tres configuraciones, se ha recalibrado para el máximo rendimiento en el nivel 1; aLC: Aprilia Launch Control, para su uso en la vía única, con 3 ajustes; aQS: Aprilia Quick Shift, un sistema de cambio de marchas extremadamente rápido sin necesidad de soltar el acelerador ni usar el embrague.

Además del sistema de APRC de segunda generación, la Aprilia RSV4 RR y RF vienen de fábrica con el avanzado sistema anti-

bloqueo "Race ABS", diseñado y desarrollado por Aprilia en colaboración con Bosch para garantizar no sólo la seguridad extrema en carretera, sino también para mejorar el rendimiento en circuito. La unidad ABS 9MP constituye el punto de máxima distinción tecnológica disponible en la actualidad: el sistema, con un peso de sólo 2 kilos, se puede desconectar y ajustar en 3 niveles diferentes mediante un fácil acceso al sofisticado control de la instrumentación.

El nivel 1 está destinado a los circuitos, el nivel 2 a un uso en

carretera y el nivel 3 para superficies con poca adherencia.

La nueva y potente centralita electrónica del motor proporciona una gestión más fácil de los tres mapas de entrega de potencia, que ahora también incluye un mapa de gestión de freno motor.

A los dos programas clásicos de gestión "Track" y "Sport" ahora se une un nuevo mapa "Race" más extremo y apropiado para un uso profesional de la moto en circuito, con el control de frenado del motor reducido al mínimo a fin de apoyar las frenadas más fuertes.

APRILIA HIZO NACER SU GRAN SUPERBIKE AL REVÉS QUE TODAS LAS FÁBRICAS, CAMPEONA EN EL CIRCUITO Y APTA DESPUÉS PARA LA CALLE.

Aprilia RSV4 RF

LA NUEVA RSV4
RF VIENE EQUIPADA
CON LOS MEJORES
COMPONENTES
DEL MERCADO DE
LAS SUSPENSIONES:
ÖHLINS.



Aprilia RSV4 RF



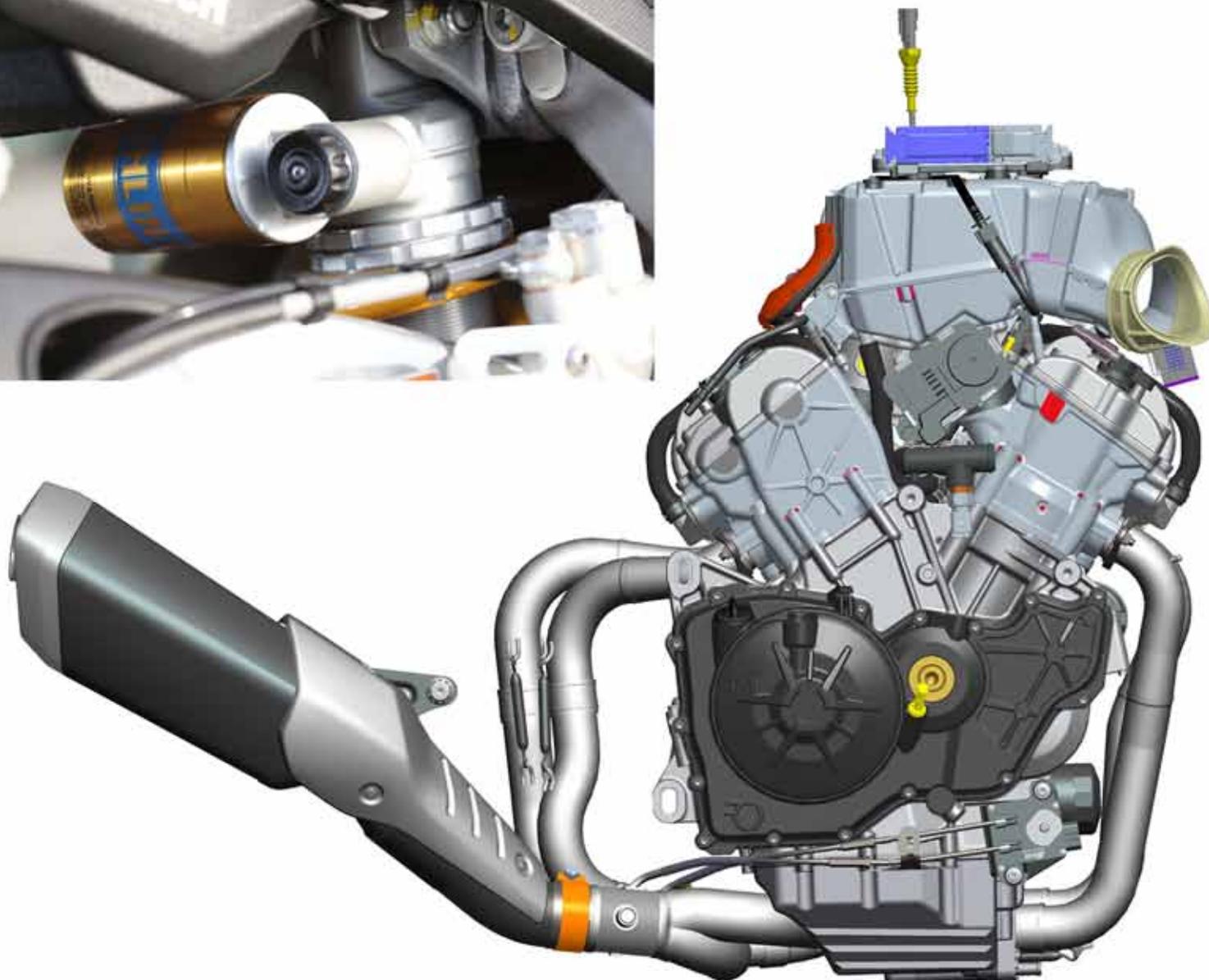
Aprilia RSV4 RF

EL SISTEMA APRC
INCLUYE CONTROL DE
TRACCIÓN, CONTROL
DE CABALLITOS,
CONTROL ENTREGA DE
POTENCIA Y CAMBIO
SEMIAUTOMÁTICO.



Aprilia RSV4 RF

FICHA TÉCNICA APRILIA RSV4 RR	
Tipo de motor	Aprilia V4 longitudinal a 65°, 4 tiempos, sistema de refrigeración líquida, doble árbol de levas (DOHC), cuatro válvulas por cilindro
Diámetro y carrera	78 x 52,3 mm
Cilindrada	999,6 cc
Relación de compresión	13,6: 1
Potencia máxima en el cigüeñal	201 HP (148 kW) a 13.000 rpm
Par máximo en el cigüeñal	115 Nm a 10.500 rpm
Sistema de encendido	Electrónico digital Magneti Marelli integrado en el sistema de control del motor, con una bujía por cilindro y bobinas tipo "stick-coil"
Escape	Diseño 4 en 2 en 1 con dos sensores de oxígeno, un silenciador lateral con válvula de derivación controlada por la ECU y convertidor catalítico trivalente integrado (Euro 3)
Lubricación	Sistema húmedo de lubricación por cárter con radiador de aceite y dos bombas de aceite (lubricación y refrigeración)
Transmisión	Seis velocidades caja de cambios tipo casete
Embrague	Multidisco en baño de aceite con sistema mecánico antideslizante
Transmisión primaria	Engranajes rectos de corte y acoplamiento flexible integrado, relación de transmisión: 73/44 (1659)
Secundaria	Por cadena con relación 41/16 (2.562)
Chasis	Doble viga de aluminio con elementos de hojas prensadas.
Suspensión delantera	Horquilla Sachs barras de 43 mm.
Suspensión trasera	Basculante en aluminio de doble brazo y bajo espesor con tecnología de lámina colada
Frenos delanteros	Doble disco flotante de acero y 320 mm con rotor de acero inoxidable ligero y bridas de aluminio de 6 anclajes. Pinzas Brembo Radiales. Bomba radial y latiguillos de acero trenzado
Freno Trasero	Disco de 220 mm de diámetro. Pinza Brembo con dos pistones



Aprilia RSV4 RF

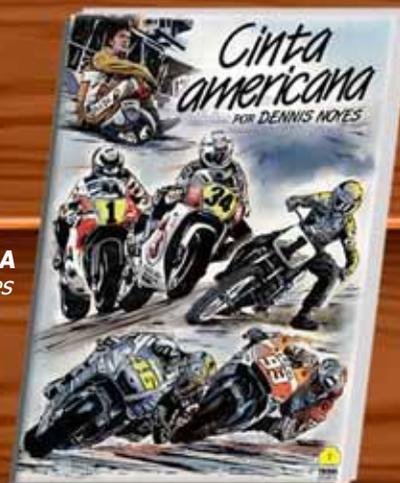


Biblioteca



LAWRENCE DE ARABIA Y LAS HIJAS DEL TRUENO
CARTAS, 1922-1939
Edita Macadam

CINTA AMERICANA
Por Dennis Noyes



MORINI 3 1/2, SIMBOLO DEGLI ANNI 70
Edita Nada



MOTOS LEGENDARIAS
Edita LU



ATLAS ILUSTRADO DE MOTOS MUY ANTIGUAS
Edita Susaeta

¡CONSIGUE

5€

PARA TU PRIMERA COMPRA
POR SER DE LÍNEA DIRECTA!

¡ÚNETE YA!



MÁS DE 500.000 MOTORISTAS
YA FORMAN PARTE DE MOTOBUYKERS

**LAS MEJORES OFERTAS
HASTA UN 70% DE DESCUENTO**



ALPINESTAR S T-GP PLUS NEGRO BLANCO
169,00 €
199,00 €



BULTACO HERITAGE PIEL INVIERNO NEGRO
89,90 €
99,99 €



TOMTOM URBAN RIDER EUROPA
179,00 €
299,00 €



DAINESE RACING DIV. BLANCO NEGRO ROJO
629,00 €
699,00 €



MUNICH MESSENGER 93 ROJA
49,00 €



GOPRO HERO
124,99 €



INTERCOMUNICADOR TWINS D2
59,50 €



ALPINESTARS GP-M PRO MONSTER ENERGY
399,00 €
499,95 €



SCOTT CUELLO 450
239,00 €
305,00 €



TUCANO URBANO PROTECTOR DE CALZADO 313
8,55 €
9,50 €



ALPINESTARS RIDGE WP 10
116,90 €
129,95 €



BUFF® BANDANA PRO FURSKULL S/M
34,95 €



TUCANO URBANO 4TEMPI GRIS
161,10 €
179,00 €



ACERBIS RODILLERA IMPACT EVO 2.0 NEGRO/ROJO
67,90 €
79,90 €



ACERBIS CROSSOVER STRATOS NEGRO
84,90 €
99,95 €



ALPINESTARS GORRA CORP SHIFT 2 FLEXFIT
26,90 €
29,95 €



BELL BULLITT TT
407,00 €
433,00 €



GIVI IPHONE 4/5 S955 + CARGADOR USB MOVIL/GPS
50,90 €
76,90 €



GIVI XS312 XSTREAM 4 IMANES OP/TFS 15 L. PORTATABLET
94,54 €
114,99 €



HJC SY-MAX III FLUORESCENT GREEN
269,91 €
299,99 €



DIFI SIERRA NEVADA PRO AX NEGRO
299,90 €

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.



SEGURO DE MOTO DE CAMPO

DESDE

60€



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

902 123 516

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com