

Club **más** moto

LÍNEA DIRECTA

Nº 40 mayo 2017
clubmasmoto.com

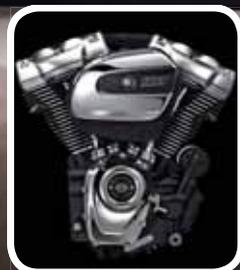
Kevin
Schwartz



La gran Experiencia

*Pol
Espargaró*

Milwaukee Eight
El nuevo
latido de H-D





EN RUTA, APLICACIÓN DE LÍNEA DIRECTA PARA MÓVILES

[Pincha aquí](#)

un mapa con la localización del vehículo.

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

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

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

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

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

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

¿Qué necesito?

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

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

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

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

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

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



Miguel Ángel Merino
CEO Línea Directa Aseguradora

La delincuencia vial en España, un problema real

Hace algo más de una década, el trágico atropello de un joven sevillano cambió el rumbo de la historia de la seguridad vial en nuestro país. Aquel suceso, conocido como el "caso Farruquito", despertó una gran alarma social y supuso un punto de inflexión en el control de conductas especialmente graves al volante. Desde aquel episodio, no cabe duda de que juntos, como sociedad, y con una Fiscalía que ha jugado un papel clave, hemos recorrido un largo camino en materia legislativa, así como de concienciación.

Sin embargo, un reciente informe de la Fundación Línea Directa sobre la evolución de la delincuencia vial en España ha puesto de manifiesto que aún queda mucho por hacer. El estudio arroja que son más de 4,5 millones de conductores los que reconocen haber cometido delitos contra la seguridad vial; y no sólo eso, sino que existe un gran desconocimiento, ya que más de 9 millones no saben que pueden ir a la cárcel por sus acciones imprudentes en la carretera. Además, los delitos contra la seguridad en el tráfico se han convertido en los más habituales en los juzgados españoles, ya que suponen el 35% del total de delitos que se cometen en nuestro país.

Pero a pesar de unas cifras que invitan a la reflexión, del informe también se desprende una conclusión positiva: los españoles no se conforman y reclaman hacer más para erradicar las conductas irresponsables de las carreteras. Así, muchos ciudadanos tipificarían como delito llevar a los niños en el coche sin Sistema de Retención Infantil debería ser delito, manipular el móvil mientras se conduce o no utilizar el casco cuando se circula en motocicleta, entre otros comportamientos.

En definitiva, más allá de las consecuencias penales, no debemos olvidar que estas conductas pueden conllevar un problema mucho más grave. Detrás de las cifras de condenados, hay fallecidos, hombres y mujeres, como aquel joven sevillano, cuyas vidas se ven truncadas por una imprudencia al volante.

Más Competición

4. Márquez vs Viñales, Rossi es el "outsider", por **Tito Lladós**

Más Off Road

32. KTM 1290 Súper Adventure R, Aventurera, por **Santi Ayala/Moto Verde**

Más Competición

54. Entrevista Pol Espargaró: "Necesitaba una experiencia así"

Pilotos de Leyenda

70. Kevin Schwantz, el célebre 34, por **Mela Chércoles**



Más Tribu

86. Milwaukee Eight, nuevo corazón de Harley-Davidson por **Nacho Mahou**



línea directa

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

Publicidad 918 072 000

Marc Márquez vs Maverick Viñales

Márquez vs Viñales Rossi es el "outsider"



Marc Márquez vs Maverick Viñales

// Tito Lladós

Están llamados a ser los grandes protagonistas de la temporada y ya en los primeros grandes premios han demostrado que las expectativas suscitadas a priori ni eran desacertadas o descabelladas ni se quedaban cortas; estamos hablando del épico duelo que presagia en 2017 la pelea por el título mundial entre el campeón en título, Marc Márquez, y el aspirante, Maverick Viñales, con un espectador “outsider” de auténtica excepción, que a la postre podría ser el gran beneficiado de ese combate, el italiano Valentino Rossi.

La carrera de récords iniciada por Marc Márquez en la más pequeña de las categorías (125 c.c.) parecía no tener freno o, por ser más concreto y preciso, no atisbaba un relevo natural digno, pues tanto Jorge Lorenzo como Valentino Rossi o Dani Pedrosa le superan con creces en edad, hasta que llegó Maverick Viñales.

Toda la palabrería y rumorología que suscitó su fichaje por Yamaha como sustituto de Jorge Lorenzo, noticia que se conoció poco después del Gran Premio de Francia de 2016, aunque ese fin de semana por el paddock de Le Mans algunos aseguraron

que sería Dani Pedrosa y no Maverick Viñales quien reemplazase la marcha de Jorge Lorenzo a Ducati, quedó ahogada con la confirmación de la llegada del joven de Roses como compañero de equipo del italiano pocos días después.

Resultaron inevitables las comparaciones desde el minuto uno, pero todo aquello no dejaba de ser más que eso, rumorología, apreciación o, hasta si se quiere, apuesta personal de no pocos por un joven valor que llegaba a una marca que en los últimos siete años ha logrado tres títulos mundiales, todos ellos de la mano de Jorge Lo-

renzo (2010, 2012 y 2015).

Queda fuera de toda duda lo equilibrado del comportamiento/rendimiento de la Yamaha YZR M1 y Maverick Viñales se encargó de demostrarlo prácticamente desde los primeros entrenamientos tras el Gran Premio de Valencia de 2016, pero una cosa eran los entrenamientos —que ganó todos— y otra muy distinta la llegada de las carreras, pero ahí también sorprendió el campeón del mundo de Moto3 de 2013.

Su madurez y forma táctica de afrontar las carreras dejó atónito a más de uno, y así fue como llegaron las victorias

de Qatar o Argentina y todos o casi todos, para ser justos, comenzaron a pensar si éste Maverick Viñales podía ser aquel Marc Márquez de 2014 que encadenó diez victorias consecutivas.

Mientras que el propio Marc Márquez no acertaba plenamente, como tampoco Honda, en el inicio de la temporada, y en esas carreras dejaban escapar algunos puntos que podrían ser importantísimos al final de la temporada.

En tanto que Valentino Rossi hacía lo que mejor sabe hacer, sacar su maestría (a río revuelto ganancia de pesca-

dores) el día de la carrera, le vayan como le vayan los entrenamientos, para arañar el máximo de puntos en todas partes, sabedor cada vez más de que los títulos en esta década se ganan con la máxima regularidad y el mayor temple de los nervios (lo que le llevó a ser líder tras la carrera de Austin).

Márquez quería llegar a Austin, saber si en un circuito en el que nadie le ha ganado, sería capaz de doblarlo quien se perfila como su máximo rival de la temporada, por edad y ambición, pero siempre sin olvidarnos del sempiterno Valen-



Marc Márquez vs Maverick Viñales

tino Rossi, por supuesto.

Un pequeño inciso. Ni es olvido ni desidia. Todo apunta a que el 2017 será un año de acomodamiento y adaptación para Jorge Lorenzo. Que ganará carreras con su Ducati Desmosedici GP17 creo que casi nadie lo duda, como tampoco en el caso de Dani Pedrosa, pero otra cosa muy distinta parecer ser por lo visto en este comienzo de la temporada, que puedan aspirar a luchar por el título mundial hasta el final; con ese objetivo, claramente, se perfi-

lan tres pilotos, Márquez, Viñales y Rossi si bien siempre cabe la posibilidad de alguna otra sorpresa, aunque no parece que las vaya a haber.

El inicio arrollador de Viñales sembró de dudas a todos los contertulios ¿Serán capaces Márquez y Rossi de frenarlo? ¿Ganará muchos grandes premios consecutivos? ¿Le podrá parar alguien?

La primera incógnita quedó respondida en Austin (Texas), en donde un año más, Marc Márquez demostró que ese es

su feudo inexpugnable y, a pesar de los problemas de entrenamientos, logró la “pole position” y, valga la redundancia, a pesar de la oposición inicial de su propio compañero de equipo, Dani Pedrosa, se hizo con su quinta victoria consecutiva en el trazado tejano.

Obvio es que al ser afirmativa la primera cuestión, la segunda llegaba por derecho, pues aunque alguien podría decir que Márquez ganó en Austin porque Viñales se cayó, nada más lejos de la

realidad, puesto que la caída del de Yamaha llegó en la segunda vuelta y, desde el principio, se vio que el de Roses no se encontraba igual de cómodo que en anteriores citas del campeonato.

Pedrosa lo intentó, como también Rossi, pero al final la victoria fue para el de siempre en el Circuito de Las Américas (COTA, por sus siglas en inglés).

El fulgurante inicio de temporada quedó truncado de golpe, pero dejó claras

varias cosas.

La primera de ellas es que él y su Yamaha, forman un tándem impresionante, por eficacia y efectividad, y la segunda es que quienes parecen ser los únicos llamados claramente a frenarle, son Marc Márquez, sobre todo, y Valentino Rossi, que parece que no está, pero siempre está.

Esa será la pelea de la temporada, no hay ninguna duda, quizás haya más ganadores a lo largo del año, como Jorge Lorenzo, Andrea Dovizioso

o Dani Pedrosa, pero se antoja algo más complicado que como sucediese en 2016, que en esta temporada llegue a haber la ingente cantidad de vencedores de grandes premios (nueve) que hubo en 2016.

Sólo las malas condiciones climatológicas, la indeseada lluvia para los pilotos oficiales, que optan por arriesgar lo preciso en esas circunstancias, abra las puertas de la gloria a los pilotos de los denominados equipos independientes, pero esa es otra historia...



Marc Márquez vs Maverick Viñales



Marc Márquez vs Maverick Viñales



Marc Márquez vs Maverick Viñales



Marc Márquez vs Maverick Viñales



Marc Márquez vs Maverick Viñales



Marc Márquez vs Maverick Viñales



Marc Márquez vs Maverick Viñales



Marc Márquez vs Maverick Viñales



Marc Márquez vs Maverick Viñales



Marc Márquez vs Maverick Viñales



Club más moto
LÍNEA DIRECTA

Marc Márquez vs Viñales



BMW Motorrad



ES HORA DE DIVERTIRSE.
MAKE LIFE A RIDE.



LLÉVATE TU BMW F/GS
SIN ENTRADA

BMW F 700 GS
DESDE **160€/MES**

Entrada 0 €, 35 cuotas de 160 € y cuota final de 4.500,81 €. TAE 5,61%

Y ahora con el equipamiento
opcional más completo
incluido sin coste adicional

Además a los 3 años tú decides
qué hacer con tu motocicleta

- 1 La cambias
- 2 Te la quedas
- 3 La devuelves

Consulta el resto de 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 F 700 GS: 9.123,91 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH, S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses. IVA e impuesto de matriculación (IEDMT) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al IEDMT puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización 136,86 €. Importe a financiar: 9.123,91 €. Precio total a plazos 10.237,67 €. Importe total adeudado 10.237,67 €. TIN 4,75 %. Valor futuro garantizado 4.240,81 € (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 30/06/2017 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.



KTM 1290 Súper Adventure R

Av en tu re ra

Una verdadera "Travel Enduro" para recorrido de rutas completas, sin evitar los pasos de campo, de conquista global. A la nueva 1290 R, KTM la define como la más extrema trail de todos los tiempos.



KTM 1290 Súper Adventure R

// Santi Ayala/Moto Verde

Cada vez más demandas, el mercado de las trail va en crecimiento y el de las maxi trail acapara una enorme cuota de mercado de este segmento. Monturas con las que devorar kilómetros, rodando con grandes capacidades ruteras en asfalto y haciendo guiños al campo. Pero incluso dentro de éstas, hay variantes que enfatizan en la orientación off road, caso de la nueva 1290 Adventure R, letra que la diferencia de la S, y que plasma su “gen” campero.

Para llegar con garantías a la tierra y rodar sin problemas sobre pistas y caminos, la R monta ruedas “off road” con llantas sin cámara, con radios, de 21 pulgadas delante y 18 detrás –medidas habituales en el enduro- con gomas mixtas Continental Trail Attack. La suspensión aumenta su recorrido (220 mm. en ambos ejes), con horquilla WP de 48 mm- -regulable en tres vías- y amortiguador WP con PDS –primera Adventure sin bieletas-.

La R disfruta de más altura libre al suelo (250 mm.) necesaria en campo, a consecuencia de la cual aumenta la elevación del

asiento (890 mm). El sillín tiene diseño “Off road”, que facilita el sentarse y levantarse habitual del campo. La protección de daños ante posibles caídas, más habituales en el campo, la aporta un arco de tubos de acero pintados en naranja que lleva de serie, cubre el motor y protege depósito y radiador. Cubremanetas de serie, manillar sin barra y cúpula delantera regulable manualmente en altura completan la ergonomía del piloto.

Son muchas las soluciones electrónicas que ofrece la sofisticada Súper Adventure. Como sistema sin llave “KTM Race On”, para encender y apagar sin poner la llave en el contacto, solo teniendo el mando/llave cerca de la moto (en el bolsillo de la chaqueta, por ejemplo). Sistema que deja bloquear la dirección e incluso actúa sobre el cierre del tapón del depósito, igualmente sin llave. Cuenta con acelerador “ride by wire” sin cable, inmovilizador electrónico e incluye TPMS –indicador de baja presión de los neumáticos- y control de velocidad de cruce en la dotación de origen.

El motor de la 1290 rinde 160

CV y 140 Nm con sus 1.301 c.c., cilindrada real del bicilíndrico en V a 75°, es el más potente del mercado de las maxi trail y dispone de cuatro modos de conducción que se pueden seleccionar en función del tipo de conducción de la moto: Sport –máxima potencia-, Street –respuesta más suave-, Rain –menos agresiva- y Offroad –potencia rebajada a 100 CV-. Incluso en marcha podemos pasar de un modo de motor a otro –basta con cerrar el gas, escogerlo y confirmarlo pulsando el botón OK-.

La Adventure Incluye control de tracción (MTC) y sistema de estabilidad (MSC) con los frenos ABS con asistencia en curva, y con función “Off road”, que actúa sobre la rueda delantera pero permite bloquear la trasera.

Todas las combinaciones de configuración son seleccionables al gusto, combinadas con cada modo de conducción, además de poder encenderlas o apagarlas fácilmente con los mandos de la

piña izquierda –iluminada por la noche-, de forma rápida e intuitiva. Y toda la información se visualiza en una impresionante pantalla TFT de 6,5” de gran visibilidad, que adapta su brillo a la luz ambiente.

Además de la información habitual de velocidad, revoluciones, trips... el cuadro muestra los modos de conducción y permite configurar accesos rápidos –hasta 8 preferencias- a las

funciones que más usemos –por ejemplo, apagar y encender el control de tracción, el ABS...-.

Además de todo lo que lleva de serie, en opción se puede montar el paquete “Travel Pack” con sistema antiderrapaje MSR (Motor Slip Regulation) que actúa al cerrar el gas en las reducciones; sistema HHC (Hill Hold Control) como freno de mano automático para arranque en cuesta; el “quickshifter” del cambio –permite cambiar rápidamente sin cortar gas y sin usar embrague- y la conexión KTM My Ride (conecta el móvil por Bluetooth a la moto para manejar las llamadas, la música...).

La Súper Adventure es una sensacional trail. Poderosa de mecánica pero progresiva, per-

misiva, sobre todo en uso en el modo “Off road” (100 CV), que aporta confianza. Con un poco de nivel de conducción en campo, se lleva muy bien. En el modo Sport (160 CV) aparece todo el potencial, e impresiona por su aceleración de Dragster. La respuesta ciclo completa la capacidad de una trail que busca el aventurismo en formato deportivo.

La suspensión y el chasis nos hacen disfrutar de la conducción y enmascaran los más de 220 kilos, en orden de marcha, que pesa la KTM.

En pistas trabaja bien aunque hay que ir atentos para frenarla, pues aporta tal confianza que se va muy deprisa. La suspensión tiene confort, trabaja con fluidez, buena absorción, aunque, como en todas las motos trail, resulta difícil ofrecer un equilibrio perfecto off/on road.

Evidentemente, en el rango de precio que se mueve (17.400 euros), se trata de una opción para quienes pueden poner abundantes recursos a la compra de su moto.



KTM 1290 Súper Adventure R



KTM 1290 Súper Adventure R



KTM 1290 Súper Adventure R



KTM 1290 Súper Adventure R



KTM 1290 Súper Adventure R



KTM 1290 Súper Adventure R



KTM 1290 Súper Adventure R



BMW Motorrad



RETA A LA CIUDAD. NUEVA BMW G 310 R. MAKE LIFE A RIDE.

Prepárate para divertirte como nunca antes lo has hecho, en la ciudad o fuera de ella, con la nueva BMW G 310 R. La agilidad, el dinamismo y maniobrabilidad de la nueva Roadster BMW te harán vivir experiencias que no querrás que terminen. Más información en bmw-motorrad.es

NUEVA BMW G 310 R
CON ABS DE SERIE

5.090€ >> 75^{DESDE}€/MES

997,89 € de entrada, 23 cuotas de 75 € y cuota final de 2.772,7 €. T.A.E. 5,83%.

Y a los 2 años decides*:

- 1 Cambias a una BMW nueva
- 2 Te la quedas
- 3 La devuelves



Sigue a "BMW Motorrad España" en:



P.V.P. Recomendado Península y Baleares para G 310 R: 5.090 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH, S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 24 meses, IVA e impuesto de matriculación (EDMT) 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 61,38 €. Protección de pago: 75,48 € incluido en la financiación. Importe a financiar: 4.167,59 €. Precio total a plazos 5.556,97 €. Importe total adeudado 4.559,08 €. TIN 4,75 %. Valor futuro garantizado 2.697,70 € (24 meses y 20.000km). Condiciones válidas hasta el 30/06/2017 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

* A los 2 años podrás cambiar la motocicleta, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

KTM 1290 Súper Adventure R



KTM 1290 Súper Adventure R



Entrevista a **Pol Espargaró**, piloto del **Red Bull KTM Factory Racing**

“Necesitaba una experiencia así”

A sus 25 años, Pol Espargaró aceptó el reto de abandonar la seguridad de Yamaha por la incertidumbre de KTM, un proyecto que ha comenzado de cero y que pretende llegar al nivel de marcas como Honda, la citada Yamaha o Ducati en un par de años. Un reto descomunal.



Entrevista a Pol Espargaró, piloto del Red Bull KTM Factory Racing



// Borja González

“En KTM dicen que quieren pelear por el Mundial en un par de años...”. Pol Espargaró sonríe, en parte porque no esconde lo difícil que le parece cumplir con ese deseo que el peculiar Stefan Pierer, propietario de la marca austríaca y con fama de fanfarrón, no se cansa de repetir. KTM pone sobre la mesa sus triunfos en off road, o en el mismo Campeonato del Mundo, en 125cc, 250cc, Moto3 y, desde este año, Moto2.

Aunque MotoGP es otro mundo. “Va a ser muy complicado”, reconoce el piloto de Granollers. “Es la máxima categoría tecnológica de las motos, con marcas súper fuertes y con muchísima experiencia acumulada. Recorrer ese camino tan rápido es de locos. Ya hemos visto a los últimos que han llegado. Aprilia vino con una moto de SBK que fue modificando, Suzuki tenía la experiencia de haber estado hacía poco en MotoGP, pero KTM ha empezado a pintar la moto en una hoja en blanco. Y tengo que decir que es muy impresionante subir por primera vez a una moto tan virgen y notar que hay potencial, que estás lejos pero que no estás perdido”.

En ese sentido, la casa de Mattighofen se ha subido al

carro de la clase reina sin querer renunciar a su característico chasis tubular y siendo la única que no compite con suspensiones Öhlins —equipan WP, marca de su propiedad—. “Bueno, a lo mejor en el futuro cambio de opinión, pero son dos puntos que no nos han dado demasiados problemas. Sí que el chasis es peculiar, pero tiene sus cosas buenas, se puede modificar con mucha facilidad. De partida lo que más problemas ha ido generando han sido el motor, que tiene una potencia brutal que no podemos aprovechar, y la electrónica, aunque los dos van relacionados. Si a las otras fábricas ya les costó a principios de 2016 enterarse de la nueva electrónica, imagina a nosotros, que ni siquiera tenemos la experiencia previa...”.

Espargaró tenía varias opciones sobre la mesa después de tres años con contrato de fábrica con Yamaha aunque enrolado en la escudería francesa Tech3. “Sí que me generó algo de frustración el final de esa etapa, nunca lo he escondido”, reconoce. “El equipo me dio todo lo que tenía en sus manos, aunque cuando entras en una fábrica ves la diferencia de recursos. Lo que antes tenía que hacer con mi técnico y un telemétrico ahora lo hago con un montón de ingenieros.

Me acuerdo que la primera vez que me senté con el equipo hice lo que estaba acostumbrado, hacer peticiones simples: ‘quiero más potencia aquí’. El ingeniero me miró y me dijo: ‘¿dónde es aquí?’. Cuando me enseñó los parámetros de su ordenador me quedé helado... ¡No sabía que hubiese tantas posibilidades!”.

El arranque con KTM coincidió con el inicio espectacular de los pilotos de su antiguo equipo, Johann Zarco y Jonas Folger, lo que lleva a una pregunta obvia: ¿te arrepientes de la decisión? “Para nada. Me alegro de que les vaya bien, lo prometo. Pero llegué a un límite. Cuando terminé sexto en mi primer año en Yamaha y como mejor privado pensé que estaba ante mi oportunidad. Pero el segundo año no salió igual. Obviamente, Yamaha tenía la prioridad en los pilotos de fábrica, y es normal, así que nosotros teníamos poca atención. Es verdad que esta M1 es muy buena moto, además de que Bradley y yo vivimos una situación peculiar: cuando los demás pilotos tenían cinco motores para la temporada, nosotros dispusimos de tres; cuando pasaron a siete a nosotros nos dieron cinco, con la potencia capada, y eso lo notábamos mucho, sobre todo en aceleración. Era lo que había e

Entrevista a Pol Espargaró, piloto del Red Bull KTM Factory Racing



intenté hacerlo lo mejor que pude. Pero a partir de un punto necesitaba un nuevo reto”.

Además de la opción de continuar con Yamaha en el Tech3, Espargaró contó con una oferta de Ducati –Avintia-, pero se decantó rápido por KTM. “Tengo 25 años, creo que aún soy joven”, analiza. “En mi carrera me he peleado de tú a tú con pilotos como Marc o Iannone, que ahora están delante en MotoGP, así que tengo que creer en que puedo llegar a estar arriba. Y la única manera es estar dentro de una fábrica. Necesitaba una experiencia así”. Aunque esto le ha supuesto desaparecer de la ‘primera pantalla’ de tiempos y tener que acostumbrarse a zonas de la clasificación en las que nunca antes se había movido desde su debut en 2014 en la categoría reina. “Es difícil, claro. Llegas al box, miras la tele y te ves ahí abajo y muy lejos. Pero aprendes a madurar, a trabajar de otra manera, a saber centrarte mejor en los problemas de la moto, a aceptar que muchas veces hay que salir a pista no a marcar un buen tiempo si no a probar esto o aquello. Aunque me lo planteo como una inversión, un esfuerzo que hago confiando en algo mejor que va a llegar. Y confiar viendo el empeño, las

ganas, la cantidad de horas y de recursos que ponen en el equipo es relativamente fácil”.

En este reto con KTM, el campeón de Moto2 de 2013 vuelve a tener a su lado al británico Bradley Smith, con el que además de los tres años en Tech3 ha compartido uno de sus dos triunfos en las ‘8 horas de Suzuka’. “Nos conocemos bien, somos muy distintos en todos los sentidos, pero nos comunicamos bien. Lo curioso es que llevamos líneas diferentes de trabajo. Puede parecer raro, pero nos sirve, porque a veces yo elijo un camino y el suyo es mejor, y podemos compartir y comparar esa información. Y al revés. Y a los ingenieros les viene muy bien. Es obvio que luego hay una competencia. Eso que se dice de que tu primer rival es tu compañero de box es verdad, y más en una situación como esta, en las que en muchas ocasiones hemos estado tan lejos del resto que sólo nos ha quedado aprendernos entre nosotros”.

El reto de Espargaró le lleva, también, a enfrentarse a una moto muy diferente en su filosofía a la M1. “Son como la noche y el día”, explica. “La KTM es más salvaje, más física. Con la Yamaha, si la sacas del sitio, no sale el tiempo. Con esta me peleo más.

Aunque a mí eso me encanta. Soy más lento pero me lo paso mejor”. Y es que en sus años en el Tech3 vivió peleándose con la necesidad de ser un piloto más fino e ir en contra de sus instintos. “Era curioso, pero cuando me ponía detrás de Lorenzo e intentaba seguir sus líneas, era un desastre. Sin embargo, si me encontraba con Márquez iba mucho más rápido. Pero ese estilo podía valer para una vuelta, no para una carrera completa. Ahora puedo ser más bestia. También esto te exige más físicamente. He cambiado mucho mi preparación y eso hace que no sufra, pero es que con la M1 casi ni sudaba...”.

El inicio del proyecto KTM lo afronta con ilusión, según confiesa, con muchas ganas. Aunque, ¿hasta dónde llegará la paciencia? “Sinceramente, no lo sé. Prefiero pensar que vamos a llegar, porque eso me permite ponerle muchas ganas. Tenía que probar esta experiencia y quiero disfrutarla. Obviamente, me encantaría que funcionase y poder estar delante con esta moto. Sería lo más, cogerla desde cero y llevarla hasta arriba. ¿Si no llega el momento? Ya se verá. Insisto en lo que te he dicho antes: sólo tengo 25 años y creo que puedo permitirme hacer esta apuesta”.

Entrevista a **Pol Espargaró**, piloto del **Red Bull KTM Factory Racing**



Entrevista a **Pol Espargaró**, piloto del **Red Bull KTM Factory Racing**



Entrevista a **Pol Espargaró**, piloto del **Red Bull KTM Factory Racing**





BMW Motorrad

EXPRIME
LA CIUDAD.
MAKE LIFE A RIDE.

MAXI-SCOOTERS BMW MOTORRAD AHORA
SIN ENTRADA

C 650 SPORT **DESDE 160€/MES**

Entrada 0 €, 35 cuotas de 160 € y cuota final de 5.704 €. TAE 5,57%.



Además a los 3 años tú decides qué hacer con tu Maxi-Scooter

- 1 Lo cambias
- 2 Te lo quedas
- 3 Lo devuelves

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

Sigue a "BMW Motorrad España" en:

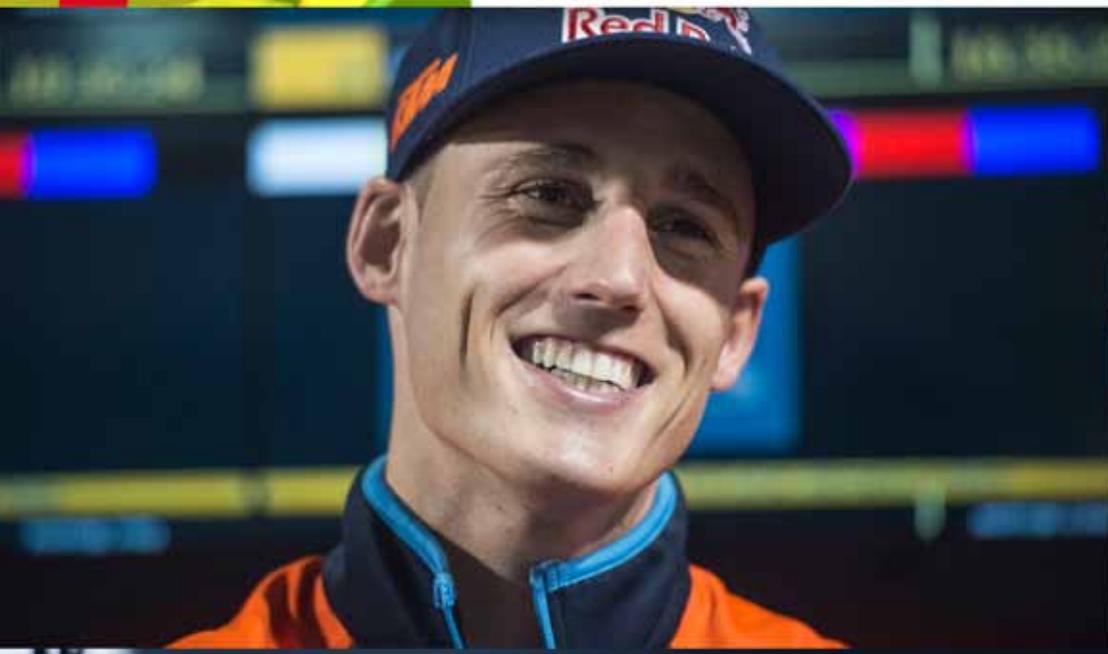


Si no deseas financiar tu moto, acércate a tu concesionario oficial BMW Motorrad e infórmate sobre las condiciones especiales equivalentes.

P.V.P. Recomendado Península y Baleares para C 650 Sport: 10.167,6 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH, S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses, IVA e impuesto de matriculación (IEDMT) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al IEDMT puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización 152,51 €. Importe a financiar: 10.167,6 €. Precio total a plazos 11.456,51 €, importe total adeudado 11.456,52 €, TIN 4,75 %; Valor futuro garantizado 5.544 € (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 30/06/2017 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

Entrevista a **Pol Espargaró**, piloto del **Red Bull KTM Factory Racing**



Kevin Schwantz

El célebre 34



Texas, tierra de cowboys, ha dado uno de los pilotos más grandes de la historia del motociclismo. Sin necesidad de tener el palmarés más grande de este deporte sí que ha sido uno de los más carismáticos de todos los tiempos y a pesar de contar sólo con un título de la clase reina (algo que no pueden decir otros pilotos importantes), el nombre de Kevin Schwantz continúa levantando pasiones. Sólo puede entenderse así por tratarse de un piloto de leyenda, y qué leyenda...

LAP

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10

Kevin Schwantz



// Mela Chércoles

El célebre 34 compartió pista con pilotos tan importantes como Rainey, Lawson, Doohan o Gardner, brillando tanto o más que cualquiera de ellos con las indomables 500cc. Fue siempre fiel a una Suzuki que en ocasiones era un botijo en comparación con las Yamaha o las Honda. Tenía una peculiar filosofía de carreras: vencer o morir, que le llevó a caerse muchas veces y a ganar 25 GGPP, uno más que su enconado rival, Rainey, a pesar de que el californiano conquistara tres títulos. Es decir,

que su carisma trasciende a sus números.

Es de justicia reconocer que el único título de Kevin, en 1993, se vio favorecido por la desgraciada caída de Rainey en Misano de ese año, con la desgracia de que el californiano quedaría postrado en una silla de ruedas a partir de ese día. Pero también hay que recordar que esa temporada le estaba yendo muy de cara al texano hasta que Doohan les tiró a él y a Barros en Donington Park, costándole una lesión de muñeca que le mermó para el resto de la temporada.

El 34 fue el sucesor a nivel de popularidad de Barry Sheene, que recomendó su fichaje a Suzuki, la fábrica con la que fue dos veces campeón del medio litro, y el antecesor de Valentino Rossi, que siempre se ha considerado un admirador de él. Ellos tres eran y son partidarios del espectáculo, dentro y fuera de la pista, con celebraciones espontáneas y divertidas que les acercaron aún más a los aficionados.

Virtudes populares al margen, el estilo agresivo de pilotaje de Schwantz le llevaba a hacer las frenadas más imposibles que se han visto sobre

dos ruedas. Puede dar fe de ello Rainey, perfecta víctima propiciatoria en Hockenheim o Donington Park. Esas imágenes del 34 recuperando distancias imposibles, en algunos casos con espectaculares rebotes de la rueda trasera, siguen estando presentes con millones de reproducciones a través de youtube.

Por todas esas cosas y algunas más, el 34 está muy presente en la memoria de innumerables aficionados, un 34 cargado de simbología, porque hizo célebre un dorsal que tiene historia... Ese dorsal era el de su tío Darryl

Kevin Schwantz



Hurst, hermano de su madre, cuando Kevin se fue a California a probar una Yoshimura de SBK y asumió ese número como propio, porque heredó la cazadora con la que corría su tío. En ella se mezclaban los colores azul y rojo, con el 34 en ambas mangas y a la espalda, en grande y bajo el nombre de Hurst. Por la parte delantera ponía Yamaha, marca de motos que vendían en el negocio familiar de su abuelo, con el nombre Hurst Supply. Era originariamente una tienda de bicicletas y cortacésped que empezó a vender a motos en 1964, el

año del nacimiento de Kevin. Y también el nombre de Ossa, marca con la que corrió su tío alguna vez en carreras locales. De ahí tanta fidelidad al 34, que sólo cambió por el 1 en la temporada de 1994, la única que corrió como vigente campeón, ya sin motivación al no estar Rainey en la pista, dicho por él mismo, y machacado por las lesiones y sin el hambre que le generaba conseguir su primer título. Por cierto, que en la base de ese dorsal número 1 incluyó un pequeño 34, para que también estuviera a su lado.

El Pajarito, como se le apo-

dó por su aspecto desgarrado y su pelo rubio al llegar al Mundial de manera permanente en 1988, se retiró con la temporada de 1995 en marcha, por estar desmotivado. En la actualidad es embajador del circuito de COTA, en Austin, en el que se disputa el GP de Las Américas, y no ha dejado nunca de aparecer por los circuitos. El piloto que más se le pareció, según él, fue Marco Simoncelli, y sintió mucho su dramática pérdida. Este año, en Texas, puso la carne de gallina verde abrazarse a Paolo Simoncelli, su amigo, el amigo de todos.

Kevin Schwantz



Kevin Schwantz



Kevin Schwantz



Kevin Schwantz



Kevin Schwantz



Milwaukee Eight

Nuevo corazón de Harley- Davidson



Harley-Davidson Motor Company se ha estrenado esta temporada con un nuevo motor, el noveno en la saga Big Twin: el Milwaukee-Eight. Y cada vez que la centenaria marca saca un nuevo propulsor es un gran acontecimiento. Un nuevo latido.

Milwaukee Eight

// Nacho Mahou

La historia de Harley-Davidson va muy unida a su motor. “Como en todas las motos” se podría deducir, pero la relación entre H-D y sus Big Twin ruedan en paralelo.

Hay otras marcas y sus motores que destacan juntos, son intrínsecos: Vespa, Moto Guzzi... Pero vamos a centrarnos en “los Big Twin de Wisconsin”.

El Gran Gemelo (Big Twin) es una configuración de motor en V bautizado así por Harley-Davidson desde 1909, seis años después de sus comienzos. Pero esa configuración de motor no es genuina de H-D, sino que se fundamentaron en los modelos de “De Dion-Bouton”, marca francesa de automoción fundada en 1883.

Los usuarios de Harley Davidson nos identificamos mucho con nuestros motores, eso da pie a interesarnos por su funcionamiento y características. Una de las más destacadas es la cadencia de su sonido, producida por el encendido de los dos pistones que se realiza a intervalos desiguales. Eso crea su característico “pa ta ta - pa ta ta” y sus imprescindibles vibraciones.

Los usuarios más fieles a la esencia Harley Davidson también se aferran a la alimentación atmosférica o carburación, aunque ésta consuma más combustible fósil. Hoy en día, es

relativamente fácil ver, en las concentraciones, motores H-D con más de 20, 30, 40 o incluso 50 años. Sobre todo Evolution (1984) o Shovelhead (1966).

La lista cronológica de los motores Big Twin es ésta: Atmospheric-Twin (1909), Flathead (1929), Knucklehead (1936), Panhead (1948), Shovelhead (1966), Evolution (1984), Twin-Cam (1999), Milwaukee-Eight (2017).

Milwaukee-Eight

Enfoquemos nuestra atención en el Milwaukee-Eight. Milwaukee es por la ciudad donde se asienta la gran factoría de H-D y Eight (paradójicamente ocupa su noveno lugar en la lista de Big Twin) por la cantidad de válvulas en sus dos culatas. Se ofrecerá en dos variantes diferentes: Milwaukee-Eight 107 con 1.753c.c. o Milwaukee-Eight 114, que ofrece hasta 1.868 c.c.

Su aspecto no difiere mucho de su antecesor, el inefable Twin-Cam (1999), pero ha sido diseñado desde cero. Así se han pulido sus “defectillos”.

Mejoras M-8 internas

El Milwaukee-Eight (M-8) ofrece más potencia y mayor cilindrada, hasta un 11% más de par. Lo mismo ocurre con la aceleración, ya que conserva el peso de su antecesor. Paradóji-

camente el consumo se ha reducido, gracias, sobretodo, al uso de doble bujía por cilindro, pues mejora en el encendido, y a las cuatro válvulas por cilindro de alto flujo.

Algo que hemos sufrido los poseedores de un Big Twin es el calor en la zona baja de la anatomía en los semáforos y otras paradas estivales. Esas partes ya no van a sufrir tanto gracias a una mejor gestión de la temperatura en el M-8 al estar dispuesta una refrigeración hidráulica u oleaginoso. Otra característica de las Harley Davidson son las vibraciones, en este caso la M-8 ha reducido ese excitante comportamiento con un eje de equilibrado interno. Éste va unido al chasis por unas gomas absorbentes “silent block”. Sobre el sonido... pues adaptado a las normas europeas, cada vez más exigentes.

La ingente cantidad de componentes que incorporan las Harleys grandes necesitan de un gran generador, como el nuevo alternador, que genera un 50% más de energía eléctrica.

Mejoras M-8 externas

Para mejorar la comodidad del conductor se han reducido de volumen ciertos componen-



Milwaukee Eight

tes. En la parte izquierda, la tapa de la transmisión primaria y en la derecha la tapa del filtro del aire. Esto posibilita un mejor acceso a las plataformas de los pies. La carrocería de los modelos que incorporan el M-8 ha sido remodelada, con un aspecto más musculoso, más varonil. Incluso se ha mejorado el sistema de refrigeración atmosférico con nuevas entradas de aire.

El porqué del M-8

El motor Evolution (1984), también conocido por Evo o Blockhead es para los entusiastas más puristas el último propulsor genuino de la MoCo (Motor Company).

Entre el Evo y el M-8, se sitúa el Twin-Cam (1999). Este motor empezó con los modelos 88/88B (1.450 c.c.). Luego, 95ci (2005). Posteriormente -2007- llegó el 96/96B (1.484 c.c.) y así fue creciendo. 103ci -2003- y 110ci -2007- (1.690 y 1.800 c.c. respectivamente), pero sus consecuencias se hacían algo incómodas para su pilotaje, quizá por el calor desprendido ¿Muslos a la brasa? Algo así, pues aumentaba como una langosta que crece dentro de su carcasa.

Aquí es cuando aparece el Milwaukee-Eight, la solución al efecto “langosta”. Una regeneración del, posiblemente, motor más famoso del mundo de la moto.

Tradición puesta al día

“Cambiar para que todo siga igual” es una frase muy manida en el Universo Harley Davidson y se aplica certeramente en el M-8. Sustituir un motor icónico sin que se note mucho por fuera y mejore mucho por dentro. Esa es la premisa. Un producto a la altura del mercado más exigente, sin que distorsione la filosofía de la MoCo. Un reto mecánico adaptándose a las estrictas normativas de emisiones, ruidos... La famosa Euro 4.

La gran incorporación nos llega explícita en el propio nombre del motor. Ocho válvulas, cuatro por cilindro. Esto permite que la combustión sea más plana dentro de su cámara, menor superficie y por lo tanto menor calor absorbido. Así, se consigue una mejora sustancial en el flujo del aire, llegando al 50%.

Las válvulas son de accionamiento hidráulico y sus empujadores vuelven al sistema del

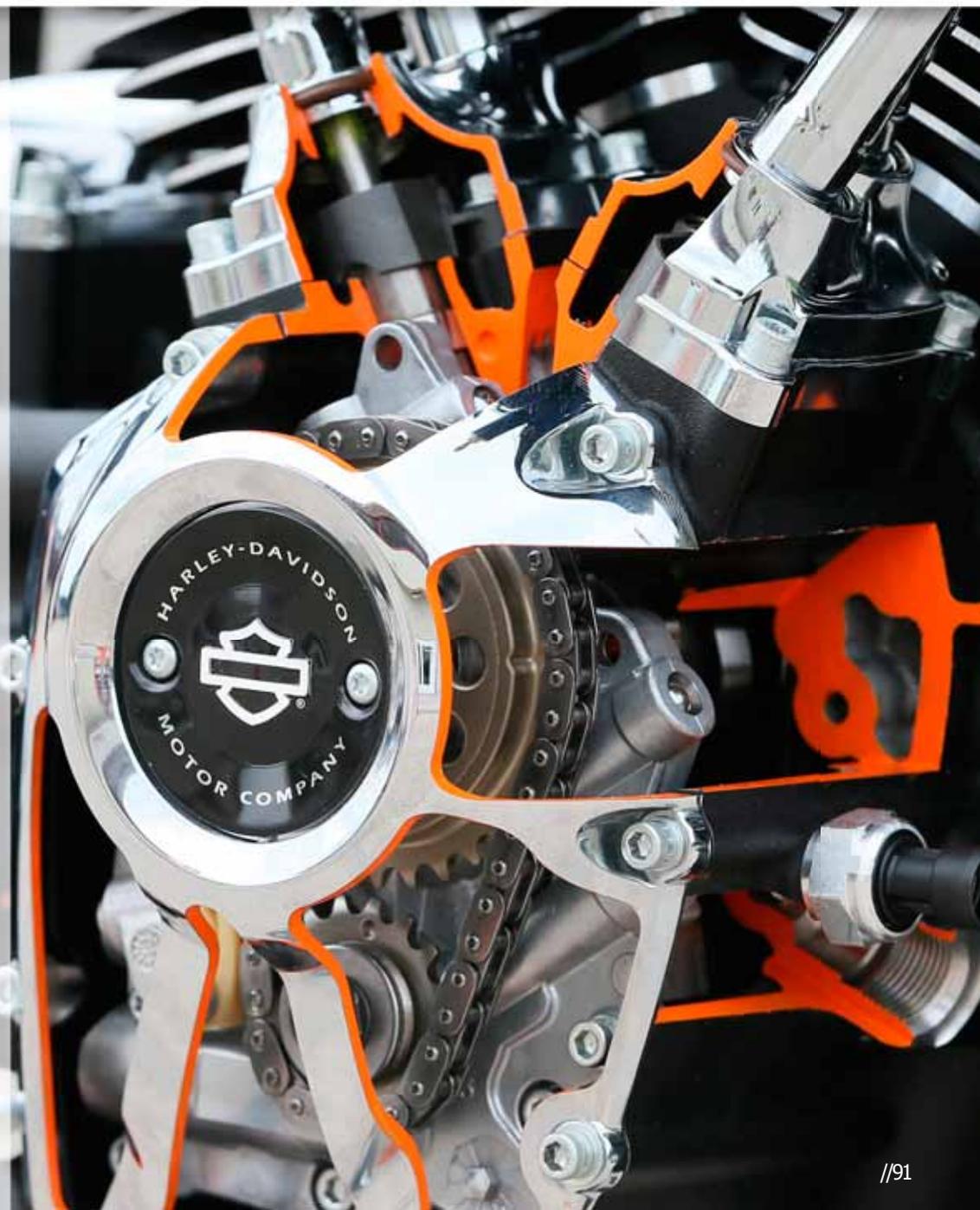
afamado propulsor Evo, con un único árbol de levas. Como ha sido siempre (excepto con el Twin-Cam, evidentemente). Acarrean mejoras, tales como menos fricción y ruidos internos. La eficiencia y el consumo han sido mejoradas por la doble bujía por culata.

Respecto al problema calórico, se utilizan sistemas heredados del anterior Twin-Cam, con un circuito interno de aceite o agua, según modelo. También se ha bajado el ralentí de 1.000 a 850 rpm. y rediseñado el sistema de escape de gases, para optimizar su salida.

Otras mejoras

Con un motor tan potente como el M-8 es necesario adaptar otros elementos. El embrague ha sido mejorado, como su maneta (ahora hidráulica). El motor de arranque pasa de 1,2 a 1,6 kW, facilitando el inicio de la rodada. La transmisión primaria disfruta de menos ruidos y holguras. Las suspensiones también reciben mejoras.

Todo esto supone que el Nuevo Corazón no es un simple “implante”, sino un robusto órgano vital, latente y con mucha vida por delante.



Milwaukee Eight



Milwaukee Eight



Milwaukee Eight



Milwaukee Eight



Milwaukee Eight



**DALE
EMOCIÓN
A TU DÍA.**
MAKE LIFE A RIDE.

NUEVA BMW F 800 R
SIN ENTRADA
DESDE 150€/MES

Entrada 0 €, 35 cuotas de 150 € y cuota final de 4.931,70 €. TAE 5,58%.

Y ahora con el equipamiento
opcional más completo
incluido sin coste adicional

Además a los 3 años tú decides
qué hacer con tu motocicleta

- 1 La cambias
- 2 Te la quedas
- 3 La devuelves

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

Sigue a "BMW Motorrad España" en:



Si no deseas financiar tu moto, acércate a tu concesionario oficial BMW Motorrad e infórmate sobre las condiciones especiales equivalentes.
P.V.P. Recomendado Península y Baleares para F 800 R: 9.171,45 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financian 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 137,57 €. Importe a financiar: 9.171,45 €. Precio total a plazos 10.319,27 €. Importe total adeudado 10.319,27 €. TIN 4,75 %. Valor futuro garantizado 4761,7 €. (60 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 30/06/2017 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.
El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

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