

# ONEPERCENT

N° 64 Mayo 2023

*magazine*



DIRECCIÓN  
Rafa Marrodán  
rafa@onepercent-magazine.com

COORDINACIÓN EDITORIAL  
One Percent Magazine

DIRECCIÓN TÉCNICA  
Jorge Prieto  
jorgeprietoabajo@gmail.com

PUBLICIDAD Y MARKETING  
Absolut Zero  
info@absolutzero.net

FOTÓGRAFOS  
Rafa Marrodán  
Paco Martín  
Txus Marrodán

PORTADA  
Rafa Marrodán

MAQUETACIÓN  
RDSO Creativos

# STAFF

Instagram: @onepercentmagazine  
Twitter: @Onepercent\_mag  
Facebook: Onepercent Magazine

## Sumario

<u>Editorial - Nuevos proyectos y colaboraciones</u> Rafa Marrodán	4
<u>Moto GP - Año competitivo</u>	5-13
<u>La loca carrera por +caballos+potencia+velocidad punta</u> Rafa Marrodán	14-15
<u>¿Corren demasiado las actuales MOTOGP?</u> Manu Pecino	16-20
<u>El ABC del dominio actual de Ducati en MOTOGP</u> Manu Pecino	21-26
<u>Kabuto Zone / Kabuto, MIPS y Aleix Espargaró unen sus fuerzas</u>	28-37
<u>RWT (Racing World Traveller)</u>	38-43
<u>Kontracultura: el terror escondido entre hermanos. El viaje de los Baba</u>	44-45
<u>Vostok. Nuevo lanzamiento de una moto eléctrica que se convierte en dos</u>	46-48
<u>RAC. 'Autohelp', el dispositivo que puede salvarnos la vida en caso de accidente</u>	50-51

Todas las imágenes y textos están bajo @onepercent-magazine, por lo que queda prohibida su reproducción parcial o total sin el consentimiento de la empresa.

## Editorial • Nuevos proyectos y colaboraciones



### 2023 FIM MotoGP™ WORLD CHAMPIONSHIP

El 2023 será un año lleno de proyectos y retos ilusionantes, de esfuerzo y de trabajo en equipo. Estaremos en nuestro canal de twitch con una variada oferta, constante y de calidad. Iniciaremos, de la mano del RACVN, una colaboración exclusiva con la difusión para los socios del Club de nuestro Magazine y de manera gratuita. Realizaremos cursos presenciales y en línea de fotografía y, por supuesto, os hablaremos de motociclismo, de viajes, de cultura... a través de nuestras páginas.

Estamos muy seguros de no aburrirnos y de no aburriros. No faltéis.

Rafa Marrodán

## Mundial MotoGP Año competitivo



Estrenamos año competitivo con novedades que tratarán de revitalizar la maltrecha salud de un campeonato que pierde adeptos cada año. Una de ellas, la carrera sprint de los sábados, que obliga a adaptar todo el plan de sábado y domingo, a lo que hay que añadir ese acercamiento de los pilotos a los aficionados. Ya veremos el resultado. Son doce vueltas a cuchillo y sin la necesidad de gestionar más que el ímpetu y las propias energías; tanto físicas, como psicológicas. Ya veremos. Éste último punto será vital si no queremos acabar cada carrera al sprint con pilotos fuera de combate para una o más citas. Ya veremos.

Portimao no fue un buen inicio, a pesar de que esta modalidad puede resultar interesante de ver, aunque no se si solo éste esfuerzo por parte de Dorna, equipos, pilotos, mecánicos, etc, será el bálsamo de Fierabrás para el campeonato. Ya veremos.

Bagnaia / Ducati, fue el binomio ganador, ganando de manera aplastante en ambas jornadas. El turinés y los de Borgo Panigalle meten miedo. Se batieron todos los récords posibles y Marc Márquez mandó, con su pole, un aviso su la fábrica nipona: Piloto ya tenéis, falta moto.

6

En carrera saltó la polémica con la acción del de Cervera que mandó para casa a Oliveira en su carrera de casa -tampoco pudo participar en Argentina- y la bronca monumental durante su vuelta al ruedo que le dedicó el respetable, con petición mayoritaria de orejas y rabo que el presidente desoyó.

*En Argentina, un circuito con la pista sucia por la falta de competición, servicios precarios y abandono de las instalaciones. Y de Guatemala a gatepear. El trazado americano de Austin está, año tras año, cada vez más deteriorado*

Como se ignoró también, por parte de quien tuviera esa responsabilidad, la exigencia de proporcionar la seguridad imprescindible en cada trazado para que los pilotos no pongan en riesgo su vida, como sucedió con nuestro querido Pol Espargaró, a quien mandamos todo nuestro cariño y el deseo de su total recuperación. Bandera negra a quien corresponda.

En Argentina más de lo mismo, un circuito con la pista sucia por la falta de competición, servicios precarios -bandera roja por la caída de los sistemas de comunicación- y abandono general de las instalaciones, por no hablar de la baja asistencia.

Brad Binder dio la sorpresa en la carrera al sprint, venciendo con autoridad ante el ejército rojo que devolvió el golpe en la jornada dominical con la victoria de Pecco Bagnaia. La sorpresa la proporcionó Alex Márquez, quien logró subirse al cajón número 3 y demostrar que aún le quedan muchas cosas por decir en este campeonato, aprovechando la superioridad que demuestran las balas rojas. Mención aparte fue la aparición de Morbidelli, abonado en Argentina a la 4ª plaza en el trazado argentino.

Sueño con el día en el que finalice el contrato que une a Dorna con la provincia de Santiago del Estero y no tener que volver nunca a un circuito al que jamás debimos de ir.

Y de Guatemala a gatepear. El trazado americano de Austin está, año tras año, cada vez más deteriorado. Los baches, los cambios de asfalto, y el estado general de este circuito ponen en riesgo la seguridad de los pilotos,



7



como lo ha demostrado el número ingente de caídas en todas las categorías.

En lo deportivo podemos asegurar que fue el fin de semana soñado por un hombre, Álex Rins, que lo hizo todo perfecto, logrando su cuarta victoria (Moto3, Mot2 y por dos veces en MotoGP). Al parecer, y dependiendo de las circunstancias, Marc Márquez no es el único piloto capaz de llevar al número 1 la denostada Honda. Error monumental del piloto turinés que mandó la Ducati hasta la gravilla, arruinando su asalto al liderato en este campeonato pleno de sorpresas y es Marco Bezzecchi quien lo lidera, seguido por el español Rins y con Fabio Quartararo en la séptima posición tras volver al podio en la jornada dominical.

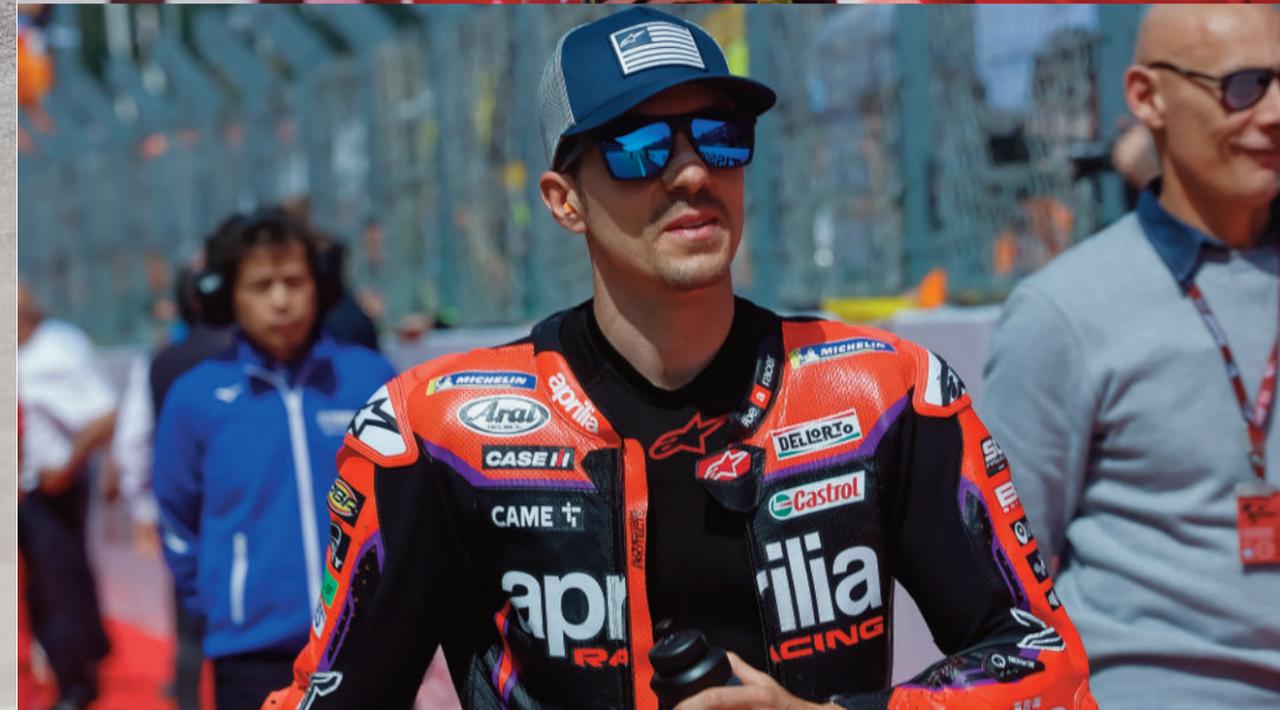
*El resumen tras estas tres primeras citas mundialistas es evidente a los ojos de los aficionados, con una fábrica arrollando sobre la pista, con sus ocho motos aportando información suficiente para mantenerse al frente y para mucho tiempo*



El resumen tras estas tres primeras citas mundialistas creo que es evidente a los ojos de los aficionados, con una fábrica arrollando sobre la pista, con sus ocho motos proporcionando la información suficiente para mantenerse al frente y para mucho tiempo. Arroja también muy poca luz sobre el futuro de Honda y reafirma en sus avances técnicos a los también italianos de Aprilia. Se mantienen

las dudas de todos los pilotos subidos a una Yamaha. Parece ser que la pandemia ha reforzado a los fabricantes europeos en detrimento de los japoneses que realizan esfuerzos técnicos para alcanzar el resultado óptimo durante este 2023.

Rafa Marrodán





# La loca carrera por



+ caballos  
 + potencia  
 + velocidad punta

No sabemos cómo puede terminar esta loca carrera por el absurdo reto de llevar más caballos, más potencia y más velocidad punta, por aerodinámicas imposibles de gestionar, por hacer del contacto una norma, por adelantamientos imposibles sin correr y hacer correr riesgos si esto no lleva aparejado una seguridad estricta, espartana, inexpugnable. Frenar cuando Dios aparece ante ti y acelerar cuando le ves por el rabillo del ojo era la norma, ser más rápido en el cómputo final de vueltas era el único secreto, hablando claro, tener más cojones que los demás porque el talento, como en la mili, se supone. La destreza para gestionarlo, la pericia para ejecutarlo y la pasión para transformarlo en arte se ha convertido en otra cosa fría y efímera y los records caen como si ello fuese sencillo.

En Portimao volvió a suceder y Marc Márquez pulverizó el récord absoluto y Aleix Espargaró el de la vuelta más rápida en carrera... ¡¡¡¡y 15 pilotos mas!!!! Es decir, que cada día más pilotos van más rápido, de un año a otro.

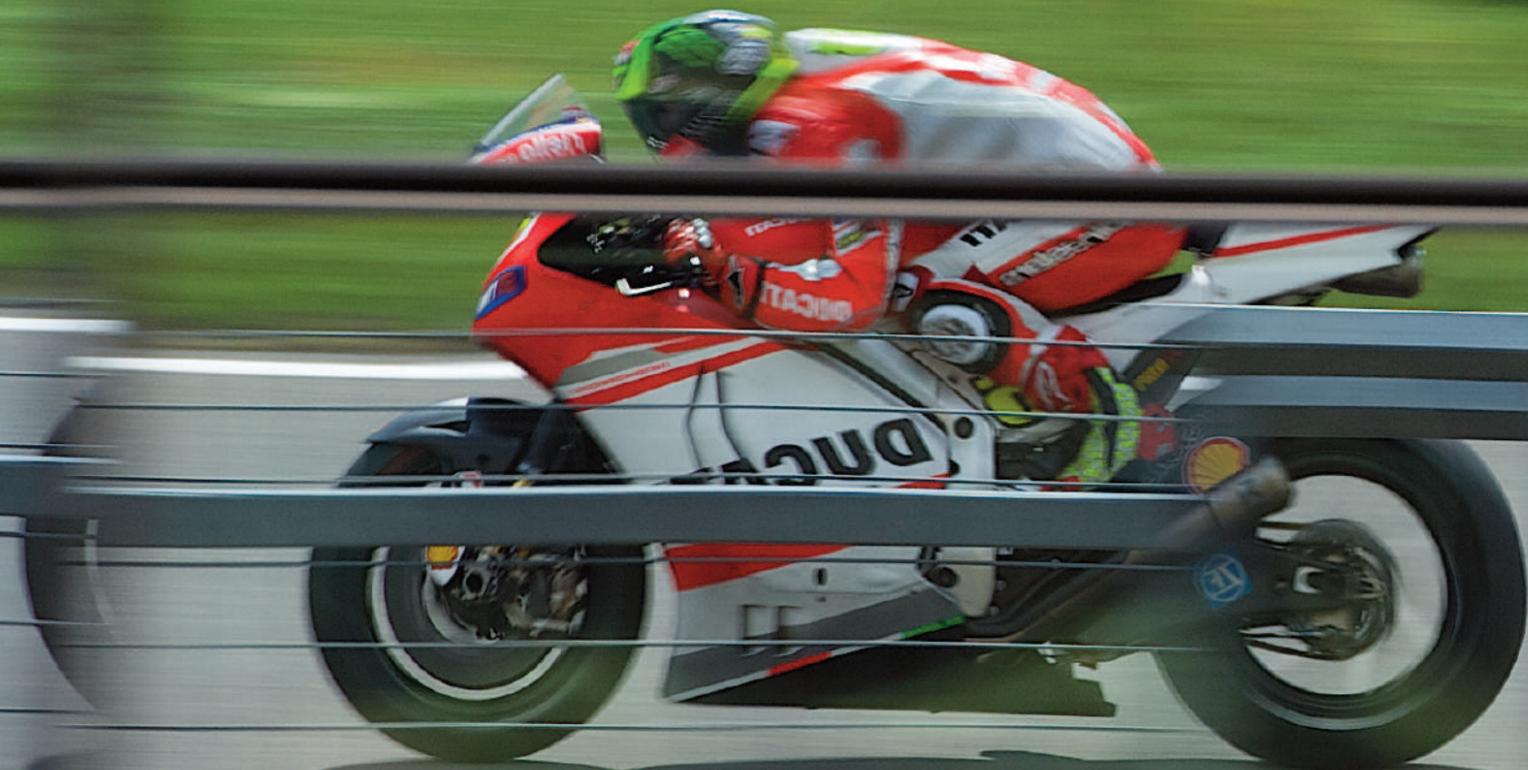
Si todo esto es tan evidente, la seguridad tendrá que estar, paralelamente, a la altura, y no lo está, al menos en Portimao, que es un trazado increíblemente bonito, con toboganes de otro planeta, pero que provoca unas inercias y



unas fuerzas G estratosféricas. Todo ello y la ausencia de defensas de aire enviaron a Pol espargaró contra un muro de neumáticos viejos, endurecidos y trasnochados, pasando por el calvario de una gravilla más propia de un *harrijasotzaile* (levantador de piedras) que de un circuito mundialista.

El precio: vértebra rota, contusión pulmonar severa, la mandíbula destrozada y miedo, mucho miedo de que ésta no sea la última. Ánimo Pol, saldrás de ésta fortalecido, te esperamos.

Rafa Marrodán



# ¿Corren demasiado las actuales MotoGP?

Manu Pecino



¿Es hora de echar el freno?... ¿Se le ha escapado la evolución técnica de las manos a los ingenieros?... Que el Mundial se esté planteando estas preguntas era algo impensable hasta no hace mucho para un deporte en el que la máxima básicamente es la de ir cada vez más rápido. Hace unas semanas, Massimo Rivola, CEO de Aprilia Racing, dejó caer que tal vez había llegado el momento de frenar la evolución de las prestaciones de las MotoGP... "Antes de que los circuitos se queden pequeños para las motos que utilizemos", apuntilló.

En algún momento de la pasada temporada ya se había oído a algún piloto plantear algo parecido, pero siempre con la boca pequeña. Porque sobre el papel, pilotos e ingenieros siempre quieren más. No ha nacido todavía el piloto que diga no a que le aumenten la potencia de su moto, aunque después ese extra acabe convirtiéndose en un problema más que en una ventaja... "A mí que me den lo mas, que después ya me encargo yo de gestionarla", es el mantra que repiten cuando se les pregunta sobre este tema.

Y en cuanto a los ingenieros, ¿qué decir? Un ingeniero de carreras es un pozo sin fondo cuando se trata de mejorar 'su' moto. Son unos auténticos psicópatas del 'Citius, Altius, Fortius' del Baron de Coubertin. Son 'insaciables', pero al final su freno siempre es el mismo: los costes.

Massimo Rivola no es un ingeniero, sino un gestor, pero en este caso lo que denuncia no es un exceso de costes, sino la viabilidad del mismísimo show que es MotoGP. Y no le falta razón.

La irrupción de la aerodinámica en MotoGP en 2016, su espectacular desarrollo y la aparición de sistemas como el ride height device han supuesto una auténtica revolución tanto en el incremento de prestaciones como en el pilotaje.

## El pilotaje

Resulta curioso que cuando se habla con los pilotos, cuando se les pregunta el efecto que este desarrollo tecnológico ha tenido sobre las motos, la respuesta es que ahora son más fáciles de pilotar. Uno imaginaba que a mayores prestaciones, más difícil sería el manejo

de las motos, pero es justamente lo contrario.

“Antes, en mitad de una curva tenías que prepararte para la salida”, explica Maverick Viñales. “Tenías que echar el peso hacia delante para evitar el wheelie y estar atento al puño de gas. Ahora en cambio, le das al botón del ride height device, la moto se aplasta y lo único que tienes que hacer es abrir gas. La moto se encarga de gestionarlo todo... ¡Ahora pilotar resulta mucho más fácil!”.

Interesante también resulta el comentario de Dani Pedrosa, un piloto de la vieja escuela y ahora piloto de pruebas de KTM. El piloto español ha vivido de una forma muy directa esta metamorfosis de las MotoGP. “Sí, es cierto, ahora tenemos mucho más ‘tiempo libre’. El tiempo que antes te ocupaba controlar la moto, ahora lo puedes dedicar a otras cosas, a pulir detalles del tu pilotaje, por ejemplo”.

Al acelerar con más contundencia las motos llegan antes a su velocidad máxima y esta además es sensiblemente mayor que antes. Pero paradójicamente, gracias a la carga aerodinámica de las actuales carrocerías necesitan muchos menos metros para parar la moto. Es decir, corren más pero empiezan a frenar mucho más tarde que cuando corrían



menos... Nada mejor que un ejemplo para darse cuenta de esta evolución. En 2002, cuando empezó la era de MotoGP, en la recta del circuito de Jerez de la Frontera, las MotoGP llegaban al punto de frenada a 275 km/h y frenaban durante 198 metros; en 2022 esa misma secuencia fue una velocidad máxima de 295 km/h y una distancia de frenado de 164 metros...

Una anécdota. En los test de pretemporada en Sepang, el último día los ingenieros de KTM le ofrecieron un ‘regalo’ a Augusto Fernández por su buen hacer durante los mismos. A sus RC16 2022 le pusieron uno de los paquetes aerodinámicos que estaban probando con los pilotos veteranos -Binder, Miller y Espargaró. “Yo pensé que la diferencia sería que iba a correr un poco más, nada más. Pero ahí uno de

los ingenieros me dijo que con ese nuevo carenado podía y debía frenar 50 metros más tarde en la recta de meta...¡Uf!, pensé, ¿cómo voy a frenar 50 metros más tarde si ya lo hago al límite?... Pero después lo intentas ¡y funciona, la moto se para!”... La magia de la aerodinámica.

*En 2002, cuando empezó la era de MotoGP, en la recta del circuito de Jerez de la Frontera, las MotoGP llegaban al punto de frenada a 275 km/h y frenaban durante 198 metros; en 2022 esa misma secuencia fue una velocidad máxima de 295 km/h y una distancia de frenado de 164 metros...*

También cabe destacar que la velocidad de paso por curva ha aumentado espectacularmente, debido sobre todo a la carga aerodinámica que los ingenieros le han dado al tren delantero de sus motos. Es decir, las motos llegan más rápido a las frenadas y son mucho más rápidas a la hora de que pasen por la curva... Y los circuitos son los mismos que antes.

Una situación esta que ha llevado a algunos escenarios de GGPP a estar al límite de la mínima seguridad exigible. De repente, nombres históricos del calendario están en entredicho. Uno de ellos es el trazado de Jerez, donde en los últimos años ya se han dado episodios de ver volar motos por encima de las vallas de las alambradas de detrás de las vallas de protección, y acabar en las pista de servicio.

Y ante la posibilidad de que DORNA saque del calendario algunos de los GGPP que se celebran en España, Jerez se ha puesto manos a la obra para ponerse al día en términos de seguridad. Las obras llevan semanas haciéndose. Cuatro escapatorias van a ser ampliadas, exigiendo algunas de estas reformas incluso la demolición de tribunas de toda la vida.

## Reciclarse o morir

La decisión de Jerez es una de las dos respuestas a la pregunta de Massimo Rivola del inicio de este artículo: modificar los circuitos para adaptarlos a las nuevas prestaciones de la MotoGP. La otra respuesta pasaría por limitar las prestaciones a base de introducir cambios en el reglamento técnico. ¿De qué tipo?



Obviamente esto sería labor de los ingenieros... ¿Reducir la cantidad de combustible para la carrera?... ¿Limitar la rpm?... Desde luego esta opción sería mucho más barata y más sencilla que reformar circuitos, pero exigiría una decisión unánime en el senado de la Asociación de Fabricantes, la MSMA, que es difícil que se dé. El calendario en vigor fija la próxima revisión de las reglas técnicas para 2022; esperar intervenir hasta entonces parece demasiado lejos. Hacerlo antes implicaría, por ejemplo, que Ducati renunciase voluntariamente a la posición de privilegio alcanzada después de invertir muchos años de trabajo en ello. ¿Alguien se puede imaginar al ingeniero Dall'igna aceptándolo?... Yo desde luego que no.

Sin consenso entre las fábricas, sólo queda una manera de ponerle freno a la actual carrera de desarrollo en MotoGP: que la FIM haga de ello una cuestión de seguridad. Entonces la exclusividad que tiene la MSMA sobre las normas técnicas queda relegada en pro de la seguridad.

La verdad es que da un poco de miedo pensar hasta dónde podrían llegar las MotoGP hasta 2027. Jorge Lorenzo defiende que debería establecerse un tope de 400 km/h, es decir, 40 km/h más de lo que alcanzan ahora las MotoGP en Mugello o Austin... ¡¿400 km/h?!... Un avión que hace vuelos transoceánicos despegó a 300 km/h, ahí lo dejo.

## El ABC del dominio actual de Ducati en MotoGP

Manu Pecino

Ducati atraviesa en estos momentos el periodo más dulce desde que se unió al Campeonato del Mundo en 2003. No sólo por haber ganado el Mundial el año pasado con Pecco Bagnaia, sino porque la Desmosedici del ingeniero Gigi Dall'igna es, unánimemente, considerada la mejor moto de la categoría.



El inicio del campeonato no ha hecho sino crecer esta calificación de cinco estrellas de la Ducati. Que la moto de carreras perfecta no existe es algo en lo que todos estamos de acuerdo, pero que en estos momentos la moto de Borgo Panigale roza la perfección también es poco discutible. Y no solamente por sus resultados, sino por el rendimiento de la moto en manos de pilotos de todas las tallas y con estilos de conducción muy diferentes.

La Desmosedici de Ducati domina actualmente el campeonato. Hasta el momento en el que escribo ha ganado las dos carreras disputadas y una de las carreras al sprint, y de los doce podios disputados han ocupado ocho. Y en la provisional del campeonato, con Marco Bezzecchi, Pecco Bagnaia, Johan Zarco y Alex Márquez, colonizan las cuatro primeras posiciones.

Cuestionarse las razones de este dominio abrumador es inevitable: ¿Cómo ha llegado Ducati a esta situación? ¿Alguien ha descubierto una fórmula magistral en Bolonia?

No, en las carreras no hay magia, ni tampoco en el dominio abrumador de Ducati en estos



momentos. Lo que sí hay es un largo camino lleno de 'ensayo y error' que finalmente ha llevado al fabricante italiano a sus éxitos actuales. Un proceso que comenzó allá por 2013, cuando Gigi Dall'Igna aceptó la oferta de trabajo de Ducati.

A partir de ahí, en mi opinión, hay que separar dos líneas diferenciadas: la tecnológica y la

estrategia de enfoque racing.

Todo empieza con el motor

En la cronología de la creación de la "moto casi perfecta" hay que remontarse a 2015, año en el que Dall'Igna puso en pista su primera moto, ya que la de 2014 fue en cierto modo el último suspiro de su predecesor, Filippo Pre-



ziosi. A partir de ahí comenzó un proceso de evolución que tuvo como punto de partida el potente motor V4 con distribución desmodrómica que siempre ha caracterizado a las Ducati de MotoGP.

Al disponer del motor más potente, la siguiente fase de Dall'Igna consistió en explotar esta ventaja de potencia bruta a la salida de

las curvas. No tenía sentido tener lo mejor y no poder utilizarlo. La herramienta para conseguirlo era la gestión electrónica; la fase 2 se centró en ello.

Y a pesar de la obligatoria ECU común en la categoría, la gestión electrónica acabó convirtiéndose en otra de las virtudes destacadas por los pilotos de Ducati y envidiadas por sus

rivales. Al ser los más rápidos y eficaces en aceleración, estos rivales tuvieron que centrarse en otras áreas para batir a las Ducati en las carreras. Esto nos lleva a la frenada, la siguiente fase en la que se centraron Dall'Igna y sus ingenieros...

El resultado de este nuevo proceso fue que la Desmosedici se convirtió en una auténtica máquina de frenar, como lo es hasta hoy. En este proceso, Andrea Dovizioso se convirtió en uno de los mejores frenadores del campeonato, como quedó patente en los numerosos finales de carrera en los que batió al rey de las frenadas fuertes, Marc Márquez. Otro ejemplo fue Jorge Lorenzo, que empezó a ganar carreras con su Ducati cuando renunció al paso por curva en favor de explotar la capacidad de frenada de la Desmosedici. Una virtud que, por cierto, hoy está aún más desarrollada.

"La capacidad de frenada de las Ducati es increíble, son capaces de frenar mucho más tarde que nosotros", dijo Aleix Espargaró en el último test de Sepang, impresionado con la capacidad de deceleración de las Ducati en manos de todos sus pilotos. "No sólo frenan más tarde, sino que la moto baja delante y

detrás al mismo tiempo, como si la aspiraran". En aquel test de Malasia, todas las marcas rivales de Ducati grabaron en vídeo sus momentos de frenada al final de las dos largas rectas de Sepang para estudiar su comportamiento.

Así que, llegados a este punto, ¿tenemos la moto más rápida, la más contundente en aceleración y la que permite a sus pilotos frenar más tarde? ¿Qué áreas les quedan a sus rivales para luchar con ellas? El paso por curva.

El paso por curva fue el 'anticristo' de Ducati durante años y, entre otras cosas, el motivo por el que Andrea Dovizioso y Gigi Dall'Igna tuvieron uno y mil enfrentamientos. Recuerdo bien a Dovizioso quejándose repetidamente de que el ingeniero no le escuchaba cuando le pedía que trabajara en mejorar el paso por curva de la Desmosedici. "En vez de eso, sigue trabajando en lo que ya funciona bien", reclamaba desconcertado Dovizioso....

Una queja aparentemente lógica, pero el tiempo ha dado la razón a Dall'Igna, porque lo que hacía era buscar la excelencia en lo que ya eran buenos.

En cuanto al Talón de Aquiles de Ducati, el paso por curva, es un "pecado" del que ya no oímos quejarse a sus pilotos. Es más, la Desmosedici se ha vuelto cada vez más eficaz en este apartado... Gracias a la ayuda aerodinámica Ducati empezó a explorar seriamente en 2016. Aquellos primeros experimentos nos han llevado hasta donde estamos hoy.

*El proceso de evolución de la Desmosedici puede llevar a pensar que fue un camino de rosas, pero no hay que olvidar que fue un proceso que duró muchos años y que estuvo plagado de errores, frustraciones y críticas feroces, que tacharon a Dall'Igna de tozudo, orgulloso y otros adjetivos*

El proceso de evolución de la Desmosedici explicado de forma resumida puede llevar a pensar que fue un camino de rosas, pero no hay que olvidar que fue un proceso que duró muchos años y que estuvo plagado de errores, frustraciones y críticas feroces, que tacharon a Dall'Igna de tozudo, orgulloso y otros adjetivos en la misma dirección. De hecho, en

los ocho años que tardó en lograr su objetivo de ganar el Mundial, muchos de sus colaboradores abandonaron y se unieron a los rivales de Ducati... Pero el tiempo ha dado la razón al ingeniero italiano.

La apuesta por la juventud

Si el camino de desarrollo de la Desmosedici fue empinado, la gestión para llevarla a lo más alto fue aún más complicada. Me refiero a la estrategia con los pilotos.

Gigi Dall'Igna es ante todo un pragmático. Para intentar comprenderlo, basta con remitirse al "manual del ingeniero". Dall'Igna se comporta básicamente como se espera de un ingeniero, y así es como gestionó también el "elemento de la ecuación" que tenía que completar su misión: los pilotos.

La secuencia se puede resumir con bastante facilidad:

- En 2015 puso en pista su primera moto diseñada con Andrea Iannone y Andrea Dovizioso como pilotos, con los que consiguió varios podios.

- En 2016 ganó sus dos primeros GP. El pri-

mero con Iannone y el segundo con Dovizioso. Dall'Igna consideró que su proyecto estaba preparado para asaltar el título y por ello convenció a sus jefes para fichar por un candidato de dinero récord a Jorge Lorenzo, el piloto que creía que le daría el título.

- En 2017 la 'Operación Lorenzo' resultó un fracaso por la dificultad del pentacampeón del mundo para adaptarse a la nada fácil Desmosedici. En cambio, Andrea Dovizioso se descubre como aspirante al título tras ganar seis carreras.

- En 2018, en contra de la opinión de Dall'Igna, la dirección de Ducati abandonó la 'Operación Lorenzo' justo la carrera antes de que el piloto español empezara a ganar tras completar un proceso de adaptación de año y medio.

- En 2019 la estrategia de juntar en el mismo box a dos pilotos que teóricamente deberían elevar el nivel del equipo, se sustituye por poner todos los huevos en la cesta de Dovizioso, e introducir en el box de al lado a un piloto 'amigo', como Danilo Petrucci. Pero el resultado final del campeonato no cambió.

- En 2020, con Marc Márquez lesionado y fuera del campeonato, debería haber sido el

año de Ducati, Dall'Igna y Andrea Dovizioso, pero el desencuentro entre ingeniero y piloto había llegado a tal punto que la temporada fue un tremendo fracaso.

- En 2021 el Ducati Reparto Corse decidió volver a cambiar radicalmente su política de pilotos. Dall'Igna renunció a contar con pilotos consagrados y apostó en su lugar por una serie de jóvenes pilotos que debían crecer dentro de la formación de la marca. Jinetes por construir, pero con talento... "La suma de lo que nos costaron todos ellos está por debajo de lo que pagamos a Dovizioso", fue el discurso. Pero también en esta temporada hubo muchos momentos en los que se cuestionó ferozmente la estrategia seguida por Dall'Igna.

- En 2022, por fin, después de ocho años, Dall'Igna alcanzó su objetivo.

La estrategia de las 8 motos

La presencia real de 8 motos Ducati en la parrilla de 22 motos se ve como el último ingrediente para el dominio actual de la marca italiana. Una cantidad que choca, por ejemplo, con las dos únicas M1 que Yamaha tiene en pista este año. Las críticas sobre esta situa-

ción probablemente tengan razón, pero en ningún caso esa ventaja es culpa de Ducati, cuyo único "pecado" es tener la moto más competitiva.

Si fueras el propietario de un equipo de MotoGP, ¿qué moto elegirías en este momento? Fue exactamente lo que hicieron el Team Gresini y el Team VR46 de Valentino Rossi, que por 'lógica' deberían haber corrido con Aprilia y Yamaha respectivamente. Pues bien, haciéndolo con Ducati, el Team Gresini terminó tercero el año pasado con Enea Bastianini, mientras que VR46 ganó el último GP y lidera en este momento la clasificación mundial. Supongo que los patrocinadores de ambos equipos estarán más que contentos, ¿no? Evidentemente tener esas 8 motos en pista es una gran ventaja para Dall'Igna, pero si las reglas que hay en MotoGP se lo permiten, ¿por qué debería renunciar a ello?

Además, como quedó patente el año pasado y como estamos viendo en lo que va de temporada, Dall'Igna pone en manos de todos los equipos con Ducati, material con el que son capaces de ganar carreras. ¿Actuarían así los demás constructores?



Con su estructura actual, Ducati tiene una fuente de información que le permite evolucionar su ya excelente moto a un ritmo más rápido que sus rivales. Esa es básicamente la

clave de la situación actual. Con ocho motos pueden permitirse experimentar, es decir, probar algo "diferente", quizá atrevido, en un par de ellas. Si no funciona, no pasa nada, les quedan seis motos en pista para obtener re-

sultados. Es lo contrario de lo que ocurre, por ejemplo, en las filas de Yamaha, donde al tener sólo dos motos tienen que ser extremadamente cuidadosos con sus 'experimentos'. Por un lado para no perder el rumbo, por otro porque tienen que ceñirse a hacer resultados.

Con ocho motos, los ingenieros de Ducati obtienen mucha más información. Si tienes ocho motos y de esas ocho, seis pilotos van en una dirección en su puesta a punto, sabes que esa dirección es la correcta.... Eso está claro, ¿no?

En definitiva, el dominio actual de Ducati en MotoGP no es fruto de la casualidad ni de haber encontrado un mirlo blanco, sino el fruto de muchos años de trabajo, de tener las ideas claras, de corregir errores y de una gestión que ha demostrado ser exitosa a largo plazo.

Todavía queda mucha temporada por delante, pero a día de hoy la sensación es que los perseguidores de Ducati tienen un duro trabajo por delante. Pero insisto, como ha demostrado la propia Ducati o como también ha demostrado Aprilia, las fórmulas mágicas no existen. Lo que funciona es el trabajo duro, la competencia, la habilidad y admitir y aprender de los errores.



# Nuevo vaquero monocapa DJANGO

- Una sola capa, olvídate de la capa amarilla, el tejido exclusivo desarrollado junto a Cordura™ puede con todo
- El tejido aporta resistencia a la abrasión de categoría AA
- Incluye protecciones en rodillas y caderas homologadas
- Se le puede poner una membrana de agua (adicional)
- Incluye bolsa de transporte de regalo
- Disponible en chico y chica



[www.gm2online.es](http://www.gm2online.es)

# Kabuto ZONE Kabuto, MIPS y Aleix Espargaró unen sus fuerzas

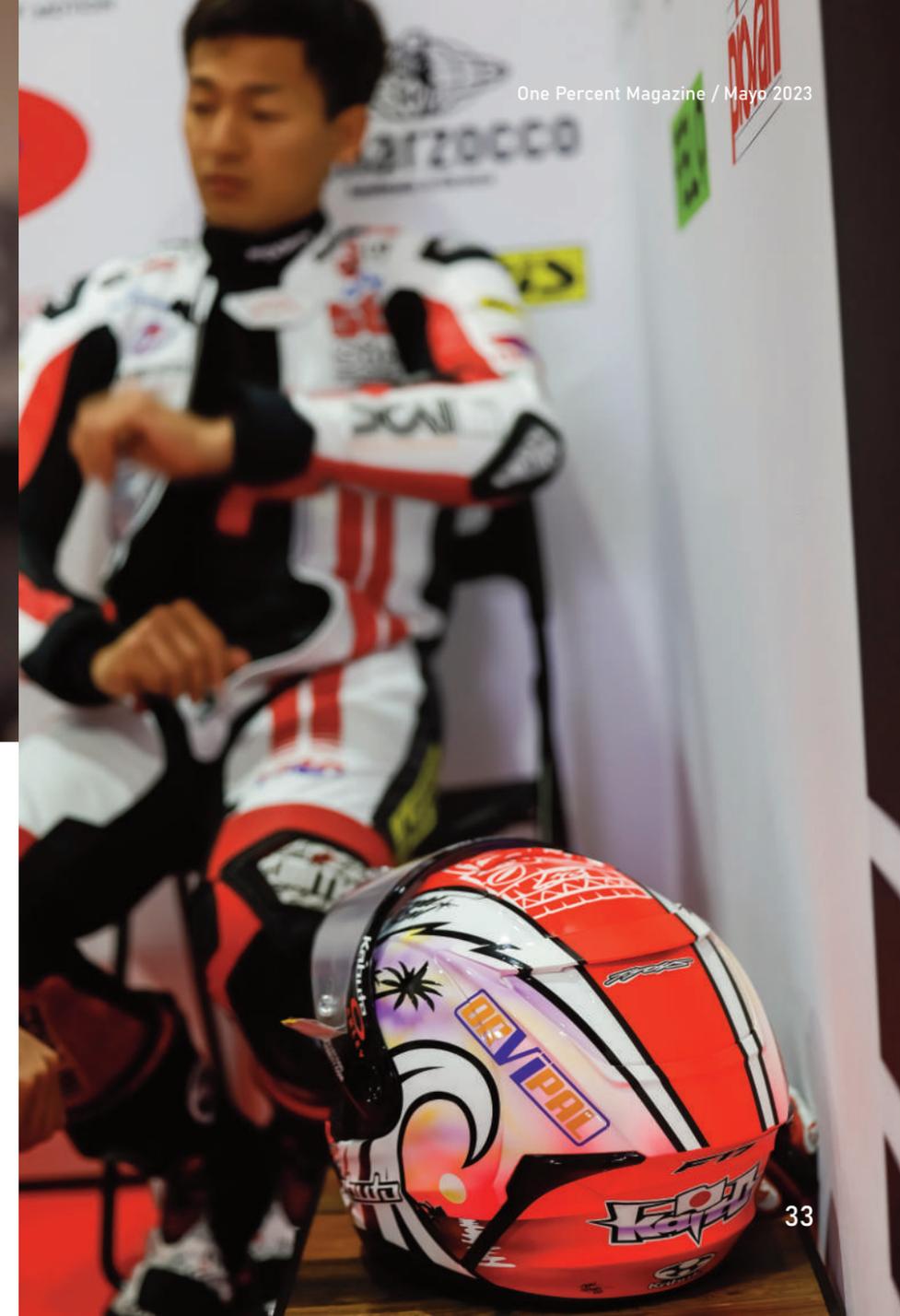
Este año 2023 Kabuto, MIPS y Aleix Espargaró unen sus fuerzas en lo más alto de la competición motociclista de velocidad. Con Aleix Espargaró que llega de realizar una fantástica temporada 2022, llegan su campeonato del mundo CRT del 2012 y su más reciente victoria en Argentina 2022, pero el de Granollers trae consigo experiencia y profesionalidad que suponen un paso más en el camino de la marca Kabuto en el difícil mundo de la categoría reina. Nuestro embajador desarrolla junto con los técnicos de Kabuto y los creadores del proyecto MIPS (multidireccional impact protection system) un casco aún más seguro. Estamos convencidos de que será un año increíble para todos. Esperamos disfrutarlo juntos.





# Kabuto ZONE





# Kabuto ZONE





  
Kabuto





viajar

# RACING WORLD TRAVELLER

Viajar, conocer, comer, beber, vivir otras culturas son algunas de las muchas opciones que nuestro trabajo nos ofrece, porque ser fotógrafo en un campeonato deportivo que recorre Europa, Asia, medio Oriente, América del Norte y del Sur y Oceanía nos ofrece la posibilidad de empaparnos en la cultura y la diversidad, de conocer escenarios increíbles, pero, sobre todo, de conocer a gente maravillosa.

Esto es lo que deben de pensar todos cuantos acuden a su cita con Carlos y su familia en su restaurante de Madrid, Anica Wacksman, situado en la calle profesor Wacksman nº 5, cuyas paredes repletas de pasión, cultura, amistad y respeto me ofrecen la increíble posibilidad de mostrar una visión personal de todo un mundo tras mi cámara fotográfica. Mil historias, miles de recuerdos, infinidad esperanzas que no se entenderían sin el reto de estar vivos cada segundo de nuestra existencia, un lujo solamente al alcance de quienes saben que cada paso es un sueño que hay que vivir y disfrutar con los ojos del alma abiertos, porque este recorrido no tiene destino final, no llega a una estación central, solo vivir la aventura del viaje.

Os esperamos.







# EL TERROR ESCONDIDO ENTRE HERMANOS

## EL VIAJE DE LOS BABA

Había una vez dos niños cuya pasión era ver películas de terror. Para ellos 'La Bella Durmiente' no tenía razón de existencia de no ser por el magnífico dragón lanzafuegos del final.

Así pues, su niñez era como en el cuento de Hansel y Gretel ( en este caso dos Hansel), pero en ella la casa donde fueron atrapados no era ni de dulces ni de caramelos, y por cierto, muy a favor de esas brujas vilipendiadas por los cuentos y muy cansado de hadas madrinas. Como iba diciendo, la casa de dulces para estos niños eran películas como 'La Matanza de Texas', 'Viernes 13', 'La Profecía', 'Halloween' o 'El Exorcista', y la bruja malvada no era más que ese mundo de ensoñaciones que es el Cine.

Los dos Hansel encontraron acomodo a sus deseos de historias entre los dedos de la mano puesta vagamente sobre sus ojos, mientras el sonido de una sierra mecánica hacía jalones de

carne y huesos o sus oídos se estremecían con "¡El poder de Cristo te obliga!" sonando entre el ruido del agua bendita y gritos demoníacos. Ese hueco entre sus dedos les marcó la distancia entre el miedo y el placer.

Con estos mimbres, esos niños, ahora Guillermo y Juan Pedro, más conocidos como los Hermanos Baba, se convirtieron con el tiempo en creadores de aquello que se ha dado en llamar el Séptimo Arte, pero siempre con la mirada puesta entre esos dedos que marcaron su futuro con el terror y lo grotesco como emblema.

Como dijo Geena Davis en 'La Mosca', 'Ten miedo, ten mucho miedo...'

**Texto y foto: Paco Martín**



# Nuevo lanzamiento de una moto eléctrica que **se transforma en dos** de la mano de **Vostok**

Desde Bilbao, la empresa quiere reivindicar **un modelo de movilidad más sostenible** lanzando un nuevo modelo L3e con altas prestaciones

La empresa vasca de Bilbao lanza la Vostok E9. Con afán de ayudar a las personas a hacer la transición hacia un modelo de movilidad más sostenible, lanzan un modelo que se transforma en dos. Con el mismo diseño de su anterior modelo, la Vostok E7 Plus, la empresa quiere mostrar qué es posible ser más sostenibles en su modelo de gestión lanzando la Vostok E9, una moto equivalente a 125cc.

Rachel Lesslar la CEO del equipo explica “Para nosotros la movilidad eléctrica no es que tenga sentido, es que es necesaria y no solo la movilidad, sino que nuestra forma de sociedad tiene que desarrollarse a un modelo más sostenible. Queremos productos que minimicen la huella de carbono y que reduzcan los residuos. Este primer L3e (125cc) es un ejemplo de cómo poder avanzar a la vez que disminuir las huellas medioambientales. Es decir utilizar recursos ya existentes para desarrollar un nuevo producto”.



La Vostok E9 tiene el mismo estilo retro-futurista que los demás modelos de la compañía, y es una moto pensada para entornos urbanos e interurbanos: compacta, ágil y versátil. La moto llega a una velocidad máxima de 75-80 km/h, y ofrece entorno a 120 km de autonomía por cada pack de batería portátil, que además se pueden cargar en cualquier enchufe normal con carga rápida en solo 3 horas y media. Y su potente motor tiene 3500W con picos de 5500W, preparado para todos los pesos y geografías. La versatilidad del modelo lo hace fácilmente adaptable para su uso por particulares o empresas,

con la posibilidad de incorporar diferentes baúles de carga (80L, 120L, 300L) de forma fácil, además es posible intercambiar sus tapas de colores para crear estilos únicos. Pronto se habilitará también, la posibilidad de comprar tapas de edición limitada en la página web (<https://vostokelectric.es/>), diseñadas por artistas del mundo del Custom, grafiteros, y pintores.

Vostok apuesta por un modelo de movilidad sostenible, y motos que guarden su espíritu motero más amistosas con el medioambiente en un entorno de urgencia climática.

## Unión Europea Horizonte 2035

Ejemplo de ello es el anuncio hecho por la Unión Europea sobre la prohibición en 2035 de la venta de vehículos nuevos con motores de combustión. Esta medida se toma como un esfuerzo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la calidad del aire en las ciudades.

La prohibición incluirá a los vehículos con motores de gasolina y diésel, pero no afectará a los vehículos híbridos enchufables y eléctricos. Los fabricantes de automóviles tendrán que adaptarse a esta nueva regulación y ofrecer más opciones de vehículos con tecnologías alternativas de propulsión.

La Unión Europea espera que esta medida ayude a reducir las emisiones de CO2 en un 30% para 2030. Además, se espera que la prohibición también tenga un impacto positivo en la salud pública, ya que los vehículos con motores de combustión son una importante fuente de contaminación del aire.

La prohibición también tendrá un impacto económico en los fabricantes de automóviles y en las industrias relacionadas, ya que tendrán que adaptarse a las nuevas tecnologías. Sin embargo, se espera que el mercado de los vehículos eléctricos e híbridos enchufables se expanda significativamente, lo que podría generar nuevos empleos en estas áreas.



En resumen, la prohibición de la Unión Europea en 2023 para la venta de vehículos nuevos con motores de combustión es un esfuerzo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la calidad del aire en las ciudades. Esta medida tendrá un impacto importante en la industria automotriz y en la economía en general, pero también espera tener un impacto positivo en la salud pública y en el medio ambiente.



En España, por su parte, las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) son áreas urbanas en las que se establecen restricciones para la circulación de vehículos con altas emisiones de contaminantes. Estas zonas se crean con el objetivo de mejorar la calidad del aire y reducir la contaminación en las ciudades. En 2023, se espera que se implementen más ZBE en ciudades españolas, ya que el gobierno ha anunciado planes para ampliar la cobertura de estas zonas en un esfuerzo por cumplir con los objetivos de reducción de emisiones establecidos por la Unión Europea.

La implementación de las ZBE puede incluir medidas como la prohibición de circulación de vehículos más antiguos o de determinadas categorías de vehículos, o la exigencia de etiquetas ambientales para que los vehículos puedan

circular en estas áreas. También se pueden promover alternativas al vehículo privado, como el transporte público, el ciclismo y uso de vehículos eléctricos.

Sin embargo, la implementación de las ZBE también plantea desafíos. Puede generar desigualdades, ya que puede ser más difícil para las personas con bajos ingresos cumplir con las restricciones, o puede generar conflictos con los residentes de las áreas afectadas. Por lo tanto, es importante que se adopten medidas para minimizar estos efectos negativos mientras se persigue el objetivo de mejorar la calidad del aire.

Deben tenerlas aquellas ciudades que tengan más de 50.000 habitantes, lo que incluye en la lista a un total de 149 municipios. Y no solo eso, también se aplica a aquellos que tengan más de 20.000 habitantes que superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto de la calidad del aire. En total, afecta a núcleos donde viven alrededor de 25 millones de personas, aproximadamente el 53% de la población del país. Y su entrada en vigor es el 1 de enero de 2023. Las ZBE deben estar operativas e ir acompañadas de acciones como fomentar el transporte público e impulsar la movilidad eléctrica pública y privada. Para ello, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ha dado un plazo de 18 meses a los municipios para que puedan poner en marcha sus áreas.

Como señala el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, “se prevé que a partir de 2023 se generalice a todas las ciudades de más de 50.000 habitantes la delimitación de zonas de bajas emisiones con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes”.

En resumen, las Zonas de Bajas Emisiones son una medida importante para mejorar la calidad del aire en las ciudades españolas, y se espera que en 2023 se implementen más de estas zonas en el país. Sin embargo, también es importante tener en cuenta los desafíos y posibles efectos negativos de estas medidas y tomar medidas para minimizarlos.

# GM<sup>2</sup>

## Nuevo vaquero desgastado RIPPED

- Kevlar en zonas de impacto
- El Kevlar aporta resistencia a la abrasión de categoría A
- Incluye protecciones en rodillas y caderas homologadas
- Se le puede poner una membrana de agua (adicional)
- Disponible en chico
- Efecto desgastado

[www.gm2online.es](http://www.gm2online.es)





# Autohelp

## 'Autohelp' es un dispositivo que puede salvarnos la vida en caso de accidente

'Autohelp' es un dispositivo que puede salvarnos la vida en caso de accidente, pero para ello, es básico que el socio haya aportado número de teléfono móvil al club.

Es necesaria la instalación de la App RACVN en tu Smartphone, para ello, el primer paso es abrir la caja que acompaña esta revista y seguir las instrucciones. Al hacerlo podemos encontrar un QR mediante el cual podremos descargar la aplicación en el móvil.

Una vez tenemos instalada la aplicación, necesitamos configu-

rarla, para ello, la abrimos y seguimos los pasos, bien sea para un teléfono iOS o Android:

-iOS: <https://youtu.be/7TAMJo3v0ZI> (Video tutorial de instalación disponible en el canal del RAC Vasco Navarro en Youtube). Es necesario otorgar permisos de ubicación, bluetooth y notificaciones. A continuación, siguiendo los pasos, se introduce el número de teléfono vinculado al RACVN y el DNI.

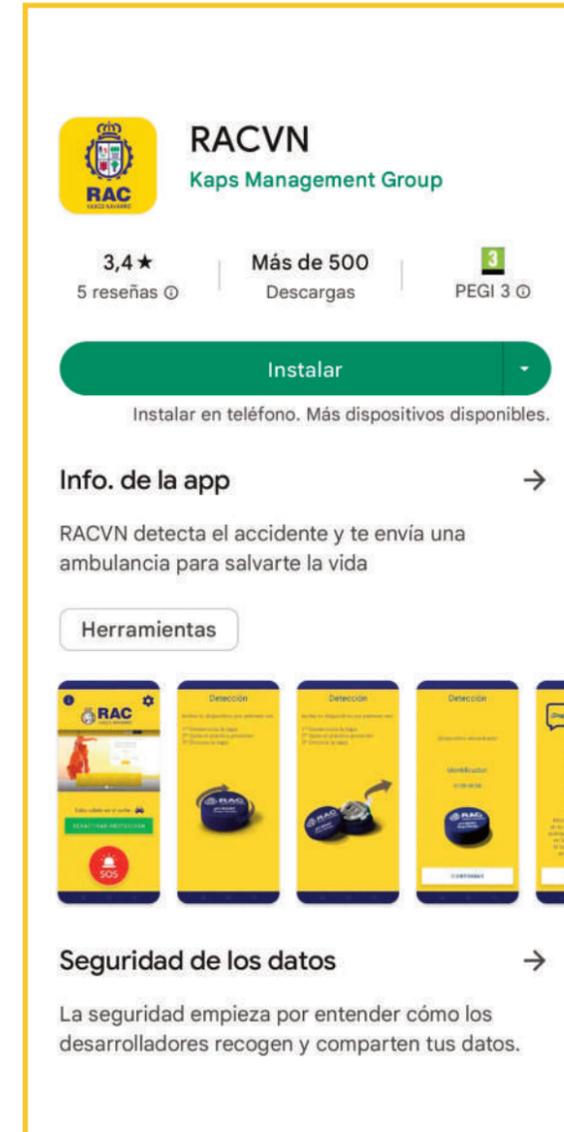
Una vez recibido el sms se confirma el código en la configuración. Tras verificarlo, indicamos CONFIGURAR DISPOSITIVO. Pide que se desensrosque el dispositivo y la pestaña que protege la pila.

Tras este punto, el dispositivo ya está configurado. Únicamente será necesario dejarlo en el vehículo y llevar consigo el teléfono móvil.

-Android: [https://youtu.be/i\\_cCMVAyLxc](https://youtu.be/i_cCMVAyLxc) (Video tutorial de instalación disponible en el canal del RAC Vasco Navarro en Youtube). Tras descargar la aplicación RACVN autohelp, la configuración empieza tras darle a comenzar en la pantalla. Se ha de aceptar el contrato de privacidad. Tras comprobar el país hay que introducir el teléfono móvil y DNI, se confirma con un código recibido por sms.

Tras verificar el móvil, hay que desactivar el ahorro de batería mediante el botón "dejar de optimizar batería".

A continuación se conceden permisos de ubicación y micrófono siguiendo los pasos de la pantalla. Se permite grabar audio y permitir



ubicación siempre, en la configuración. Se vuelve a la página principal y comprobamos que los 2 check están verdes. En este momento pide vincular el dispositivo. Se desensrosca y quita la pestaña de la pila, entonces el teléfono lo reconoce y ya queda vinculado.

En ambos casos, la aplicación se puede utilizar sin el 'Autohelp', en este sentido, se utilizará para pedir asistencias o algún tipo de información.



Si no lo cuentas...  
...no existes

