



> **motoprueba**
Miguel A. · 2375



Triumph Rocket III, Touring

Negro, par y pasa

Tal y como reza su propaganda es una moto de auténtico estilo custom-touring, con nuevo chasis, llantas, depósito, luces, plataformas y suspensiones redefinidas; a lo que yo añado que proporciona una calidad de conducción suntuosa, que nada tiene que ver con su ancestro Rocket III Classic que es una mala bestia con 142CV a 6.000 rpm de potencia máxima, 200 Nm a 2.500 rpm de par máximo y otro tipo de conducción más agresiva. Mis sensaciones las describo a continuación. Pero os aviso: para celebrar dos días de inolvidables vivencias y quitar de mi mente mi ensoñación con la Triumph Rocket III Touring, me fui a cenar y luego a jugar al Casino de Torrelodones, aposté toda la noche al NEGRO, PAR Y PASA y mi preocupación ahora es si “Esto se me curará con el tiempo”.

PRIMERAS IMPRESIONES

La nueva Rocket III Touring de Triumph no está hecha para ser tu moto si no has conducido una megacuston antes: sus 360 kilos en vacío hay que dominarlos en parado y asumirlos en movimiento. Cuando me la presentaron, la Rocket de color NEGRO me pareció enorme; y encima la primera operación que tuve que hacer fue subir una rampa de garaje con

una pendiente importante o al menos a mí me lo pareció. Reconozco que la subí sin problemas y con agilidad, “buena señal”.

Antes de iniciar la marcha y ya en la calle, a la luz del día, su aspecto impresionante; la moto gusta y la asimetría del depósito y del motor le confiere ese aspecto solemne sajón que no se sabe explicar pero que los entrados en años sentimos. El radiador es inmenso y el cromado le

proporciona un aspecto aún más espectacular, aunque yo lo dejaría en el negro grafito del motor con algún toque de cromado. En la moto de serie el respaldo y el parabrisas se quitan con facilidad. El kit de anclaje será el primer accesorio a comprar, al igual que un tapón del depósito de gasolina con llave, que no trae de origen, aunque la moto que nos dejaron para probar lo llevaba.





1

Moto cedida por Biker Land, Zaragoza

Ficha técnica

Tipo	4T, Refrig. líquida, 3 cilindros en línea.
Distribución	DOHC, 12 válvulas, cadena delantera.
Cilindrada	2,294cc.
Alimentación	Inyección secuencial multi-punto.
Transmisión final	Cardan.
Embrague	Multidisco en aceite.
Caja de Cambios	5-velocidades.
Chasis	Acero tubular de doble espina.
Basculante	Acero de doble lado.
Rueda delantera	150/80 R 16.
Rueda trasera	180/70 R 16.
Suspensión delantera	Kayaba, horquillas invertidas de 43mm con recorrido de 120mm.
Suspensión Trasera	Kayaba, doble amortiguador de muelle cromado con ajuste de precarga de 5 posiciones con recorrido de 105mm.
Frenos delanteros	Doble disco flotante de 320mm, pinzas de 4 pistones.
Frenos traseros	Disco único de 316mm, pinza flotante de dos pistones.
Longitud	2,608mm.
Anchura	895mm.
Altura asiento	736mm.
Distancia entre ejes	1,708mm.
Peso (vacío)	358kg.
Capacidad depósito	22.3litros.
Potencia	Máxima 106 CV/79 kW a 5.400 rpm.
Par Máximo	209 Nm/21,33Kgm a 2.025 rpm.

Te subes a la moto, “la silla de montar” es cómoda y mullida, alargas las manos y allí está el manillar, tus pies buscan las plataformas y las encuentras, todo está en su sitio y donde lo esperas, al menos a los que medimos 1,82 metros, todo es grande. El depósito que queda entre tus piernas es descomunal y alberga 22,5 litros que te permiten hacer unos 300 km. Sobre el depósito, junto al velocímetro, el indicador analógico de gasolina y los testigos de información estándares, incluida la luz de reserva, que se enciende cuando te quedan unos 6 litros gasolina, lleva un ordenador de a bordo controlado desde la piña del puño derecho, con reloj horario, cuentakilómetros total, doble cuentakilómetros parcial y con información de los kilómetros que puedes hacer con la gasolina del depósito,

Para completar su aspecto “touring” la Rocket III dispone de dos maletas duras de color coordinado con el de la moto que se cierran con la llave de encendido y tienen una capacidad de 35 litros, muy de acuerdo con la finalidad de la moto.

PRIMEROS PASOS

Los primeros metros son de “hola que tal” y la verdad es que la ciudad no está hecha para ella; es más, su centro de gravedad y su asimetría hacen que, a velocidad ciudadana, en las rotondas y esquinas de la capital “Maña”, la moto responda demasiado a tus ordenes y dé la sensación que se te va a caer hacia adentro del giro, sobre todo a la izquierda. Aunque es una sensación algo desagradable al principio, después de dos o tres sustos la dejas ir y, con la capacidad de inclinación que te permite, se convierte en diversión si en vez de endezezar la moto aceleras con tacto y aprovechas esta tendencia.

En el recorrido por la ciudad, el tacto del

freno es el previsto tanto con la maneta como con el pie: los dos disco de 320 mm con pinzas de 4 pistones delante, y un disco de 316 mm con pinza flotante de dos pistones detrás, frenan los cerca de 500 kg donde tú decides. Sin embargo, el tacto del cambio de marchas punta-tacón es ¿diferente?, quizá brusco; suena un “klóc” metálico característico al que, según íbamos intimando, fui dejando de prestar atención aunque nunca desapareció del todo. Además, encontrar el punto muerto era casi misión imposible (al dejar la moto después de la prueba comprobé que la palanca de marchas en la parte del tacón estaba muy cerca de la plataforma y era regulable, puede que ese fuera el problema).

CITA DE CONTACTO

La ruta elegida para la prueba es Zaragoza-Valle del Tena: poco a poco la ciudad desaparece y te encuentras con la A-23. La moto tiene un PAR tan bestial que cuando se acabo el límite de 100 km/h en la salida intenté meter una marcha más que ya no tiene. Dios mío, iba en un tren de mercancías automático: pasé de 60 km/h a 120 km/h con el acelerador sin utilizar las marchas. En todo el viaje solo pude escuchar un ronquido “provocado”, que no tos, en una sollicitación después de circular en sexta a 40 km/h detrás de un tractor en lpiés.

En la primera parte, por autovía, la moto y yo nos sentimos como pez en el agua. A velocidades intermedias, las vibraciones verticales en los pies sobre las plataformas se hacen tus amigas conocidas, y los retrovisores redondos, al dejar demasiados ángulos muertos, tus amigos desleales. Pero son los límites de velocidad legales y los radares los verdaderos enemigos. Esta moto se los PASA con demasiada facilidad. No llegué a comerme más del



2

1. Mirador de Hoz de Jaca.
2. Muy ágil a pesar de su volumen
3 y 4. Tanto la pantalla como el respaldo se desmontan con facilidad



3



4

60% de de los 106 CV/79 kW a 5.400 rpm de potencia máxima, y si lo hice no creo buena medida decirlo y menos dejarlo por escrito. Por la zona de Almudevar el viento soplabá de lado y se notaba el vaivén de la moto aumentado por el flaneo del parabrisas, situación que se vio agravada al adelantar un camión. Cierito es que, en mayor o menor medida, todas las megacustom con parabrisas tienen este problema, aunque el de la Rocket III no creo que este bien solucionado aerodinámicamente; es más, por encima de 130 km/h de marcador, las turbulencias sobre el casco y el ruido acaba siendo casi insoportables. Creo que hay un parabrisas mayor opcional, muy útil para los de mi talla.

CITA DEFINITIVA

La autovía llega a Nueno, la N-330 es nuestra, haces la curva a derechas y la posterior a izquierdas pasando entre medias por encima del puente sobre el río Igríes y se inicia el Monrepos. Aunque ya no es lo que era, me sigue poniendo los pelos de punta. Esta vez, para comprobar el par sin límite, me cercioré de que iba en la marcha más larga, baje a 60 km/h y, sin reducir, pase la primera curva a derechas e hice que la moto recuperará. Y recuperó, toma que recuperó. Visto lo visto me comprometí a coronar los 1.200 metros de altura con un 6% de pendiente media sin reducir, sin utilizar el freno y "sin hacer el ridículo, claro", a eso que llaman RITMO. Subí entre 80 y 110 km/h a base de par y potencia. La Rocket III Touring, con su manillar abierto, una vez que le dices "hay que ir por ahí", ella va, ni un mal gesto, ni un reproche, ni un aspavento, aunque hay que decir que el conocer la carretera y el estado del firme es una condición altamente recomendable.

Coronas el Monrepos y aparecen los Pirineos, curva a derechas y bajada con curvas abiertas interminables. Ahora quise comprobar la retención con el par motor. Bajé una marcha y, aplicando el manillar y utilizando poco ambos frenos pero con anticipación, la Rocket volvió a demostrar su nobleza, generosidad, casta y elegancia al hacer una bajada limpia dejándose tumbar y no inmutándose en exceso al pasar por las grietas longitudinales que hay en alguna curvas al salir al carril contrario en los adelantamientos. Los frenos estoy convencido de que durarán una eternidad, y si haces una conducción adaptada a este tipo de moto los 30.000 km están asegurados. En una prueba específica que hice a lo largo del camino, los frenos existen y sirven para parar los 500 kg de peso bruto en una distancia adecuada, lo que en una megacustom ya es mucho decir.

Curva a derechas, puente sobre el río Guarga y con una sonrisa de oreja a oreja nos dirigimos hacia "El Valle" por la N-330, continuamos por la N-260 y finalmente por la A-136, las dos primeras de rectas y curvas tranquilas. Seguimos disfrutando y conociéndonos mejor, pero cuando entramos por la comarcal en el Valle del Tena -mi segunda/primer casa-, con buen firme, buen trazado, curvas de puerto de montaña y una limitación de 100/90 km/h (sorprendentemente) adelanto mi cuerpo, cargo la rueda de delante y pongo a prueba el chasis de acero tubular de doble espina y la amortiguación confiada a Kayaba, con dos horquillas invertidas de 43 mm de 120 mm de recorrido con protectores completos delante, y doble amortiguador de muelle cromado con ajuste de precarga

de 5 posiciones con recorrido de 105 mm detrás. La respuesta de ambas es excelente para la moto que llevas entre las piernas, aunque, cuidado, no le busques tres pies al gato por que se los encontrarás. El par, con un máximo de 209 Nm a 2.025 rpm, siempre acompaña y ayuda.

La luz del sol es suficiente y decido probar la moto en un par de carreteras ratoneras. Los 10 km al Balneario de Panticosa (A-2606) se hacen duros; las curvas en horquillas con pendiente de más del 8% no están hechas para esta moto, "aunque si tú puedes, ella puede". Los apoyos y cambios de marchas son necesarios; el cansancio, sobre todo en las muñecas, llega en la bajada y, además, la palanca de cambio no está diseñada para eso y la relación de marchas no acompaña. En algunas curvas de primera y en la subida necesité sacar el pie interior de las plataformas por si acaso, al menos esa sensación tuve. La subida a Hoz (HU-611), fue más complicada aún: el mal estado del firme y cuatro horquillas enlazadas de 15% de pendiente con poco espacio para recuperar la moto reconozco que no son recomendables y menos para el primer día de uso, pero era mi sitio de dormir y había que subir.

La vuelta al día siguiente la disfruté igual o más si cabe que el día anterior. Sólo quiero aportar que el día salió lluvioso y el aplomo, compostura, equilibrio y confianza que me transmitió la Rocket III Touring en mojado se sumó a las sensaciones del día anterior. Eso sí, me reitero en que fue gracias a que esta moto es el tipo de moto personal. Si no es tu caso es mejor que la conozcas antes de acometer estas rutas.



> **motoprueba**

Ricardo Rahona · 14954

BMW R 1200 GS

¿qué ha cambiado del modelo de 2004 al 2008?

La BMW R 1200 GS es, como ya sabréis, la moto más vendida del segmento trail en muchos países, y se debe claramente a su versatilidad, porque es una moto que, sin ser la mejor en nada, es muy buena en casi todo gracias a su polivalencia.

En cuanto a la carrocería, se ha estrechado un poco el asiento y la zona donde se colocan las rodillas, y se han creado unos pequeños salientes en las tapas laterales del depósito de gasolina, lo que proporciona una notable protección contra el frío; en el modelo 2004, la única protección es la ropa que llevas.

Los protectores de los puños también proporcionan una mejor protección que en el modelo 2004 y además, se puede quitar la parte superior y dejar sólo un estrecho protector frontal, práctico con buen tiempo, y sigue protegiendo por caminos con vegetación.

El indicador de nivel de combustible es más exacto y más claro que en el modelo anterior.

El cambio ha sido acertado en sus desarrollos, lo que unido al incremento de potencia en 5 CV, proporciona una respuesta más explosiva e inmediata. Lo que se agradece a la hora de adelantar.

El nuevo manillar tiene dos posiciones de regulación para adaptarlo a nuestras características físicas y a nuestra posi-

ción en la moto, simplemente dándole la vuelta queda más adelantado.

LAS NOVEDADES

Amortiguador más corto.

Bajo pedido podemos tener una moto más baja ya que hay como opción un amortiguador trasero más corto para usuarios con una altura un poco justa.

Retirada del servofreno

Otro cambio que se agradece es la supresión del servofreno; ahora no escuchamos el molesto ruido que hace al frenar el modelo 2004, y lo más importante, frena sin necesidad de poner el contacto y no nos la jugamos con la frenada residual. Además nos olvidamos de los sustos a baja velocidad por la brusquedad del servofreno.

Logo del depósito, más seguro ante robos

Con el nuevo diseño el logo del depósito ya no puede ser sustraído por los amigos de lo ajeno.

ESA

(Ajuste electrónico de la suspensión): Este sistema de regulación es muy

cómodo, rápido y sobre todo muy fácil de utilizar. Lo mejor, para mi gusto es que, regulando la suspensión, regulas también la altura de la moto. La ventaja en mi caso es que las rodillas se sitúan en una postura cómoda y no se cargan después de unos kilómetros. Si llevas acompañante, la altura normalmente se reduce considerablemente: con este sistema, se mantiene la misma altura que cuando viajamos solos. Pero además cuando sales del asfalto y circulas por un camino, también aumentas la altura y los recorridos de las suspensiones evitando en gran medida que los amortiguadores hagan tope.

También regulamos la dureza de los amortiguadores: así podremos circular suavemente, paseando, sin notar los baches ni las irregularidades del terreno, o conducir de forma más deportiva, apreciando un cambio radical en el comportamiento de la moto en curvas, rotondas y en general en todo.

Resumiendo, francamente es una maravilla.





PATRONATO MUNICIPAL
COMERCIO Y TURISMO

VALDEPEÑAS DISTINTO



ven, tienes mucho que ver





> prueba

Roger de Pablo · 12005



Pasión por la resistencia

Hoy os hacemos un curioso comparativo con dos motocicletas de competición preparadas para correr en resistencia. Son dos motos con un objetivo común, correr “Les 24h del Circuit de Catalunya”, pero una está totalmente preparada por un equipo amateur *AMM equipo de resistencia* y la otra que a pesar de ser de un equipo amateur *Team 24HPROJECT* proviene del Mundial de Resistencia.

Principalmente nuestros dos equipos tienen una base muy parecida, compuesta por moto, pilotos, mecánicos, “gasolineros”, personal de catering, cronometradores, fisioterapeutas y un jefe de equipo que los coordina a todos. Uno quizás utiliza más gente como mecánicos, el otro utiliza un catering externo en vez de engañar a las novias, padres o a algún amigo cocinero, uno utiliza cinco personas para cronos y el otro seis, pero más o menos es lo mismo. La gran diferencia está en la moto y la manera de prepararla.

DOS MOTOS Y UN DESTINO

El *AMM equipo de resistencia* corre con una Yamaha R1'05 y el *24HPROJECT* con una Suzuki GSXR1000'07. Bueno hasta aquí ya vemos que son diferentes marcas

y años. En principio si fueran de serie serían máquinas que no distan mucho una de la otra, algún caballo más la Suzuki, quizás algo menos de peso, pero poco más, cuando hablamos de motos tan potentes no es fácil sacarles el cien por cien, y cuenta mucho el piloto.

¿Qué han hecho nuestros amigos de la *AMM*? Pues coger una moto de serie y la han ido preparando poco a poco, cambiándole piezas que no resultan ideales para la competición, ayudándose de la industria paralela y haciendo sus inventillos para poder ser rápidos en los repostajes de gasolina y cambios de ruedas.

¿Y el *24H PROJECT*? Pues se fueron a ver el Mundial de Resistencia y allí contactaron con un equipo para poder com-

parles la moto al final del campeonato. Pues dicho y hecho, sin tener que calentarse mucho los cascos tenían una moto “pata negra” para correr las 24h.

Vamos ver cómo es una moto amateur hecha con ingenio e inventos, y una auténtica moto del Mundial de Resistencia.

Por ponerlos un ejemplo, con la Suzuki podríamos repostar, cambiar ruedas y piloto en unos 17 segundos. Con la Yamaha en 50 segundos, y amigos eso al cabo de 24h son muchos segundos. Eso si cada cosa tiene su precio...

DE MOTOR

En lo que a motor se refiere, en una moto de resistencia no se acostumbra a buscar grandes cifras de potencia, y



menos con dos maquinas como las que hoy nos acompañan, 1000cc con más de 170cv. Más bien lo que se busca es facilidad de conducción y fiabilidad mecánica.

En la **Yamaha** encontraremos una preparación muy sencilla y económica. Filtro de aire mas abierto, colas de escapes (si entra más aire, también tendrá que salir) y le damos un poco más de gasolina desde los relojes mismos, donde podemos controlar algunos parámetros de la inyección.

Cambio semi-automático con centralita de corte Protmi; el interruptor va en la varilla del cambio.

Para controlar bien la temperatura de trabajo se le ha puesto un radiador de agua supletorio, eliminado el termostato y el electro-ventilador. Se han reconducido algunos tubos de inyección, aire, agua y eliminado cableado eléctrico sobrante. Lo más caro podríamos decirnos que son las bujías especiales de competición NGK. Eso si como nos indica el reglamento todo bien precintado y con sus bidoncitos para los sobrantes. Total que el motor tiene un poco más de alegría que el de serie pero al estar mejor ventilado tenemos mayor fiabilidad, que 24h son muchas y a la moto se le pide guerra.

En la **Suzuki** se ve mayor preparación pero tampoco con grandes inventos. En cuanto a la refrigeración, de serie ya viene bien ventilada con un gran radiador de agua, más un radiador de aceite que hace que todo esté bien refrigerado.

Monta un kit completo Yoshimura de resistencia, con escapes trioal en inox, acompañados por una centralita muy pero que muy completa, con la cual podremos cambiar y controlar infinidad de parámetros. Filtro, instalación eléctrica, quick shifter (cambio semi-automático integrado), vamos una virguería que hace que, sin restar fiabilidad, notemos que la moto

acelera muchísimo mejor, pudiendo también alargar los desarrollos de las marchas. Ya de paso le hemos quitado peso, lo que nos permite tener una moto más manejable.

PARTE CICLO

En la parte ciclo es donde podremos encontrar mayores cambios respecto a las motocicletas de serie y también entre ellas mismas.

En el apartado suspensiones las dos usan muy parecidas soluciones tanto delante como detrás. Delante, horquilla de serie pero con muelles, aceite y revalvulado interno mejorados y detrás, amortiguador Ohlins la Yamaha y Wilbers la Suzuki. Esta preparación nos permite tener unas suspensiones mucho más sensibles a los cambios que le podamos hacer y que no se fatigue como las de serie.

En el apartado frenos, delante la Suzuki lleva un kit completo Berienger de resistencia con bomba radial, latiguillos metálicos, unos impresionantes discos flotantes sin ventilación, pastillas con triple ferodo (mucho mas gruesas que las de serie) con las que podemos hacer toda la carrera solo con un juego de pastillas, y unas impresionantes pinzas monoblock con anclaje radial y pistones de titanio para mejorar su refrigeración. Todo ello acompañado con racords rápidos, por si hay que sustituir alguna parte del sistema.

La verdad es que no frena la moto, sino que la detiene con solo mirar la maneta, e incluso podemos decir que frena demasiado. La **Yamaha** sigue en su línea, pinzas monoblock con anclaje radial pero de serie, con unos buenos latiguillos metálicos, y eso si una magnifica bomba radial Brembo. El conjunto quizás no es tan espectacular como el de la Suzuki pero frena bien.

En los frenos traseros poco a decir, en la Yamaha pinza de serie pero con un curioso inventillo, un separador para las pinzas. En la Suzuki más exclusividad Beringer.

En el apartado ruedas encontramos también una gran diferencia: las dos llevan llantas de aluminio, la Yamaha las de serie con medida de 17" y en la Suzuki montan llanta de 16,5", que nos mejora mucho la agilidad sin perder agarre, aunque a ello también ayuda el tipo de neumático con un perfil mas alto.

Gran parte de la diferencia en estas dos motos la notaremos a la hora de cambiar las ruedas porque aquí la cosa ya se complica, ya que con ninguna de las dos tendremos que quitar las pinzas de freno para extraer las ruedas, aunque el sistema de cambio de la Suzuki parece que sea todo automático. En la Yamaha vemos que en el tren delantero se ha rebajado las pinzas y ha torneado unas bridas metálicas para la sujeción del guardabarros y así poder girar las horquillas con más facilidad, también se ha cambiado el eje delantero por uno artesanal para su fácil extracción. Detrás un simple tirador para el eje y la pinza sujeta con pasadores. El sistema va, pero no es súper rápido. En cambio la Suzuki lleva un sistema con muelles, casquillos especiales y eje todo perfectamente torneado en aluminio, una autentica virguería que facilita mucho el cambio la rueda delantera. En la trasera más o menos lo mismo, pero con un detalle curioso: el eje es de una Kawasaki ZXR del 90, que nos permite por sus medidas no cambiar el basculante trasero, como podemos ver en algunos equipos punteros.

En el apartado chasis, poco que destacar, solo en la Suzuki, a la que se ha sustituido el subchasis por uno de aluminio más ligero.



1. Parada en Boxes para repostar
2. Fibras aun sin la publicidad
3. Detalle de la maneta del embrague
4. En carrera
5. Descansando

Si nos subimos a ellas, rápidamente veremos algunas diferencias. A los mandos de la Suzuki le han ido quitando peso, semimanillares de aluminio, araña de aluminio, va sin clausor y eso si, relojes de serie.

En la Yamaha poco que destacar, porque casi todo es de serie excepto las pinzas "uy, uy, uy", el amortiguador de dirección y las dos manetas (tanto freno como embrague, que se doblan hacia arriba en caso de caída).

Siguiendo sentados en ellas vemos que las dos llevan estriberas retrasadas de aluminio, aunque para no perder la costumbre las de la Suzuki se pueden regular por todos lados.

Los carenados son de fibra en las dos, con cúpula de doble altura, focos, doble luz trasera y protectores anti caída, que no evitan las caídas pero si los destrozos.

Ya por último notamos que la Suzuki tiene un gran depósito de 22 litros de capacidad, con sus dos bocas tipo aviación de llenado rápido que nos permite alargar los relevos y llenar depósito en aproximadamente 4 segundos, eso si más gasolina también es peso y espacio. La Yamaha sigue con el depósito de serie, quizás con algún litro de más, pero con una sola boca artesanal de llenado Protmi, no tan rápida como la Suzuki pero segura y bastante más económica.

Como veis se puede buscar soluciones de todo tipo, pero cada uno tiene que saber dónde esta su lugar, mirar su bolsillo y saber aprovechar sus virtudes.

Espero que os haya resultado interesante y si queréis ver a estos dos equipos en acción los encontrareis en "Les 24h del Circuit de Catalunya" que se celebran los días 4, 5 y 6 de Julio.

Salud y kilómetros.

Muy Personal

La gente me pregunta, ¿y no te cansas? ¿Y no es muy duro?

Pues si amigos, las carreras de 24h de resistencia son duras y cansadas, pero creo que eso es lo que hace que nos enganchemos a ellas. Para un piloto amateur como yo, preparar y correr una carrera como las 24h de Montmeló es todo un reto. Es una carrera donde "compites" con pilotos consagrados, donde compartes escenario con equipos muy preparados y eso, siempre motiva.

Evidentemente es importante ser rápido, pero no necesariamente muy rápido, porque si fuerzas mucho o tu o la máquina acaba rompiéndose y hay que saber conservar.

Es importante ser constante en la pista, prepararse físicamente y estar mentalmente dispuesto a sufrir. Hay momentos en que tu mente esta cansada y has de saber mantener la concentración, o tu cuerpo te duele, o te salen llagas en las manos, pero somos moteros y no nos rendimos fácilmente, así que lo importante es acabar y disfrutar de la carrera.

Mi amigo "Gon" que empezó corriendo carreras de velocidad en el Campeonato Catalán, me decía que eso de las 24h era una locura, que nunca las correría. El destino le llevo a correr las 24h y... ¿Qué pasó? Que el primer año que las corrí, aún no las había acabado y ya me hablaba de las 24h del próximo año. Vamos amigos, que esto engancha.

Un equipo de resistencia es complejo y si es amateur suele ser de amigos y suele compartir los gastos, aunque eso sí, no es barato. Pero ya sabéis, ¡sarna con gusto no pica!

La resistencia está de moda

Cada vez en España tenemos más opciones de disfrutar la moto en circuito, tanto por los nuevos circuitos, como por la gente con ganas de organizar campeonatos y rodadas. La resistencia amateur es una buena manera de rodar con seguridad y vivir el mundo de la competición.

A continuación os informamos de algunos de los campeonatos y carreras más destacadas y variopintas.

Todos sabéis que "LA CARRERA" por excelencia son "Les 24h del Circuit de Catalunya", es la que más afición y equipos atrae en España, pero hay más. Tenemos un renacido C.E.Endurance (Campeonato de España de Resistencia) organizado por la RFME Federación Española de Motociclismo (www.rfme.com), con cinco carreras de 6 horas y diferentes categorías. Otro ejemplo son las carreras del MAC90 (www.mac90.es), el Desafío Twin de Radical Ducati (www.radicalducati.com), la copa Deccla (www.deccla.net) y las 6h de resistencia en Vespa del Team Vespa Barcelona (www.teamvespabarcelona.com). Todas ellas con fórmulas parecidas y un objetivo claro, disfrutar de la moto y de las carreras de resistencia amateurs.