

Superdiversión



Por Jorge Garrandés Asprón

SI PREGUNTÁSEMOS A CUALQUIER POSEEDOR DE UNA SUPERMOTARD CUÁL ES LA PRINCIPAL CARACTERÍSTICA DE SU MOTOCICLETA, SIN DUDA NOS CONTESTARÍA CON LA PALABRA "DIVERSIÓN". ESTE **NUEVO TIPO DE MOTOCICLETA**, SURGIDO HACE MUY POCO TIEMPO COMO DERIVACIÓN DE OTROS YA EXISTENTES, COMO LAS DE ENDURO O TRAIL, HA IRRUMPIDO CON TAL FUERZA EN EL MERCADO NACIONAL QUE SE HA **CONSOLIDADO** COMO UNA TIPOLOGÍA DIFERENCIADA DENTRO DE LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS

Cada vez más fabricantes incluyen sus gamas específicas de *supermotard* dentro de su oferta.

Exteriormente, la similitud con las motocicletas de campo es innegable, mostrando un diseño muy cercano al de sus hermanas de *off road*. Elevadas longitudes de suspensión, manillar alto, guardabarros elevados o sus silenciadores en la parte superior nos recuerdan inmediatamente a las motos de las que derivan, principalmente de **enduro y trail**,

aunque rápidamente advertimos una diferencia fundamental con éstas: la adopción de **neumáticos de carretera** y el montaje de **potentes frenos delanteros**. Dependiendo del cubicaje de la motocicleta, encontraremos neumáticos de hasta 120 mm de anchura en la rueda delantera y de hasta 180 mm, en la trasera, aumentando considerablemente las secciones de los neumáticos respecto a las motos de campo de las que proceden.

Supermotard: traje de campo; calzado de ciudad

En su **sistema de frenos**, sobre todo el delantero, el más utilizado en motocicletas de carretera, se advierte también cómo, además de incrementarse considerablemente el diámetro de los discos, se incorporan, en muchos modelos *supermotard*, pinzas y manetas radiales, que les confieren mayor efectividad y potencia en las frenadas. La adecuación de un motor y de una caja de cambios diseñados originalmente para circular por la montaña implica que sea necesario realizar unas mínimas modificaciones para montarlos en motocicletas que van a transitar por carretera y, por lo tanto, a mayores velocidades y mantenidas durante más tiempo.



El **desarrollo del cambio y los sistemas de engrase y refrigeración** se ven optimizados para rendir adecuadamente en las nuevas condiciones de trabajo, más cercanas ahora a las normales de funcionamiento de una motocicleta de carretera estándar, que alcanza mayores velocidades que las motos de fuera de carretera. Algunos fabricantes, incluso, dotan a los engranajes rotantes de las modificaciones necesarias para reducir el nivel de vibraciones propio del motor. La utilización por carretera de este tipo de motocicletas lleva consigo, además, que pueda transportar a piloto y pasajero, por lo que disponen de los accesorios necesarios para la ubicación correcta del pasajero (reposapiés y asas) incluyendo, lógicamente, un asiento homologado para dos plazas.

De esta forma, se ha conseguido, sobre la base de una motocicleta de campo, una versátil moto de carretera que, gracias a la ligereza y la potencia de los motores *off road*, y a las modificaciones realizadas para su adecuación a la carretera, presenta unas óptimas aptitudes para circular sobre asfalto ■



PARA SABER MÁS

Área de Motocicletas
motos@cesvimap.com

Cesviteca, biblioteca multimedia de CESVIMAP
www.cesvimap.com

www.revistacesvimap.com