

LA VERDAD DE LAS 500cc ESPAÑOLAS

Cuando hace escasas semanas el ensayo de la Ossa Yankee llegó de una forma un tanto precipitada a nuestras páginas, adquirí el compromiso ante vosotros amigos lectores de preparar, en breve, un completo comparativo entre las tres 500 que se fabrican en España.

Creo, que en cierto modo se ha batido un record.

Un compromiso de este calibre encierra una tremenda responsabilidad; poner sobre el fiel de la verdad tres motos tan esperadas; no es tarea fácil ni mucho menos sencilla de realizar.

Sé que los incondicionales de nuestro Solo Moto recordáis, con agrado, aquel completo ensayo de las "5 Turismos ¡frente a frente!"

Fue el primer intento serio de realizar un ensayo de motocicletas de forma veraz, analítica e incontestable.

Teníamos pues, para iniciar el trabajo que hoy nos ocupa, un buen patrón de base; pero en esta ocasión el ensayo debía de ser todavía más concreto, completo y sobre todo elocuente.

La Yankee, la Ducati Twin y la Sanglas 500 S son viejas y deseadas amigas que, se han hecho esperar lo suyo antes de estar "disponibles"; por lo tanto el recibimiento debía de ser "caluroso".

El tamiz de nuestra crítica, tenía de profundizar necesariamente en todos los aspectos posibles para descubrir sin opiniones personales más o menos benignas, la personalidad de cada una de ellas.

Conseguimos las motos, mi compromiso para llevar adelante el ensayo estaba impreso en letra de molde, por lo tanto... ¡adelante!

¡VA POR VOSOTROS...!

Por lo dicho, es fácil imaginar que los días previos al ensayo, (que ha durado prácticamente 10 días) la voluntad que dominaba el ánimo de quienes han intervenido en el mismo no era otra que la de superación.

Durante una semana, el teléfono de nuestra redacción ha subido de temperatura. Llamadas, contactos personales, citas, coordinación de ideas, esquematización de los hombres a intervenir, distribución del trabajo, localización de elementos técnicos no usados hasta la fecha en ningún ensayo de motocicletas, y un largo etc., etc., que en ocasiones nos ha quitado el sueño, ya antes de empezar la "faena".

Como puntalicé, hace ahora aproximadamente un año en el ensayo de las 250 c.c., hemos enfrentado la realización de este trabajo con el mismo sentido de imparcialidad con que entonces lo escribimos.

Quede claro, que nada de lo que aquí se exponga se aparta del más profesional y objetivo sentido crítico.

Por otra parte, la base de este ensayo se sostiene por datos concretos y números incontestables.

A tenor de lo que leís ahora, el ensayo ha sido dividido en dos amplios grupos.

Grupo I: Las motos en acción.

Grupo II: Las motos paradas.

De este modo distinguimos los datos dinámicos de los estáticos.

En el primero de ellos, nos limitamos a las vicisitudes de las motos rodando. Un comentario inicial (tal vez la única apreciación personal de este ensayo, pero de forma contrastada entre los tres probadores) de los hombres que las han manejado; más tarde se plantea los resultados obtenidos bajo el severo ojo del cronómetro.

También hablamos de la manejabilidad.

Apartado importante y que a buen seguro os va a interesar es el de frenado.

Por último, hablamos de dos aspectos importantes; el consumo de combustible y el error de lectura en los relojes.

El II Grupo, el de las motos paradas, recoge de forma completa todos aquellos de interés y que normalmente se suelen pasar por alto.

Los pesos, las vibraciones, la rumorosidad (ruido), el humo, los precios de recambios más importantes y de la moto puesta en la calle, la parte electrónica, la potencia obtenida en un banco de rodillos, y finalmente algunas consideraciones técnicas.

Así pues, aquí queda nuestra obra.

Espero de todo corazón, que el esfuerzo aplica-

do y la convicción puesta en realizarla, haya dado en el centro de la diana.

Vosotros.

Jaime Alguersuari



TRES



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



