

# RODIBOOK 2014: DE VUELTA AL PAPEL

TERCERA EDICIÓN DEL RODIBOOK, CON UN NUEVO RECORRIDO PIRENAICO

La tercera edición del RodiBook (segunda con rutómetro) ha conseguido divertir a nada menos que 300 participantes que decidieron volver a la tradicional navegación en forma de rutómetro impreso.

LLUÍS MORALES  
FOTOS: WWW.MOTOSPORT.COM, RODI, LL.M.



1 La Tiger 800 XC con la que participamos, posando ante los Pirineos. 2 Verificaciones administrativas en el polideportivo de Viella. 3 Grupos de todas las marcas y tipos de moto. 4 Las verificaciones técnicas buscan la seguridad de los participantes ante tal esfuerzo para la mecánica. 5 En el briefing se explica la teoría sobre cómo navegar. Ahora toca ponerla en práctica.

1

La edición 2013 transcurrió a lo largo de 643 kilómetros de puertos y carreteras de montaña de lo más variado entre el Pirineo catalán y la zona del Ariège, en el costado galo de la cordillera. El tipo de trazado no variaba mucho de cara a este año, ya que se trataba de 637 km también a completar por carreteras pirenaicas con salida y llegada en Viella, pero en esta ocasión el anillo de carreteras a recorrer se desplazaba hacia el oeste, con aproximadamente un 45 % de tramos por el costado francés y el resto por el valle de Arán y, sobre todo, por carreteras solitarias del Pirineo aragonés. Todo había crecido de cara a esta nueva edición del RodiBook, ya que el número de motos participantes llegó al límite de 300 impuesto por la organización a la hora de abrir inscripciones, antes de verano. Más del doble de motos que en la edición anterior, lo que obligó a organizar las verificaciones administrativas, las técnicas y el briefing de la noche del viernes en un polideportivo de Viella. El alma máter de Rodi Moto, Jordi Esteve, hizo de maestro de ceremonias y comentó a los asistentes el funcionamiento del road-book, así como la posibilidad de gravilla en algunos tramos, las obras que podríamos encontrar en algunos puntos, la ubicación de puntos peligrosos...

Lo cierto es que la organización se lució en este aspecto, ya que no hubo colas durante las verificaciones y nadie se marchó con dudas del briefing. En todo momento a uno le quedó la sensación de que hay más gente pendiente de echarle una mano de la que pueda llegar a hacer falta, genial. Tras los trámites, una vez instalados los portarrutómetros en las motos y colocados los dorsales, la mayoría de los participantes cenamos en el mismo polideportivo gracias al excelente catering contratado. Y a la cama pronto, que a la mañana siguiente tocaba madrugar...

## SALIDA ESCALONADA

Si bien la pasada edición se fue dando la salida a los participantes a medida que llegaban a la línea correspondiente, para poder organizar la partida de las 300 motos se fue dando salida de tres en tres a partir de las 6 de la mañana por estricto orden de dorsal. De ese modo partíamos de noche hacia el Portillón, puerto que tras unos pocos kilómetros recorridos bajo la total ausencia de luz solar nos adentraba en Francia. Por suerte la meteorología había sido benigna y durante la noche se habían ido secando las carreteras. La Tiger 800 XC que nos cedió Triumph España para realizar el recorrido nos demostró muy pronto ser una montura idónea para el evento, ya que combina agilidad, confort de marcha, suspensiones capaces de absorberlo todo y suficiente motor como para no echar de menos el de las maxitrail en ningún momento. Y tiene autonomía suficiente como para poder acabar el recorrido con un único repostaje, algo importante si quieres terminar cuanto antes.

## NAVEGANDO

Como suele suceder en este tipo de eventos, durante los primeros kilómetros de ruta te vas familiarizando con las indicaciones, ya que la navegación consiste básicamente en memorizar la siguiente viñeta y controlar el kilometraje aproximado que falta para encontrar lo dibujado en ella. Cada 100 a 130 km aproximadamente encontramos un control de paso donde sellar nuestro carnet de ruta (más un control



2



3



4



5





6



7



8

6 Toca estudiar el roadbook antes de guardarlo en su caja. 7 Nuestra Tiger, ya con el conjunto montado. 8 Algunos cajas de lo más sofisticado, pero con indicaciones manuales: ¿peligro, animales sueltos? 9 Amanece en marcha, un momento mágico. Quedan muchas horas y kilómetros por delante. 10 Control de paso: toca sellar en carnet de ruta. 11 Algunas motos participantes son veteranas, y tienen multitud de accesorios caseros. Para disfrutar de estos eventos no hace falta estar a la última. 12 Control de paso y comida en Jaca, descanso merecido a mitad de trayecto. 13 Portarutómetros de lo más económico, tan efectivo como el que más. 14 Bella toma aérea camino del puerto del Oroel. 15 En un par de ediciones más se acaba la pantalla de la F 650 GS. 16 Roger, uno de los primeros en finalizar el recorrido, sellando por última vez en el control de meta.



9



10



11

Moto 110



12

## RODIBOOK 2014: DE VUELTA AL PAPEL.

secreto, por si alguien decide acortar por donde no debe). Un excelente detalle organizativo es que el road-book se entrega en forma de rollo continuo, no de montón de hojas que uno tiene que recortar y unir para conformar un pliego que se pueda ir enrollando en el portarrutómetro. El recorrido del road-book, diseñado por el ex dakariano (y compañero de esta casa) Fernando "Búfalo" Gil, estaba pensado para que no pudieses distraerte en ningún momento. Cuando llegabas a un puerto de montaña en el que la señalización de las carreteras indicaba que el próximo pueblo o desvío importante estaba a tantos km, no servía de nada confiarse e ir tirando, ya que mucho antes llegábamos a un pequeño cruce con un camino rural que había que tomar, o a una calle de la siguiente travesía por la que había que desviarse. El road-book obligaba a estar permanentemente atento a lo que debíamos encontrar en las siguientes viñetas, lo que es de agradecer, ya que si la navegación fuese excesivamente sencilla, el evento sería mucho menos divertido y básicamente consistiría en un bucle de carreteras. Además sería fácil de recorrer a base de introducir unas cuantas coordenadas en un navegador. Pero no, aquí había que seguir todas y cada una de las indicaciones que, eso sí, estaban suficientemente claras como para que nadie se perdiese salvo por despiste propio, y no por mala interpretación de las viñetas.

## PUERTOS DE RENOMBRE

Si en la edición 2013 el recorrido a realizar por la mañana fue mucho más lento y revirado que el de la tarde, donde los puertos a recorrer eran más abiertos y rápidos, en esta ocasión la parte "fácil" se recorría por la mañana. Lo de fácil aparece entrecomillado porque se pasaba por puertos míticos como el Peyresourde, el Col de Val Louron, Bordères, el Aubisque o el Tourmalet. El recorrido francés, con numerosos tramos de gravilla debido a las frecuentes reparaciones de asfalto de las carreteras de montaña en Francia, hechas a base de parches, requería mucha atención a ratos. Repostamos cuando la Tiger XC y yo llevábamos unos 280 km, aún sin apurar, pero no queríamos llegar sufriendo a la siguiente gasolinera indicada en el road-book, ya en España. Una vez en el Pirineo aragonés, y tras pasar el puerto de Somport y la mítica y descomunal estación de trenes de Canfranc, nos dirigimos a Jaca, donde además del tercer control de paso donde sellar el carnet de ruta, tenía lugar la comida prevista por la organización, con poco más de la mitad del recorrido cubierto. Aquí ya vemos las primeras caras que indican que el cansancio hace mella. Este tipo de eventos requiere experiencia a los mandos de la moto, resistencia física y muchísima concentración, ya que vamos siempre pendientes de navegar siguiendo indicaciones. Así que los descansos y avituallamientos previstos son como pequeños oasis en el desierto para los menos entrenados en rutas de muchas horas sobre la moto.

## CARRETERAS SOLITARIAS

Desde Jaca comenzamos a enlazar puertos cada vez más solitarios y con asfalto cada vez más descompuesto, donde nos damos cuenta otra vez del buen hacer de la Tiger. Las suspensiones se lo tragan todo, el peso reducido y la agilidad evitan que nos cansemos, y su motor trabaja igual de bien en cerradas curvas de primera con asfalto mojado o gra-



13



14



15



16

Moto 111





17



18



19



20



21



22

Moto 112



23

## RODIBOOK 2014: DE VUELTA AL PAPEL

villa que en curvones impecables, excelente. Atrás hemos dejado el puerto del Oroel, hemos cruzado Bernuel, Javierrelatre, el puerto de Serrablo, puerto de Morcat o Ligüerre de Cinca, donde se ubica el control horario número 4. Para que os hagáis una idea de lo duro del recorrido, el CP4 se iba a cerrar a las 19.30 horas, cuando aún quedaban desde ahí hasta la meta de Viella 172,5 km por recorrer. Y eso habiendo partido pasadas las seis de la mañana...

Tras cruzar Graus, Torres del Obispo o Benabarre nos acercábamos a una agradable sorpresa: llegábamos a un pueblo fascinante, Roda de Isábena, al que no se puede acceder por carretera. Pero la organización había conseguido un permiso especial para que pudiéramos contemplar un lugar que recomendamos encarecidamente visitar. En el centro de esta villa medieval, junto a la iglesia, se encontraba el C.P. 5, así que ya nos quedaba menos. Seguimos en dirección al puerto de Espés, cruzamos Laspaules, el puerto de Espina y, al llegar al mirador de Montanuy, el road-book nos dice que llevamos 600 km. Un último tirón por la N-230, controlando el consumo para no tener que repostar de nuevo, y llegamos al túnel de Viella. Poco después de superarlo descendimos hacia el Valle de Arán y cruzamos la meta. En el control de llegada nos sellaron por última vez el carnet de ruta y nos dieron un diploma que acredita que hemos completado el recorrido, momento de satisfacción para todos y cada uno de los participantes que van llegando hasta la hora de cierre del control de llegada, previsto a las 22 horas. El último tercio del recorrido se hizo especialmente duro para los más rezagados, que fueron encontrando tormentas puntuales a ratos y aportaron algo de épica a cada uno de sus respectivos relatos.

### CONCLUYENDO

En la multitudinaria cena organizada perfectamente en dos turnos (a las 21 h para los primeros 150 participantes en llegar, y hora y media más tarde para los siguientes) tuvimos tiempo de comentar la jugada, las muchas anécdotas vividas a lo largo de tantos kilómetros y puertos, y de admirar a quienes han finalizado el recorrido a lomos de clásicas, deportivas con semimanillares o incluso al valiente que acabó el Rodibook 2014 con su trike y la silla de ruedas a cuestas. Cada cual con su propio ritmo y disfrutando a su manera del paisaje y las carreteras recorridas. A todos ellos, como a la organización, un aplauso por el ambiente logrado. Y si te animas a seguir el recorrido de este año, para familiarizarte sin prisas con la navegación, en [www.rodibook.com](http://www.rodibook.com) tienen disponible para descargar el PDF con la ruta de las dos ediciones realizadas de este modo. ¿Te animas?



24

**17**Roda de Isábena, un pueblo que merece la pena buscar en el mapa. **18**Cruzar el arco hinchable de la llegada es momento de alegría para todos los que finalizan. **19**En la meta toca verificar que se haya pasado correctamente por todos los controles. **20**El Rodibook es un evento que también puede disfrutarse a dúo. **21**Diploma para quienes finalizan, y aunque las caras denoten cansancio, es momento de posar en el "fotocall". **22**Nada más finalizar hay quien ya piensa en la próxima edición. **23**Hasta las clásicas dieron la talla frente al exigente recorrido. Y es que las hay que aguantan muy en forma. **24**Los mecánicos de la organización atendieron a todos aquellos que lo necesitaron, domingo incluido.

### Un viaje soñado a la Patagonia

Viaja con MotoAventura al fin del mundo y disfruta de una de las rutas más hermosas del mundo.

¡Elige tu modelo de moto BMW preferida y únete a la aventura! Tenemos F650GS, F650GS SERTA0, F650GS bicilíndrica, F800GS, R1200GS, y R1200GS Adventure.

[www.motoaventura.cl](http://www.motoaventura.cl) [sonia@motoaventura.cl](mailto:sonia@motoaventura.cl)  
Fono: 56-64-2249123 / 24 / 27

