

Magazine mensual sobre motociclismo
Nº52 - 14 de junio de 2011

Motoworld

magazine mensual



Entrevista con Casey Stoner

Un sueño hecho realidad

MotoGP: ¿Qué le sucede a Dani Pedrosa?

Honda NSF250R, la primera Moto3

Resistencia: cómo se prepara una moto

www.motoworld.es

Magazine Mensual Gratuito

Coordinación Editorial: Juan Pedro de la Torre

Redacción: Juan Pedro de la Torre/ Israel Nevado/ Toni Espés/ Juan Rodríguez/ Redacción Motoworld.es.

Fotografía: Pep Pujol/ Repsol Media/ Israel Nevado/ Honda/ Aprilia/ Motor Astur/ Archivo Motoworld/ Archive Moto Classics.

Maquetación: José Luis Segovia

Soporte técnico: Dataware Sistemas.

Dataware
sistemas

Todos los textos de estos artículos han sido realizados por la redacción de www.motoworld.es. Queda prohibida la reproducción total o parcial de dichos artículos sin citar la procedencia.

Foto de portada: Repsol Media.



EDITORIAL

ENTRONADOS Y DESTRONADOS

He de reconocer que me siento especialmente satisfecho con la publicación de la entrevista con Casey Stoner, una entrevista realizada en el Gran Premio de Cataluña y que alcanza máxima actualidad tras el Gran Premio de Gran Bretaña, en el que Stoner se ha colocado líder del Mundial de MotoGP. Podemos decir que esta situación supone su definitiva entronización dentro de Honda, puesto que las circunstancias y su buen hacer han colocado al australiano como el hombre fuerte de HRC y el gran favorito para el título. Stoner nos decía que en Honda veía cumplido su sueño de niño, y no en vano con Stoner Honda puede poner fin a la pesadilla que le persigue desde hace años, tantos como los que lleva sin ganar un título en la máxima categoría del campeonato.

En el "box" de HRC se vive también el polo opuesto de la idílica situación por la que pasa Stoner. La lesión de Dani Pedrosa le ha convertido en el príncipe destronado de Honda. No sólo tiene que lidiar con un problema físico, sino que además el compañero de al lado le ha ensombrecido por completo, algo por lo que nunca antes había pasado Pedrosa, ni siquiera en el año de su debut, cuando Nicky Hayden se proclamó campeón del MotoGP. La situación de Pedrosa es extraña y confusa, y no sabemos a día de hoy cuándo regresará al Mundial. Se le espera en Assen, pero eso sigue siendo una incertidumbre.

Para terminar, recomiendo encarecidamente el artículo sobre la preparación de una moto de resistencia. Merece la pena conocer los entresijos de esta especialidad, una de las más bellas y auténticas de la competición motociclista.

JUAN PEDRO DE LA TORRE
COORDINADOR EDITORIAL

Sumario

Nº 52 • 14 de junio de 2011

Motoworld

magazine mensual



MOTOGP

Entrevista con Casey Stoner

**“DUCATI NO TENÍA
SUFICIENTE PRESUPUESTO
PARA MEJORAR LA MOTO”**



RESISTENCIA

La preparación de una moto de resistencia

BAJO LA LUPA



MOTOGP

Los problemas de Dani Pedrosa

TITANIO



PRUEBA

Aprilia RS4 125

NUEVOS TIEMPOS



MOTOGP

Honda presenta su Moto3: NSF250R

**AMANECE
UN NUEVO DÍA**



REPORTAJE

Motor Astur, en apoyo a Ángel Nieto

**EL PRÍNCIPE,
PARA EL REY**



HISTORIAS DEL PADDOCK

La eterna pugna entre pilotos y organizadores

EL ÚLTIMO PULSO



CLÁSICAS

Marcas históricas

ARIEL



Todos los textos de estos artículos han sido realizados por la redacción de www.motoworld.es.

Queda prohibida la reproducción total o parcial de dichos artículos sin citar la procedencia.

Entrevista con Casey Stoner

“DUCATI NO TENÍA SUFICIENTE PRESUPUESTO PARA MEJORAR LA MOTO”

Hace unos días Casey Stoner se ha convertido, de nuevo, en el líder del Mundial de MotoGP, recuperando la posición que disfrutaba en Jerez hasta que Valentino Rossi se cruzó en su camino. De momento resulta inevitable que haya una referencia constante a Ducati cada vez que hablamos de Stoner, y él no lo elude, habla sin reparos y con claridad, pero probablemente de ahora en adelante hablaremos más del Stoner de 2011 y del futuro.

TEXTO: JUAN PEDRO DE LA TORRE. FOTOS: PEP PUJOL/ REPSOL MEDIA.





One HEART.
Satu HATI.

"La Honda no es una moto de puntos fuertes o puntos débiles; podemos ajustar la puesta a punto sin necesidad de hacer muchos cambios".

Casey Stoner es el nuevo líder del Mundial de MotoGP. Su victoria en Silverstone y la caída de Jorge Lorenzo han terminado de dar la vuelta a una situación en la que Stoner se vio envuelto tras el incidente de Jerez, en el que fue arrastrado al suelo por Valentino Rossi. El australiano recupera ahora la posición de privilegio que ocupó fugazmente tras el primer Gran Premio, tras imponerse en Qatar. La entrevista que realizamos a Stoner tuvo lugar antes de

la carrera de Gran Bretaña, de ahí que él hable de Yamaha como la marca que lidera la clasificación, pero todo eso ya es historia. Ahora el líder es él, y con una diferencia notable. Ha ganado cuatro de las seis carreras disputadas, y su único borrón en la temporada es un fallo provocado por otro, así que su trayectoria hay que calificarla como impecable.

Stoner es un tipo tranquilo y de agradable

trato. Siempre con apariencia relajada, aspecto afable, y una eterna sonrisa pintada en su cara. Sigue teniendo un gesto aniñado que le favorece, pero es ya un hombre de 25 años, todo un campeón de MotoGP que habla claro y de forma rotunda. Es discreto y huye de las grandes escenografías que acompañan a otros pilotos. Sin duda que su forma de ser es de otro estilo. Pero no se achica ante nada. Cuando otro australiano, Jeremy Burgués, tan duro de palabra como él, se burlaba de sus dificultades pasadas diciendo que en 80 él y Rossi solucionarían los problemas de la Ducati, Stoner no se

inmute. Ahora contempla divertido la situación: "Si me sobraran 80 segundos podría ayudarles a solucionar el problema", dice con idéntica sorna Stoner.

Resulta inevitable enfrentar sus resultados con los problemas de Rossi, durante semanas enmascarados bajo su lesión de hombro. Otro en su lugar estaría sacando partido a esas dificultades, pero Stoner contempla la situación sin aspavientos, satisfecho del paso que ha dado para cumplir su sueño de ser un piloto de Honda, pero no un piloto cualquiera: muy probablemente será el hombre que devuelva la superioridad a la marca japonesa, algo que no sucedía desde 2003.

-La ausencia de Dani Pedrosa elimina a un rival en la lucha por el título, dejando a Jorge Lorenzo y a ti como favoritos. ¿Crees que alguien más podría sumarse a la lucha por el campeonato?

"Creo que por el momento no hay nadie más con la suficiente confianza para entrar en la lucha. Dani está ausente durante varias carreras, y todo parece centrarse en Jorge y en mí, aunque habrá que esperar y ver si algunos otros pilotos puedan unirse a nosotros o luchar por ganar, pero seguro que en cualquier otro momento habrá otros pilotos que puedan luchar por ganar. Para mí la ausencia de Dani no hace que el campeonato sea más sencillo, sino que resulta más difícil. Si hay más pilotos luchando por el campeonato esto te obliga a ser un poco más consistente, un poco más rápido en cada carrera, y hay una gran diferencia tu planteamiento de campeonato. Pero ahora con Dani fuera de las carreras, Jorge y yo somos los más consistentes z"

-Honda ha mejorado mucho esta



temporada, es la moto que más victorias ha logrado en 2011. ¿Piensas que es la moto más equilibrada en estos momentos?

-“Es difícil de decir. La moto de esta temporada es, más o menos, la misma moto de la temporada pasada. Con respecto a la moto de la temporada pasada hemos cambiado pequeñas cosas. La hemos mejorado para que sea una moto más agradable de llevar, pero en general es difícil decir si es la mejor porque en estos momentos Yamaha está en el primer puesto del campeonato. (N.de R.: La entrevista se realizó antes del Gran Premio de Gran Bretaña, cuando Jorge Lorenzo todavía era líder del Mundial). Pero, por supuesto, estamos una posición fuerte y nos sentimos satisfechos con el conjunto, y los tres pilotos del equipo estamos en buena forma”.

-¿Cuál cree que es el punto fuerte de la Honda?

-“Creo que la principal virtud de la moto es su gran nivel de aceleración, su excelente tracción a mitad de curva, su rápida salida. Quizás el punto débil sea la frenada, donde a veces tenemos algunos problemas más que otros para mantener la trazada correcta a la salida de las curvas, pero en general la moto funcionaba bastante bien. No es una moto de puntos fuertes o puntos débiles; podemos ajustar la puesta a punto sin necesidad de hacer muchos cambios”.

-Un equipo con tres pilotos como es el equipo de HRC, ¿ayuda a avanzar más

rápidamente o puede llevar a confundir por exceso de información?

-“No, no creo que haya exceso de información. Cuanta más información tengamos los pilotos es mejor. Un piloto sólo da un punto de vista, pero varios pilotos ofrecen diferentes puntos de vista. Cada piloto tiene su punto fuerte, y todas estas importantes aportaciones sobre una misma moto, normalmente hacen que la moto sea mucho mejor. Para mí es mucho mejor que haya más pilotos ofreciendo información sobre una misma moto”.

Honda y Ducati

-Es inevitable hacer comparaciones entre Honda y Ducati. ¿Cambia mucho la forma de afrontar los problemas en Honda? ¿Ha cambiado tu forma de trabajar con respecto a tu etapa en Ducati?

-“Bueno, en Ducati resultaba verdaderamente difícil encontrar una buena puesta a punto, era muy difícil. Si no conseguías que estuviera perfecta a veces era muy difícil rodar delante. Este año estamos viendo que siguen teniendo los mismos problemas para conseguir rodar deprisa y estar en las primeras posiciones de la carrera. En Honda, sin embargo, aunque la moto no esté perfecta de puesta a punto siempre funciona muy bien; quizás no sea suficiente para ganar en esa situación, pero siempre podrás estar delante. Creo que es una moto equilibrada, que funciona bien en cualquier condición y en cualquier circuito. Es una moto más equilibrada que la Ducati. Es muy difícil

“Hay demasiados aficionados con odio por alguna razón. Ahora hay gente que cree que si le gusta un piloto tiene que odiar a otro piloto, y creo que esto no es correcto”.



encontrar ese equilibrio en la Ducati”-Hablemos un momento de electrónica.

Siempre se ha dicho que la Ducati es la moto más cargada de electrónica en la categoría. ¿Realmente es así? ¿Cuál es la gestión electrónica más intrusiva: Honda o Ducati?

–“Bueno, yo hago un mínimo uso de la electrónica. Cuando piloto, normalmente prefiero no usarla, prefiero sentir el tacto mecánico que utilizar la electrónica. Quizás en algún punto, en alguna curva, o para evitar que se levante la moto la puedo utilizar, pero normalmente no suelo usar la electrónica. Cuando piloto quiero tener las sensaciones de la moto más próximas posibles, y por eso no uso la electrónica. Con la Ducati tenía el mismo planteamiento. En cuanto al freno motor el de Ducati era un poco mejor en este área; con la Honda tenemos unos pequeños problemas de freno motor y necesitamos más estabilidad. Quizás éste sea el único punto en el que la Ducati es un poco mejor, pero en otras áreas la Honda es más fuerte”.

-Entonces podemos decir que la gestión electrónica de tu moto la manejas tú desde el puño del gas...

–“No me gusta la sensación del corte de gas: no puedes hacer nada y el motor lo hace todo con la electrónica. Me gusta que no haya electrónica para tener más sensaciones y que sea más fácil poder entender la moto”.

-¿Crees que esta situación cambiará la próxima temporada con las nuevas motos?

–“Cuando probé la mil, ésta me pareció mucho más estimulante de lo que pensaba. Me gusta la sensación de potencia de la

mil: tienes más par, más frenada, más aceleración. Creo que las mil no tendrán la misma dependencia electrónica de las 800”.

-El año pasado tú firmaste muy pronto con Honda, una marca que no gana el título desde el año 2006. ¿Por qué no renovaste con Ducati, o intentaste entrar en Yamaha, el equipo campeón en 2008, donde habría una plaza libre para esta temporada?

–“Cuando yo corría con otras motos, Honda siempre me había parecido la marca más importante del mundo. En Honda, cuando es

“Los pilotos de antes corrían de forma dura, pero nunca de manera sucia. Sus adelantamientos eran duros, pero no ponían en problemas a los demás porque había respeto hacia los otros pilotos”.

“Me gusta que no haya electrónica para tener más sensaciones y que sea más fácil poder entender la moto”.

necesario hacer algo se hará todo lo posible para darte eso que necesitas. Con Yamaha tuve contactos en el pasado, cuando subí de 250, pero hubo dificultades para entendernos. Pero una de las razones de haber optado por Honda es que formar parte del equipo de fábrica de Honda es una gran oportunidad, es algo muy emocionante, y en estos momentos me siento muy feliz de haber tomado la decisión”.

-¿Por qué dejaste Ducati? ¿La relación ya no era igual que cuando ganaste el título, crees que ya no había oportunidad de ganar nuevamente con esa moto?

–“Bueno, después del título yo quería quedarme, quería trabajar. Pero dependía del trabajo del equipo de carreras y el equipo de desarrollo, de Filippo Preziosi





y de otros, y no estaba interesado en quedarme, no estaba interesado en quedarme por esta gente.

Ducati no era capaz, o no quería, poner más dinero para el desarrollo de la moto. Quizás sí lo habría hecho para la mil, posiblemente, pero no dedicaron el suficiente presupuesto para el desarrollo de la moto por más que pedí

mejoras en la moto. También esperé otro tipo de reacciones por su parte en unos momentos difíciles para mí, así que decidí seguir con mi sueño e irme a Honda”.

Si esto que comenta Stoner es cierto – no hay por qué dudarlo- , quizás ahora podamos entender mejor donde residen las verdaderas dificultades por las que está pasando Valentino Rossi. No

estamos ante una limitación técnica o humana, sino ante una falta de recursos económicos para abordar los problemas. De hecho, Ducati era muy consciente de estas limitaciones cuando redujo su implicación en el Mundial de SBK retirando su equipo de fábrica para 2011, después de 23 temporadas de presencia continuada al máximo nivel en ese campeonato.

Tensión

-Desde la carrera de Jerez vemos que hay muchas declaraciones cruzadas entre los pilotos. ¿Hay mucha tensión dentro del “paddock”?

–“Yo creo que no hay mucha tensión dentro del “paddock”, sólo entre algunos pilotos. Si te fijas en lo demás, todo funciona bien, pero hay algunos pilotos a los que les gusta crear problemas y pilotos a los que no les gusta que les creen problemas. Si todo el mundo consigue mantener la calma la cosas irán bien, pero hay tres o cuatro pilotos en la categoría que provocan problemas”.

-Supongo que esta atmósfera no tiene que ser muy diferente de la que se respiraba en los tiempos de Doohan, Rainey o Schwantz, que mantuvieron una dura rivalidad. ¿O tú crees que hay algo diferente en la relación que ellos mantuvieron de la que puedes tener tú con Rossi, Pedrosa o Lorenzo?

–“Creo que es muy diferente en nuestro caso. Esos pilotos sostuvieron grandes luchas, pero sentían respeto por los demás. Para mí, los pilotos que ahora hacen cosas incorrectas no manifiestan respeto por los demás. Ésa es la diferencia. Cada fin de semana de carrera Rainey, Doohan, Gardner, Schwantz, Lawson, corrían de forma dura, pero nunca de manera sucia. Sus adelantamientos eran duros, pero no estaban siempre empujando ni tocando ni ponían en problemas a los demás porque había respeto hacia los otros pilotos. Acababan las carreras y podían ponerse a hablar como buenos amigos. Ahora si quieres hablar con otros pilotos no es fácil encontrar alguien suficientemente





maduro. Falta madurez en algunos pilotos, que no distinguen cuando están dentro o fuera de la pista. Para algunos es lo mismo estar dentro o fuera de la pista, se comportan de la misma manera. Ésta es la diferencia”.

-Un piloto con el que has tenido problemas es Valentino Rossi, que en varias ocasiones ha comentado que tú aún no has superado el adelantamiento que te hizo en Laguna Seca, en 2008. ¿Qué piensas de su agresividad verbal?

“Eso es algo que hay que preguntarle a él, porque yo nunca he dicho nada sobre eso. Él cometió un error en Jerez y yo hice mi comentario, y eso es todo. Pero él intenta crear más comentarios que generen problemas, pero no tengo ningún tipo de problemas con esto. Estoy tranquilo”.

-Tengo la sensación de que el “paddock” no es tu territorio favorito, que lo único que te gusta de tu trabajo como piloto de carreras se subirte a tu moto. ¿Me equivoco?

“Es cierto. Mi sueño desde siempre fue correr en moto, y mi sueño era ser campeón del mundo. Las cosas cambian cuando alcanzas tu sueño. Año tras año va cambiando todo a tu alrededor: el mundo, la prensa, los patrocinadores, los aficionados... Ahora hay demasiados aficionados con odio por alguna razón. En el pasado veías a los aficionados que amaban las carreras: venían a ver las carreras, a divertirse, y tenían a su piloto preferido. Ahora hay gente que cree que si le gusta un piloto tiene que odiar a otro piloto, y creo que esto no es correcto”.



-¿Qué te gusta hacer cuando no compites, cuando estás fuera de las carreras?

“Siempre hay cosas por hacer cuando estás en casa. El tiempo que dispongo libre entre carreras me gusta hacer motocross, ir a pescar... No sé, diferentes cosas normales y corrientes”.

-Te gusta la vida tranquila...

“Así es, una vida muy tranquila, sin prisas para nada”.

-En el futuro, cuando tu carrera como piloto hay acabado, ¿te ves el “paddock” como “team manager” o algo parecido?

“No, no. Creo que si puedo ayudar a algún joven piloto con posibilidades quizás vuelva al “paddock” para ayudarle hasta que se sitúe en una buena posición. En este “paddock” antes hacías buenos amigos, pero año tras año va cambiando. Ahora me centro en las carreras, que son para mí más o menos lo mismo, pero el ambiente se vuelve más triste: no veo a la misma gente, no veo la misma pasión de antes, no tengo las mismas sensaciones de hace unos años.”.

-Tú eres australiano y hay mucha tradición de carreras de velocidad en tu país, pero tu carrera se ha desarrollado fuera de Australia. ¿Crees que habrías llegado el Mundial de no haber pasado por Europa como hiciste?

“Por supuesto que habría llegado, pero lo que no sé si habría llegado tan rápido al campeonato del mundo como lo hice. Llegué al Mundial con un equipo muy competitivo. Habría sido más difícil, pero estoy convencido de que sin pasar por Europa también habría llegado hasta alcanzar el mismo nivel, pero quizás no de una forma tan rápida como lo hice”.



MOTOGP

Los problemas de Dani Pedrosa

TITANIO

¿Qué le pasa a Dani Pedrosa? ¿Por qué le cuesta tanto recuperarse de una fractura de clavícula? ¿Su recuperación es muy lenta o es que ha sufrido una “recaída”? Mil y una preguntas en el aire, y apenas hay respuestas.

Ni el propio Pedrosa debe tenerla en estos momentos. Y sus escasas comunicaciones con el exterior no ayudan a clarificar la verdadera situación en la que se encuentra.

TEXTO: JUAN PEDRO DE LA TORRE. FOTOS: REPSOL MEDIA.



Titanio, así llamaba Sete Gibernau a Dani Pedrosa. "Es como el titanio: ligero, duro y resistente", decía Sete de Pedrosa en los

tiempos en los que éste comenzaba a escribir su historia plagada de victorias. Paradojas del destino, el titanio de las placas con las que su cuerpo, una y otra vez ha sido reparado, se ha convertido en parte de su anatomía. Resulta inevitable pensar en cómo ha sido repetidamente golpeado Pedrosa por las lesiones. Tuvo una amarga celebración en Phillip Island en 2003 con los laureles de campeón, y en 2005 también padeció un pequeño calvario para rematar su tercer título, pero nada comparado con el rosario de lesiones que una y otra vez le han golpeado desde su llegada a MotoGP en 2006, y especialmente a partir de 2008.

Lo de Le Mans hace unas semanas, sin entrar en la disputa sobre el incidente de la carrera, ha colmado el vaso. A pesar del periodo de tiempo pasado, tres semanas, Pedrosa no ha llegado a tiempo para correr en Cataluña, ni en Gran Bretaña, y la sombra se cierne sobre Holanda, que se dispara el próximo 25 de junio, cuarenta días después de su lesión. Al menos es lo único que se puede desprender a la vista de la publicación hecha por el propio Pedrosa en su blog personal: "Me encantaría saber si podré estar o no en Assen, pero es algo que todavía no puedo saber. La recuperación va un poco más lenta de lo que se preveía al principio y la evolución la estoy siguiendo día a día. Queda todavía una semana por delante y no sé cómo estaré dentro de unos días. Me encuentro un poco resignado porque tengo muchas ganas de recuperarme



para volver a correr, pero la evolución de la lesión se escapa un poco a mis ganas y voluntad", dice el piloto. ¿Qué le pasa a Pedrosa?, nos preguntamos todos. Y nadie, absolutamente nadie, está en condiciones de dar una respuesta. El opaco mundo en el que vive el piloto, y su entorno impermeable, impiden la más mínima aproximación. La desinformación deliberada que rodea a Pedrosa provoca

no pocos conflictos, porque no ayuda a clarificar lo más mínimo la situación, y se llega a un punto en que trasciende más allá de lo que puedan decir los aficionados o los medios de comunicación: tanto su equipo como su patrocinador tienen preguntas por responder, aunque es de suponer que con ellos sí exista una comunicación libre, directa y fluida. Aunque tampoco pondría la mano en el fuego sobre este asunto...

La presencia en el podio de Silverstone de Colin Edwards, de 37 años de edad, nueve días después de romperse la clavícula en Cataluña, ha multiplicado las especulaciones y las comparaciones entre la inmediata recuperación del tejano y el lento proceso del español. No es comparable una cosa con otra, cada uno tiene su morfología, pero acostumbrados a las prodigiosas heroicidades de los pilotos sorprende la prolongada



recuperación que precisa Pedrosa.

Días atrás, tras el Gran Premio de Cataluña,

publiqué un artículo en mi blog de Motoworld.es sobre lo que consideraba una victoria de Pedrosa -una victoria del sentido común frente a la presión que dicta la competición moderna- por

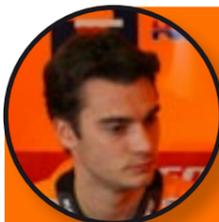
renunciar a correr en Cataluña a cambio de una completa recuperación. Y lo hice convencido de ello. Por el contrario, otros medios ahondaban en la controversia, hablando de un accidente doméstico

e incluso de una nueva lesión al caerse mientras probaba una supermotard para evaluar su estado físico de cara a Cataluña. Simplemente opté por no creerlo, convencido de que su ausencia

tenía más que ver con el agotamiento mental, con el cansancio de verse repetidamente castigado por las lesiones, que por una cuestión puramente física.

Además, apenas sabíamos qué era de él -está en Suiza, recuperándose, comentaban por el "paddock" de Cataluña-, así que nadie podía decir cómo se encontraba realmente. Hasta que lo vimos aparecer en Televisión Española y en la página web oficial del campeonato: fue una imagen espeluznante: tres semanas después de su operación lucía el aparatoso cabestrillo que inmoviliza los miembros lesionados... Acostumbrados a las nuevas técnicas de los mejores traumatólogos, que a las 24 horas de una intervención ponen al paciente a realizar rehabilitación funcional, resultaba sorprendente.





Todos quedamos sorprendidos. ¿Cómo es posible que tres semanas después presente semejante aspecto? Casi al mismo tiempo comenzaron a circular por la red imágenes de la semana anterior al Gran Premio de Cataluña -28 de mayo-, cuando Pedrosa acudió con unos amigos a una bolera de Barcelona, ofreciendo un aparentemente buen aspecto, sin cabestrillo. Inevitablemente, los comentarios se dispararon, contribuyendo aún más a la confusión.

No es agradable, lo aseguro, tratar este asunto como periodista. Y sobre todo no es fácil. Nuestro trabajo es muy sencillo: consiste en ver las cosas y explicarlas, así de simple. Incluso en la era digital en la que vivimos, donde las nuevas tecnologías multiplican los canales de información, provocando a veces más desinformación que otra cosa, es más necesaria que nunca la presencia del periodista que observa y pondera, que mide antes de hablar o escribir. Pero, ¿cómo puedes abordar un tema sobre el que nunca tienes la absoluta certeza si es verdad o no, en el que nunca recibes información clara y directa porque resulta imposible acceder a una fuente directa?

Seguiremos creando incertidumbre, porque no podremos ofrecer información. Un mes después de su última operación, Dani Pedrosa sigue convaleciente, y los aficionados y los medios de comunicación, sobre todo fuera de España, empiezan a plantearse qué va a ser de Pedrosa, y si llegará a terminar la temporada 2011. Lo escribí en mi blog el día que hablé de la gran victoria de Dani Pedrosa: tengo

la sensación de que Pedrosa tendrá una prematura retirada de la competición. No sería agradable que esto sucediera muy pronto, pero es una decisión que está en sus manos; él debe ser el único que gobierne su futuro. En el fondo la ausencia de Pedrosa recuerda un poco a la misteriosa salida de escena de Freddie Spencer: tuvo problemas de todo tipo y terminó retirándose, protagonizando en los años posteriores un recorrido digno del Guadiana, apareciendo y desapareciendo.

Pero hay otra cuestión que no debemos pasar por alto: Casey Stoner. Desde su llegada a MotoGP, Pedrosa había sido la referencia de Honda, el hombre que aportaba los resultados, el único hombre de HRC con posibilidades de ganar, algo que le hacía casi imprescindible. Pero Pedrosa ya no está solo en el Olimpo. Y no sólo eso: han pasado demasiados años siendo la eterna promesa de la marca; ahora hay otra realidad, palpable: se llama Stoner. Y Pedrosa ha dejado de ser imprescindible para HRC.



Pedrosa levanta el puño celebrando su victoria en Portugal, un gesto de rabia y reafirmación.

Honda presenta su Moto3: NSF250R

AMANECE UN NUEVO DÍA

Honda presentó en el Gran Premio de Cataluña su moto para el próximo Mundial de Moto3, la NSF250R, una moto realizada expresamente para la nueva categoría que pretender ser sencilla y asequible, y con la que el fabricante japonés confía calar hondo: se plantea fabricar 450 unidades de cara a la próxima temporada.

TEXTO: JUAN PEDRO DE LA TORRE. FOTOS: HONDA/ PEP PUJOL.



Una imagen furtiva: la Honda NSF250R apenas se asoma bajo la puerta del "box" de HRC.



Honda se ha tomado muy en serio la nueva categoría de Moto3.

Al igual que otros fabricantes, como KTM o Yamaha, ha desarrollado

una moto completamente nueva para la categoría, con un innovador motor cargado de tecnología. Para Honda, Moto3 es una categoría fundamental porque sentará las bases de la competición y revitalizará los campeonatos de velocidad, de ahí que su empeño haya sido tan grande. Mientras muchos contemplan este arranque de la categoría con cierta incertidumbre, aparentemente satisfechos con hacer una adaptación de los motores disponibles en el mercado, Honda cree que es necesario crear una nueva línea de productos. Así nace la NSF250R.

Sus siglas proceden del concepto Next Racing Standard, que viene a decir que se trata del nivel básico en el que se debe asentar las futuras competiciones motociclistas. Desde que en 1976 Honda desarrollara la MT125R hasta las últimas RS125R, que todavía se pueden ver en las parrillas del Mundial y de los campeonatos nacionales, Honda ha fabricado 15.000 motos "carreras cliente" en esta categoría. En este primer año Honda tiene previsto producir 450 unidades: un centenar de ellas destinadas a Japón; aproximadamente un tercio terminará en los principales campeonatos europeos, como España, Italia, Gran Bretaña y Francia; y el resto se distribuirá en Estados Unidos y demás peticiones.

La primera impresión que dejó en el paddock" de MotoGP tras su presentación durante el Gran Premio de Cataluña fue



Alex Crivillé realiza los últimos ajustes antes de hacer el estreno oficial de la Honda NSF250R.



muy positiva. En torno a la carpa donde se mostró la moto y donde Shuhei Nakamoto, el vicepresidente de HRC, y Yoshiyuki Kurayoshi, "project leader" de la NSF250R, hicieron la presentación técnica, se arremolinaron multitud de pilotos, técnicos y representantes de diferentes equipos que querían ver de cerca el nuevo producto de Honda. Al parecer, la acogida fue muy buena, sobre todo por el interesante precio que Honda ha fijado para esta moto: 23.600 euros. En España se distribuirán a través de Impala y O2.

Chasis y parte ciclo de RS12R

Honda ha desarrollado un motor completamente nuevo, pero el bastidor y la parte ciclo proceden de una RS125R. La explicación tiene que ver con la esencia misma de la categoría y el planteamiento que Honda se hace con respecto a Moto3. La clave debe ser mantener un coste contenido y parece que el precio fijado por Honda ha sido del agrado de la mayoría,

que lo ha encontrado muy razonable. A partir de la NSF250R básica habrá que trabajar en la preparación del motor, pero la parte ciclo puede aprovecharse del material existente ya, como llantas, suspensiones y frenos, por lo que no requiere una costosa inversión, lo que contribuye a mantener el coste de la categoría a un nivel razonable. En cuanto al motor, Honda ofrece la opción de ponerse en manos de Geo Technology

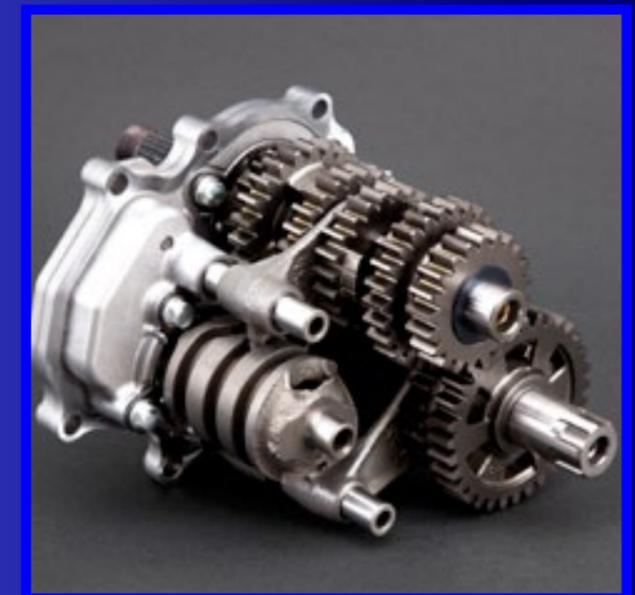
para trabajar y potenciar sus prestaciones, aunque el margen de trabajo es limitado por el régimen máximo de giro establecido, de 14.000 rpm y la ECU obligatoria para todos. Honda anuncia una potencia de 35 kw (unos 47 CV) al cigüeñal. En principio Honda venderá motos completas, y al menos en este primer año de competición no tiene intención de suministrar motores a fabricantes de chasis. Geo Technology sí ofrecerá motores preparados y

potenciados, aunque la filosofía de Honda es intentar que la categoría se mantenga a un nivel estándar, al menos en los campeonatos nacionales, para así crear una base asequible y accesible.

Once patentes

Siendo muy gráficos, el motor de la Honda NSF250R viene a ser el de una MotoGP de mil partido en cuatro partes. Hereda un buen número de soluciones técnicas procedentes de su hermana mayor, como el pistón, de un diámetro de sólo 78 mm —el límite por reglamentación es 81 mm— y una carrera de 31,5 mm. Es un motor DOHC de 249,3 cc, con el cilindro inclinado 15° hacia atrás para concentrar la masa del motor, y válvulas de titanio, tanto en las de admisión como en las de escape siguiendo una patente Honda. Es la primera vez que se emplea titanio en las válvulas de escape de una moto producida en serie. En total, Honda ha aplicado once patentes en la NSF250R.

No tiene radiador de aceite y el cárter se





encuentra aleteado. El cilindro tiene un tratamiento superficial con carburo de níquel-silicio, y el eje del cilindro está descentrado con respecto al cigüeñal. Con esto se reduce la resistencia aplicada entre el pistón y el cilindro durante la carrera de la expansión. Utiliza descompresión automática para facilitar el arranque, y dispone de cambio tipo casete

También dispone de un interruptor de selector automático que permite subir marchas sin accionar el embrague. Se trata de un pulsador alojado en la piña izquierda del manillar, que actúa como corte de encendido y permite engranar marcha sin desembragar.

Aunque, aparentemente, es una moto básica destinada a la categoría de formación, Honda no ha escatimado esfuerzos a la hora de diseñar la moto. Seguramente las Moto3 serán menos potentes que las actuales 125, y quizás tardemos en acostumbrarnos a sus motores básicos y su extraño bramar, acostumbrados al vibrante zumbido de las potentes y vigorosas 125 de "dos tiempos". Cuesta acostumbrarse a las novedades, sobre todo cuando vienen a sustituir a algo que parecía funcionar bien. Pero hay que adaptarse a los tiempos: también despotricamos el año pasado de Moto2, por sus registros más pobres que las 250, pero ahora la cosa ha cambiado. ¿Preparados para un nuevo amanecer?

El Agujero en el reglamento

El reglamento de Moto3, pensado para favorecer la reducción de costes de la categoría, ha dejado un peligroso agujero que van a poder aprovechar los equipos para preparar más sus motores. Según la reglamentación, el precio máximo del motor no puede exceder de 12.000 euros, lo que en principio iba a restringir mucho la preparación de la moto sólo afecta a la venta de los motores por parte del fabricante, es decir, queda libre de ese límite económico la preparación que pueda aplicar el equipo sobre el motor, obviamente manteniéndose dentro de los límites impuestos por el reglamento. Ésta era una de las principales dudas en las que se debatían los equipos interesados en Moto3 durante el Gran Premio, porque, obviamente, una vez adquirido el motor, el equipo podrá trabajar en la preparación del mismo,

dentro de la normativa, invirtiendo el presupuesto que considere oportuno o se pueda permitir, con lo que la deseada contención del gasto para Moto3 se puede diluir.

Pongamos un ejemplo. Si un equipo gasta 23.600 euros en una moto, y luego 12.000 en cada uno de los ocho motores que se permiten utilizar a lo largo de la temporada, en total, 96.000 euros más, la factura antes de ponerse a preparar la moto es ya de 119.600 euros. A eso hay que sumar preparación, llantas, suspensiones, recambio, caídas... Obviamente, esto no es una copa de promoción, se trata de todo un campeonato del mundo. Moto3 no será terriblemente caro, es cierto, porque su punto de partida es muy básico, pero se deben controlar ciertos detalles inflacionistas que pueden arruinar el buen planteamiento inicial.



La eterna pugna entre pilotos y organizadores

EL ÚLTIMO PULSO

La seguridad siempre ha sido punto de fricción entre pilotos y organizadores, y el que ha provocado en mayor medida el ejercicio del poder por parte de la Federación Internacional (FIM). La situación ha mejorado muchísimo en comparación con hace un par de décadas, pero ahora la disputa por la seguridad se centra en la salud: los organizadores quieren ir a Japón y los pilotos no.

TEXTO: JUAN PEDRO DE LA TORRE. FOTOS: ARCHIVO MOTOWORLD/ ARCHIVE MOTO CLASSICS.



Todos parecen de acuerdo en no acudir a Japón.



Dorna, la FIM y los promotores locales de Japón aseguran que Motegi está en condiciones de acoger el Gran Premio de Japón en octubre, y que no existen riesgos para la salud. El temor a una posible contaminación por radiación como consecuencia de la crisis nuclear de Fukushima espanta a los pilotos que, por encima de razonamientos científicos y argumentaciones fundamentadas en datos, se niegan a aceptar cualquier explicación científica que apoye la realización del Gran Premio. Y parece que su actitud responde a un comportamiento generalizado, con los líderes de MotoGP totalmente de acuerdo y dispuestos a echar un último pulso al poder político del campeonato, para comprobar quien realmente es el que tiene el poder. Es una eterna disputa.

Históricamente podemos decir que estas fricciones surgen ya desde la primera carrera, desde la primera temporada, y en ocasiones la FIM se mostraba razonablemente receptiva a las quejas de los pilotos. Así sucedió en 1953 con el Gran Premio de Alemania Occidental, programado en el peligroso circuito de Schotten. Alemania, que había sido admitida en la FIM en 1950, se incorporó al calendario de competiciones en 1952, organizando su primer Gran Premio en Solitude, en las cercanías de Stuttgart. Pero de cara a 1953, los organizadores alemanes optaron por el trazado de Schotten, un circuito muy peligroso que provocó las quejas de pilotos y fabricantes. De hecho, AJS, Gilera, Moto Guzzi, y Norton hicieron público un comunicado conjunto en el que anunciaban su negativa a tomar parte en la carrera.

Esta posición no era exclusiva hacia Schotten, y se hacía extensiva a otras pistas peligrosas. El ambiente del Mundial estaba muy sensibilizado a raíz de los recientes accidentes producidos en el Tourist Trophy, que se cobraron la vida de varios pilotos, entre ellos el campeón de 500 en 1949 Leslie Graham, uno de los grandes de la categoría. La posición de pilotos y fabricantes fue muy criticada por los organizadores alemanes. En aquellos años Alemania todavía se sentía señalada por los acontecimientos de la II Guerra Mundial, y los alemanes mostraban una actitud excesivamente agresiva hacia el resto de los países europeos. La oposición a Schotten fue interpretada como una animadversión a todo lo que fuera alemán, aunque no fuera ésta la verdadera razón del rechazo

a esta pista. La seguridad comenzaba a ser algo primordial, y Schotten resultaba excesivamente peligroso.

La FIM adoptó una posición de equilibrio para contentar a unos y a otros, ejerciendo más que nunca como árbitro. Decidió que las categorías de 350 y 500 no fueran puntuables para el Mundial, pero mantuvo dentro del programa del Gran Premio las de 125 y 250, alegando que su peligrosidad era menor debido a que las motos eran menos potentes. Ya por entonces el argumento de la potencia justificaba la siniestralidad, una constante que, desgraciadamente, se sigue aplicando en la actualidad.

El enfrentamiento más sonado entre la FIM

y los pilotos se produjo en 1955, durante el Gran Premio de Holanda. Un buen número de pilotos privados decidió boicotear la carrera de 350. En esta ocasión las quejas poco tenían que ver con la seguridad, sino que obedecían a cuestiones económicas puesto que los pilotos se mostraban descontentos con las primas de salida. Los organizadores pagaban quince libras de la época en concepto de prima de salida, pero los privados se quejaban por su baja cuantía argumentando que en otras pistas, con un número muy inferior de espectadores, recibían primas similares, y por tanto el Dutch TT, que disfrutaba de una masiva presencia de aficionados, muy superior a los 100.000 espectadores, estaba en condiciones de ofrecer mejores primas. De hecho, Assen pagaba menos de la mitad de lo que ofrecía el organizador del Gran Premio de Francia, en Reims, que tenía cinco o seis veces menos espectadores que la carrera holandesa.

Una negociación inicial elevó a 20 libras la prima de salida, pero resultaba insuficiente para los privados, puesto que esta cantidad seguía siendo la más baja de todas las carreras del campeonato. Geoff Duke y Reg Armstrong, los pilotos estrella de Gilera, que ese año conseguirían las dos primeras posiciones en el Mundial de 500 y que no eran participantes habituales en el campeonato de 350, decidieron apoyar las reclamaciones de los privados. En el fondo, ambos se sentían obligados por el apoyo recibido dos años antes en Monza, cuando, a iniciativa de Fergus Anderson, todos los pilotos privados firmaron una protesta contra una medida aprobada por los organizadores del Gran Premio de las Naciones, que perjudicaba a los empleados extranjeros de las fábricas



En los años '70 hubo muchos planteos por motivos de seguridad.



italianas. Duke y Armstrong estaban en deuda con los privados, y dos años después les devolvieron el favor.

Ambos intentaron mediar entre ambas partes, pero no se llegó a ningún tipo de acuerdo puesto que los organizadores holandeses se cerraron en banda. Incluso negaron conocer el malestar de los privados, aunque Duke les trasladó sus quejas, y alegaron que la huelga les cogió por sorpresa, algo completamente incierto, porque los privados primero se dirigieron a Duke para saber si apoyaría sus quejas, y cuando éste les contestó afirmativamente, al campeón británico le tocó la tarea de explicar la situación al secretario de la federación holandesa (KNMV). Pese a la inevitable irritación del secretario de la KNMV, Burik, por la situación que se había creado, éste acordó mejorar las condiciones económicas de los privados. Y a pesar de todo, después de mejorar las primas de salida en 350 gracias a la negociación entre Duke y Burik, el boicot se llevó a cabo, dejando en muy mal lugar al campeón británico.

En un principio estaba previsto boicotear la prueba no participando en la carrera, pero al final todos decidieron correr —cobrando así la prima de salida—, pero darían sólo una vuelta, al final de la cual se encaminarían a «boxes». Y así fue. La primera carrera del día, la de 250, se disputó sin mayores problemas. Después llegó la prueba de 350. Se dio la salida con normalidad, con Hohl liderando la carrera por delante de Lomas. Y tras ellos, Lorenzetti, Kavanagh, Hofmann, y todos los privados. Cuando se disponían a cubrir la primera vuelta, John

Ahearn tomó el camino de los «boxes», y tras él se fueron los demás. Al final, de los 36 pilotos que tomaron la salida sólo quedaron trece en pista. La carrera se desarrolló de forma poco espectacular entre los silbidos de los espectadores.

Después se disputaron las carreras de 125 y Sidecares, también sin novedades. Pero de cara a la prueba de 500, la que cerraba el programa de carreras, se respiraba un ambiente de tensión. De hecho, los participantes eran prácticamente los mismos que en 350, y se dispararon los rumores sobre un nuevo boicot. Antes de la carrera los organizadores volvieron a reunirse con los pilotos, y ante la amenaza de un comportamiento similar se acordó pagar más dinero.

El escándalo de Assen fue monumental, y aunque la repercusión sobre el campeonato no fue muy grande —ninguno de los favoritos al título participó en la revuelta—, resultó especialmente significativo y preocupante para los organizadores y la federación el respaldo que algunas de las estrellas del campeonato dieron a los huelguistas.

El boicot de Assen no pasó desapercibido. Era evidente que la FIM iba a responder de manera contundente a los insurrectos, y aunque no se sabía cuál sería la respuesta de la federación, se temía lo peor: una respuesta en forma de sanciones. No en vano, los revoltosos se movieron por cuestiones económicas, algo intolerable para la FIM, que sólo atendía quejas —y no siempre— en materia de seguridad. Aceptar un pulso en ese sentido era una cuestión que la federación no podía permitirse, porque suponía abrir la

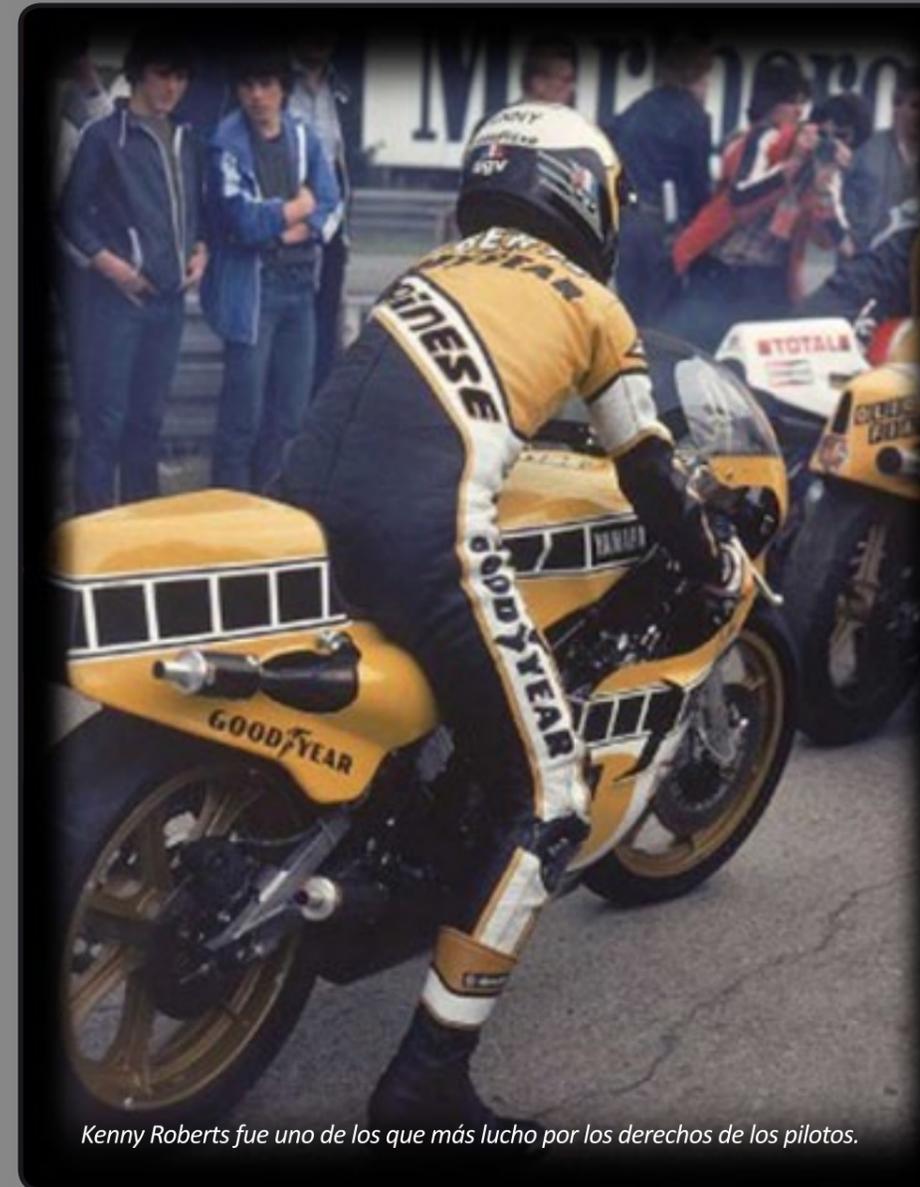
puerta a cualquier tipo de reivindicación a través de cualquier método imaginable. Precisamente, Duke no era partidario de mantener posturas de fuerza como ésta, pero se sentía moralmente obligado por el apoyo recibido en Monza en 1953, y ese compromiso moral le dejó atado de manos.

Se temía lo peor, una considerable sanción, porque la federación holandesa, estrechamente vinculada a la FIM y con cierto peso en la organización, pidió una respuesta severa contra los huelguistas. La carta de disculpa enviada por Duke

ala federación holandesa no sirvió para apaciguar los ánimos. Los participantes en el boicot sabían que les podía caer encima una sanción, seguramente una importante multa, pero nunca llegaron a imaginarse que la FIM respondiera con semejante inclemencia.

Los huelguistas fueron juzgados por mantener una conducta perjudicial para el motociclismo. En el Congreso de Otoño, realizado en octubre en París, la FIM decidió posponer hasta noviembre la decisión, y finalmente, en una reunión realizada el día 24 de ese mes en Londres, en la sede del RAC (Royal Automobile Club) británico, la Comisión Deportiva Internacional de la FIM (CDI) tomó la siguiente decisión:

«Vistas las denuncias formuladas contra determinados corredores, por la actitud observada con motivo del Gran Premio de Holanda del presente año, se acordó suspender durante seis meses, a contar desde el 1 de enero de 1956, a los siguientes pilotos: John Ahearn, Reg Armstrong, Rob Brown, Keith Campbell, Peter Davey, Geoff Duke, Rob Fitton, Phil Heath, John Hempleman, Ernie Houseley, Bob Matthews, Tony McAlpine, y Chris Stormont. Por los mismos motivos que los anteriores son suspendidos durante cuatro meses, también a partir del 1 de enero de 1956, los corredores siguientes:



Kenny Roberts fue uno de los que más luchó por los derechos de los pilotos.



*Giuseppe Colnago,
Umberto Masetti,
Alberto Milani, y
Francis Flahaut».*

La CDI no aclaró por qué hacía distinciones entre los trece suspendidos durante seis meses, y los otros cuatro sancionados. Precisamente, Matthews y Flauhaut, señalados como los verdaderos instigadores del plante, no recibieron la misma sanción. En la práctica, el castigo impuesto por la FIM supuso que Gilera se quedaba sin opciones al título, puesto sus principales pilotos, Duke y Armstrong, se perdieron las dos primeras carreras del campeonato, y en una temporada de sólo siete pruebas eso

suponía hipotecar todo el año. A los responsables de la FIM no les tembló el pulso a la hora de impartir justicia, aunque ello supuso eliminar de las parrillas a un buen número de los mejores pilotos del campeonato, con lo que la calidad de las inscripciones en las primeras carreras de la temporada se veía seriamente perjudicada. Pero eso era un asunto menor, porque para la FIM lo importante era dejar clara su autoridad, y con esta decisión lo consiguió.

Seguridad sí, dinero no

Desde ese momento los pilotos tuvieron claro que cualquier medida de presión con

el objetivo de conseguir reclamaciones económicas podía recibir una contundente respuesta de la federación. Las quejas en materia de seguridad eran toleradas, e incluso los repetidos motines apenas tuvieron repercusión. Ni siquiera la protesta del Ulster Grand Prix de 1961, donde 16 pilotos boicotearon la carrera de 125 en desacuerdo con las nueva reglamentación de los entrenamientos, tuvo respuesta por parte de la FIM, porque nadie reclamaba dinero, sino una planificación diferente del programa horario.

Así, periódicamente, los pilotos hacían ver sus quejas en materia de seguridad.

Lógicamente, éste iba a ser un tema recurrente mientras se siguiera corriendo en pistas naturales, por carreteras de montaña, o en circuitos urbanos. En 1962 el calendario del Mundial sólo contaba con dos pistas permanentes: Monza y Buenos Aires; el resto eran circuitos urbanos o semiurbanos. Diez años después, más de la mitad de las carreras seguían disputándose en pistas de este tipo. Veinte años más tarde aún se seguían utilizando trazados mixtos, como Assen y Spá, o pistas urbanas como Imatra y Brno.

Los pilotos no ignoraban el riesgo que suponía correr en lugares así. Simplemente lo asumían como un planteamiento básico: los árboles, los postes, las rocas, los muros... todo estaba allí, y había que aceptar correr en esas condiciones. Las quejas llegan más tarde con la aparición de los guardarraíles, provocando un interminable enfrentamiento con los pilotos automovilistas. Estos exigían la barrera de protección para evitar chocar contra los árboles, los muros,

los postes... El guardarraíl suponía para los motoristas un riesgo total, y reducían al mínimo las posibilidades de terminar indemne en una salida de pista; sin esa barrera aún tenían una opción, la de no chocar con algún obstáculo.

El guardarraíl se cobró muchas vidas, y provocó muchas protestas. Solitude, Gran Premio de Alemania Occidental de 1962: Rob Brown se mata al chocar contra la barrera. Spá-Francorchamps, Gran Premio de Bélgica de 1971: muere Christian Ravel al golpearse con un guardarraíl desprotegido; la próxima exigencia son las balas de paja. Nürburgring, Gran Premio de Alemania de 1974: Rob Fitton fallece al caer en una zona sin protección. Salzburgring, Gran Premio de Austria de 1977: Hans Stadelmann fallece en un accidente múltiple en el que se vieron también implicados con lesiones de gravedad Johnny Cecotto, Dieter Braun, Franco Uncini y Patrick Fernández; motos y pilotos rebotaron de un lado al otro de la pista al chocar contra los guardarraíles en un circuito que carecía de escapatorias y zonas de seguridad...

Se tardaría mucho en modificar los parámetros de seguridad y los requisitos exigidos a los circuitos. Así se produjeron nuevas polémicas, porque las carencias en seguridad también provocaron el plante en Spá 1979, Nogaro 1982, y el boicot parcial de Misano 1989 por parte de los pilotos oficiales de 500 cuando apareció la lluvia, debido al resbaladizo asfalto de la pista adriática.

La seguridad seguía siendo primordial, pero los pilotos privados no descuidaron sus reclamaciones económicas. Escaldados por la experiencia de Assen en 1955,





comprendieron que sólo como un colectivo serían capaces de hacer valer su

voz. En Brno, en 1966, muchos pilotos privados se reunieron al abrigo de la carpa del camión de Jack Findlay. La situación del campeonato había llegado a un punto en el que no tenían opciones en ninguna categoría debido a la nutrida presencia de pilotos oficiales. Suzuki, Yamaha, Honda y MV-Agusta capitalizaban las primeras posiciones con sus pilotos de fábrica, y para los privados incluso resultaba difícil puntuar —sólo se repartían puntos para los seis primeros—. Es entonces cuando surge por primera vez la idea de la creación de una asociación de pilotos, pero una vez más se produce una ruptura en el colectivo, puesto que existe una clara diferenciación entre los pilotos de fábrica y los privados. Todos estaban dispuestos a realizar movilizaciones reclamando mayor seguridad, pero a la hora de hablar de dinero, el mundo se veía de manera bien distinta. Esta diferente visión dificultará cualquier avance, e incluso provocará demasiadas tensiones. «La competición motociclista es el único circo en el que el payaso paga para divertir a los demás», dijo Mike Hailwood en una ocasión haciendo referencia a las situaciones ridículas a las que tenían que enfrentarse los pilotos con excesiva frecuencia.

Un colectivo desunido

A pesar de los desacuerdos, los pilotos consiguen crear en 1970 la Grand Prix Riders Association (GPRA). Tarde o temprano tenía que suceder así, porque a todos les unía un objetivo común: carreras mejores y más seguras. El planteamiento de

la asociación giraba en torno a cinco puntos:

- El reconocimiento del piloto como profesional y el lanzamiento de la licencia Grand Prix.
- Una planificación más adecuada del calendario que evite desplazamientos excesivamente largos.
- Inspecciones de las pistas por parte de los pilotos con representantes de todas las categorías.
- Mejores condiciones de vida en el «paddock», con mejores dotaciones de servicios.
- Desmontaje de guardarraíles, o en su caso protección total de los mismos.

Todas estas peticiones fueron recibidas con desinterés por parte de los organizadores, pero comenzaron a preocuparse por las presiones cada vez mayores de los privados, y sobre todo por el creciente apoyo que éstos recibían de los oficiales. El momento de máxima tensión llegó en el Gran Premio de Alemania, en Nürburgring, en 1974. Los organizadores alemanes emplearon dos mil balas de paja para proteger determinados puntos del circuito, una cantidad claramente insuficiente dado que se trataba de una pista de más de 22 kilómetros de longitud. El británico Rob Fitton se mató en los entrenamientos al chocar contra un guardarraíl desprotegido. Los pilotos reclamaron más balas de paja, pero éstas nunca llegaron, y decidieron boicotear la carrera. Sólo participaron un reducido número de pilotos, la mayoría de ellos alemanes. En 125 hubo doce corredores; en 250, sólo tomaron la salida nueve; y en 500, la cifra de participantes se redujo a sólo siete pilotos.

La FIM, en esta ocasión, se puso del lado de los pilotos. El español Nicolás Rodil del

Valle, su presidente, no dudó en descalificar al director de carrera alemán, e imponer una sanción de 20.000 francos suizos a la federación alemana.

No obstante, la desunión entre los pilotos de Gran Premio permitía que los organizadores pudieran pescar en el río revuelto del

Con mayor o menor frecuencia los pilotos retomaban el asunto de la colegiación. En 1976 se reunieron en el restaurante del «paddock» de Hockenheim (Alemania Federal) un buen número de pilotos en intento de retomar la GPRA. Llegaron a muchas conclusiones, como hacer público su rechazo a lo circuitos de Imatra, Brno,



«paddock». Cuando se habla de seguridad todos tenían una idea común, pero cuando de por medio se cruzaba un título, con frecuencia se olvidaban las promesas y los compromisos, y se entraba en el terreno de la contradicción. Giacomo Agostini se negó a correr el Tourist Trophy aduciendo razones de seguridad, denunciando otra serie de pistas peligrosas, pero en 1974 acude a Opatija, el escenario del Gran Premio de Yugoslavia, para asegurarse el título en 350.

Opatija y Nürburgring. El español Víctor Palomo llegó a establecer contacto con un abogado londinense representante de Mac McCormack, de IMG, uno de los primeros grupos especializados en «managing» deportivo. Esta iniciativa creó cierta expectación e interés, pero de nuevo se llegó a la misma situación: el pez grande se come al chico, y el proyecto de asociación se convirtió en un grupo tan restringido que terminó perjudicando a los más modestos.



Había múltiples flecos por cerrar antes de llegar a cualquier acuerdo entre los propios

pilotos. El Mundial seguía siendo un ente que avanzaba sin más criterio que el tremendo deseo de todos por llevarlo adelante. A menudo, iniciativas particulares destinadas a mejorar diferentes aspectos chocaban contra un muro de ignorancia y terquedad. Un ejemplo muy significativo lo tuvimos en el mencionado accidente de Salzburgring en 1977. En esa carrera se estrenaba la Clínica Mobile del doctor Claudio Costa, pero se vetó su intervención porque en Austria era ilegal que médicos extranjeros practicaran la medicina. Aún así, el equipo del doctor Costa intervino y lograron salvar la vida a Franco Uncini empleando modernas técnicas de resucitación, pese al acoso y el incordio de los policías austriacos y los comisarios de pista, que tardaron ocho vueltas en detener

la carrera a pesar del gravísimo accidente producido.

El nacimiento del IRTA

Los pilotos se hacían oír con sus periódicas y difusas protestas, como una vieja música de fondo que los mandatarios de la FIM estaban acostumbrados a escuchar. En los primeros años de la década de los ochenta, la FIM todavía tenía el control absoluto de la situación, a pesar de la seria amenaza que supuso en el invierno de 1979 el anuncio de la aparición de las World Series, el campeonato paralelo proyectado por Kenny Roberts y Barry Coleman. La entrada de grandes patrocinadores, que invirtieron importantes sumas de dinero en el campeonato buscando una rentabilidad comercial, obligó a la FIM a modernizar sus estructuras y adaptarse a los nuevos tiempos. El momento en el que la FIM

cambia definitivamente de mentalidad, abandonando el concepto «amateur» con el que regía el campeonato, llega en 1983, cuando se produce el relevo al frente de la Federación Internacional. Rodil del Valle deja su puesto y es sustituido por Nicolas Schmidt, un ejecutivo de ventas y antiguo tesorero de la FIM, que comenzará a interesarse por el comercio de los derechos de televisión.

En 1986 se fundó la IRTA (International Racing Team Association), la Asociación de Equipos, que comenzaron a exigir su porción correspondiente del pastel. Curiosamente, los actores, los protagonistas del espectáculo, los pilotos, seguían —y siguen— siendo, como dijo Hailwood, los payasos que pagaban por divertir a los demás, porque nada de lo que se recauda en el Mundial va directo a sus manos, sino que llega a través de la IRTA.

Precisamente el crecimiento de la Asociación de Equipos puso en entredicho la autoridad de la FIM. En 1990 la situación de la categoría de 500 era crítica, con inscripciones mínimas y unas parrillas que duras penas reunían a poco más de quince pilotos, los oficiales y algún entusiasta privado. La FIM busca una solución y empieza a plantearse la opción de los motores de «cuatro tiempos» derivados de serie, una idea que no convence a nadie, ni a los pilotos, ni a la IRTA, ni a los fabricantes. En 1991 Jos Vaessen, presidente de la FIM, envió su propuesta a los fabricantes japoneses, pero éstos contestaron rechazando los «cuatro tiempos», y comprometiéndose a producir más motos de 500. Yamaha daría un importante respaldo a la categoría al suministrar motores V-4 a varios fabricantes

de chasis, fundamentalmente ROC y Harris, lo que permitió que a partir de 1992 los pilotos privados pudieran tener acceso a material más competitivo que los engendros empleados hasta la fecha —básicamente, desfasadas Honda RS 500 tricilíndricas y Yamaha TZ 250 subidas a 360 cc— con los que se enfrentaban a las poderosas V-4 japonesas de fábrica, y además a un precio mínimamente razonable. Los fabricantes japoneses pospusieron su decisión acerca de la entrada de las «cuatro tiempos» hasta 1994, y alcanzada esa fecha, se aceptó una moratoria para permitir que Aprilia, la última en incorporarse a la asociación de fabricantes, pudiera acceder a la máxima categoría, con lo que hasta 2001 no se hizo público la puesta en marcha de la categoría de MotoGP, la definitiva entrada de las «cuatro tiempos» en los Grandes Premios.

En 1991, IRTA también se mostró contraria a la propuesta de Vaessen, y en su pugna con la FIM consiguió ganar mucho terreno. Coincidiendo con este conflicto se propagó el rumor del regreso de las World Series, e incluso se deba por segura su presentación oficial con motivo del Gran Premio de Le Mans, la carrera programada en Francia en sustitución del suspendido Gran Premio de Brasil, que se disputaría el 8 de septiembre. La FIM reaccionó desbloqueando su fortificada posición, aceptando la creación de la Grand Prix Commission, un organismo de control del Mundial de Velocidad en el que estarían representados fabricantes, patrocinadores, equipos (IRTA), organizadores (ROPA), y Dorna, la empresa que acababa de adquirir los derechos comerciales del campeonato a partir de 1993.

En el Gran Premio de Checoslovaquia de 1991, en Brno, IRTA realizó una asamblea





general
extraordinaria
en la que
se aprobaron

nuevos estatutos que establecían su separación de la FIM, y se habló del proyecto World Series 1992, un campeonato con doce o catorce carreras. Detrás de este campeonato nuevamente se encontraba Kenny Roberts, como sucediera una docena de años atrás, pero en esta ocasión respaldado por Marlboro, y con el vivo interés de Bernie Ecclestone, el amo de la Fórmula-1 automovilística, que veía en las motos un negocio en franca progresión. Paul Butler, representante del Team Roberts en la IRTA, llevó la negociación con Ecclestone a espaldas de la asociación, lo que provocó una seria crisis en su seno. El bloque latino de la IRTA recelaba del interés de Ecclestone, y reaccionó con indignación al conocer los manejos secretos de Butler. Aunque se esperaba un anuncio inminente en torno a las World Series '92, programándose una presentación a la Asociación de Patrocinadores en Londres para el 11 de septiembre, en el mes de agosto no estaba confirmada la presencia de fabricantes japoneses en el campeonato ni la cobertura televisiva. Es más, Dorna reaccionó inteligentemente y el 6 de septiembre, en la primera jornada de entrenamientos del Gran Premio de Le Mans, presentó sus planes a la FIM y los patrocinadores, destacando la ausencia de representantes de Marlboro en la convocatoria.

La FIM volvió a salirse con la suya, como en 1980, pero en esta ocasión necesitó



del respaldo de Dorna para mantener el control de la situación, un control que pasó a ser completamente teórico a partir de ese momento. Pero Ecclestone no se dio por vencido y siguió lanzando sus redes sobre el Mundial. Dorna maniobró nuevamente con mucha inteligencia, alcanzando un acuerdo con Two Wheels Promotions, la empresa creada por Ecclestone, de 1993 a 1997.

Con la adquisición de los derechos comerciales del campeonato por parte de Dorna a partir de 1992, podemos decir que definitivamente el Mundial ha dejado de estar controlado por la FIM, que se ha convertido en un monarca no ejecutivo. Reina, pero no gobierna. Pero incluso en los últimos años ni la FIM, ni los patrocinadores, ni la IRTA, e incluso tampoco Dorna parecen tener el control real de la situación. La MSMA (Asociación de Fabricantes, antes conocida como GPMA) es quien verdaderamente controla

la situación y hace uso del ejercicio del poder. Porque no se puede entender de otra manera que todos los actores del Mundial se mostraran complacidos con un cambio en la máxima categoría que ha supuesto el notable encarecimiento del campeonato, pero que igualmente ha contribuido de forma positiva a su crecimiento, evolución, y a su indiscutible y abrumador éxito. La GPMA quiso dejar atrás a las obsoletas 500 «dos tiempos» para abrirse al nuevo siglo con una tecnología de vanguardia, y así nació MotoGP. Un paso valiente, decidido, y acertado.

Y los pilotos, los protagonistas, siguen siendo testigos mudos de todo. Ellos tienen una función, al igual que la del promotor, la de la federación, o la de cualquier otro actor implicado en la escena del Mundial, y saben que no pueden salirse de su guión. A raíz de la muerte de Daijiro Kato en Suzuka en 2003, los pilotos crearon una

comisión de seguridad, un órgano consultivo pero no vinculante, que se reúne en todos los Grandes Premios con Dorna y el Comité de Dirección del Mundial. Pero ni siquiera aquí volvieron a mostrarse como colectivo, porque sus cuatro miembros proceden de MotoGP y ningún piloto de 125 y 250 mostró su disconformidad con esta representación, ni, seguramente, tampoco su predisposición a integrarse en el grupo, aunque repetidamente se ha recordado que está invitado a participar cualquier piloto.

Y ni siquiera en momentos tan delicados como los vividos en el Gran Premio de Italia de 2004, primero con la espeluznante caída protagonizada por Shinya Nakano, y posteriormente con la segunda carrera de MotoGP disputada con neumáticos «slick» en una pista inundada, los pilotos fueron capaces de reflexionar y actuar como grupo de presión. Y en posteriores acontecimientos hemos visto como han tenido que ceder a las imposiciones organizativas frente a lo que sería más lógico, como fue la carrera de Estados Unidos de 2005, con una pista en condiciones poco idóneas, o la imposición de correr en Indianápolis, con el peligro del azote de un huracán.

Las fricciones personales entre los pilotos, entre algunas de las estrellas de MotoGP, ha perjudicado al colectivo, a su cohesión como grupo. Y sólo ahora, a la vista de los temores que despierta el viaje a Japón, hemos vuelto a verle hablar con una sola voz. Ya veremos.

La preparación de una moto de resistencia

BAJO LA LUPA

El Campeonato del Mundo de Resistencia sigue fiel a sus inicios. Cuando el resto de campeonatos mundiales aplican, en pro del espectáculo, la regla del neumático único, el Qtel World FIM Endurance Championship, denominación oficial, continúa con su guerra de neumático libre.

TEXTO Y FOTOS: ISRAEL NEVADO.



La Yamaha YZF M1 EWC de Folch Endurance lista para la acción.



Quizás esta regla tengo menos sentido durante las

carreras de larga duración, donde durante el transcurso de las mismas intervienen muchos factores extras, tomando como referencia MotoGP o Superbike. Cambio de neumáticos, repostajes de combustible, reparaciones y relevos de pilotos en vivo, calor extremo, frío, lluvia, viento, y carreras nocturnas, algunas de hasta 24 horas que sólo terminan cuando el reloj manda el final.

Por lo cual, el tema del neumático único adquiera menos importancia. Al margen de ello los principales fabricantes de neumáticos de competición continúan vinculados a este campeonato. Hasta ocho marcas diferentes de motocicletas se alinean en las parrillas de este Mundial, donde los mejores preparadores del mundo tienen representación de la mano de equipos oficiales.

EWC, clase pura sangre del campeonato, es quizás la categoría con más tirón del Mundial. Las medidas restrictivas de esta categoría convierte casi en prototipos a las motos que participan en esta clase reina. A pesar de que la mayoría de estas motos están basadas en la serie, desmenuzándolas con detalle descubres que casi toda la moto está maquillada para su participación en tan particular tipo de carrera. ¿Sus máximas? Las motos de resistencia son rápidas y potentes, tienen que soportar carreras de hasta una

jornada sin desfallecer, se tiene que poder cambiar los neumáticos rápida y eficazmente, tienen que poder repostar el combustible durante algunos segundos, y en general

casi todas sus piezas externas están pensados para poder ser sustituidas fácil y rápidamente. El peso mínimo de la categoría está establecido en 170 kilos para carreras diurnas y 175 para las que tengan parte de durante la noche.



Las monturas con detalle

Como ejemplo tomaremos la montura del Team Folch Endurance, una Yamaha R1 con preparación EWC, lista para participar en el Mundial. Desde la cabeza a los pies este puzzle de piezas especiales tienen casi todas una segunda misión.

El tren delantero está preparado para el cambio rápido de ruedas. En la parte interior de la puntera de las horquillas hay instalado un mecanismo que es casi un carril, en el exterior del núcleo de la llanta, tras la ubicación de los rodamientos, están colocados unos casquillos cilíndricos que se deslizan dentro del carril de las horquillas. Cuando el técnico empuja la llanta dentro del carril, ésta se desliza hasta el final del mismo, que coincide exactamente con el centro del eje de la rueda, de manera que un segundo técnico tan sólo tiene





que empujar el eje dentro de su ubicación, atravesando el núcleo de la llanta y ajustándolo con la pistola neumática calibrada para este concreto.

Cuando se cambia la rueda delantera

ocurren más cosas. Al extraer la llanta las pinzas de freno se separan de su posición a través de un sistema de rodillos y un resorte, de manera que cuando el técnico vuelve a colocar la llanta este mismo sistema empuja hacia su posición a las pinzas. La pinza de freno delantera está fabricada con una aleación específica para resistencia, que soporta mucho mejor las

altas temperaturas y la fatiga del trabajo de larga duración. En el interior de los pistones de las pinzas, hay ubicado un imán, con la función de mantener las pastillas separadas en todo momento. Además las pastillas, también específicas para resistencia, suelen cambiarse al menos una vez durante las carreras de una jornada.



Otra exquisitez del sistema de frenado son los machones rápidos de conexión. En cada una de las pinzas, así como en la bomba, se colocan unos machones rápidos, de manera que en caso de sustitución, por caída o avería, tan sólo se tiene que girar el machón y sin pérdida de presión del sistema se sustituye en cuestión de segundos.

El guardabarros delantero es más corto, que el convencional, y ligeramente más alto, para facilitar el cambio de la rueda, además el propio guardabarros hace de puente de sujeción para mantener las horquillas alineadas cuando la llanta no está en su ubicación.

Un poco más hacia atrás, en el carenado el equipo ha trabajado profundamente. Al igual que la cúpula, éste es más alto y ancho. En su frontal tiene instalado dos focos para la iluminación nocturna. Detrás del frontal y justo delante del cuadro de relojes se esconde parte de la instalación eléctrica.





Instalación eléctrica

En el caso de estas monturas de alta competición, casi todos los equipos del Mundial utilizan la instalación eléctrica del "kit" que las secciones más "racing" de cada marca comercializan. Esta instalación "kit" es la base y después cada equipo suele fabricarse otra instalación para la iluminación nocturna. Ésta necesita como mínimo tres interruptores: uno para la luz trasera fija de posición que nunca se apagará desde la caída del sol y hasta el amanecer, y los otros dos controlarán un foco delantero y una luz de posición trasera cada uno. Llama la atención en la posición de mandos el abanico de interruptores y pulsadores: A, el B, el de posición, el de velocidad controlada por "pit lane", el pulsador de cambio de mapa de encendido, interruptor "on/off" y es que el tipo de competición supone siempre situaciones cambiantes.

Las manetas de freno y embrague son de extracción rápida y hasta las muñequillas que sujetan los semimanillares a la horquilla están divididas en dos partes y fijadas con tornillos para permitir su rápida sustitución.

Otra parte que sufre una profunda remodelación es el depósito de combustible. La normativa internacional fija el máximo en 24 litros, de manera que todos los tanques son engordados hasta esta cantidad. El sistema de repostaje rápido se compone de dos partes, principalmente. La primera está fijada al depósito y es la boca de llenado. Su principal función es dejar pasar la mayor parte de combustible en el menor

tiempo posible a la vez que evacua el aire sobrante del interior del tanque, existe alguna restricción en el diámetro de apertura máximo. En la otra parte del sistema existen varias opciones. La boca de la manguera de llenado.

Hay circuitos como en el francés de Le Mans en el que es obligatorio utilizar las mangas de llenado de combustible del que dispone cada box, pero lo normal para el resto es que se utilice un repostador rápido. En esencia es un gran "Jerrycan" cilíndrico que el equipo rellena con la cantidad de combustible que necesita antes de que la moto entre a repostar, este gran depósito tiene una boca de vaciado que coincide directamente con la del depósito de la moto esto propicia que la gasolina y el aire fluyan con rapidez de un envase a otro. Este repostador está manipulado por un solo técnico y esta acción es la última que se puede acontecer justo antes de que la moto vuelva a pista.

Chasis y parte ciclo

En la parte posterior de la moto y anclado al chasis está el subchasis. En su interior está ubicada la batería, las diferentes centralitas y sistemas electrónicos. Este también tiene su propio sistema de sustitución rápida, por medio de unos tiradores. Además se encarga de sujetar el asiento-colín del piloto. El colín tiene una base de velcro justo debajo del asiento del piloto. En ocasiones poner a punto una moto de estas características supone ciertas dificultades extra, una de ellas es que como mínimo tres pilotos tienen que estar a gusto con ella, por lo



que por medio de esta base de velcro los técnicos del equipo pueden sustituir el cojín del asiento para variar su altura, profundidad y espesor, de acuerdo con el piloto.

Toda la carrocería de la moto está anclada con tortillería de cuarto de vuelta. Se extrae girándola 45° con la mano y sin necesidad de utillaje. Una de las partes más espectaculares de las motos de resistencia es el basculante trasero.



En él está mecanizada la mitad del cambio rápido de ruedas.

El basculante está reforzado para poder soportar el exceso de trabajo y peso de esta superbike.

En el extremo izquierdo trasero hay instalado un mini eje hueco con dos rodamientos que sujetan el plato dentado trasero y un cilindro de aluminio de unos 20mm de altura, con



una hendidura en forma de estrella de cinco puntas, pero vacía por uno de sus lados. Al otro lado del basculante, y como ocurría en el tren delantero, hay instalado un carril, que en su porta final coincide con el centro del eje de la rueda posterior.

La otra parte del cambio rápido está en las llantas traseras. Éstas son de aspecto convencional, pero en la parte izquierda de su núcleo se les fija un cilindro en forma de estrella de cinco puntas, que es la hembra del que se queda en el basculante. Además en el lado derecho de la llanta se le instala un casquillo más ancho de lo normal para que se deslice por encima del carril del basculante.

Parada en "pit lane"

Una vez la moto para en el "pit lane" un mecánico la levanta utilizando un caballete central, mientras el piloto aun esta encima de la moto aprieta el embrague para que la rueda trasera quede libre de carga del motor, en la parte trasera de la moto, un mecánico afloja y tira del eje que sujeta la rueda trasera a la vez que otro estira de ella hacia el exterior. La rueda sale de su ubicación cuando el cilindro con forma de estrella gira hacia la posición donde no tiene lateral y libera el núcleo del eje de la llanta.

En esta posición tiene que quedarse hasta que se coloca de nuevo la nueva llanta que es introducida por esta parte

del cilindro y apoyada en el carril de la derecha asta el fin de su recorrido que aprovecha el primer mecánico para empujar el eje y fijarlo con la pistola neumática. El plato trasero y la cadena siempre permanecen en su situación en el basculante mientras que el disco de freno viaja con la llanta adentro y afuera.



Otra las partes característica de las carreras de larga duración son los caballetes de elevación de las motos. Justo entre el motor y los colectores del tubo de escape se instala un tubo de aluminio que cruza la moto de izquierda a derecha. Este tubo está fijado a los mismos tornillos donde se fija el colector al motor y al chasis, por medio de unas pestañas. Tiene forma de embudo por

su parte izquierda. El caballete central tiene en su extremo una lanza que se introduce por el tubo de aluminio fijado en la moto por extremo del embudo. Una vez en el fondo del tubo el técnico acciona el caballete y este se eleva por la parte de la lanza hacia arriba nos diez centímetros, altura suficiente para elevar

su máximo límite, como si de una superbike se tratase, pero después son los propios equipos los que determinan cuanta potencia utilizaran en función de varias cosas. Tienen en cuenta la vida útil del motor en condiciones de su punto máximo y bajan la cantidad de potencia para asegurar que lleguen al final de la carrera. También tienen en cuenta el consumo del motor. Una moto muy potente consumirá mucho más y tendrá que pasar muchas más veces a repostar con la penalización que esto supone.

Y otra de las cosas que toman en cuenta es el tema de los neumáticos, las monturas más civilizadas conservan mejor sus neumáticos. Por todas estas razones y mil más, cada equipo determina electrónicamente la cantidad de potencia que tendrán para cada carrera, determinándolo particularmente en cada caso.



las dos ruedas del suelo y permitir que se puedan extraer.

El motor

Y por ultimo repasaremos el motor de este tipo de monturas. En la mayoría de los equipos más "full" de la parrilla los motores están preparados



PRUEBA

Aprilia RS4 125

NUEVOS TIEMPOS

Aprilia también entra en el mercado de las 125 de “cuatro tiempos”. La nueva RS4 125 se convierte en un aspirante más al codiciado terreno de las 125, la principal esperanza del mercado nacional, y el único segmento donde late con fuerza el interés del usuario. Por eso las marcas cada día se preocupan más por él.

TEXTO: REDACCIÓN MOTOWORLD. FOTOS: APRILIA.

La denominación RS siempre ha sido una seña de identidad inconfundible de Aprilia. Así se llamaron sus primeras motos de Gran Premio en la categoría de 125, y así bautizó Aprilia, a su imagen y semejanza, a sus primeras deportivas de calle, unas motos destinadas a hacer vibrar de ilusión a los más jóvenes. Desde 1993 Aprilia ha producido más de 100.000 unidades de RS 125, las siempre rugientes motos de “dos tiempos”, pero hasta al más reconocido modelo le llega el momento de la renovación, y eso ha sucedido con la RS que ahora recibe un nuevo motor de “cuatro tiempos” y pasa a denominarse RS4 125. Las principales marcas del mercado disponían ya de una versión “4T” para sus modelos de 125, pero Aprilia permanecía fiel a su rugiente “2T”, aunque



los “dos tiempos”, puesto que mantiene en su catálogo un renovado ciclomotor, el RS 50, que comparte chasis, parte ciclo, y fibras con la RS4.

El motor de la RS4 es un monocilíndrico de 4-T con con inyección electrónica, refrigeración líquida, culata de cuatro válvulas y doble árbol (DOHC), de 15 CV de potencia para cumplir sobradamente con la reglamentación del permiso A1. Este nuevo motor de 125 destaca por su reducido peso y unas dimensiones muy compactas. El chasis es perimetral en aluminio de altísima rigidez, y cuenta con una horquilla invertida en acero con barras de 41 mm de diámetro y 110 mm de recorrido. Destaca el poderoso disco delantero de 300 mm de diámetro y pinza radial de cuatro pistones, igualmente disponible en la RS 50.



finalmente se ha tenido que rendir a la evidencia.

El hecho de que ahora tenga un motor de válvulas no hace que la RS4 sea menos atractiva, sino todo lo contrario. Sigue estando destinada a un público joven y deseoso de emociones fuertes. Seguramente se echarán en falta algunos CV y el zumbido de su motor, o ese subir de vueltas, casi interminable

de la RS 125, pero a cambio la impresión que proporciona la RS4 es sencillamente formidable, pues su apariencia de moto más grande entra por los ojos y encandila.

Aunque el motor que ahora ruge sea un 125 “4T” menos potente y menos relacionado con la competición que el “2T” de toda la vida, la RS4 no resulta menos ilusionante ni menos deportiva. De hecho, está realizada a imagen y semejanza que su hermana mayor la RSV4 de Superbike, e incluso cuenta con uno de los avances tecnológicos de ésta, el sistema de cambio rápido Aprilia Quick Shift, que está disponible como opción. Aprilia, además, no abandona del todo

Todo el diseño, desde el cuadro de relojes hasta el carenado, tiene una marcada inspiración en la RSV4 de Superbike, con un “display” LCD multifunción, analógico/digital. El piloto trasero tipo LED, y el colín cuenta con un diseño idéntico al de la RSV4. El escape se integra en la parte baja del carenado, dando una mayor estrechez al conjunto y una sensación más liviana.

La nueva Aprilia RS4 125 se ofrece en dos colores “Racing Black” y “Racing White” y con el diseño especial “Réplica SBK” que adopta los colores de la campeona del mundo de Superbike, la Aprilia RSV4 SBK de Max Biaggi.



Ficha técnica

Tipo de motor	Monocilíndrico, cuatro tiempos, inyección electrónica, 4 válvulas y refrigeración líquida. Homologado Euro 3
Diámetro y carrera	58 x 47 mm
Cilindrada	Inyección electrónica.
Distribución	124,8 cc
Doble árbol de levas en cabeza - DOHC (Doble Over Head Camshaft)	72 x 67,5 mm.
Relación de compresión	12,5 ± 0,5:1
Centralita	Magneti Marelli MIU G3 Ø 32mm
Encendido	Electrónico CDI
Arranque	Eléctrico
Generador	13V - 235W
Lubricación	Por cárter húmedo
Cambio	De seis velocidades.
1° 11/33 (0,33) 2° 15/30 (0,50) 3° 18/27 (0,67) 4° 20/24 (0,83) 5° 25/27 (0,92) 6° 23/22 (1,05)	Sistema Telelever. 115 mm de recorrido. Sistema ESA II opcional.
Transmisión Primaria	Engranajes: 73/24 (3,04)
Transmisión Final	Cadena: 49/14 (3,50)
Embrague	Discos múltiples en baño de aceite
Chasis	Chasis perimetral en aluminio
Suspensión delantera	Horquilla invertida de Ø 41 mm, recorrido de la rueda de 110 mm
Suspensión trasera	Basculante asimétrico, mono amortiguador con recorrido de la rueda de 130 mm
Frenos	Delantero: pinza radial de 4 pistones, disco en acero inox. de Ø 300 mm Trasero: Disco en acero inox. de Ø 218 mm, pinza con simple pistón de Ø 25 mm
Llantas	En aleación ligera de seis radios desdoblados, con perfil para neumáticos sin cámara; delantera: 2.75 x 17"; trasera: 3.50 x 17"
Neumáticos	Delantero: 110/80 - 17", Trasero: 130/70 - 17"
Dimensiones	Longitud max 1953 mm
Anchura max	740 mm
Altura max a la cúpula	1.138 mm
Altura al sillín	820 mm
Distancia entre ejes	1.350 mm
Capacidad depósito	14,5 litros (con 3,5 litros de reserva)
Homologación	EURO 3



Reportaje

Motor Astur, en apoyo a Ángel Nieto

EL PRÍNCIPE, PARA EL REY

Hace unos días Motor Astur, la primera feria del motor del Principado de Asturias, se posicionó a favor de la candidatura de Ángel Nieto al Premio Príncipe de Asturias de los Deportes. Pero además, la feria de Gijón aspira a ser un de los eventos del motor más importante del calendario nacional.

TEXTO: JUAN PEDRO DE LA TORRE. FOTOS: MOTOR ASTUR.

Hace unos días tuvo lugar en Gijón la primera edición de Motor Astur, la feria del motor de Asturias, un acontecimiento que pretende ser uno de los eventos del motor con mayor peso del panorama nacional. En esta primera edición Motor Astur ha tenido como centro de la feria a la figura de Ángel Nieto, para quien se ha pedido la concesión del Premio Príncipe de Asturias de los Deportes.

El Recinto Ferial Luis Adaro de Gijón se presentó como un escenario ideal para el desarrollo de Motor Astur. Sus diferentes



pabellones, su sala de conferencias y el palacio de congresos, y las áreas para exhibiciones permitieron que los más de 10.000 asistentes a la feria disfrutaran con todas las exhibiciones y los eventos programados a lo largo de los tres días en los que se desarrolló la feria.

Desde el momento de la inauguración se dejó sentir el ambiente del motociclismo, con la presencia del consejero delegado de Dorna, Carmelo Ezpeleta, en la jornada de inauguración, participando en una interesante rueda de prensa con los medios locales y los aficionados. Además, entre otras actividades, tuvieron lugar diferentes exhibiciones de dos y cuatro ruedas, pruebas dinámicas de nuevos modelos, exhibiciones de especialistas, trial 4x4, etc, además de diferentes conferencias y una exposición fotográfica, con las mejores imágenes de la trayectoria de Valentino Rossi y de la excelente temporada del motociclismo español en 2010. Las fotos se pusieron a la



venta y su recaudación se destinó a los damnificados por el terremoto de Lorca.

Pero el eje de la feria fue Ángel Nieto y el apoyo de Motor Astur, por iniciativa de la Cámara de Comercio de Gijón, para respaldar su candidatura al Premio Príncipe de Asturias de los Deportes. Nieto acudió a Gijón arropado por los suyos, sus hijos Gelete, Pablo y Hugo, y su sobrino Fonsi, y recibió el calor de la afición gijonesa. La entrega de premios a los

mejores pilotos asturianos se convirtió en la antesala del acto de apoyo a Nieto. Por allí pasaron pilotos actuales y pilotos históricos, como el inolvidable Juan Atorrasagasti, campeón de España de 125, que se emocionó con su inesperado premio. Todos los galardonados expresaron su apoyo a Nieto y ratificaron la injusticia por el retraso en este más que merecido reconocimiento.

“No sé si me van a dar el Premio Príncipe de Asturias o no, pero yo ya me voy de aquí sintiéndome dueño del premio, porque lo tengo aquí, en mi corazón”, dijo

un emocionado Nieto, entre el clamor y la ovación del salón donde se realizó la conferencia. Por la mañana ya se dejó sentir el pulso de la afición, porque Nieto encabezó una impresionante caravana de más de 500 motos que le arrojaron en una vuelta por las calles de Gijón y los alrededores de la ciudad.

Hasta ahora el Premio Príncipe de Asturias de los Deportes sólo se ha concedido a un piloto motociclista, Sito Pons, y a un automovilista, Fernando Alonso. Entre las argumentaciones para apoyar la candidatura de Nieto, el deportista español más laureado a nivel internacional, se encuentra también la excepcional situación del motociclismo español, que es la especialidad que más títulos mundiales y victorias en campeonato del mundo han aportado al deporte español. Nieto es el rey de este deporte, y nadie mejor que él para recibir el premio más importante que se otorga al mundo de la competición en nuestro país. No sólo se lo merece, sino que es quien mejor puede recompensar el premio a todo este colectivo .

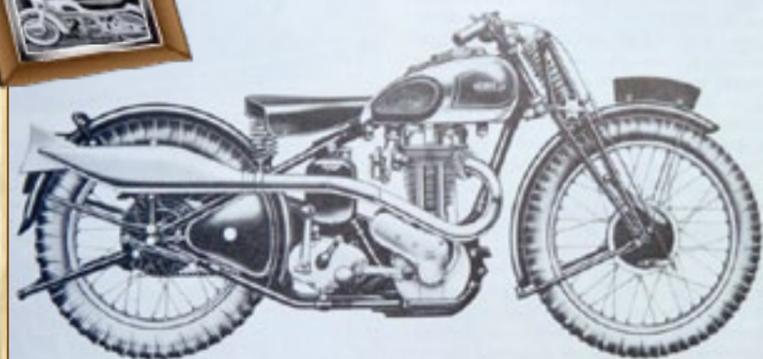


CLÁSICAS
Marcas históricas
ARIEL

En 1870 dos jóvenes ingenieros, James Starley y William Hillman, patentaron la rueda de radios, mucho más ligera que las existentes, y la pusieron el nombre de Ariel (el espíritu del aire en la comedia de Shakespeare "La Tempestad"). De esta forma nació una de las más antiguas y prestigiosas marcas inglesas.

TEXTO: JUAN RODRÍGUEZ. FOTOS: ARCHIVE MOTO CLASSICS.



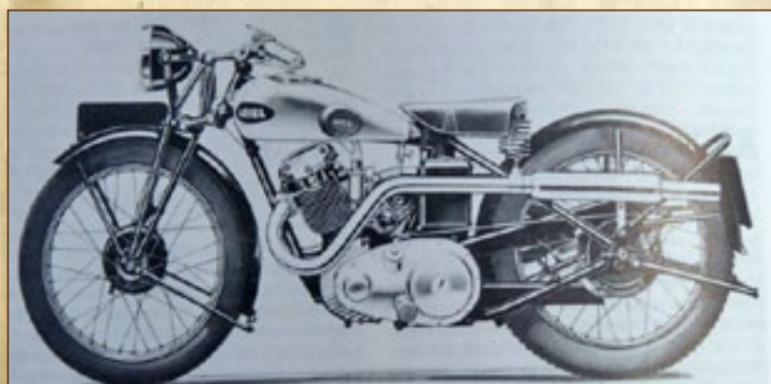
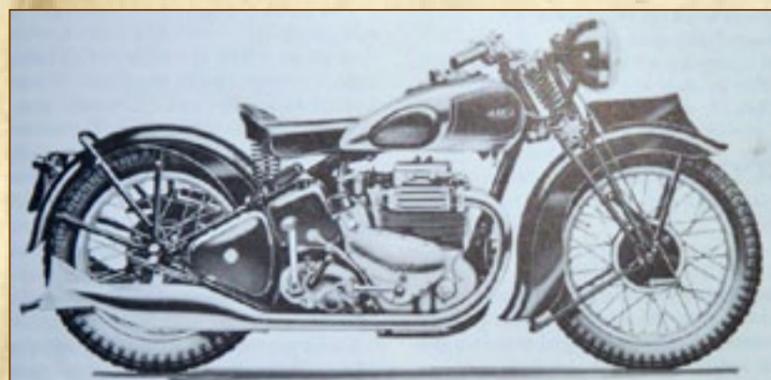


con cambio de tres velocidades, embrague y puesta en marcha a pedal. Sin embargo, la I Guerra Mundial impidió que el modelo viese la luz.

Con la entrada en escena de Jack Sangster, hijo de Charles, la marca recibió un impulso. Se contrató a Val Page, ingeniero de gran talento, y se lanzaron al mercado dos modelos que incorporaban un ingenioso depósito de tipo sillín. El éxito de ventas hizo que en sólo dos años el resto de constructores incorporasen depósitos con una forma similar. A finales de los años veinte se incorporó a la gama la 250 Colt y se desarrolló la 500 VH Red Hunter con motor monocilíndrico de válvulas en culata, apareciendo por primera vez en 1932. La incorporación al equipo de Harry Perrey, famoso piloto de trial y talentoso publicista, hizo aumentar la fama de Ariel.

Perrey se propuso realizar la travesía del canal de la Mancha

en una Ariel de 500 cc montada sobre flotadores. La travesía fue triunfal y la Flotor Cycle participó después en numerosas exposiciones por todo el mundo. En 1930 llegaba el mayor logro de Ariel: la Square Four. Sangster había contratado años antes a Edward Turner, un joven ingeniero londinense que había tenido una brillante idea: colocar los cilindros del motor dos a dos formando un cuadrado. Tras unos años de trabajo, el resultado fue revolucionario: 500



Pero no fue hasta 1898 cuando Ariel se adentró en el mundo de la moto. En su fábrica de Birmingham, los dos jóvenes construyeron un triciclo con el motor delante del eje posterior, lo que proporcionaba una mejor tracción sobre el pavimento. Cuatro años después apareció la primera motocicleta propiamente dicha, equipada con motores Kerry. Entretanto, la compañía pasó a manos de Charles Sangster, quien proyectó la Arielette, una "dos tiempos"

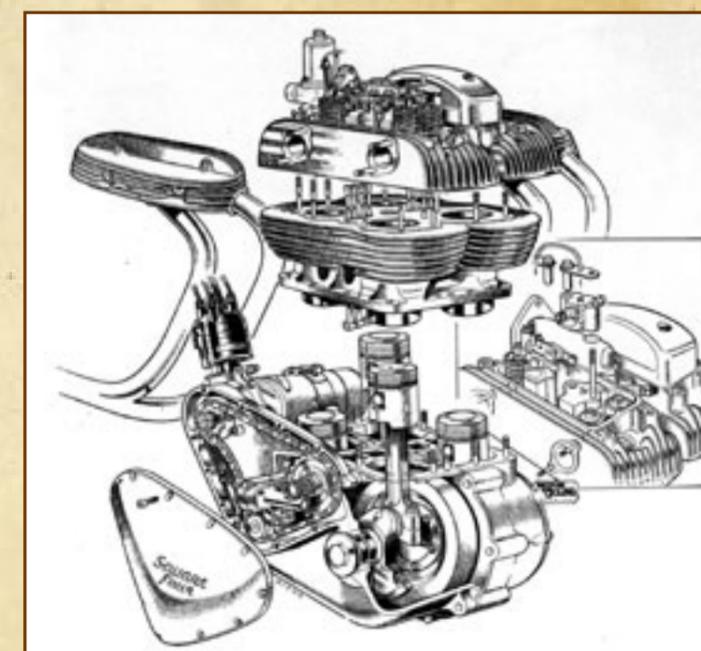


cc, árbol de levas en cabeza mandado por cadena, configuración bicilíndrica doble con los cigüeñales acoplados mediante engranajes y una ligereza envidiable. Además, podía ponerse en marcha simplemente montándose en el sillín y empujando con los pies. Tras su presentación en el Salón Olympia de Londres en 1930, la Square Four se fabricó durante treinta años, en los que sufrió numerosas variaciones: en 1937 se suprimió el árbol de levas en cabeza y se incorporaron válvulas movidas por varillas y balancines; se hicieron dos versiones de 600 y 1.000 cc con una potencia máxima de 38 CV, y en 1939 se añadió a la suspensión trasera un novedoso conjunto amortiguador telescópico con bielas oscilantes, a cuya principal función añadía la de tensor de la cadena de transmisión.

Tras la II Guerra Mundial el control económico de la compañía pasó a manos de BSA. Y de nuevo fueron introduciendo modificaciones en la Square Four, aligerando el motor 15 kilos y adoptando horquillas telescópicas hidráulicas delante. En la versión Mark II de 1954 impusieron dos tubos de escape separados por cada lado y se elevó la potencia a 42

CV. Cuatro años más tarde cesaba su producción. A partir de entonces, Ariel centró su atención en una nueva máquina de dos cilindros y dos tiempos proyectada por Val Page: la 250 Leader. La moto contaba con un cuadro revolucionario: el bloque del motor estaba suspendido debajo de una caja de acero estampado que se extendía desde la cabeza de la horquilla hasta la sujeción de la suspensión posterior.

Pese a ser muy avanzada en la época, las ventas no la respaldaron. Ante ello, se eliminó el guardabarros y el parabrisas y se prepararon modelos más simples, dando como resultado la Arrow, modelo con el que sí se consiguió llegar al público. Pocos años después las ventas comenzaron a disminuir a pesar de los numerosos éxitos deportivos de la marca, sobre todo en trial con el legendario Sammy Miller. Una última versión de la Arrow, de 200 cc, supuso el epílogo de una marca que tuvo que cerrar sus puertas en 1970.





Suscríbete a nuestro RSS
y estarás informado de las últimas
noticias del mundo del motociclismo
www.motoworld.es

Motoworld
tu mundo en la red

El próximo número de MOTOWORLD
Será el **11 DE JULIO DE 2011**

Como siempre podrás encontrar en nuestra
revista gratuita variados e interesantes reportajes.



Deporte Entrevistas Reportajes Pruebas Clásicas Turismo

...y más noticias y actualidad durante toda la
semana en www.motoworld.es