

Moto2: ¿250cc PESADAS O SUPERSPORT LIGERAS?

LA APARICIÓN DE LA CATEGORÍA DE MOTO2 A PRINCIPIOS DE LA TEMPORADA 2010 SUPUSO UNA AUTÉNTICA CONVULSIÓN EN LAS CARRERAS DE VELOCIDAD. EN SUS INICIOS QUIZÁ CONTABA CON MÁS DETRACTORES QUE PARTIDARIOS, PERO DESPUÉS DE UN INTENSO AÑO DE CARRERAS, TANTO EN EL CEV COMO EN EL MUNDIAL, Y CON PARRILLAS A REVENTAR, EL ESCEPTICISMO INICIAL SE HA CONVERTIDO EN ILUSIÓN.

ISMAEL BONILLA Fotos PEP PUJOL

La ilusión que ha despertado la nueva categoría Moto2 ha calado tanto en los espectadores como en los fabricantes de chasis, quienes han visto en Moto2 el lugar idóneo donde volcar sus ideas...y hacer negocio.

Desde que vi rodar por primera vez la pionera BQR de Moto2, no me podía quitar de la cabeza el momento de subirme a una de estas motos. Tenía mucha curiosidad por saber si se encuentran más cerca de las añoradas GP de 250 cc o de las cada vez más veloces Supersport. Creo que tengo autoridad más que de sobra para opinar sobre esto, ya que durante bastantes años (exactamente seis), estuve recorriendo los circuitos de Dios, por España y fuera de nuestro país, compitiendo sobre esas maravillas de dos tiempos. Y también puedo hablar con buen conocimiento de causa sobre lo que es correr en Supersport, porque han sido tres los años que he corrido sobre motos de "serie" de 600 cc. Se supone que una Moto2 de-

ber ser algo intermedio, con un ligero chasis prototipo y un motor 4T cercano a uno de serie derivado de la Honda CBR600, lo que significaría reunir lo mejor de ambos géneros. Al final hallaréis mi conclusión. Antes, quiero dar unas pinceladas sobre lo que es, mejor dicho, era, pilotar una 250, y lo que es pilotar una Supersport.

TENÍA MUCHA CURIOSIDAD POR SABER SI ESTÁN MÁS CERCA DE LAS AÑORADAS 250 GP O DE LAS VELOCES SSP

EL FRENTE 250

Siempre me quedaré con las ganas de haber "domado" una 500 cc de GP. Pero al margen de eso, dudo mucho que haya una moto más excitante de pilotar y que exija más al piloto que una 250 GP. Además, es la mejor escuela de pilotaje que yo he conocido, mejor que 125 incluso. Hablo en cuanto a coger experiencia pilotando y, sobre todo, de poner a punto una moto. No es que corran muchísimo, porque las "pata negra" oficiales podrían rondar los 115 CV (aunque yo nunca llevé ninguna de más de 90 CV...). Era más la manera de correr que tenían, siempre en la zona alta de tacómetro para que cayera lo menos posible de vueltas entre curvas, con la



MOTO2 BOTTPOWER

La BOTT M210 es una Moto2 creada por Bottpower, una joven ingeniería española formada por José Contreras y David Sánchez, y han debutado a modo de prueba en las dos últimas carreras del CEV con el único objetivo de acumular experiencia y desarrollar la moto. La intención es tener un equipo con dos pilotos para el CEV 2011. El chasis es un multitubular y ha sido desarrollado en colaboración con Reynolds, una compañía inglesa líder mundial en fabricación de tubos de acero de altas prestaciones. Uno de los objetivos primordiales ha sido la eliminación de "chattering", uno de los problemas endémicos de gran parte de las Moto2, ya que el agarre delantero a veces es "demasiado" para las exigencias del chasis y suspensiones. Para ello han estudiado minuciosamente la rigidez del chasis, y creedme, que después de haber hablado con otros pilotos de otras marcas que ya asumen el "chattering" casi como algo normal en las Moto2, yo no encontré ni rastro de este incómodo efecto. Es más, la confianza al entrar frenando en las curvas es asombrosa.

La pipa es de tipo "stemless", es decir, no tiene un eje de dirección que la atraviese para minimizar las turbulencias del flujo de aire que llega al airbox. Algo realmente novedoso e interesante. El basculante es de aluminio y se ha desarrollado en colaboración con la empresa sudafricana CRP, que ha fabricado también el silenciador de carbono. La electrónica de la moto (sistema de telemetría incluido) es de diseño propio.

También se ha cuidado de forma especial la ergonomía, buscando que la moto sea muy estrecha en la zona del depósito que el piloto abraza con sus piernas. De esta forma se obtiene una moto más cómoda de pilotar y una mejor penetración aerodinámica. No obstante, he de comentar que los diseñadores han buscado desde el principio el realizar una moto compacta, lo máximo posible, tipo las 250 GP, por lo que para que esta moto se pueda ajustar bien en un piloto de talla grande como yo, se deberían hacer algunas modificaciones ergonómicas.

Sin duda, el tacto general de la BOTT es sensacional; recuerda una auténtica 250 GP con las que yo corría, con un chasis bastante rígido, así como unas suspensiones con un tarado tirando a duro y unas geometrías que hacen la moto incluso más ágil de lo que el propio piloto pueda asimilar. Y todo ello sin perder estabilidad a alta velocidad, con una magnífica tracción y, otro de sus puntos fuertes, con un tren trasero muy estable en frenadas. Sólo un dato: Anthony West probó la moto minutos antes que yo y sus palabras textuales fueron: "Si yo hubiera tenido esta moto en el Mundial este año, hubiera ganado carreras". Me lo creo. Y eso que, según afirman sus creadores, aún no está terminado su desarrollo, porque aún quedan algunas etapas por quemar. En concreto, la Bott tenía ajustado el desarrollo para Jerez, un tanto largo para mi gusto, usando sólo cinco velocidades, lo que sumado a mi peso la hacía ser un poco perezosa en las aceleraciones.

Aún no hay un precio definitivo para la Bott, ya que aún está en fase de evolución. Pero ojo a sus resultados el año que viene.



Chasis multitubular de acero y basculante de aluminio de grandes proporciones son la base de una parte ciclo que, en pista, muestra una eficacia sobresaliente.

casi nula retención de su motor a la entrada de las curvas, con esa sensación de ligereza que parecía que la moto se caía sola hacia adentro de las curvas y con esa rigidez de chasis que, al pasar los baches, parecía que se te iban a caer los empastes. Y por no hablar de lo increíblemente minúsculas que eran. La gente que me conocía nunca entendió como con 1,90 m de altura pude correr en 250 y hacer algunas cosas medio decentes. Pues con horas de artesanía...cortar fibras por allí, carenados supletorios por allá, estriberas alargadas, etc., es la explicación, pero las sensaciones eran inigualables. ¡También era inigualable la factura de compra y del recambio!

EL FRENTE SUPERSPORT

Luego tenemos el mundo Supersport, un poco de capa caída con su desaparición del CEV y su reducida parrilla en el Mundial. Pero, sin duda, las motos de 600 aún siguen siendo muy populares. La principal palabra que las define es diversión. ¿Por qué? Pues porque son motos muy potentes para su peso. Las mejores del Mundial deben estar rondando los 140 CV y, claro, con chasis y frenos que, aunque de muy alto nivel, no son prototipos y han sido diseñados para la calle, los movimientos, derrapadas y cruzadas son muy habituales tanto frenando como acelerando, incluso más aún que Moto2. A priori, los tiempos por vuelta de una buena SSP no deben ser muy diferentes de los de una Moto2, ya que lo que ganan con algo más de potencia debido a su mejor nivel de preparación de motor, lo pierden en peso y rigidez del chasis. Es más, en circuitos con elevadas velocidades medias como Assen (como has podido ver en el artículo que precede este) o con una larga recta como Cheste, es fácil encontrarse a las Supersport por delante en tiempos por vuelta. Por ejemplo, la pole de 2010 en el mundial de SS en el GP de la Comunidad Valenciana fue para Eugene Laverty con un crono de 1,35,6, frente al 1,36,1 de Toni Elías en Moto2. Y eso que los Dunlop Slick del mundial de las Moto2 deben ser algo superiores a los Pirelli con dibujo de SS.

Por eso quería probar una Moto2, para ver más o menos dónde están ubicadas, y mi conclusión después de haber rodado en Jerez con dos de ellas "made in Spain", es que cada moto es un mundo, y muy poco tienen que ver la ya popular AJR de Motorrad con la novísima Bottpower. Cada una con sus pros y sus contras, son realmente diferentes; entre sí, y realmente diferentes de una 250 o una SS a su vez. Son Moto2. ☺

CADA MOTO ES UN MUNDO. MUY POCO TIENEN QUE VER LA AJR DE MOTORRAD CON LA NUEVA BOTTPOWER

AJR M2 MOTORRAD

AJR es una fábrica de motocicletas con sede en "La Garriga" (Barcelona) y fundada en 1994 por Javier Pérez de Vega y Armando Molí Campderrich. El equipo madrileño Motorrad llegó a principios de temporada a un acuerdo con ellos para poner sus motos en pista y liderar la incesante evolución en competición de esta Moto2. La filosofía que ha seguido AJR es tratar de poner en parrilla una moto que ofrezca un buen compromiso entre efectividad y un precio asequible, dentro de lo que es esta categoría y en comparación con otros fabricantes. Todo ello para que esté al alcance de aquellos que quieren empezar a correr en motos muy "de carreras", pero sin renunciar a luchar por puestos delanteros si llega el caso. Algunas de sus principales características técnicas son, sobre todo, su particular chasis, un multitubular en cromomolibdeno, soldado mediante método TIG (basado en tungsteno) y regulable mediante excéntricas. El basculante trasero está construido en aluminio y es regulable en altura. En cuanto a la horquilla, como en el

resto de las Moto2, la elección es libre en función de las preferencias del piloto o equipo. En AJR trabajan indistintamente con Showa, Öhlins o Bitubo. Las tijas también son de fabricación propia en aluminio. En lo que respecta a la prueba, lo primero que llama la atención al subirme en parado dentro del box es que se trata de una moto amplia, con los manillares excesivamente abiertos para mi gusto. Resulta una moto realmente cómoda y, sorprendentemente para tratarse de una Moto2, lo que menos falta es espacio. En este aspecto de la ergonomía, diría que tira más hacia lo que es una Supersport que lo que es una moto de GP. Tuve la mala fortuna de que la moto que iba a probar, sufrió una caída el mismo día con otro piloto, por lo que tuve que subirme a la segunda moto del equipo, la cual, según los responsables técnicos, no estaba igual de bien puesta a punto. De hecho, la parte delantera me regalaba su ración de "chatter" cada vez que entraba frenando, cosa, que incluso se puede apreciar en el on-board (<http://www.formulamoto.com>).

es/competicion/ismael-bonilla-prueba-la-ajr-de-moto2-de-motorrad-competicion). Pero aún así, pude sacar la conclusión de que la AJR es una moto asequible para el pilotaje. Es decir, no resulta difícil ir rápido y se consigue pronto porque no es una moto muy crítica, te permite cometer errores y salir indemne. Los movimientos de ambos trenes trasero y delantero, son más o menos habituales, pero muy predecibles, y hasta divertidos. Quizá, para esas últimas décimas que son las más difíciles de encontrar, me gustaría una moto algo más rígida y compacta en general, pero, honestamente, creo que para empezar en la categoría de Moto2, seguramente por precio y efectividad, la AJR sea una de las mejores alternativas. El motor de la AJR está realmente conseguido, en gran parte por el buen trabajo al detalle de Motorrad, y la realidad, es que me sorprendió lo mucho que aceleraba y cómo estiraba arriba. Por algo más de 3.6.000 € puedes adquirir el modelo Full, aunque AJR también se está planteando alquilar unidades para carreras sueltas o tandas. ¿Te apuntas a correr en Moto2?

« POR PRECIO Y EFECTIVIDAD, LA AJR ES, SEGURAMENTE, UNA DE LAS MEJORES ALTERNATIVAS DE MOTO2 »

La imagen del basculante de la AJR Motorrad con la que Javier Forés compitió en la prueba valenciana del Mundial Moto2 es impresionante. Para la parte ciclo se recurre a componentes de primera calidad, como suspensiones Bitubo y pinzas Galfer monobloque que trabajan sobre discos ondulados. El escape está firmado por el especialista Akrapovic.

