



MOTOS DE LEYENDA

LAS MOTOS DEL WORLD GP BIKE LEGENDS > eEL próximo mes de junio las clásicas de Gran premio volverán a rugir en Jerez. Hacemos un repaso a las motos que marcaron historia y que serán protagonistas en la Carrera de las Leyendas.

MOTOCICLISMO. FOTOS: GOLD&GOOSE/MPIB





> HONDA NSR500. FREDDIE SPENCER

La Honda NSR se ha convertido a lo largo de sus algo más de tres lustros de existencia en la moto más laureada de la categoría de 500 cc. Sus pilotos han logrado con ella diez campeonatos, y en la segunda mitad de los años 90 ha llegado a dominar como tan solo las MV Agusta lo habían hecho en su época dorada.

Tras lograr el Mundial en 1983 con Spencer y la NS de tres cilindros, Honda se planteó la necesidad de construir una moto de cuatro cilindros con la potencia suficiente para batirse en igualdad de condiciones con sus rivales. Así nació la NSR500 en 1984, una moto que en su versión inicial no logró los éxitos esperados debido a un planteamiento muy radical. Tenía el depósito bajo el motor y los escapes salían por arriba, con un chasis de aluminio de doble viga. El motor de cuatro cilindros en V con un ángulo de 90° era potente, pero brusco. Tras el fiasco inicial, Honda construyó una moto más convencional en su bastidor, que es la que fue evolucionando hasta el final de sus días.



> HONDA NSR500. WAYNE GARDNER

El principal problema de la NSR en sus inicios fue siempre la coordinación entre un motor potente pero brusco y un chasis falto de puesta a punto. Se lograron tres títulos en nueve años con Spencer, Lawson y Gardner, pero fue la llegada del motor «Big Bang» en 1992, en un motor ya previamente con ángulo entre los cilindros de 112°, lo que convirtió a la NSR en la mejor moto de la cilindrada de 500.

Aunque no logró ganar hasta 1994 por la lesión de Doohan, el australiano dominó con mano de hierro hasta su retirada, continuando su dominio Alex Crivillé y Valentino Rossi, el último campeón de 500.



> HONDA NSR500 V. TADAYUKI OKADA

A mediados de los 90 la situación de los pilotos privados en 500 cc era preocupante. Ninguna marca se había dedicado durante años a fabricar carreras cliente y salvo las motos oficiales el material era vetusto, formado en su mayoría por chasis ROC y Harris con motores Yamaha de principios de la década. Aprovechando la reglamentación que favorecía en peso a las motos de dos cilindros, Honda decidió lanzar una serie de motos de estas características. En el 96 puso en liza dos de ellas, una para Tadayuki Okada y otra para Shinichi Itoh, y un año más tarde ya para pilotos privados.

Estas motos disponían de un motor de dos cilindros en V a 100° con admisión tras el cilindro posterior y con los escapes saliendo por la zona delantera y una estructura muy similar a las de las 250 cc, aunque con los cilindros en posición opuesta, con el cilindro derecho hacia abajo, incluyendo el empleo de un basculante monobrazo y un chasis y una carrocería similares.

Las NSR 500 V no lograron la aceptación esperada, en parte por la diferencia de prestaciones con respecto a las motos de cuatro cilindros, y en parte por un coste bastante elevado.

En cuanto a los resultados, solo las de fábrica lograron actuaciones destacables, gracias también a la diferencia de peso respecto de las privadas, mayor potencia y mayor control electrónico. Okada y Gibernau lograron subir al podio con ella.



YAMAHA YZR500. JOSÉ LUIS CARDOSO

Las últimas YZR500 dispusieron de un chasis de doble viga de aluminio como el que se montó en la versión del 92 y un motor de cuatro cilindros en V con la admisión en la zona frontal, con asistencia electrónica en la mayoría de sus órganos. Tras unos años de decadencia, en sus últimas temporadas se convirtieron de nuevo en motos ganadoras, además de ser las más numerosas entre las oficiales.



SUZUKI RG500. GRAEME CROSBY

Tras su retirada oficial, la Suzuki pasó unos años sin rumbo, hasta que la fábrica modificó su motor de manera importante, incluso cambiando la configuración al abrir más el ángulo de los cilindros o las cotas internas. También modificó su estrategia en las carreras, y fruto de la nueva política se logró el segundo título de la mano de Kenny Roberts Jr, en 2000.



YAMAHA YZR500. CHRISTIAN SARRON

Christian Sarron fue uno de los pocos europeos que logró poner en aprietos a los anglosajones en los 80 en la categoría de 500. Su Yamaha YZR 500 azul de Gauloises se asomó con frecuencia en los primeros puestos, especialmente en la temporada 85, en la que incluso se impuso en el Gran Premio de Alemania.

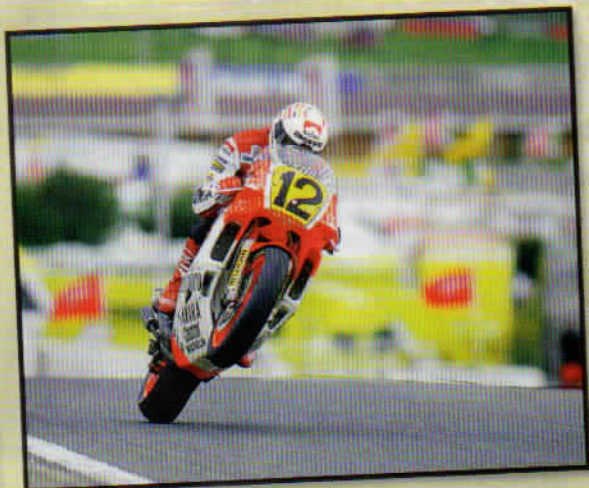
En cuanto a la moto, la primera YZR es del 73, y era montura de cuatro cilindros en línea realizada tras unir dos motores «twin» de TZ 250, siendo muy rápida desde el principio. La muerte de Saarinen ese mismo año retrasó dos temporadas su primer título, que llegó precisamente en manos de Agostini, pero desde entonces las Yamaha se las arreglaron para ser candidatas al título año tras año.



SUZUKI RGV500. KEVIN SCHWANTZ

A mediados de los 80 las Suzuki RG de dos cilindros en cuadro y válvulas rotativas habían rendido el alma, y Suzuki se vio obligada a construir una nueva 500 que siguiese las tendencias de ese momento, con dos cigüeñales y cilindros en V para situar la admisión por láminas en el centro de la V. En 1987 la nueva RGV500 hizo sus primeras apariciones en manos de Kevin Schwantz, y poco después completaba su primera campaña completa.

La RGV nunca ha llegado a ser una moto tan eficaz como sus principales rivales, Honda y Yamaha, pero consiguió desde sus inicios toda una legión de seguidores debido a la espectacularidad de su principal piloto, que logró finalmente el campeonato en 1993.



> YAMAHA YZR500. DIDIER DE RADIGUES

De los primeros motores de cilindros en línea con admisión por láminas con los que Roberts ganó los tres títulos, se pasó a motores de cuatro cilindros en cuadro en 1981, y un año más tarde apareció el primer motor de cuatro cilindros en «V» con dos cigüeñales, inicialmente con válvulas rotativas. Dos años más tarde se volvió a la admisión por láminas y los éxitos comenzaron de nuevo hasta la llegada de la década de los noventa, cuando se vio ensombrecida por la Honda.



> SUZUKI RG500. PARRISH

La Suzuki mantuvo desde sus inicios una apariencia muy similar, sin cambios drásticos en la línea del bastidor y con un motor que salvo la llegada de su segunda nueva generación se ha mantenido invariable. La potencia siempre ha sido el Talón de Aquiles de la RGV500 a lo largo de toda su historia, sobre todo en comparación con la de la Honda NSR, la moto más laureada en esos años.



> YAMAHA YZR250. CARLOS LAVADO

Desde finales de los años 70 la arquitectura tradicional de las TZ 250 con motores en línea transversal se veía superada por otras, especialmente las Kawasaki y los motores Rotax. A mediados de los 80 Yamaha decidió crear una nueva moto con dos cilindros en V y dos cigüeñales, partiendo por la mitad uno de sus nuevos motores de 500 cc. Con el paso de los años cambió ligeramente su arquitectura de admisión, con los carburadores en el centro y posteriormente tras cada cilindro.

La nueva YZR250 apareció en 1986 y logró el campeonato a la primera de la mano de Carlos Lavado. Sin embargo, al contrario que otros modelos, ha sido siempre una moto oficial de fábrica, disponible tan solo por parte de equipos apoyados directamente por Yamaha, lo que ha reducido su número frente a otras marcas, como Honda con sus NSR, o Aprilia.



> YAMAHA YZR250. JOAN GARRIGA

Las YZR no han sido motos con un gran éxito, y de hecho han conseguido en más de tres lustros de vida tan solo unos pocos títulos en manos de Lavado, John Kocinski y Olivier Jacque, aunque otros pilotos de renombre como Cadalora también estuvieron peleando con ella por la victoria.

El problema principal de la YZR siempre ha sido la potencia, inferior a la de sus rivales oficiales, lo que le ha hecho partir con inferioridad de condiciones. Además, las YZR no han tenido continuidad desde su aparición, pues Yamaha también ha utilizado en algunos momentos las TZM -siglas de TZ Modificada- de un solo cigüeñal, con las que Tetsuya Harada logró el título en el 93.



> HONDA NSR250. CARLOS CARDÚS

Poco después de regresar al Campeonato del Mundo en 500 cc, Honda amplió su campo de maniobra lanzando motos carreras cliente en la cilindrada de 250 cc. El resultado fue bastante malo al emplear como base una máquina de serie, pero poco después presentaba una moto oficial con la que Spencer logró el título en 1985. La NSR250 en su versión inicial equipaba un motor de dos cilindros en V con la admisión por láminas en la parte posterior y un bastidor de aluminio. La NSR se convirtió rápidamente en la moto más potente de la categoría, y a partir de 1986 estrenó la fórmula del «leasing», es decir, prestaba sus motos oficiales durante una temporada por unas cantidades astronómicas y después recuperaba las motos al final del año.

Estas Honda con los lógicos cambios de evolución, pero manteniendo la estructura, se mantuvieron hasta principios de los 90, logrando cinco títulos. En 1992 se modificó el motor cerrando la V para aumentar la zona de admisión y se cambió el chasis por uno con basculante monobrazo que logró otros dos títulos, mientras que en 1998 se modificó por completo sustituyendo el motor de un cigüeñal por otro de dos contrarrotantes que no logró los éxitos esperados.



> HONDA RS125. LORIS CAPIROSSI

La llegada de la reglamentación que obligaba a que las 125 cc contasen con motores monocilíndricos fue la excusa perfecta para la entrada en liza de Honda en la categoría. La firma japonesa ya disponía de una moto de esas características y creó un modelo más evolucionado para el Mundial. Un año antes del inicio del nuevo reglamento Ezio Gianola participó en 1987 con la primera Honda RS, pero desgraciadamente al año siguiente no logró el campeonato.

Inicialmente, la RS125 era una moto bastante simple, derivada de un modelo enfocado a carreras nacionales, que contaba con un motor potente, de admisión por láminas y sin válvula de escape, pero con una parte ciclo poco evolucionada, especialmente las suspensiones.

La RS pronto se convirtió en la moto más popular de la categoría y con la ayuda de la fábrica y la intervención de preparadores logró una buena potencia que la llevó a ganar varios campeonatos desde principio de los años 90. A partir de la segunda mitad de los 90 Honda cambió radicalmente la moto, montando un nuevo motor, con mayor electrónica, con más posibilidades para cambiar las relaciones de cambio, con un mejor bastidor y suspensiones y más facilidad para ser preparada.



> GARELLI 125. ÁNGEL NIETO

El final de la era de las 125 cc de dos cilindros está marcado por el dominio de las Garelli 125. En realidad las Garelli provenían de las anteriores Minarelli que ya dominaban el campeonato en manos de Ángel Nieto, y que continuaron haciéndolo durante años. Garelli empezó su paseo triunfal en 1982 con el antiguo equipo Minarelli, y tras la retirada del campeón español siguió ganando con Fausto Gresini y Luca Cadalora. Jan Thiel, el técnico que se hizo cargo de la moto previamente ya había construido un chasis monocasco de aluminio que se mantuvo hasta la retirada de la moto, que logró un total de siete títulos.

La 125 disponía de dos cilindros en línea con válvulas rotativas y era claramente la moto más potente de la categoría, por encima de sus principales rivales, las MBA privadas. Cuando el reglamento cambió en 1998, la Garelli monocilíndrica no logró nunca los mismos resultados.



> DERBI 80. MANUEL «CHAMPI» HERREROS

Con el cambio de cilindrada de 50 a 80 cc de la menor de las categorías, Derbi decidió volver al Mundial con un diseño similar al de sus motos anteriores. Se creó un motor de un cilindro inclinado hacia delante con admisión por válvula rotativa y refrigeración líquida con bomba electrónica. El chasis era un multitubular en forma de cajón, que posteriormente se convirtió en un monocasco de aluminio para aumentar su solidez.

La Derbi no empezó con buen pie, porque en 1984 un accidente de Ricardo Tormo entrenando en su primera temporada le retiró de la competición. En cualquier caso, la Derbi logró en manos de «Aspar» y «Champi» el resto de títulos hasta la defunción de la categoría en 1989.



> DERBI 125. JORGE MARTÍNEZ «ASPAR»

Derbi es la firma española más laureada en el Mundial de Velocidad, sobre todo en las categorías inferiores, primero en 50 cc y luego en 80 cc. Tras la consecución de sus primeros mundiales de 50 cc se construyó una 125 cc bicilíndrica que logró también los títulos de 1971 y 1972 y una 250 cc. Tras su retirada no se vio una Derbi 125 hasta el cambio de reglamento en 1988, que obligaba a reemplazar los motores de dos cilindros por monocilíndricos. Se construyó una 125 cc que seguía la misma arquitectura que su exitosa 80, con válvula rotativa y chasis multitubular. Este modelo triunfó inmediatamente, logrando el título del 88, pero a partir de la temporada siguiente fue barrida y obligó a Derbi a retirarse. En 1999 se creó una nueva escudería y un planteamiento diferente, en vez de construir su moto en la misma fábrica, un equipo de profesionales creó una moto de carreras a partir de la industria auxiliar. La moto diseñada por Harald Bartol y un equipo dirigido por Gianpero Sacchi destacó en la temporada del debut: a punto estuvo de ganar en su segundo año. El esquema de la Derbi era más «japonés» que «europeo», con admisión por láminas en vez de válvula rotativa, y chasis de doble viga de aluminio. Tras la compra de Derbi por Piaggio, las Derbi han sido Aprilia con los colores propios y lograron los títulos de 125 en 2008 y 2010, de las respectivas manos de Mike Di Meglio y Marc Márquez.



> YAMAHA TZ250/350. PHIL READ

Tras los éxitos de sus primeras motos de carreras cliente de cilindros en línea y refrigeradas por aire en las cilindradas medias, Yamaha lanzó una nueva moto de carreras refrigerada por agua de mayores prestaciones. Esta serie se denominó TZ y nació a comienzos de los años 70, tanto en versión 250 como en 350. Estas motos apoyadas directamente por la fábrica cuando estaban en manos de pilotos como Phil Read o Jarno Saarinen, pronto se convirtieron en las más apreciadas por los pilotos privados, hasta el punto de llenar las parrillas durante más de una década en sus diferentes versiones. En los años 80 el motor pasó a ser en V y en los 90 cambió su denominación a TZM y siguió siendo muy solicitada por los privados en los 90, tanto en el Mundial como en los distintos campeonatos nacionales.