

Beta Trial T-32

Toma de contacto

Una italiana con alma española

Ha pasado ya mucho tiempo desde que Pere Ollé dejó de pilotar las Montesa para pasar a la filas de Beta. La fábrica italiana contrató al piloto de Abrera para poner a punto y desarrollar sus modelos de Trial, algo similar a lo que hizo Fantic con Jaime Subirá. Ahora, Ollé y su buen amigo Antonio Trueba (el incansable preparador de las Montesa), han conseguido la importación de las Beta de trial, una importación parcial de la moto, ya que, en una búsqueda de abaratar el producto, han incorporado elementos de fabricación nacional, realizándose el montaje de la moto artesanalmente en el taller de Trueba.

www.motosclasicas80.com


motos clásicas
80

info@motosclasicas80.com



Beta Trial T-32

SEGUN Pere Ollé, colaborador de excepción en esta prueba, y conocedor de las más recónditas entrañas de la Beta, el desarrollo y puesta a punto de una máquina de trial se basa más en apreciaciones personales que en otra cosa, contando con que una moto de estas características tiene que desenvolverse con soltura en terrenos muy diferentes, como pueden ser escalones, barro, piedras, ríos, etcétera.

El porqué de una Beta española

De todos es sabido el elevado precio de las motos importadas a causa de los aranceles aduaneros, por tanto, cuando Pere Ollé y Antonio Trueba decidieron intentar la importación de la TR-32, el alto precio fue uno de los mayores problemas que se encontraron, llegando a encarecer demasiado el producto y resultando poco menos que imposible el lograr competir con las motos de fabricación nacional.

La única solución plausible era el intentar integrar el máximo número de componentes de la industria auxiliar española, quedando reducida la importación a los plásticos, kit depósito y asiento, motor, escape y suspensiones. Así, de fabricación nacional son las ruedas de la firma Akront, los frenos Nagesti, y el bastidor y basculante, confiados al fabricante Monfort (el mismo que los hacía para Bultaco y que actualmente los hace para Alfer y Ossa).

El conjunto de la moto es una copia exacta de la que se comercializa en Italia, excepto algunas pequeñas mejoras que ya equipa la Beta oficial de Ollé, como son las estriberas, 15 mm. más atrásadas y el freno posterior mandado por varilla en lugar de cable, consiguiéndose así un mejor tacto en la frenada.

El monoamortiguador también invade el trial

El bastidor es una de las partes más innovadoras del conjunto al utilizar un monoamortiguador, siendo uno de los primeros sistemas de este tipo que se lanza a la serie en esta disciplina. El chasis es un monocuna desdoblado a la altura del escape, fabricado en tubo de cromomolibdeno, sustituyéndose en la parte inferior los tubos por una placa de dural autoportante que protege el motor contra posibles golpes. En la periferia de los reposapiés, el bastidor ha recibido una cura de adelgazamiento, consiguiéndose mayor estrechez en esa zona.



En Beta han trabajado duro y han conseguido una excelente combinación entre manejabilidad, potencia, peso y respuesta de motor.

La suspensión delantera es una Marzocchi de eje avanzado y de 180 mm. de recorrido, actuando el soporte del guardabarros delantero de puente de horquilla, para darle mayor rigidez.

El sistema monoamortiguador trasero de flexibilidad variable es de diseño propio, y está articulado por una bieleta que hace de palanca sobre un trapecio que actúa directamente sobre el amortiguador Marzocchi de un solo muelle y de botella de expansión separada.

En el apartado frenos se ha recurrido a los conocidos Nagesti de fabricación nacional, el mismo que equipan las Montesa y Merlin. El delantero cumple a la perfección, adaptándose muy bien a las exigencias del trial actual, en donde cada día las frenadas son más violentas mientras que el trasero se comporta satisfactoriamente y no tiene nada que envidiar a su competidor Grimeca de la versión italiana.

La estética es muy agradable a la vista, con unos acabados dignos de elogio, tal y como ya nos tienen acostumbrados los italianos, conjugando la sencillez con un refinado diseño muy compacto.

Las estriberas van atornilladas al bastidor mediante unas pletinas de hierro tratado, de agradable terminación y de robusto aspecto.

Cilindro al Gilnisi y admisión por láminas

No son muchos los fabricantes italianos que utilizan motores propios para propulsar sus motos dado el elevado número de fabricantes de componentes auxiliares que invaden el mercado, reduciendo a las marcas a ser ensambladores de todo un conjunto de piezas que se pueden encontrar fácilmente en la industria italiana.

Beta es una de las pocas marcas que se autoabastece, y para la TR-32 el propulsor utilizado es un pequeño y compacto monocilíndrico de dos tiempos, con cámara de fundición tratada al «Gilnisi» y la admisión controlada por una caja de láminas.

El carburador encargado de alimentar el motor es un Dell'Orto de 25 mm. de difusor. La cilindrada total es de 239 c.c., con caja de cambios de seis velocidades y posibilidad de puesta en marcha con embrague accionado y una relación engranada. El encendido es un Motoplat electrónico de fabricación nacional. El escape, de tortuoso recorrido, recuerda mucho al que equipa la Cota 242 pero quedando este más expuesto a los golpes y menos integrado en el conjunto. La expansión la realiza por debajo del depósito y la pipa de direc-

ción, acabándose en un doble silenciador muy efectivo.

Tanto el escape como la caja del filtro de aire es uno de los mayores responsables del comportamiento del motor, por lo que se ha recurrido a la importación en un afán de no variar la buena respuesta de éste.

Juguetona y silenciosa

En esta ocasión pudimos contar con la ayuda de dos grandes probadores, el «papá» de la criatura, Pere Ollé, y el brillante piloto de Montesa Andreu Codina.

No hay ningún detalle que desentone en la TR-32 y todos los mandos caen a la perfección. La moto es muy baja y se llega al suelo con gran facilidad.

Una vez puesto en marcha, el motor se muestra muy silencioso tanto de escape como de admisión, no pudiéndose decir lo mismo del selector de marchas, que al accionar la palanca origina un ruido considerable.

En Beta han trabajado duro y han conseguido una excelente combinación entre manejabilidad, potencia y peso, conjugándolo con una buena respuesta del motor desde muy bajo régimen y una elasticidad muy progresiva, sin brusquedades ni titubeos.

En el apartado suspensiones, la horquilla delantera se comporta perfectamente en todo su recorrido y el sistema monoamortiguador trasero se encuentra como pez en el agua en zonas muy bacheadas, copiando perfectamente las irregularidades del terreno. En cambio no podemos decir lo mismo de su comportamiento en escalones y rocas, donde le falta tacto en el rebote de la rueda trasera y hace cometer graves errores, pero creemos que con un tiempo de rodaje sobre la moto se puede uno acostumar y controlar perfectamente la rueda trasera.

En cuanto al chasis, éste es noble, manteniendo siempre las trayectorias trazadas, aunque a la hora de hacer un fuerte giro se muestra «perezoso», costando bastante hacer cambiar de trayectoria a la moto. La explicación se encuentra en el lanzamiento de las barras de horquilla que es demasiado abierto, perjudicando la manejabilidad del tren delantero.

Parece increíble la buena respuesta que posee este pequeño motor, empujando con fuerza desde muy bajo para ir estirando progresivamente, sin tener que envidiar potencia a sus competidores de mayor cilindrada. □

MIGUEL ANDREU

Con la colaboración de
A. CODINA P. OLLE y A. TRUEBA



Ficha técnica

Motor: Monocilíndrico dos tiempos refrigerado por aire.
Cilindrada total: 239 cc.
Carburación: Dell'Orto 25 mm.
Encendido: Electrónico Motoplat.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Cambio: De seis velocidades.
Transmisión primaria: Por engranajes de dientes rectos.
Transmisión secundaria: Por cadena.
Bastidor: Monocuna desdoblado a la altura del escape.
Suspensión delantera: Horquilla hidráulica Marzocchi. Recorrido: 170 mm.
Suspensión trasera: Monoamortiguador de flexibilidad variable Marzocchi. Recorrido: 190 mm.
Frenos: Nagesti.
Llantas: Akront.
Neumáticos: Michelin.
Longitud total: 2.002 mm.
Altura máxima: 1.090 mm.

Distintos aspectos de la Beta TR 32, el chasis, el basculante y las llantas son de fabricación nacional, mientras que el resto de los componentes son italianos.

Pedro Ollé y Andreu Codina fueron colaboradores de excepción en esta prueba.

www.motosclasicas80.com



motos clasicas
80

info@motosclasicas80.com

