

## Beta trial TR 240

Prueba

# Noble y versatil

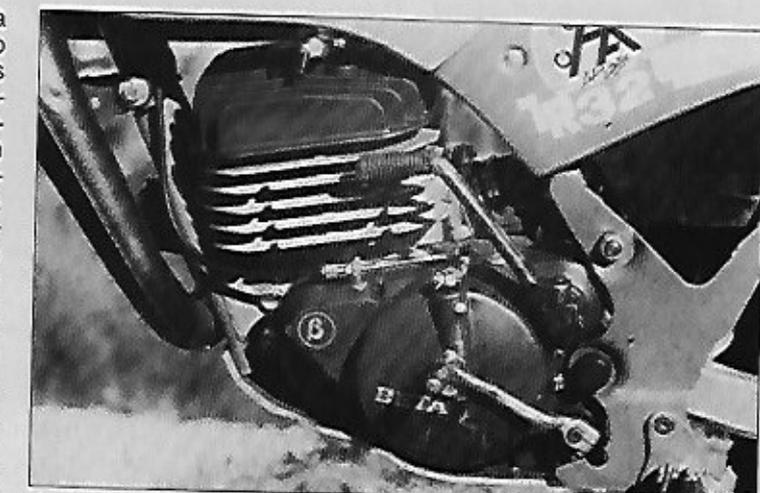
Beta, tras las experiencias llevadas a cabo con el piloto español Pere Olle presentaba en el pasado Salón de Milán su nueva TR 32, con suspensión monoshok y nuevo motor de 240 c.c. Una moto que ha gustado en la primera toma de contacto y que se adentra con gran fuerza en el mercado de la moto de trial, donde se espera su inmediata comercialización.

**L**A pequeña fábrica Beta siempre se ha distinguido por sus acertados productos de competición, especialmente en cross, y por sus refinados modelos comerciales en pequeñas y medianas cilindradas. Recordamos todavía cuando ficharon a Jim Pomeroy para el mundial de cross 250 y la excelente moto que consiguieron fabricar para el prometedor piloto yankee tránsito de Bultaco.

Desde entonces la actividad deportiva de Beta ha dado varios pasos hasta centrarse en el trial tras fichar al español Pedro Olle como piloto desarrollador-probador de una moto capaz de ser introducida en este mercado minoritario. El primer fruto fue una 125 que Olle pronto desarrolló hasta dejarlo en 193 c.c. y acondicionó con muy buen tino para afinarlo en triales mundiales y nacionales. Aquel prototipo inicial ha sido desarrollado y evolucionado por Pedro a lo largo de la pasada temporada, en la que estuvo probando muchas novedades que ahora se reúnen en la versión definitiva de 239,22 c.c. (72,8/57,5 m.m.) alojado en un bastidor que recibe una suspensión trasera de flexibilidad variable al estilo monocross de Yamaha.

### Láminas y cuatro transferts de carga

Independientemente de que el aspecto externo del motor sea muy parecido a la versión 193 c.c. es evidente que ha sufrido grandes cambios al aumentarse la cilindrada. En primer lugar el grupo termodinámico ha sido renovado totalmente dotándolo de una distribución con cuatro transferts además de variar los tiempos de admisión y escape. La admisión se controla



Aunque parecido a la versión 193 c.c., el nuevo motor es un 240 con cambio de seis relaciones y cuatro transferts de carga.



El sistema por monoamortiguador lleva un nuevo basculante realizado en avional.

por medio de una caja de láminas alimentada por un Dell'Orto de 25 m.m. de diámetro en sustitución del 24 anterior. El cilindro no tiene camisa y su acabado interior es de cromo duro de alta resistencia. El encendido es Motoplat electrónico y la caja de cambios dispone de seis relaciones, estando todos los piñones montados sobre rodamientos de agujas. La puesta en marcha actúa di-

rectamente sobre el cigüeñal, lo que permite arrancar el motor con una relación engranada y el embrague activado.

En las suaves y dóciles respuestas del motor entra en juego el escape, diseñado expresamente, que recoge las enseñanzas aportadas al trial por la Ossa de Eduardo Giro y aquél escape que llamamos «intestinal» por su longitud y sinuosidad de formas.

Pedro Olle nos define el comportamiento de este motor con una serie de explicaciones que reproducimos a continuación.

«Es el motor que he probado en mi vida que retienen más al cortar, lo que beneficia la conducción en lugares muy tortuosos, a bajo régimen es muy táctil y permite tomarse el tiempo necesario para pasar las zonas en una conducción lenta. A pesar de llevar láminas es un motor que se estira mucho y no teme en absoluto las zonas empinadas.

Considero que ofrece unas respuestas muy sanas, nobles e inmediatas que facilitan la conducción general.

Manuel Soler, nuestro probador de confianza en estas lieder trialeras, nos reveló tras las pruebas que realizamos en unas zonas habituales de Olle: «Me ha gustado este motor, tiene gran docilidad y una inercia muy acertada, es suave y retiene muy bien al cortar. El golpe de gas es franco e inmediato, considero que es un gran motor para el público en general, atreviéndome a decir que es el mejor 240 que he probado jamás.»

La coincidencia de opiniones llega hasta asegurar que la tracción es siempre eficiente sin manifestar fallos en ningún tipo de terreno; de todas formas, Soler se quedó en la duda de la escasa cilindrada para afrontar la magnitud de las más difíciles zonas del mundial.

### Un bastidor muy equilibrado

El conjunto ciclista ha sido elaborado concienzudamente y desarrollado con mucho interés y atención por Olle, quien se muestra muy satisfecho del trabajo realizado por el

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clásicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)





Admisión por láminas para el nuevo motor.



Escape tipo bufanda al estilo de la Ossa.

ingeniero, Giuseppe Bianchi y el técnico Frabrizio Guidotti.

El chasis es simple cuna desdoblado delante del escape, con todo el entramado de tubos realizado en cromo molibdeno. Resulta interesante el refuerzo conseguido con estructura de chapa en la triangulación central que no deja de recordarnos las SWN.

La suspensión trasera de flexibilidad variable incorpora un basculante de duraluminio (avional) que acciona un amortiguador Marzocchi de 300 m.m. apoyado en su parte superior en el extremo de la espina dorsal del chasis. La horquilla delantera es un Marzocchi especialmente tarada para esta moto, que tiene buenas reminiscencias de la Betor, marca que asimismo será montada de forma indistinta en la inmediata serie. Por parte española también Akront está presente en la fabricación de esta excelente moto italiana de 87 kg. de peso. Los frenos cónicos son de Grimeca y ofrecen un buen tacto además de considerable potencia y resistencia. En el aparato de componentes también podemos citar el manillar To-

maselli y los mandos Domino, sin olvidar el depósito Acerbis de polietileno irrompible.

El comportamiento de la moto en conducción y manejabilidad es considerado por los dos pilotos como muy equilibrado y dócil.

Olle, buen conocedor del mismo analiza su rendimiento con énfasis: «Tiene un comportamiento distinto al de una moto con suspensión convencional. La rueda delantera tiene más adherencia y gira con mucha mayor nobleza y precisión, es como si el monoamortiguador empujara la moto hacia delante e hiciera pisar mejor a la rueda delantera, diretriz en lugar de delantera, a pesar de ello se levanta con facilidad sin tener aquella desagradable sensación de ligereza y flotabilidad delantera de muchas motos clásicas.

Cuando necesitas aprovechar el efecto de rebote de la rueda trasera te das cuenta que el monoamortiguador y su efecto progresivo ayudan de sobremañera teniendo el rebote siempre bajo control de tus necesidades en los cortados y escalones altos. Esto nos costó mucho de conseguir pero a

base de probar y probar hemos conseguido un resultado que considero superior a los clásicos. En muchas ocasiones hemos realizado pruebas con pilotos amateurs del gran público, gente anónima con poca experiencia, y siempre se han desenvuelto con mayor soltura y acierto en las piedras y cortados que a los mandos de sus propias motos de doble amortiguador, lo que es una excelente muestra del buen resultado conseguido.»

Manuel Soler por su parte no esconde la satisfacción que le produjo la Beta en el apartado ciclista. «Considero que es un chasis muy rígido y noble, no hace el más mínimo extraño en la dirección, y mantiene la trayectoria rectilínea impuesta por el piloto, además es una moto fácil de conducir y a la que te haces con ella desde el primer momento.

La suspensión trasera tiene mucho tacto y calca muy bien el relieve del suelo, además tiene la particularidad de un buen control del rebote, la haces rebotar cuando quieres y cuando deseas que no lo haga lo evitas a tu voluntad, y esta docilidad facilita mucho la

conducción para el tipo de zona actuales. Calificaría de muy sensible y eficiente el efecto además de no requerir ningún periodo de adaptación para hacerte con el control de sus reacciones.

Creo que el público en general se encontrará rápidamente identificado porque es muy noble y fácil de llevar. Es un conjunto muy homogéneo y versátil, creo que será una moto de gran repercusión general que cautivará a los privados y motoristas que buscan el placer de conducir en la montaña.

Únicamente la horquilla delantera la he encontrado un poco floja. Considero que es demasiado suave y blanda en la segunda mitad de su recorrido, personalmente prefiero la Betor que hasta la fecha es la mejor que se ha conseguido para trial, de todas formas el efecto del cantilever te da una seguridad en los giros increíble y jamás muestra la más mínima tendencia a irse de delante.

Me he llevado una grata sorpresa por la homogeneidad de esta moto en la que prácticamente todo funciona correctamente y rinde con precisión en lo que se puede pedir a una moto concebida expresamente para el trial.»

Manuel ha hablado con énfasis de esta nueva trialera que irrumpe en el campo del trial sin venir aureolada por grandes triunfos internacionales, pero a buen seguro se hará un sitio importante entre el público y muy posiblemente entre los pilotos privados de primera magnitud, hasta que alguno de la joven generación se dé cuenta de sus virtudes y decida depositar en ella su confianza para afrontar el mundial en primera fila de operaciones. □

## Ha muerto López Antón

El 24 de enero ha fallecido en Madrid, Juan López Antón, otro gentleman de la moto, del estilo y época deportiva de Javier de Ortueta —que le ha precedido en el óbito— con quien compartió días de gloria y triunfo.

Fue un piloto valiente y hábil y su asucia técnica, mecánica y deportiva se reflejó durante su dirección de la fábrica Rondine Sport, junto a los Mollinedo, a finales de los años 50. Llevaba perso-

nalmente el departamento de competición y, bajo su mando, Jesús Ferrero, Alfonso Cuesta (ambos en la foto entre López Antón y el mecánico Ricardo Costa) y José López Conesa obtuvieron continuas victorias por toda España.

MOTOCICLISMO le recuerda con mucho afecto y expresa su condolencia a su viuda y ayudante en casi todas sus carreras, Rosita Fernández.

