



BETA ZERO

DEL CERO AL DIEZ

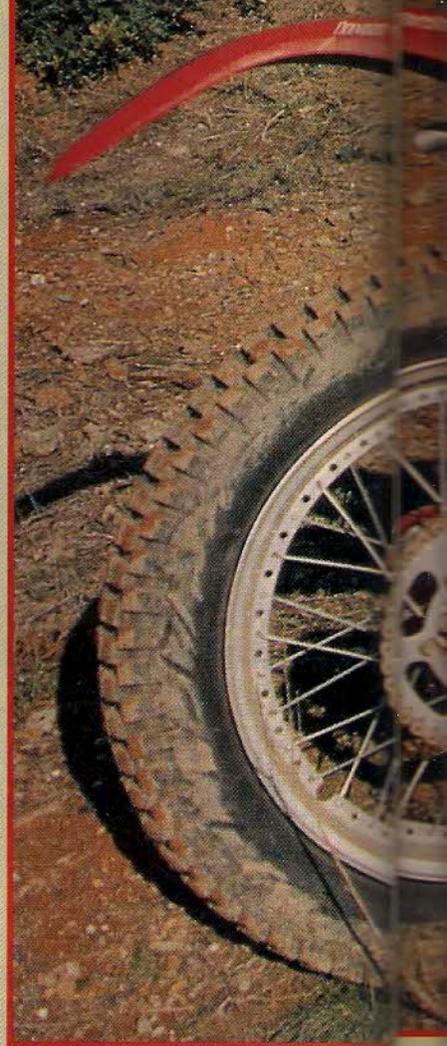


DIEZ victorias consecutivas le avalan, algo de lo que ninguna moto actualmente en producción puede presumir, y por otra parte, pocas son las que pueden ser calificadas con orgullo como auténticas réplicas de la moto utilizada por el

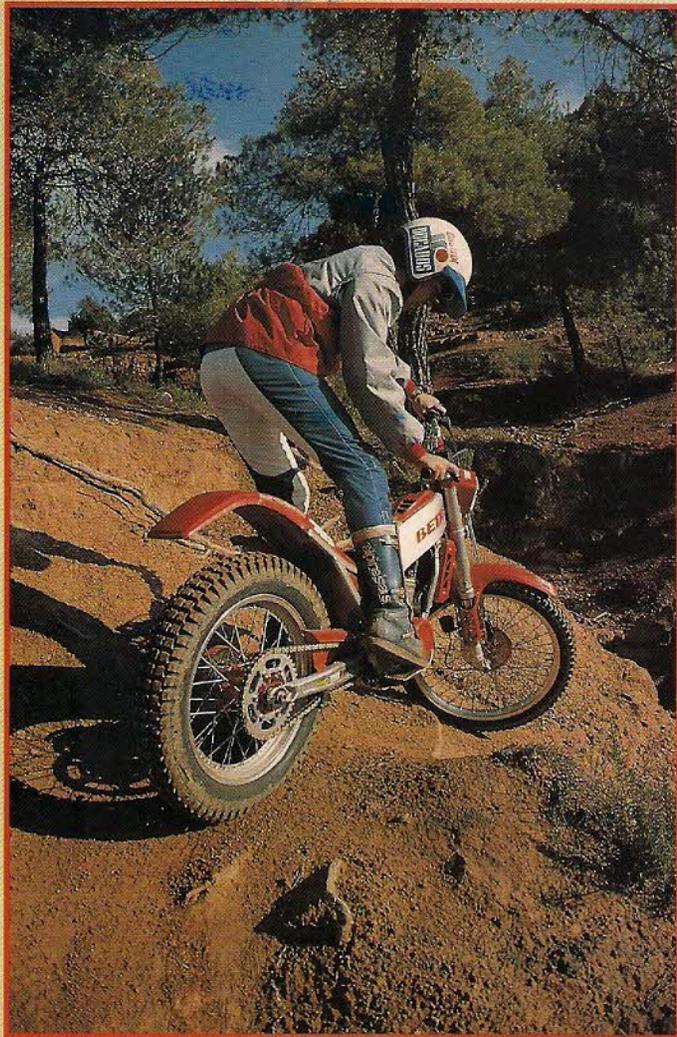
vigente campeón del mundo. Y es que además, la triunfal campaña de Jordi Tarrés ha tenido mucho que ver con esta moto. En su primera aparición consiguió su primera victoria en el Mundial '89, para no bajarse de lo más alto del podio en todo

Esta moto se puede definir con números. Por una parte el cero de su denominación y símbolo de su paso por las zonas. Por otra, el 10, número de las victorias consecutivas obtenidas este año en el Mundial '89 y también símbolo de la calificación obtenida gracias a su elevada calidad.

lo que restó de temporada. Ello hizo dudar mucho a sus adversarios sobre lo que realmente encerraba y llevaba dentro esta moto, con ese curioso chasis y motor. Ahora todo ello está a disposición de cualquier usuario que quiera o pueda com-







La réplica de la moto de Tarrés (campeona del mundo) para el piloto privado. Toda la experiencia de Jordi se ha utilizado para su fabricación. Es una auténtica carreras-cliente.

prarla, con lo que los secretos ya no serán tales. ¿No es así, señor Bianchi?

Y utilizamos el término curiosa porque no podemos calificar de novedad absoluta la imagen de una moto que ya ha dado en su corto tiempo de vida varias vueltas al mundo, tantas como victorias ha obtenido el de Reilinars sobre ella.

Toda la estética de la moto viene dominada por su magnífico chasis perimetral en aluminio, que le proporciona una ligereza, robustez y rigidez envidiables a la moto. Este podría ser calificado de monocasco, dado que en su parte superior contiene el combustible, confiéndole una estrechez ideal, además de bajar el centro de gravedad de la moto, tal como asegura el folleto facilitado por el fabricante. Debido a ello, el plástico que rodea al tapón de combustible no desempeña otra función que la de un simple embellecedor. La llave de paso también adopta una insólita pero comodísima posición, en la unión del asiento con el falso depósito. La parte poste-

rior del chasis, que soporta el guardabarros y el microasiento habitual en las motos de trial está realizada asimismo en aluminio, pero esta vez en estrecho tubo de sección rectangular, y es desmontable con tan sólo quitar cuatro tornillos, lo que facilita el acceso a los diversos órganos mecánicos de la suspensión trasera y al filtro de aire. El motor está suspendido por un subchasis delantero interrumpido en el cárter, y que también cumple la función de sostener el radiador del líquido refrigerante. La tornillera, en el caso de la «Zero» no es ligera, como sí equipaba parcialmente la TR34 Campionato. Ello está motivado por el alto precio de la moto, que no han deseado encarecer con un «gadget» así. De todas maneras, está disponible un kit para que todos aquellos que deseen aligerar aún más la moto, puedan hacerlo.

Todo ello forma un conjunto sumamente rígido, sobre todo a la altura de la pipa de dirección, donde se alberga la suspensión delantera, dotada de

una horquilla invertida firmada por Paioli con una excursión de 175 mm. Las tijas están realizadas en aluminio forjado, mientras que los dos brazos, con un diámetro de barra de 35 mm. adoptan funciones independientes: mientras que el izquierdo es de funcionamiento mecánico, el derecho es hidráulico. La suspensión posterior es evidentemente monoamortiguador y progresiva. El elemento amortiguante es un Corte & Cosso multirregulable en tensión de muelle, e hidráulico en extensión y compresión. Está dotado de depósito de gas separado del cuerpo principal, y situado detrás del cilindro. Gracias a un conjunto de bieletas se le permite un recorrido al basculante de 180 mm. Este está realizado obviamente en aluminio y es de sección irregular, más ancha en el centro y más estrecha en los extremos donde se albergan los ejes. Llegados a este punto es curioso destacar que Tarrés, en su moto de competición utiliza un amortiguador sin posibilidades de reglaje, lo que según él le evita «comeduras de coco» a la hora de la puesta a punto de la moto. Siguiendo con la parte ciclo, los frenos son de disco flotante en ambas ruedas, los dos bien protegidos gracias a unos elementos plásticos de bonito diseño. El delantero es un Brembo de 180 mm. (fabricado en España), mientras que el trasero es de realización totalmente Beta, siendo su diámetro de 160 mm. A destacar la situación de la pinza posterior, perfectamente protegida de los golpes tras el basculante.

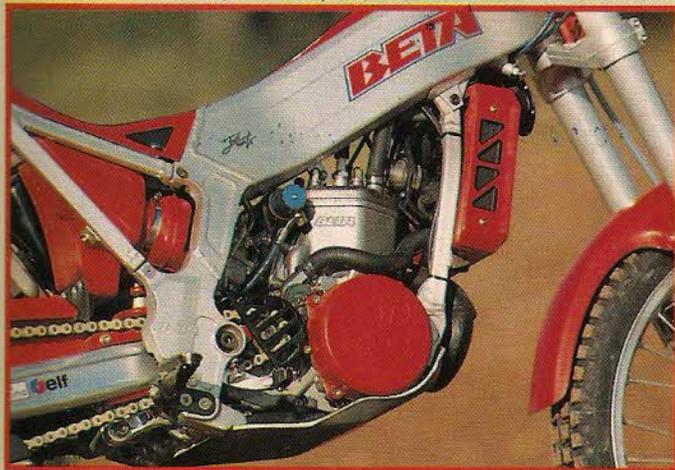
Su forma es también curiosa, alargada siguiendo la forma del disco para ofrecer una ma-

yor superficie de frenado. Como equipo eléctrico, es curioso destacar la dotación de faro delantero, no así de piloto trasero, que deberá montarlo el propio cliente que desee matricular la moto.

Las llantas son Akront de aluminio, permitiendo el montaje de un neumático Tubeless la trasera y sus medidas son las clásicas: 4,00 x 18 la trasera y 2,75 x 21 la delantera. Son otros de los elementos que se le añaden a la moto en nuestro país, pues hay que destacar que ésta viene totalmente despiezada desde Italia, para finalizar su montaje en las instalaciones que tiene Antonio Trueba en Abrera, añadiéndosele aquí los elementos fabricados en nuestro país.

Y pasemos al motor, otro de los puntos fuertes de la moto. En Beta no han sido los pioneros en usar la refrigeración líquida para el trial, en Aprilia se les adelantaron con la Climber, pero un punto marca las diferencias entre ambos modelos: La Beta Zero es la moto campeona del mundo, imbatida hasta el momento.

El corazón mecánico es un monocilíndrico dos tiempos, con una cilindrada exacta de 260,7 c.c. El cilindro, de sección hexagonal dispone de un nuevo diagrama de distribución, con siete transfers y realizado en Gilnasil. Como ya hemos apuntado, la refrigeración es líquida, mandada por una bomba mecánica situada en posición muy recogida tras el propio cilindro, en la parte derecha del motor. El pequeño radiador está provisto de un electroventilador, con un termostato que se dispara entre los 75 y 85 grados, permitiendo mantener el rendimiento del motor de ma-



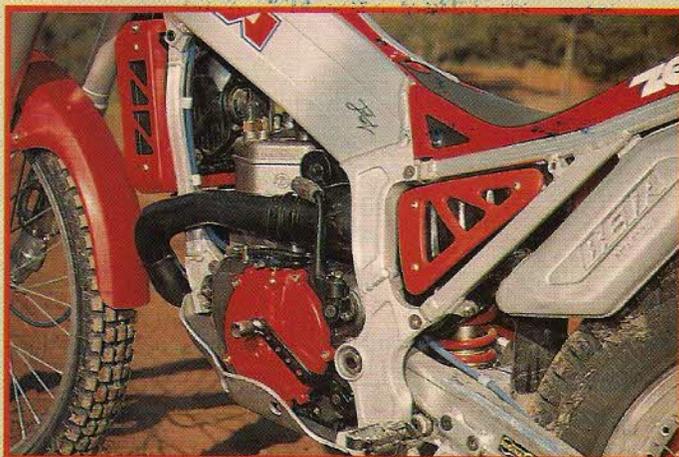
nera estable, sean cuales sean las condiciones de trabajo.

La admisión es a base de láminas, lo que junto al nuevo escape con un silenciador realizado en aluminio ofrece al motor una progresividad de funcionamiento encomiable. El embrague es multidisco en baño de aceite, protegido del exterior por una vistosa tapa plástica en color rojo, lo que permite una mayor accesibilidad al mismo a la hora de efectuar cualquier intervención. Lo mismo sucede en el lado izquierdo del motor, donde una tapa similar protege el volante magnético Motoplat, evitando el tener que desmontar otros accesorios para acceder al mismo. El carburador es un Dell'Orto PHBH 26 TD, montado elásticamente, como es tradicional en motos de campo. Finalmente, el cambio es de seis relaciones, algo obligatorio en las trialeras actuales.

Qué decir de las posibilidades de una moto que ha demostrado en su corta carrera de menos de un año mostrarse a la altura del pilotaje de un hombre como Jordi Tarrés. Sobre ella, nuestro «monstruo» todavía no conoce la derrota, y esto es algo que muy pocas motos pueden presentar como palmarés.

Lo primero que gusta es su posición de conducción. Perfectamente equilibrada, permite al piloto olvidarse de que lleva una moto debajo, ayudado por el perfecto centrado de masas de la misma y su ligereza (81 kg. según fábrica). Es importante constatar esto para borrar la imagen que existe de que una moto de montaña refrigerada por agua, con su radiador, ventilador, etc. tiene que ser implícitamente pesada. Los mandos son suaves, no tanto el del embrague, y muy a mano (o a pie) del piloto.

Su estrechez a la altura de



Motor refrigerado por agua, chasis perimetral, horquilla invertida, dos frenos de disco, 81 kg. de peso... Una moto para pasar todas las zonas a «zero».

las piernas también ayuda a esta sensación.

La puesta en marcha no ofrece ninguna dificultad, y es particularmente cómoda la situación del grifo de gasolina, aunque según nos comentó Jordi no es necesario el abrir y cerrar el mismo a la hora de detener la moto. El motor demuestra en seguida un nervio importante, que permite ofrecer de una manera pronta y rápida toda la potencia disponible del mismo. Habrá que ir por tanto con cui-

dado a la hora de dosificar el gas, pues será fácil encontrarlos con la rueda delantera en el aire involuntariamente. Esto es particularmente indicado en los pequeños escalones, donde unas manos inexpertas pueden hacer dar la vuelta a la moto sin quererlo.

La curva de potencia no se alarga demasiado, por lo que habrá que cuidar un poco la marcha elegida y ello nos permitirá superar cualquier obstáculo, limitados tan sólo por

nuestra pericia. La rigidez del chasis se muestra evidente a la hora de llevar a cabo la traza elegida, por milimétrica que sea ésta, ayudado por la bondad de las suspensiones, que absorben a la perfección los obstáculos. Esta es una tónica en las motos de trial modernas, dado el nivel de las zonas que imperan actualmente.

Los frenos también se muestran a la altura de la moto, que en definitiva destaca por un elevado nivel en toda su realización y funcionamiento. Su única pega importante puede venir motivada por su elevado precio: 668.640 ptas. IVA incluido y portes pagados a toda España, lo que la sitúa por encima de toda la competencia actual. A su favor, sin embargo cuenta con algo que ninguna otra moto puede quitarle: ser la réplica exacta de la utilizada por el mejor piloto de mundo: Jordi Tarrés. □

Joan Carles Orengo

Con la colaboración de Marc Gaspar

Ficha técnica

Motor: Monocilindro 2T, refrigerado por líquido.
Cilindrada: 260,7 c.c.
Diámetro x carrera: 76 x 57,5 mm.
Relación de compresión: 10,5:1.
Admisión: Láminas.
Encendido: Electrónico.
Alimentación: 1 carburador Dell'Orto PHBH 26 TD.
Cambio: De seis velocidades.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Transmisión primaria: Engranajes helicoidales.
Transmisión secundaria: Cadena.
Suspensión delantera: Horquilla Paioli invertida. Diámetro de 35 mm.
Recorrido rueda delantera: 175 mm.
Suspensión trasera: Monoamortiguador Corte & Cosso.
Recorrido rueda trasera: 180 mm.
Freno delantero: Disco flotante Brembo de 185 mm.
Freno trasero: Disco Beta de 160 mm. con pinza flotante.
Ruedas: 2,75 x 21 y 4,00 x 18.
Distancia entre ejes: 1.320 mm.
Altura asiento: 710 mm.
Altura mínima al suelo: 350 mm.
Largo total: 2.045 mm.
Peso: 81 kg.
Capacidad depósito: 3,8 litros.