

NOVEDAD ESPAÑOLA

www.motosclasicas80.com



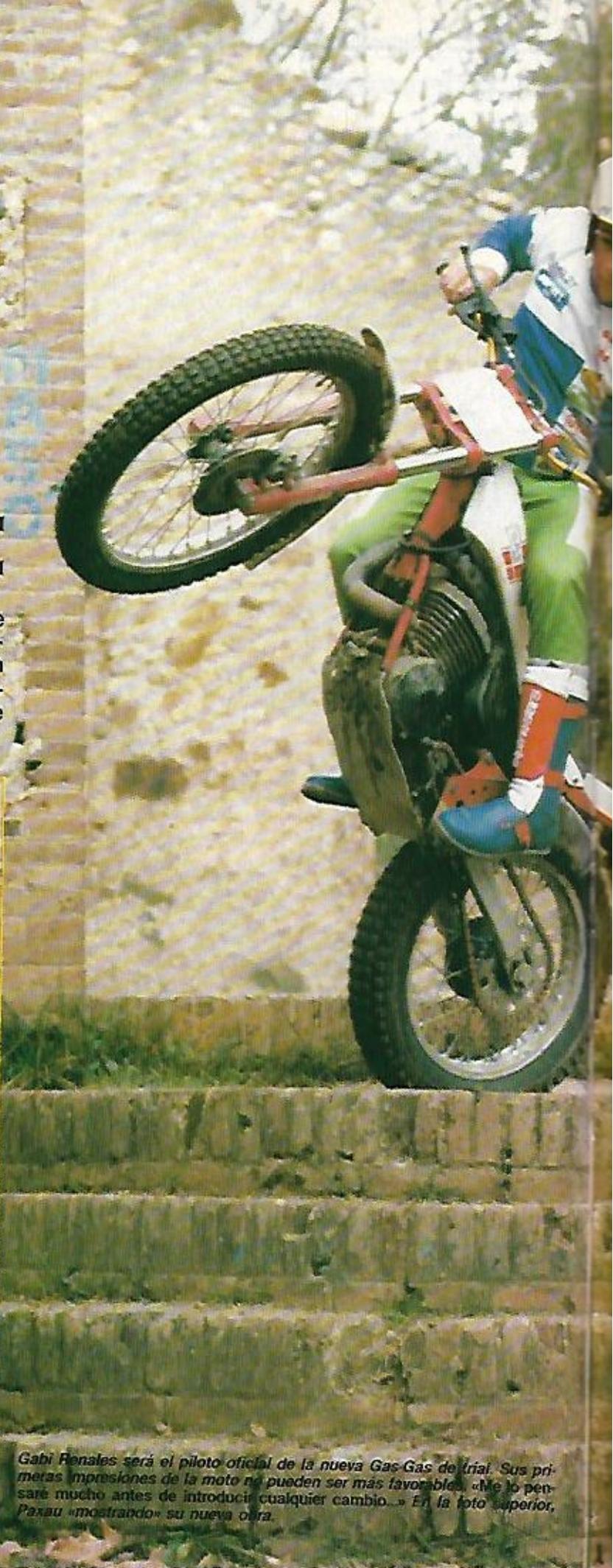
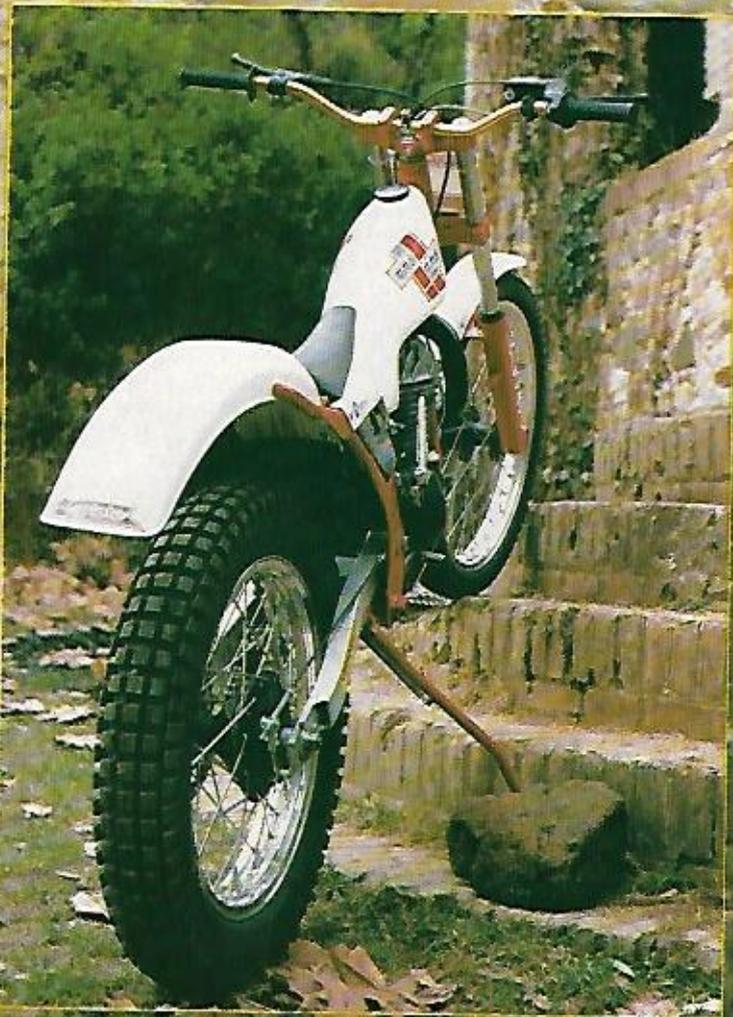
info@motosclasicas80.com

Gas-Gas Holley PXC

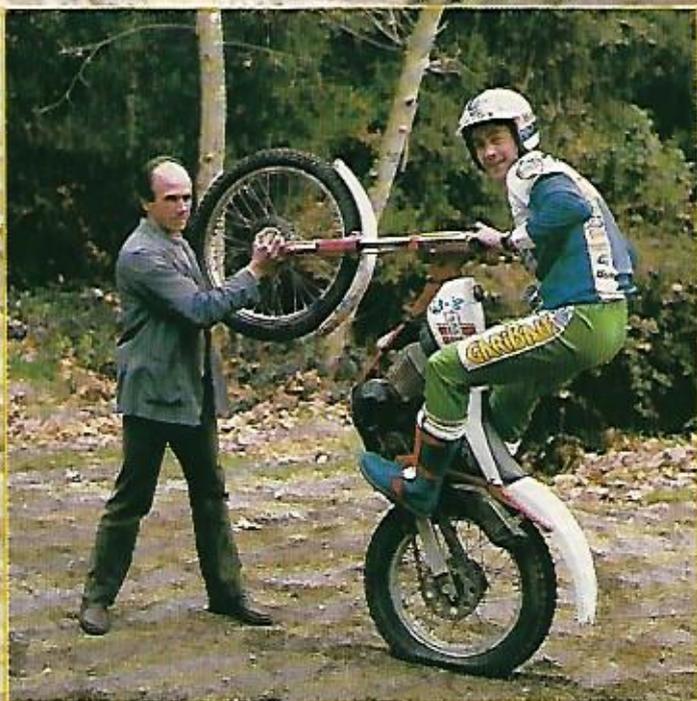
Presentación

Trial Light

Sorprendió a todos tras su aparición en el Salón de Barcelona, hizo dudar a muchos y hoy es una esperanzadora realidad. Una moto fabricada en serie, con componentes de primerísima calidad, los últimos «gadgets» del trial actual y con unas posibilidades que Gabi Renales deberá de materializar...



Gabi Renales será el piloto oficial de la nueva Gas-Gas de trial. Sus primeras impresiones de la moto no pueden ser más favorables. «Me lo pensaré mucho antes de introducir cualquier cambio.» En la foto superior, Paxau «mostrando» su nueva obra.



EL mercado de la moto en España a pesar de no encontrarse en uno de sus mejores momentos, hay que reconocer que se presenta con bastantes esperanzas. Concretamente el trial, una especialidad «especialmente especial» es en España una de las pocas industrias que muestra un creciente movimiento: Montesa se nos presenta con un potentísimo equipo y una moto totalmente nueva, Merlín se ha ganado un sitio de honor, Beta ya tiene su cadena de montaje en manos de Trueba y ahora Gas-Gas se ha sumado a la guerra de las trialeras.

Un poco de historia

Tras la esporádica aparición del primer prototipo, Pibernat y Casas (responsables de la comercial gerundense), no se han dormido en los laureles y su trabajo, sus excelentes relaciones en Italia y el fichaje del mago Paxau, han hecho posible la moto que veis en las fotos... «Consideramos —comenta Narciso Casas— que nos podríamos hacer un hueco en el mercado de las motos de trial. No nos resultaba excesivamente difícil el hacer una moto. Ten en cuenta que al ser importadores de numerosos componentes de la motocicleta venidos de Italia, sólo era cuestión de organizarnos. Teníamos la base de las S.W.M. pero al irse al agua hemos recurrido a los motores Villa. Naturalmente los conocimientos de Paxau han sido definitivos y de esta forma hemos conseguido el proyecto que hoy es ya una realidad.»

A primera vista todo parece muy sencillo, pero la historia tiene su miga. «En Villa han realizado exactamente todo lo que Paxau les solicitaba. Medidas, distribución, curva de potencia... todo ha salido de aquí y en Italia han sabido reflejar exactamente y con muchísima rapidez todo lo que les hemos solicitado. El banco de pruebas y los medios de Villa han sido fundamentales, pero el motor es obra de Paxau.»

Francamente pienso que en Gas-Gas han sabido jugar muy bien sus cartas y reunir a un genio (es innegable que Paxau es uno de los mayores entendidos en motos de trial), a una empresa que está permanentemente en contacto con Italia, a la experiencia de Casas y a un Pibernat que se mueve en aquellas tierras como Pedro por su casa.

Faltaba un piloto. Tras un intento infructuoso de fichar a Gallach (recordemos que antes de fichar por Montesa Paxau fue su verdadero técnico inseparable), Gabino Renales ha sido el hombre elegido. Un piloto cuyo nivel está a la altura de los mejores y que sus resultados en ocasiones se han visto mermados por problemas de equipo, moto y causas ajenas a su pilotaje. Gabi ha estado en Ossa, Merlín (recordemos su octavo puesto en España, un noveno en Bélgica...) y se embarcó en la aventura de la JJ Cobas, con la que consiguió vencer en dos pruebas del Nacional. La temporada pasada estuvo en Mecatecno y ha sido su peor año, siendo superado por su compañero de equipo Ronald García.

—Eres de los que ha pasado prácticamente por todas las marcas ¿a qué se deben tus continuos cambios?

Gabi es de los que se lo piensa dos veces antes de contestar.

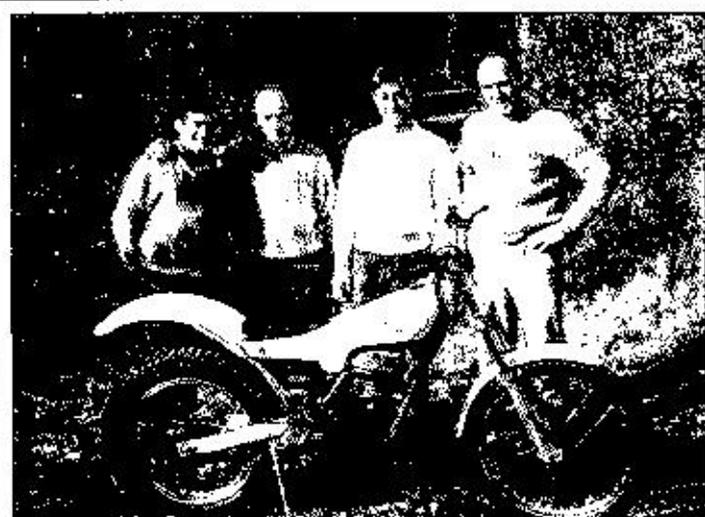
—Mira, yo siempre que me he ido de una marca ha sido porque he intentado buscar algo mejor y de todas he sacado mis experiencias. Uno de los mayores problemas que he tenido ha sido el tener que poner las motos a punto. Mis entrenamientos han sido jornadas de pruebas y ahora (desde hace tres semanas) me han facilitado una moto a la que no le he tocado nada. Me ha impresionado la rapidez con la que han conseguido una moto competitiva y antes de introducir mejoras me lo pensaré dos veces. Te aseguro que va de maravilla y ya estoy bastante identificado con ella.

En cualquier caso el tiempo será el encargado de confirmar estas buenas impresiones, pero tengo que confirmar que a mí también me ha cautivado una motocicleta fabricada en tan poco tiempo y cuya carta de presentación dice que es la más ligera del mundo.

Así es la Holley 325

De entrada lo que más llama la atención es su ligereza, la estrechez del conjunto y los buenos acabados. Valga como dato significativo el hecho de que a excepción de los cojinetes de la dirección (que son cónicos), todo el resto, con los de las bieletas de la suspensión trasera, son de agujas.

La moto se sitúa en 84 kg., Paxau me comenta. «Hemos utilizado materiales de primer-



Los artifices de la moto: (de izquierda a derecha) J. M. Pibernat, Paxau, Renales y Narcis Casas.

Una nueva marca de trial

Con la aparición de esta Holley, fruto de la combinación de fuerzas de Gas-Gas, Villa y Paxau, se nos presenta otra nueva alternativa en el mercado nacional. El montaje de las motos de serie ya se ha iniciado e incluso se han servido los primeros pedidos. Paxau se centrará únicamente en supervisar la serie de una moto que prácticamente ha salido de su ingenio y en Gas-Gas se llevarán a cabo todas las operaciones, mientras que el técnico (antes en Merlín), mantendrá las motos de Renales en su propio taller.

La primera serie será de 50 motos y se espera lograr una producción total de unas 500 motos anuales.

Los distribuidores serán un tema importante pero se aprovechará la estructura de Gas-Gas que debemos recordar que tiene una lista de distribuidores muy amplia, debido a la comercialización e importación de diversos componentes del mundo de la moto.

Nace así una nueva industria nacional que piensa plantar cara a las motos de trial actualmente existentes y que en un futuro se exportarán. La propia Villa está muy interesada en el proyecto y será una Gas-Gas (tal vez con nombre Villa) la que completará su gama en Italia.

sima calidad y muy ligeros. Ten en cuenta que los cárteres son de magnesio, el cubo de la rueda delantera de aluminio.»

El chasis está inspirado en la antigua S.W.M., pero el propio Paxau ha reformado las medidas, geometría y un sinfín de detalles, además de colocarle un amortiguador único y una suspensión de flexibilidad variable.

Está fabricado en tubo Columbus y lo podríamos definir como un simple cuna desdoblado e interrumpido a la altura del protector de cárter fabricado en duraluminio. El motor queda ubicado a 330 mm. del suelo y perfectamente arropado por este protector.

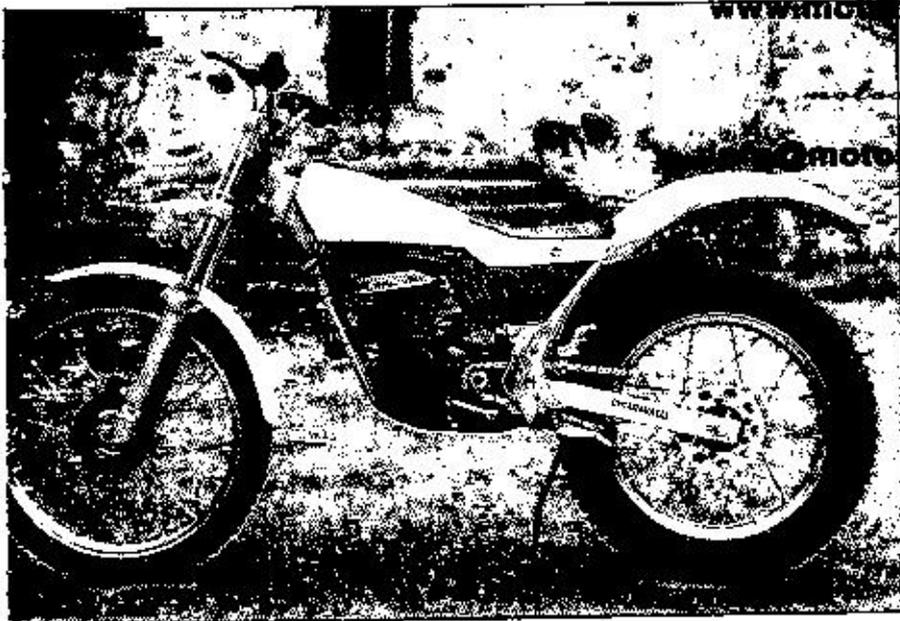
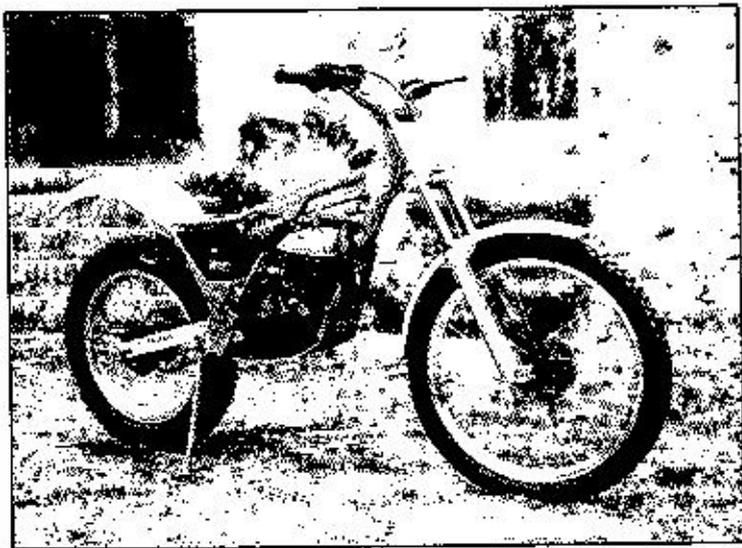
La suspensión trasera es obra de Paxau que en esta ocasión ha escogido un amortiguador Corte Cosso únicamente regulable en la carga del muelle. Su posición es de unos 30° con relación al sentido de marcha.

La horquilla delantera es una Marzocchi de la última cosecha, cuyo comportamiento es de sobra conocido.

Tal y como es norma en las actuales motos de Trial el freno delantero es de disco, firmado por Grimeca, tanto la pinza como la bomba, a pesar de que Gabi está probando con Brembo. Las motos de serie equipan en cualquier caso Grimeca. El trasero es un Nagesty de tambor.

El conjunto del depósito y sillín está muy bien resuelto. No existen ni ángulos ni aristas que dificulten la conducción y su forma redondeada es tan sencilla como elegante.

El resto de los componentes son de buena calidad con plásticos de primera línea. Recordemos que Gas-Gas es el suministrador de Acerbis. En esta ocasión se ha elegido una fibra que es la utilizada en los ultraligeros. Domino, firma el puño de gas.



www.motosclasicas80.com



motos clasicas

www.motosclasicas80.com

La nueva trial española utiliza motor Villa hecho según las directrices de Paxau. El chasis es muy estrecho y se desdobra a la altura del escape. Como ya es norma, el freno delantero es de disco.

Motor

En principio (tal y como he comentado antes) el motor es un Villa. En él, Paxau ha reflejado todos sus conocimientos y la combinación de Villa-Paxau ha resultado muy interesante.

Un motor de carrera corta y cuatro transfers, con cilindro de Nikasil y unas medidas de 60x83,40.

Este motor con cárteres de magnesio ha sido «adelgazado» 1,5 cm. con respecto al original y para ello naturalmente se ha tenido que recurrir a cigüeñales, embrague (discos Suflex) y cambio fabricados en Italia prácticamente a medida.

El carburador es un Dell'Orto de 28 mm. y de admisión clásica.

El conjunto es sumamente estrecho y no sobresale en absoluto del chasis. El escape también está realizado por

Paxau y se encuentra a escasos milímetros de la rueda (en su parte final, es decir, la petaca silenciadora), lo que también colabora a la estrechez de la moto.

Ligereza y suavidad, sus mejores argumentos

Evidentemente, el peso es una continua pelea por parte de cualquier fabricante, que se ve mucho más acentuada en las motos de estricta competición. Al llegar a Gerona en donde Gas-Gas y Gabino Renales ultimaban detalles antes de salir a probar, comentamos esos 84 kg. que la hacen en principio una moto única, ya que según nuestros datos viene a ser la más ligera del mundial aunque evidentemente falta obtener datos de las últimas realizaciones de este año.

Tuvimos ocasión de realizar

una pequeña toma de contacto, asesorados por Renales y con la siempre interesante colaboración de sus creadores.

Nada más subirnos en la Holey, su estrechez es lo que más nos llamó la atención. No sobresale nada y la posición de conducción es buena.

El reparto de pasos lo manda casi todo en una moto de trial. De ser excesivamente pesada las estriberas se deben retrasar para poder tener un mejor apoyo de las piernas y de esta forma mover con más facilidad la moto. En este caso (la moto de serie lleva la misma posición que ha escogido Gabi), es una postura sumamente natural y se puede mover con una facilidad asombrosa.

La moto de Renales lleva el manillar retrasado, pero eso no se ve reflejado en la serie.

La palanca de freno queda totalmente tapada por una pestaña del chasis y actúa con

mucha precisión, girando sobre un pequeño cojinete muy bien protegido. La puntera es abatible y las estriberas aprovechadas de una moto nacional.

Tras una fuerte patada, este nuevo propulsor emite un agradable sonido. El embrague (con forma de campana) sorprende por su suavidad y tras la prueba no dio muestras de fatiga y mantuvo su suavidad intacta. El cambio de seis relaciones está bien escalonado y se muestra muy preciso, aunque a la hora de buscar el punto muerto es algo dificultoso. Cuestión de práctica.

El comportamiento del motor es suave y a la vez brioso. Sube de vueltas con mucha facilidad, pero retiene de forma suave y continuada. El volante ha sido otro de los objetivos que se marcó Paxau y su inercia es sorprendente.

Resulta una moto que invita a jugar y cuyo tren delantero te permite moverla por donde quieras.

Las suspensiones son muy absorbentes y el freno delantero irrepachable. Para la moto donde quieres incluso rodando en agua la frenada se mostró muy eficaz.

En resumen tenemos un conjunto muy homogéneo, ligero y con un motor sorprendente.

El Campeonato de España y también el Mundial serán su verdadero banco de pruebas.

En cualquier caso hay que felicitar a un equipo muy bien conjuntado, que ha sabido realizar un excelente trabajo en un tiempo récord y que supone una interesante alternativa para el mercado español.

Texto y fotos: Alex MEDINA

FICHA TÉCNICA

Motor: dos tiempos refrigerado por aire.
 Diámetro por carrera: 60x83,40.
 Embrague: discos Suflex en baño de aceite.
 Cambio: seis velocidades.
 Encendido: Motoplát.
 Carburador: Dell'Orto 28 mm.
 Chasis: doble cuna desdoblado en tubo Columbus.
 Suspensión delantera: Marzocchi 150 mm.
 Suspensión trasera: amortiguador Corte Cosso 175 mm.
 Freno delantero: disco Grimeca.
 Freno trasero: Nagesty tambor 120 mm.
 Neumáticos: Michelin.
 Llantas: Akront.
 Capacidad del depósito: 3,8 litros.
 Peso: 84 kg.
 Distancia entre ejes: 1.333 mm.
 Largo total: 1.438 mm.
 Altura asiento: 730 mm.
 Altura motor: 330 mm.
 Precio: 361.000 (más IVA).