

EN realidad, el equipo de Gallarate construyó dos máquinas para esta carrera, pero una de ellas sólo dio nueve vueltas en entrenos llevada por Alberto Pagani antes de ser guardada en el furgón MV. Por ello Ago se quedó solo contra 23 motos oficiales de fabricantes e importadores, divididas en 20 equipos. Esto convierte en aburrida la categoría actual de 500, porque fíjate que he dicho 23 motos oficiales en una sola carrera.

Después de media década de reinado en los GP de 350 y 500 sobre las MV de tres cilindros, Ago se encontró en una desacostumbrada cuarta posición en la parrilla. Delante de él estaban Bruno Spaggiari y Paul Smart sobre las nuevas Desmo V-2 de la escuadrilla Ducati, y el sorprendente Dave Simmonds, con la Kawasaki de 508 c.c. Al final Simmonds no salió debido a problemas de pistones en su H1R con el diámetro aumentado. Pero el hecho de que Ago y la MV estuvieran allí no era lo más importante: la decisión de construir las motos la había tomado el Conde Corrado Agusta sólo 25 días antes. Con no menos de 27 personas trabajando simultáneamente, consiguieron tenerlas para los entrenos de Imola, pintadas con una inusual decoración, blanca y roja, en lugar de la clásica roja y plata. Inevitablemente, con tantas prisas no tuvieron casi tiempo de probarlas, y después del primer día de entrenos las motos estaban lejos de ir bien. Ago rodó a tres segundos de la Ducati de Smart, y Pagani seis segundos más lento. Se tomó la sensata decisión de concentrarse en la moto de Agostini, dejando de lado la de Pagani, con lo que se consiguió la mejora suficiente para la última sesión, y Ago se clasificó para la primera fila de parrilla. Era impensable conseguir algo mejor, pero algunos se preguntaron si los tiempos fueron «retocados» para alcanzar los resultados que se esperaban.

Cuando cayó la bandera en la «Daytona de Europa», como se conocía en aquella época, Agostino demostró lo indignos que habían sido aquellos comentarios. Tomó inmediatamente el liderazgo sobre su MV falta de puesta a punto delante de las dos Ducatis, y trabajando de firme se mantuvo en cabeza durante cinco vueltas. Sin embargo, sólo estaba retrasando lo inevitable: en la quinta vuelta Paul Smart dio a Ducati un esperado momento de gloria cuando adelantó a Ago y su MV delante de los boxes, bajo la mirada de la mayoría de los 70.000 espectadores que había en el circuito. Una vuelta más y también Spaggiari se colocó delante, pero Ago no estaba acabado. Aunque tenía menos punta y había visibles meneos en las curvas rápidas (que entonces abundaban en Imola), pudo seguir a las dos V-twin plateadas, y en la vuelta 40 (de 64) estaba a sólo ocho segundos de los líderes, que rodaban juntos. Y muy por delante del resto, encabezados por Walter Villa y Percy Tait sobre las Triumph

## MV AGUSTA 750 IMOLA

### Prueba Racing

# Una mancha en la leyenda

Una de las motos oficiales de carreras más misteriosas de los últimos años es la solitaria MV Agusta F-750, que únicamente corrió una vez: en las 200 Millas de Imola de 1972 en manos de Giacomo Agostini.



Roberto Gallina, poniendo a punto personalmente las MV. Un arduo pero gratificante trabajo.

3. Tristemente, el esfuerzo casi sobrehumano de Ago fue en vano: la MV comenzó a perder velocidad y a soltar humo por uno de sus cuatro largos y afilados megáfonos. Lo que después se anunció como «problemas en las válvulas» le obligó a retirarse a 20 vueltas del final, después de un valiente esfuerzo. Y fue Smart quien superó a su compañero Spaggiari para conseguir la victoria en la más suculenta carrera disputada en Europa hasta la fecha. Fue un día que los ducatis recordarán.

### Pasar al olvido

Sin embargo, en MV no estaban deprimidos: «No fuimos a Imola a ganar», dijo Pietro Bertola, director gerente, «simplemente queríamos demostrar nuestra deportividad tomando parte en la prueba, y obtener experiencia. Este tipo de carreras es nuevo para nosotros, pero prometo que no tardaremos mucho en ser competitivos». Esa promesa nunca se cumplió por muy diversas razones, aunque se realizaron muchas modificaciones sobre la moto de Agostini con la intención de to-

mar parte en carreras de F-750 en Europa y USA. Lo que se pretendía era promover las ventas de la nueva 750 Super Sports de cuatro cilindros de calle de la que se derivaba la de competición. El principal problema era la regla de reclamaciones del AMA, que había permitido a un club americano comprar la BSA-3 oficial de John Cooper por la mezquina cantidad de poco más de 1.000 \$, después de que ganara con ella la Ontario 200 el año anterior. MV no tenía intención de correr en los USA hasta que esa regla fuera derogada, pero también los planes europeos para la F-750 de Imola se deslucieron por la creciente presión de Yamaha y el gran Jarno Saarinen en los GP. Al final, MV decidió seguir en lo más alto de los Mundiales de 350 y 500, y la moto de 750 c.c. nunca más corrió.

Bueno, hasta ahora. Porque entre la manada de MV Agusta de carreras adquiridas al Gruppo Agusta por el Team Absotele de Nueva York el pasado otoño, está la moto que usó Agostini en Imola. Esta se encuentra entre la docena larga de motos restauradas por Roberto Gallina y sus hombres hasta dejarlas en condiciones de

competición. Se intentó que la moto fuera llevada por el primer piloto del Team Absotele, David Roper, en la F-750 Vintage de Daytona en marzo, pero el tiempo pasó y Roper tuvo que correr con la BSA-3 del equipo, ¡y ganó!

De este modo tuve la suerte de poner la moto a punto durante una fría mañana en Misano el pasado invierno. Roberto Gallina estaba en Japón sellando su trato con Honda para los GP, y yo asumí el papel de probador «de fábrica». Durante 40 vueltas hice innumerables paradas en boxes para realizar ajustes y al final la moto no sólo rodaba más o menos apropiadamente, sino que me había formado una idea del arrojito de Giacomo Agostini. Fue un éxito por su parte seguir a las estables y ligeras (aunque perezosas) Ducati aquel día en Imola. A veces, las mejores actuaciones de un piloto tienen lugar en carreras en las que no triunfa para Agostini, las 200 Millas de Imola de 1972 son un ejemplo, y aquí está el porqué.

### Demasiado de prisa

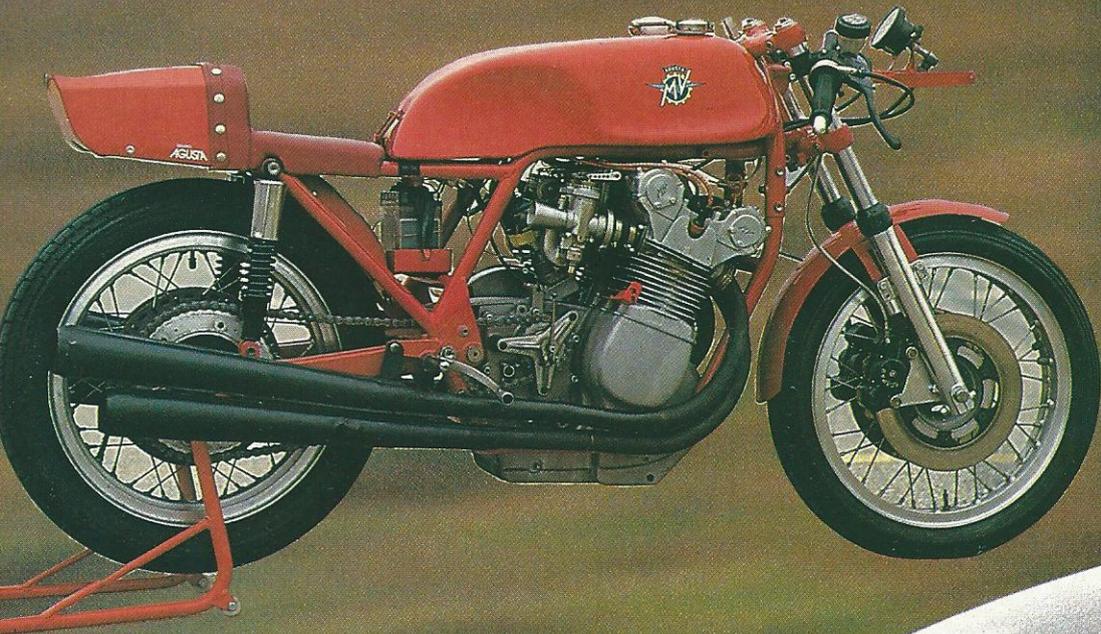
Sólo había 25 días para construir las dos máquinas, y el jefe de mecánicos, Arturo Magni y sus hombres inevitablemente basaron su F-750 en la moto de calle de la que se derivaba su motor. Esto quiere decir que Ago gozaba de las dudosas ventajas de un cardán y de una caja de cambios de calle. Aunque para mitigar los problemas de manejabilidad se fabricaron un nuevo chasis y basculante reforzado. Los frenos de tambor (delante y detrás) se tomaron prestados de la 500 tricilíndrica de GP. Pero tras la carrera, cuando las desventajas del cardán se hicieron evidentes, Magni diseñó una transformación a cadena, que ha sido la base del juego de piezas que durante tantos años vendió a los propietarios de MV de calle.

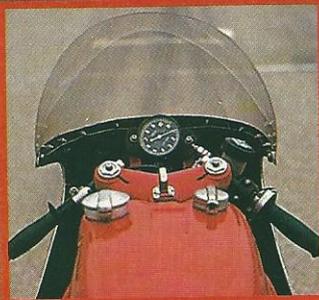
La moto de Imola llegó al Team Absotele con la adaptación a cadena sin completar, y con dos discos Scarab sustituyendo al tambor Ceriani de doble leva de la rueda delantera. Los hombres de Gallina acabaron el trabajo y reconstruyeron el motor. Este se deriva del de calle, y el de calle a su vez de los motores de GP. El de 750, como el de GP, utiliza una cascada central de engranajes para mover los dos árboles de levas situados en la culata. Los cilindros forman un solo bloque fundido, y al contrario que en el motor de GP, se montan sobre cárteres de serie, y utilizan una culata también de serie pero con árboles de levas especiales.

Aunque las MV de calle de la época tenían cilindros separados, el reglamento de la F-750 permitía este tipo de cambios, que también efectuó la Harley XR 750. Se monta el sistema de encendido de la MV de calle, con un distribuidor tipo automóvil situado tras los cilindros y accionado por un engranaje cónico. Pero esto obliga a colocar la batería por detrás del dis-



*Si estuviere en marcha  
podría oírse el estruendo  
de los megáfonos y el  
movimiento de la cascada  
de piñones de la  
distribución.*





*Difícil de pilotar.  
Derivada de una moto  
de calle que a su vez  
derivaba de la de G.P.,  
fue contruida en sólo  
25 días y aguantó en  
las 200 Millas de Imola  
hasta 20 vueltas del  
final. Ganó... Ducati!*

tribuidor; la mayoría de las MV de carreras empleaban magnetos. Como en el de calle, el motor de carreras de la 750 tiene cárter húmedo, con tres litros de aceite situados bajo el motor, en un recipiente que sobresale del carenado para mejorar la refrigeración. Sorprendentemente no hay radiador de aceite, aunque creo que de haber corrido en más ocasiones hubieran visto que es necesario.

Otras modificaciones en el motor incluyen una caja de cambios de relación cerrada, aunque me temo que su resultado está lejos de ser bueno. No es agradable de utilizar y el pie derecho (primera hacia arriba) dice que usar este cambio es más una penitencia que un placer. Al contrario que en las cuatro cilindros de GP que utilicé el mismo día, tienes que cambiar con embrague, porque si no falla el fijador y se sale la marcha. Pero aún si lo hace así, el cambio es muy lento y «mecánico»: puedes sentir los piñones engranando del modo en que sólo las BMW boxer lo hacen. Y eso que esta moto lleva transmisión por cadena y una nueva caja de cambios. Lo siento, pero no es ninguna maravilla.

## El motor y el cambio, mala pareja

Esto afecta a las sensaciones sobre el carácter del motor, porque con un cambio lento pierdes mucho tiempo subiendo de vueltas. El cigüeñal parece estar muy bien equilibrado, pero no está aligerado, y se apoya en cuatro rodamientos de rodillos y dos de bolas. La lentitud del cambio aumenta los problemas debidos al salto entre marchas, y deja al descubierto la personalidad puntiaguda del motor a causa de los nuevos árboles de levas. Comienza a sonar bien a 6.000 vueltas, y la línea roja está en las 10.000 r.p.m. de un cuentavueeltas Veglia que, extrañamente, tiene fondo negro. Si dejas caer el motor por debajo de 6.000, entras en la megafonitis y tienes que recurrir al embrague. Con una media de 2.500 r.p.m. perdidas en cada cambio, tienes que llegar al límite de vueltas para hacer andar esta moto, porque el cambio lento hace perder las vueltas que con tanto trabajo has conseguido. Y si intentas forzar el cambio sales perdiendo: tienes que dejarle que se tome su tiempo. Puedo asegurarte que es frustrante. Lo que de verdad necesita el motor es una caja de seis marchas, pero si recuerdo bien el reglamento de la F-750, no estaba permitido cambiar el número de marchas de un motor.

Creo que empiezas a comprender que ésta es una moto muy difícil de pilotar deprisa, y una dificultad adicional es que la curva de potencia es muy abrupta, con el par máximo muy cerca de la potencia máxima. Por eso es vital subir de vueltas hasta los números de cinco cifras si quieres obtener lo mejor de la moto. Si por cualquier razón cortas gas, pierdes potencia y par, y por lo tanto una velocidad



**«No fuimos a Imola a ganar...». Ahora, todo son recuerdos revividos gracias a un millonario americano que ha rescatado las motos de la famosa escudería. Y Alan fue el afortunado probador.**

que te costará recuperar más trabajo del que pensabas. Y tienes que estar muy seguro de que la carburación es correcta para que el motor suba de vueltas como debe: nos llevé media docena de visitas a los boxes consiguiendo que el motor llegara a 10.000 r.p.m. y por desconocidas razones parecía como si los Dell'Orto de 29 mm. mandrinados a 30 fueran muy sensibles al más pequeño cambio. Subir o bajar un punto la carburación o cambiar la posición de una aguja provocaba una diferencia que hasta ahora sólo había encontrado en las Aermecchi de cuatro tiempos.

## ¿Y la estabilidad?

Todo esto no sería tan grave si la moto se manejase como las 350 o 500, pero no es así. Los cuatro anchos y afilados escapes dan una impresión de voluminosidad que se incrementa cuando te sientas: la MV 750 Imola parece tan grande y brutal como su rival, la Honda CR 750, y se maneja tan bien como ella, lo cual no es mucho. Esta es una moto de contradicciones: parece muy grande, pero pilotas encogido. Ago es más pequeño que yo, pero las manetas y estriberas se encuentran en lugar incorrecto,

algo que no ocurría en la 500 cuatro, por ejemplo. Y también da la impresión de ser muy ancha; se me olvidó medir el motor, pero mientras la pilotas te parece que es el doble de ancha que la esbelta 500. La distancia entre ejes es increíblemente corta para una 750: sus 1.430 mm., menos que muchas 250, proporcionan una dirección ultrarápida. Bueno, entra en las curvas como lo haría una MV y el comportamiento es neutro en las muchas curvas de segunda que hay en Misano (a pesar del anciano Dunlop triangular delantero y del Michelin trasero de la misma época. ¿Por qué no neumáticos nuevos en una moto restaurada, amici?).

Pero intenta meterla en una curva rápida con el gas abierto y querrá llevarte irresistiblemente hacia el exterior de la curva. En otras palabras, lo que tenemos aquí es una moto con cadena que hace lo contrario que una con cardán. Si cortas el gas en plena curva con una BMW o una Guzzi, la moto subvira... hacia el exterior de la pista. La MV subvira cuando das gas, y necesita una mano fuerte que la devuelva a la trayectoria antes de acabar por el césped. No es una moto con la que forcejear en la Mountain Mile, o incluso en Imola.

## FICHA TECNICA

**Motor:** Cuatro tiempos, cuatro cilindros en línea, refrigerados por aire, con dos árboles de levas en culata.  
**Medidas internas:** 65 x 56 mm.  
**Cilindrada:** 743 c.c.  
**Potencia:** 91 CV. a 10.000 r.p.m.  
**Relación de compresión:** 10,8 a 1.  
**Carburación:** Cuatro Dell'Orto de 30 mm. de Ø.  
**Encendido:** Batería de 12 V. Distribuidor movido por engranajes.  
**Caja de cambios:** De cinco velocidades, con transmisión secundaria por cadena.  
**Chasis:** Doble cuna tubular cerrado.  
**Suspensión:** Delante, horquilla Ceriani de 35 mm. Detrás, basculante con dos amortiguadores Girling.  
**Distancia entre ejes:** 1.340 mm.  
**Frenos:** Delante, dos discos de 280 mm. de Ø, con pinzas también Scarab. Detrás, tambor de simple leva de 200 mm. de Ø.  
**Ruedas:** Delante, Dunlop KR 84 de 3,25 x 18 sobre llanta WM2 Borrani. Detrás, Michelin 4,50 x 18 sobre llanta WM4 Borrani.  
**Peso:** 184 kg.  
**Velocidad máxima:** Estimada en 240 km/h.  
**Propietario:** Team Obsolete. Brooklyn, Nueva York, USA.

Déjame decirte que Ago se mereció una medalla del Conde por pelearse con esta MV a las velocidades a las que lo hizo persiguiendo a las Ducati.

El motor n.º 2 nunca te deja olvidar que proviene de una moto de calle por su sonido. Además, el carenado integral amplifica los ruidos, choque y golpes de los engranajes del motor, que han hecho que la MV me parezcan tan poco sofisticadas frente a —lo siento— las «multi» japonesas. Nunca he tenido mucha confianza en las MV de calle que he pilotado, pues siempre hacen ruidos y silbidos y no son tan rápidas: la prueba de velocidad máxima del «Motor Cycle Weekly» de una MV 750 sin carenado, en 1973, obtuvo un resultado en el MIRA de 179 km/h., de media, con una mejor pasada de 193 km/h. con viento a favor. Aunque el chasis n.º 1.402 tiene una aceptable suspensión por cortesía de los Sres. Ceriani y Girling, y los discos Scarab trabajan sorprendentemente bien, no tiene nada de la firma que MV daba a sus motos de GP de la misma época.

Lo cual no quiere decir que no pudieran aplicar la misma magia en la Imola 750, sólo que no lo hicieron. Al final, creo que la razón es que el único pecado de esta moto es que se construyó muy deprisa y nunca se puso a punto. El que hubiera podido enfrentarse a las BSA/Triumph 3 o Ducati es otro asunto. Y en cualquier caso es irrelevante a partir del momento en que la homologación por parte de Yamaha de la TZ 700 eliminó cualquier probabilidad de emplear máquinas de serie en la categoría de F-750.

Sin embargo, conociendo la predilección de Rob Iannucci por la mejora de motos clásicas con conocimientos y materiales actuales, sospecho que veremos lo bueno que la MV Imola F-750 hubiera podido ser de haberle dado una oportunidad. Suficientemente malo fue no haberla tenido hasta ahora. □

**Alan CATHCART/LCA**  
Fotos: Kel EDGE