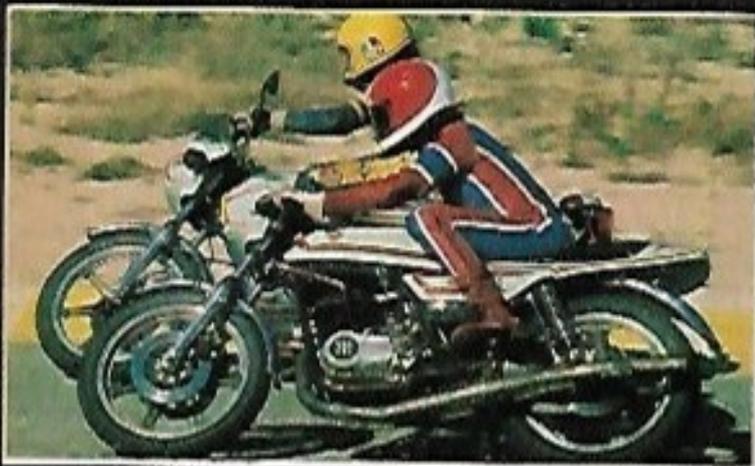


Para la Motociclismo Series

www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com



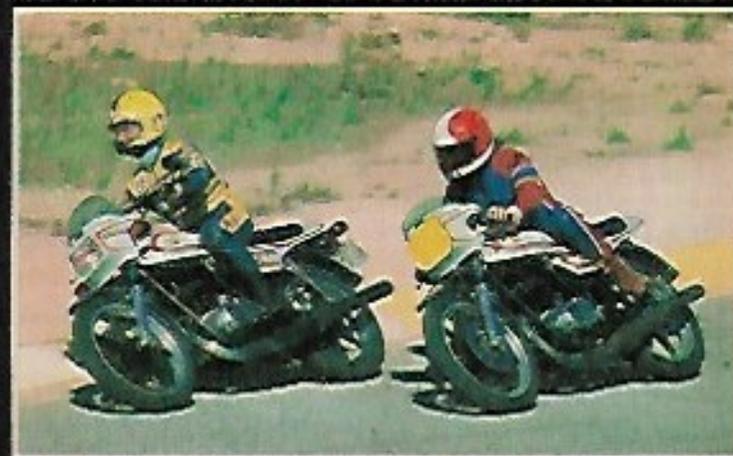
Montesa Crono 350 MS y MSC



Las probamos en
Calafat con
Cañellas y Durán

Una «ligera» con razones de peso

Estuvimos en la pista de Calafat probando las Crono que Montesa ha ultimado con vistas a la Motociclismo Series. La pasada semana ya anunciábamos que el lanzamiento de la versión MS se debía únicamente al deseo de homologar una versión capaz de alistarse en las carreras de F-2 con garantías de buen resultado.



Montesa Crono 350 MS y MSC

CON la serie de 50 unidades especiales con carburador grande y una distribución muy próxima a la famosa «versión de agua» que ha participado en diversas carreras de resistencia, la MS aparece como un medio económico para afrontar la F-2, que hasta la fecha se veía dominada por las cuatro tiempos de importación (hasta 500 c.c.), motos mucho más costosas y de más cara preparación.

Marcando el camino

El trabajo de Montesa ha sido acertado y bien encaminado, pero es lamentable que al tener ante sí la oportunidad de hacer un motor sin lagunas frente al Reglamento hayan omitido adecuar la caja de cambios a la curva del motor. Para ello, como veremos más adelante, les hubiera bastado modificar la relación de la tercera.

Me hubiera gustado que Dennis Noyes hubiera estado en Calafat participando de la prueba y cotejando la F-2 española con más posibilidades con la Laverda Montjuich, pero nuestro compañero estaba en Inglaterra con otra misión informativa y todavía no hemos encontrado el sistema para poder estar en dos sitios a la vez (!).

Montesa nos explicó que la MSC que probamos era solamente un ejercicio práctico de lo que puede ser la conversión en F-2 de la MS de serie, cumpliendo con el Reglamento Técnico para esta Fórmula. De esta forma nos indica claramente que la fábrica no hará esta transformación ni ninguna serie de estas motos, dejando a los preparadores y agentes oficiales la libertad de utilizar sus argucias y conocimientos, aplicando siempre la base de las medidas y cotas especificadas en el plano.

La acción de esta marca hacia el **Motociclismo Series** se ha centrado en la versión MS con el fin de obtener la homologación, en base a 50 unidades, de un modelo susceptible de salir a la pista con garantías de buen rendimiento y capaz de estar luchando por el triunfo, aunque, claro está, no conocemos el potencial que tienen los importadores en su reserva ni el rendimiento que puede dar una 4-T con las modificaciones que permite el Reglamento de F-2.

Digamos que nuestros datos preterritos, y en la actualidad poco indicativos, dan ventaja a la Pantah-600 de resistencia frente a la Crono-Agua del mismo Campeonato, moto muy cercana a la Crono F-2.

Ahora falta saber de qué es capaz la Pantah-500 y cotejar sus resultados con la Crono F-2 y también con la Laverda Montjuich, una moto importada exclusivamente para este Campeonato, pero que no ha podido ser todavía presentada al lector por estar en plena fase de homologación en Tráfico.

Las modificaciones externas de la Crono MSC

Exteriormente poco se puede modificar en las motos, pero dentro de lo permitido, encaminado a mejorar la posición de conducción para competición, destacamos en la Crono el anclaje de las estribas en el mismo punto de las posteriores en la serie, con pedales y reenvíos lógicos.

El manillar, al ser libre, da toda clase de opciones al preparador y Montesa ha acoplado dos semimanillares bastante acertados, aunque en el mismo circuito de Calafat ya se apuntaron posibilidades de montar un manillar plano y corto, como los que se vieron en la pasada Copa Ossa Motociclismo..., es cuestión de gustos.

El asiento ha sido vaciado de espumado para mejorar la posición del piloto, lo que permite a cada participante conseguir la altura y profundidad del tope en función de su estatura y gustos. El carenadito del faro, adminículo decorativo, ha visto recortar la pantalla de metacrilato ahumado para poder mirar por encima de ella en posición aplanada.

El escape, calculado en el banco, será facilitado por la fábrica en dos opciones, una material y otra teórica, o sea, la pieza ya manufacturada o en plano para la fabricación doméstica. Digamos que uno de los principales trabajos ha sido no exceder los 105 decibelios sin perjudicar la potencia, habiéndose conseguido un excelente compromiso de enorme satisfacción. En la pruebas de circuito tuvimos la oportunidad de probar otro escape (el mismo del motor de agua) que teóricamente debía de dar mejor rendimiento y mayor estirada, pero resultó prácticamente igual al inicial, que ahora ya se da como definitivo.

Por último citaremos la adopción de doble disco delantero como medida lógica ante un incremento de potencia como el registrado desde la Crono standard; pero el camino tomado, si bien es el más rápido y económico, no ha sido el más eficiente para una moto de competición que se presenta como una aspirante al triunfo de la F-2, o, al menos, una cabeza de serie.

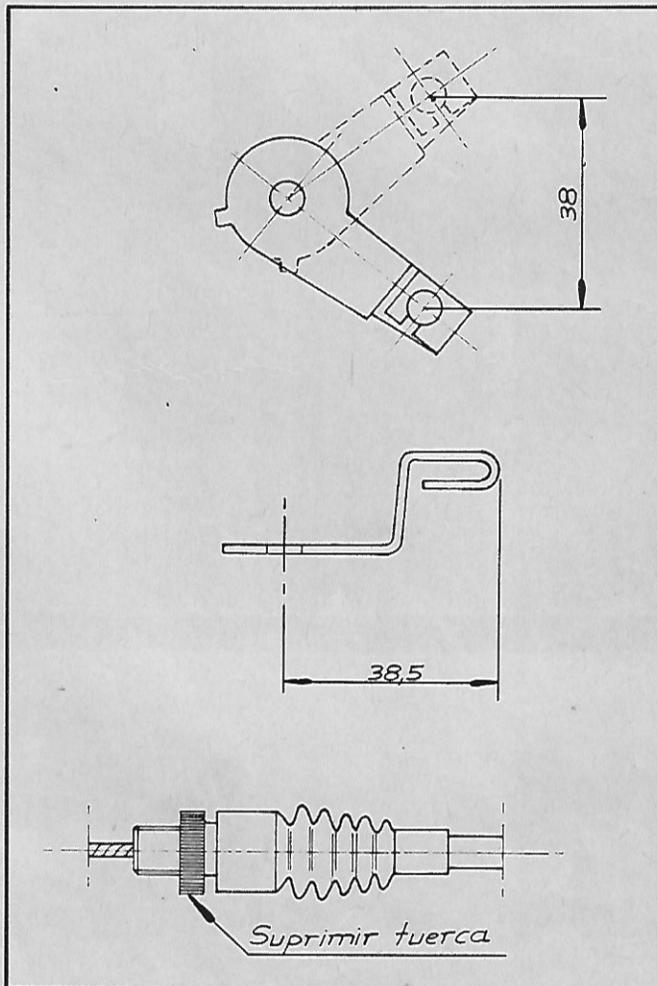
En la **Motociclismo Series** se permite la adecuación de las Crono-350 standard o de cualquier otra moto de marca y modelo indeterminado a la versión homologada, lo que significa que una vez pasada la homologación de las 50 MS, cualquier Crono-350 puede ser llevada a MSC previo paso por las recomendaciones que da la fábrica para llegar al MS, y que reproducimos -

En la pista con Cañellas y Durán

Para hacer la prueba de esta F-2 no podía menos que apelar a la experiencia de Alfonso Durán, por ha-

Operaciones para asimilar una Crono 350 Standard al modelo «MS»

- 1.º Suprimir el volante de inercia y montar en su lugar un casquillo distanciador.
- 2.º Rectificar el cilindro al diámetro 83,42-83,43 mm. y modificar las lumbreras de acuerdo con el plano adjunto.
- 3.º Sustituir la culata Standard por la de la Cross 360, referencia 6660.02802.
- 4.º Cambiar el tubo de admisión por el de Cross 360, referencia 6660.03201.
- 5.º Cambiar la goma de acoplamiento del carburador por la de referencia 7362.10801.
- 6.º Cambiar el carburador por el de Cappra 250 VF, Ø 38, referencia 7362.00105, con los siguientes reglajes:
 - a) Surtidor principal, 160.
 - b) Surtidor de ralentí, 45.
 - c) Limar 1 mm. la altura de la falda interior de la compuerta.
- 7.º Sustituir el cable de accionamiento del carburador por el de referencia 5562.3250005.
- 8.º Desdoblar la palanca de accionamiento de la bomba de aceite, a fin de darle un recorrido de 38 mm. (ver croquis adjunto).
- 10.º Suprimir la contratuerca del tensor del cable de accionamiento de la bomba.
- 11.º Suprimir la lengüeta de latón del contacto de la bomba de aceite para evitar que interfiera con el movimiento de la palanca.



Esquema de las modificaciones que se deben efectuar en los mandos de la bomba de engrase.

ber corrido unas 24 Horas con la de «agua» y colaborar directamente en la puesta a punto de la misma en este mismo circuito de Calafat.

Para sacar las mejores conclusiones nada mejor que conjuntar las opiniones de nuestro finísimo y sensible probador Salvador Cañellas con las de Alfonso Durán, quien, desde un prisma reciente de experiencias vividas, puede establecer elocuentes comparaciones con la excelente versión «agua» de un prototipo que ha servido para múltiples conclusiones en cross y asfalto.

En la jornada de pruebas de Calafat coincidieron, por diversos motivos, Jorge Cabestany y Eduardo Carol, expresamente invitados por la fábrica. El primero es piloto de Impala y será el encargado de defender los colores de este equipo tanto en la F-2 como en los prototipos de resistencia, con una versión «agua» cedida por la fábrica. El segundo, siguiendo con sus inquietudes deportivas, prepara cuatro motos para tres de sus clientes más deportivos; la cuarta es la suya propia. Carol nos confesó que hay mucho ambiente desde que se sabe que las Crono pueden correr en la **Motociclismo Series**, y la causa principal se debe a la facilidad de encontrar «caballos baratos», refiriéndose al reducido coste de la preparación de las Crono para correr el F-2... ¡nuestro principal objetivo!

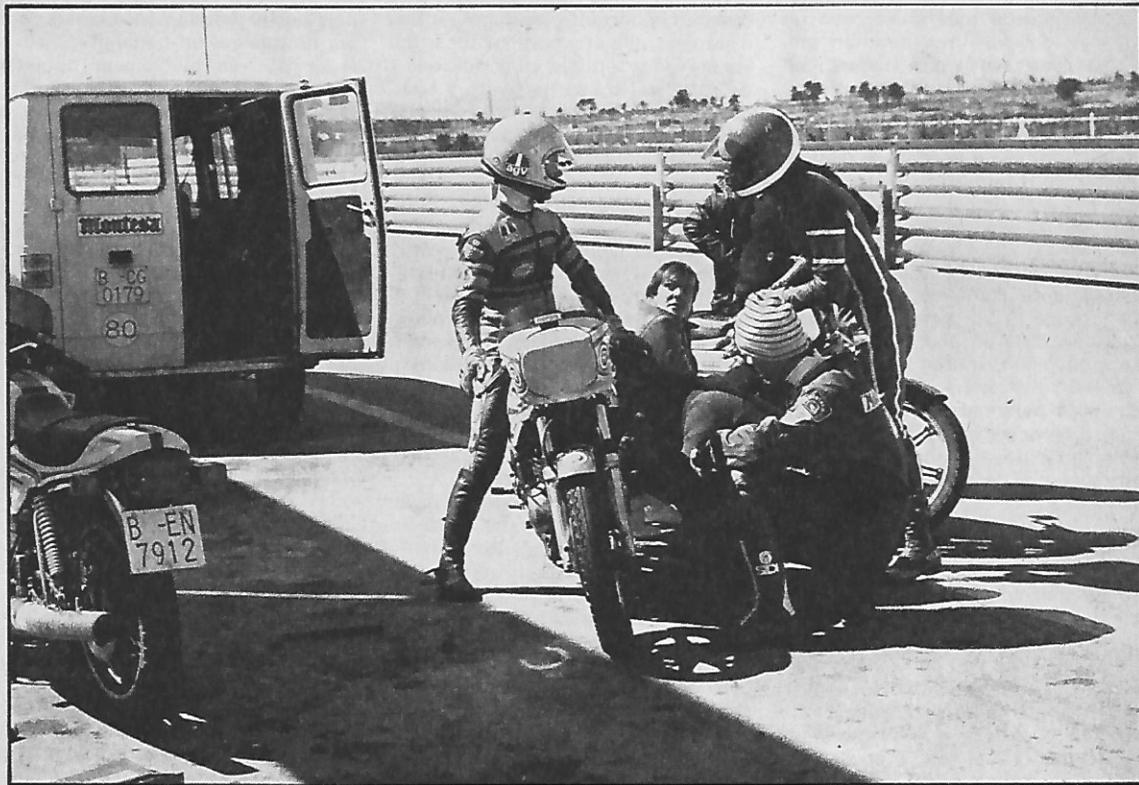
Cuando llegamos a Calafat, Cañellas tomó contacto con la MSC y Durán con la MS. Tras las consabidas puestas a punto generales —no olvidemos que era el primer contacto de estas motos con una pista— se procedió a rodar «en serio» con cada una de las motos, lo que se evidenció en el continuo descenso de los cronos.

Una nueva serie de afinajes y búsqueda de la carburación correcta dio paso a la prueba exhaustiva por parte de ambos pilotos. En varias ocasiones entraron a la pista conjuntamente con la MS y la MSC para ver diferencias. Cañellas, tras unas vueltas sobre la MSC detrás de Durán con la MS, dijo: «Pensé que cogería a Alfonso en seguida, pero en la recta no era tan evidente la diferencia; luego, en las curvas, la MS tocaba por todos lados y se manifestó la preparación de la MSC para circuito; pero no te creas que hay tantísima diferencia entre las dos versiones.»

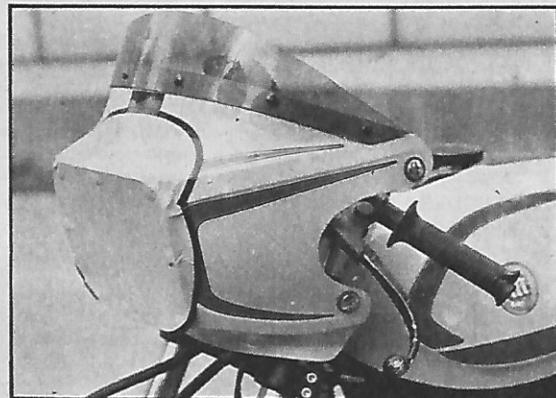
Motor. La diferencia: 5 CV

Según datos de fábrica, entre la MS y la MSC sólo hay unos cuatro caballos de potencia, pero con una respuesta muy distinta. La versión comercial es más suave, más dulce, pero con un tirón final brillante y decidido que le confiere un aire de energía más espectacular que la respuesta, sensiblemente más eficaz, de la MSC.

La versión competición empieza a



Las paradas se sucedieron hasta lograr una correcta puesta a punto. Cañellas y Durán cambian impresiones



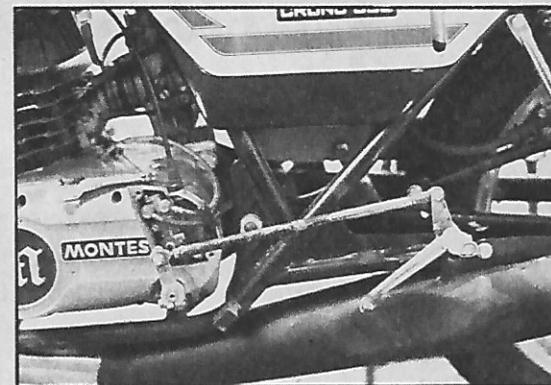
En la versión MSC se ha recortado la cúpula del pequeño carenado.



El sistema de rebajar el espumado del asiento permite dejarlo exactamente al gusto de cada piloto.



Ambos pilotos se mostraron partidarios de poner un puño de acelerador rápido y de probar distintos reglajes de altura e hidráulico en la horquilla para enmascarar los vicios de dirección.



Los reenvíos para los pedales atrasados no se muestran adecuados, perjudicando la efectividad y la precisión.

Montesa Crono 350 MS y MSC

empujar desde más abajo, con un vigor y decisión que denotan una curva llena de sanos valores, sin destellos ni variaciones repentinas. Sobre la MS se siente el cambio de personalidad a partir de las 5.500 rpm, mientras en la MSC, si bien es preciso ser cauteloso con el acelerador en salida de curva, no hay cambios repentinos de la personalidad del motor.

Por si no me he explicado suficientemente claro, lo resumiré diciendo que la MS tiene las clásicas reacciones de un dos tiempos convencional, con su tirón final incluido. La MSC es más parecida a la equívoca personalidad aparente del cuatro tiempos, estilo Ducati, o sea, empujando desde abajo, sin dejar entrever que la aceleración es brillantísima.

En la recta no había la menor duda de la superioridad de la MSC, incluso en cualquier salida de viraje, donde la aceleración siempre es factor determinante.

Nos dimos cuenta de que cualquier aficionado a las carreras en circuito puede explayarse sobre una Crono ligeramente modificada. Su taller de confianza, o él mismo si es «bricoleador», puede preparar el motor, mientras para el chasis ha de buscarse una posición de conducción confortable, que no necesariamente es la reflejada con la versión MSC propuesta por la fábrica Mon-

tesa. Lo importante es aumentar las distancias al suelo para no tocar en las curvas y sentirse en condiciones de «atacar»; o sea, ¡a gusto y bien colocado!

Quiero decir que no es necesariamente el manillar de dos piezas ni los estribos tan atrás; lo más importante es sentirse identificado con la moto que ha de servirte para demostrar tus cualidades en la pista; ha de ser el vehículo ideal para colmar tus inquietudes deportivas.

La carburación, a pesar de modificarse repetidamente, no llegó a ser nunca excelente. Habrá que efectuar algunos retoques y creo que «cada monaguillo tiene su librito», aunque si la fábrica no dio en el clavo no creo que sea tarea fácil lograr una carburación ideal a la primera.

En el artículo de presentación de la MS ya adelanté que se quedaba corta a tope, «las piquerías» demostraban que necesitaban más riquezas de alimentación con la compuerta en su punto más alto. A bajos y medios circulaba con el ritmo de los cuatro tiempos. Todo esto fue reiterado en Calafat, y a pesar de hacer varias modificaciones al reglaje original no se logró dejar la carburación en un afinado totalmente idóneo, quedándose un poco larga abajo y corta arriba; punto este último que también influía en la eficacia a que se refirió Cañellas anteriormente, ¡aunque el riesgo de gri-

paje no es precisamente amado por los motoristas en general!

La MSC se quedaba un poquitín grasa a bajos y algo corta arriba, también evidenciaba «piquerías» a medios cuando se mantenía gas fijo, pero en cualquier caso estaba mucho más cerca de la verdad que su hermana comercial.

Elo no ha de ser motivo para mirar de soslayo la Crono para competición. La fábrica lo subsanará fácilmente en el banco, pero sabemos que la mayoría de mecánicos, preparadores, técnicos, etc., tocarán la carburación sea cual sea su afinado original.

Caja de cambios: una ocasión desaprovechada

El cambio de la Crono estándar está calculado para un uso general y un aprovechamiento adecuado de la curva de potencia en aquel motor, pero con el motor MS resultan cortas las primeras dos relaciones y se manifiesta descaradamente el salto de tercera a cuarta.

Con la MSC, y en circuito, se lamenta no tener un cambio más cerrado con una primera, segunda y tercera más largas, lo que permitiría sacar más rendimiento de la curva de potencia. Reconozco que esto hubiera sido una inversión poco oportuna en estos momentos de recesión de mercado y turbios futuros, pero cuando menos Montesa hubiera tenido que aprovechar la ocasión de las 50 MS para hacer, en su asociada Dentex, una tercera más larga que ya hubiera mejorado sensiblemente las prestaciones y rendimientos en la MS, y de forma muy especial en la MSC.

Durán me comentaba que la primera no se utilizaba más que para arrancar, y en los ángulos se quedaba con una segunda corta y una tercera larga. Lo mismo le ocurría en las eses con la tercera y la cuarta. Para remediarlo creía que con un diénte más en la corona se podría emplear la marcha más larga. Cañellas, por su parte, ante el mismo problema, se inclinaba en un diénte menos, alargando el desarrollo en beneficio de la velocidad máxima en la recta y utilizar en los ángulos la segunda y en las eses la tercera.

De todas formas, la solución ideal sería disponer de una tercera más larga, que permitiría eliminar este tipo de dudas y situaciones intermedias que repercuten en el rendimiento del motor, de la conducción, y se refleja en los tiempos por vuelta.

El recorrido de la palanca de cambio es un poco largo, aunque aceptable, pero la posición de la palanca impedía un buen tacto y precisión por estar demasiado abajo y cerrada. Cañellas debía adoptar una posición forzada del pie, y cuando pasaba de tercera a cuarta tenía dificultades para engranarla bien, ya que su propio pie había impedido a la palanca retornar a su punto origi-

nal, con lo que el selector no engranaba adecuadamente.

Buena estabilidad y extraña dirección

Desde la primera Crono hemos notado una sensación de flotabilidad de la rueda delantera que repercute en una imprecisión de la dirección por exceso de sensibilidad.

Este exceso de sensibilidad impide ir a buscar el límite, porque cualquier pequeña orden que peque de brusca puede ser la caída si estábamos rozando el límite.

Quizás es una frase algo tajante y brusca, pero me ha salido así y la dejo porque refleja la verdad de la dirección de las Crono MS y MSC. Matizando más podemos añadir que para circuito es demasiado rápida, pero para ciudad y turismo es adecuada, e incluso me atrevo a decir —para la MS— que en carreteras muy sinuosas es más eficiente este tipo de direcciones para el motorista medio que las más lentas y rígidas, como las que se encuentran en las Metralla o Darmah, que precisan una conducción más elaborada y precisa para ir muy fuerte, lo que significa que no todo motorista puede sentirse cómodo sobre estas motos de geometrías más deportivas.

Siguiendo con las siempre acertadas comparaciones de Cañellas, podemos citar la Impala para definir la Crono en este tema de la dirección. Recordemos que las Impala nunca gozaron de la genial estabilidad y dirección de las TSS-Metralla; pero en carretera eran verdaderos diablos difíciles de seguir, y en circuitos sinuosos se medían perfectamente con las superiores TSS.

Para describir más adecuadamente este fenómeno de la dirección citamos a Salvador, una vez más, diciendo: «Se debe pilotar con las puntas de los dedos, no te invita a cogerte bien con las manos cerradas y conducir con confianza.»

Durán recuerda que la moto de «agua» tenía mejor comportamiento en este apartado y apenas si se notaba este fenómeno de flotabilidad.

Cañellas hizo endurecer el amortiguador de dirección, asegurando que se había ganado algo y se atrevía a conducir con mayor soltura, sin prestarle tanta atención a la sensibilsísima dirección.

Alfonso me comentaba, mientras regresábamos a Barcelona, que sufriendo las barras y frenando la extensión seguro que se mejoraría algo más, pero el carenado del faro impide la operación con la horquilla.

Amortiguador: un poco más duros, por favor

Ya me quejé con la Crono Standard del exceso de suavidad de la amortiguación, y en especial de la horquilla, con su molesto hundi-



MOTOCICLETAS
AUTO ESCUELA
«YEPES»

SERVICIO



SANGLAS
YAMAHA

ATENCION «MOTARD»
«YEPES»

Amplía y mejora sus instalaciones incorporando a la ya conocida exposición de motos de importación

«MOTO LAVADO A VAPOR»

con filtros y aceites de todas marcas Taller mecánico con los últimos adelantos y expertos conocidísimos mecánicos de la competición Visítanos y quedarás muy complacido

SERVICIOS QUE OFRECEMOS

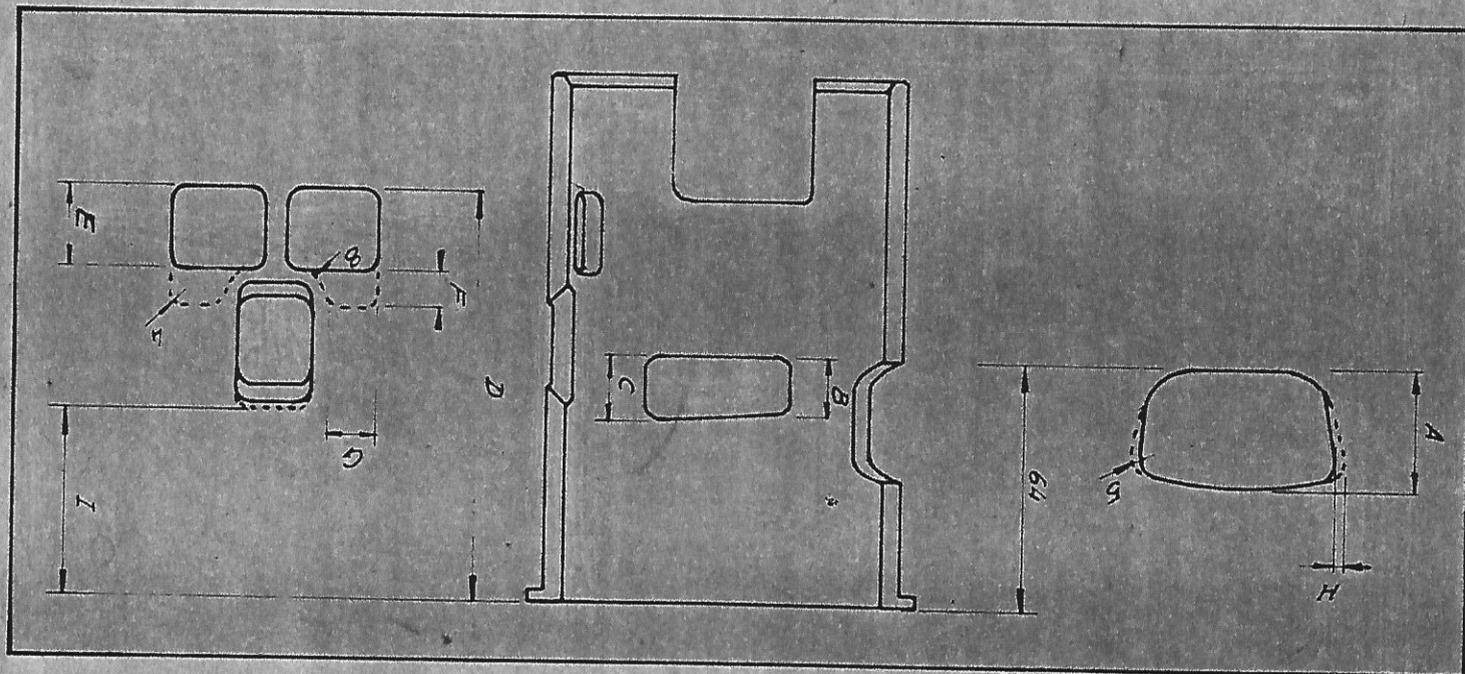
- Compra-venta motos.
- Moto lavado a vapor.
- Taller mecánico.
- Auto escuela.
- Gestoría.
- Engrase y lavado.
- Filtros y aceites.
- Accesorios de importación.

COMPRATE UN BONO
LAVADO
Y TE REGALAMOS OTRO

«YEPES»
TODO PARA LA MOTO
C/ Blasco de Garay, 29
Teléfono 243 22 51
MADRID



Las Crono MS y MSC frente a frente.



CRONO 350 CRONO 350 MS CRONO 350 MSC

	CRONO 350	CRONO 350 MS	CRONO 350 MSC
A	28	32	32
B	14.5	15	15
C	14.5	16	16
D	105	106	106
E	21.7	22.7	22.7
F			9.5
G			15
H			2 (desarrollo)
I			48

En el desarrollo de la camisa se puede ver la serie de modificaciones efectuadas en las lumbreras. El dibujo corresponde a la versión MS, mientras que las líneas de puntos muestran el camino seguido para llegar al nivel MSC. Con la ayuda del cuadro de valores, cualquier taller puede efectuar la transformación e introducir variaciones si lo cree conveniente, aunque cuidando no salirse del reglamento. Para los que no quieran pensar demasiado, los 44 CV. de la MSC deben ser una gran solución...

miento en las frenadas apuradillas. Con la MS volví a repetir que era blanda de amortiguación, incluyendo ya la trasera en mi lamento. Pues bien, la MSC tiene exactamente la misma amortiguación de la MS, lo que para Durán era excesivamente blando y creía que además de endurecer la horquilla para evitar el hundimiento en la frenada, se debería frenar la extensión del hidráulico para que se acercase a la de «agua».

Los amortiguadores traseros también han de endurecer el hidráulico, especialmente en compresión, ya que incluso con el liviano peso de Alfonso llegó a hacer topes posteriores en Calafat.

Para la amortiguación trasera hay mucha más libertad de acción que

para la horquilla, que debe mantener las barras y botellas originales, dejando libre de manipulación el hidráulico, el muelle y los aceites. Así que ya sabéis, agudizad «el coco» y probad en circuito. Esta es otra de las facetas de nuestra **Serries**, fomentar la gimnasia mecánico-mental y agilizar la tarea de piloto-afinador desde el principio de su carrera deportiva. A la larga es una enorme base para el día de las Yamaha.

Frenos: exceso delante y defecto detrás

Si por una parte la MS, incluso en Calafat, está servida con el equipo frenante, la MSC tiene necesidad de una revisión para poderle sacar el mejor partido en una pista.

EL doble disco delantero montado en la MSC es excesivo para esta moto, tiene demasiada potencia y no permite dosificar la acción, carece de tacto. No tiene recorrido capaz de transmitir al piloto la sensación de dosificación, no es progresivo y es demasiado potente... ¡frenas bruscamente y antes de donde de-seas!

Cañellas me confesó que frenaba fatal en todas las curvas, que no se encontraba con la distancia de frenado y ello era debido a la falta de tacto y progresividad. No cabe duda de que si la MS está bien resuelta con el simple disco original, la MSC tampoco ha ganado tanta potencia como para darle el doble de frenada. Ello le hace pensar a Cañellas que dos discos de menor diámetro

serían una buena solución a este exceso de freno actual. Durán piensa que uno de mayor diámetro, como en las Yamaha 350, sería asimismo viable.

El trasero es la historia inversa, al menos en la MSC. Con la modificación de palancas, obligada al retrasar los estribos, se ha improvisado un sistema nuevo, con poca incisión en el brazo de la bomba hidráulica posterior. Ello ha hecho que el freno trasero de la MSC frenase incluso menos que el de la MS, siendo exactamente el mismo.

Lo más extraño de todo es que es el de la Crono Standard, de la que elogí, y me reitero, su excelente, progresivo y potente freno trasero. ¿Será como los melones esto de los frenos?, si sale bueno, vale, si no...



El doble freno delantero se muestra excesivo, haciendo difícil la correcta dosificación de la frenada.

Posición de conducción: excelente idea de base

Para hacer carreras de velocidad se ha de ir hacia la posición clásica de esta especialidad. Las pequeñas variaciones están totalmente aceptadas, pero no concebiríamos a un piloto capaz de ir rápido en circuito con los estribos de serie, el manillar normal, el caballete en su sitio y el escape colgando por un lado.

Con la MS se toca todo. ¡Tal como suena! Por la izquierda el caballete corre el riesgo de desaparecer la pata de acceso si se rueda una mañana por Calafat. Luego sería el escape. Por la derecha, la estribera se deshace como la goma de borrar. Así no se puede correr, pero Durán nos sorprendió con una vuelta en 1'23''2. ¡Lo que tampoco está nada mal!

Para ir a los circuitos hace falta preparar la moto y la posición de conducción. La distancia al suelo es muy importante, y con las Crono es fácil conseguir los mínimos de tranquilidad que se precisan para correr.

El escape, único escollo importante, tiene espacio para empotrarse más bajo la moto, y las estriberas se fijan en el soporte de las ya montadas en serie. El resto es cuestión

de tener manitas y hacerse unos reenvíos bien articulados, con posibilidad de regulación y que tengan el brazo de palanca suficiente para accionar correctamente el cambio y el freno trasero.

El asiento rebajado de espuma y vuelto a tapizar ya es solución preterita, pero siempre eficiente, además, permite hacerlo a la medida, teniendo material y longitud para atender todas las medidas.

Cañellas se encontraba bien sentado, los estribos un poco altos y el manillar bastante bien, pero algo cerrado. Durán, más alto, padecía falta de asiento —el tope demasiado cerca—, también se quejaba de la altura de los estribos (lógico) y consideraba que un manillar plano y estrecho —como en la Copa Ossa, mencionó— sería suficiente para esta moto.

Por otra parte, Alfonso recordaba que en la de «agua» se mejoró mucho al poner un puño de tiraje rápido, lo que recomendaba a quienes se preparen una MS para la Series.

En el tema de los neumáticos hubo coincidencia general al considerar que los Dunlop K-81 —excelentes en carretera— eran totalmente inadecuados para un circuito.

Nuestros dos pilotos se quejaban de resbalones continuos en la aceleración en salida de curva, siendo muy acusado en los ángulos. Los dos coincidían pidiendo «slicks» o, cuando menos, unos PZ-4. El bueno y fiel Dunlop K-81 de calle ya no sirve para circuitos. Aquellos tiempos en que una Ducati, con Cañellas y Grau, ganaban Las 24 Horas de Montjuich con los K-81 ya es historia antigua. Hoy se necesita mejor calzado para ir a un circuito y andar sacándole el jugo a una 350 «mono»-dos tiempos.

En fin, hemos de hablar de tiempos, y antes de revelar verdades deseamos especificar que el clásico viento de Calafat quiso ser testigo del bautismo en pista de la MSC y que se debe poner a punto la amortiguación y mejorar el apartado frenos. Pese a ello, con una moto que debe ser afinada para rendir sus mínimos lógicos, Durán nos hizo una vuelta en 1-19-8, entre una larga serie de «veintitrés».

Para comparar podemos ir a la hermana de «agua» en manos de Gil-Cardús y veremos que, a pesar de estar en óptimas condiciones de estabilidad, dirección y frenos, jamás bajó del minuto y dieciocho segundos.

La MSC, bien afinada, puesta a punto y al gusto de un piloto rápido puede muy bien igualar los tiempos del «proto acuático»... ¡nada mal con las limitaciones de un reglamento para motos derivadas de serie!

Cañellas, más cauteloso y desentrenado que Durán, dejó su mejor vuelta en 1-22-4, en tanto Jorge Cabestany hacía un giro en 1-23-4, después de muchos meses de inactividad.

Tras estas pruebas creemos que la Crono MSC es un buen elemento para disfrutar en la Series dentro de F-2. Una mezcla de «monos»-dos tiempos con «twin»-cuatro tiempos ha de ser emocionantísima.

La gran ventaja de la Crono como arma para las Series es su razonable precio total, especialmente si se adquiere sin matricular, lo que significa un ahorro sensible en el capital de partida.

Si al precio se le añade la sencillez de la transformación y se tienen en cuenta los resultados obtenidos en el primer contacto con la pista, no habrá duda de que la MSC se puede convertir en la «vedette» de la F-2.

Carlos DOMINGUEZ