

MOTOCICLISMO

CANARIAS 350 PTAS., SIN IVA, CON TRANSPORTE AEREO URGENTE

SALON DE MILAN

BIMOTA FURANO

164 CV, 180 kg

***El no va II
más..***

A FONDO

Gilera Crono 125
167 km/h!

PRUEBA

DUCATI 400 SS

COBAS

Pros y contras de "LA QUINTA"

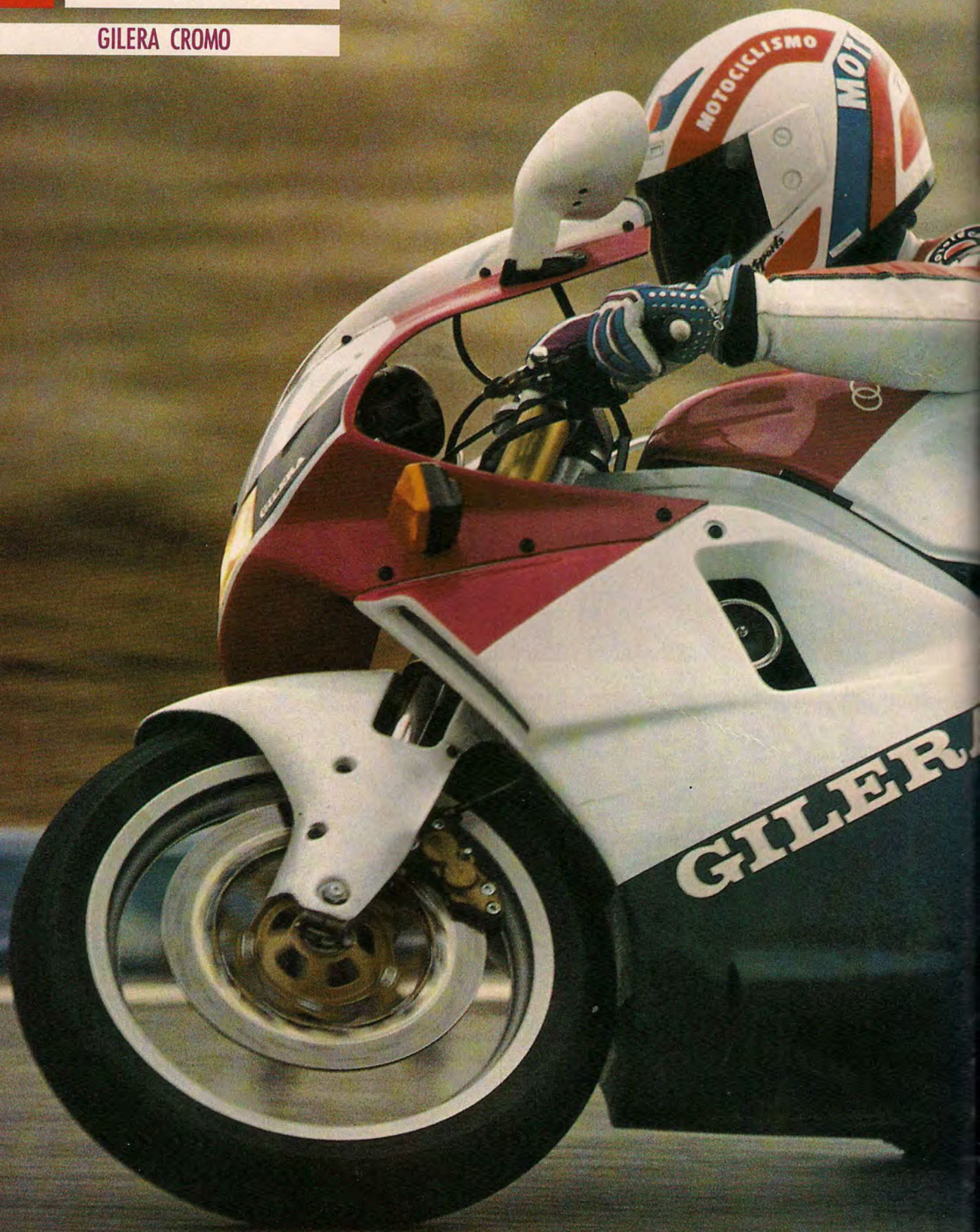


SUPERCROSS PARIS-BERCY

M

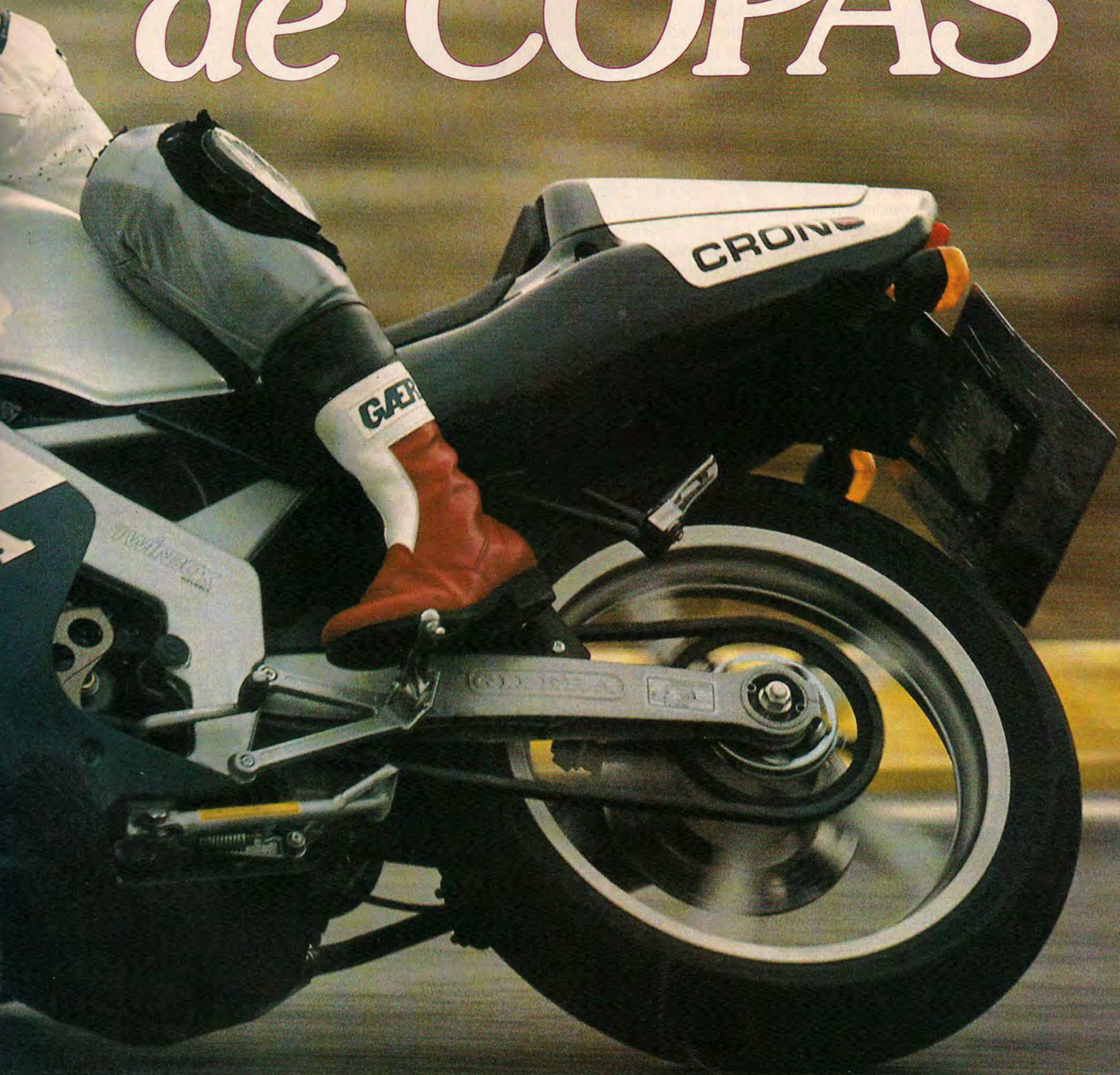
PRUEBA

GILERA CROMO



AS de COPAS

Primero fue la SP 01, luego la SP 02, pero la mejor de esta familia de superdeportivas 125 que han lanzado y popularizado las Copas Gilera aún estaba por venir. Se llama Crono.



ES casi idéntica a la SP 02, pero ahora con válvula de escape electrónica, cambio de relación más cerrada y neumáticos radiales, no sólo es más eficaz y competitiva, también cuesta algo menos.

Igual que sucedió hace menos de un año, en el paso de SP 01 a SP 02, las modificaciones introducidas por Gilera en la Crono (cronológicamente SP 03) mejoran sensiblemente su efectividad en carretera y circuito, pero no alteran el carácter básico ni cambian ni un ápice la personalidad de esta auténtica y formidable 125 «RR». Llama la atención que se hayan abandonado de pronto las siglas SP (de Sport Production), pero tal vez razones de marketing aconsejaban una nueva denominación, así como una distinta decoración.

De esta forma con sus nuevos colores (más serios, menos agresivos), con un ligero rediseño de su colín y carenado (que inferiormente no se prolonga hasta envolver el escape) y llamándose Crono (¡plagio!, como aquellas inolvidables Montesa 350 y 74 de hace poco menos de una década), la SP 03 puede presentarse con esa vitola y gancho comercial que sólo tiene «lo último», «lo más nuevo», algo casi siempre instintivamente asociado también con «lo mejor». Pero no olvidemos que en este caso «lo mejor» viene y se deriva precisamente de su veteranía. La SP 01 ya pagó por sus defectos de juventud. La SP 02 no hizo tabla rasa de ella, simplemente corrigió errores y la perfeccionó, con una excelente horquilla invertida con barras de 40 mm. (que sustituyó a la anterior y convencional de 35 mm.) además de con interesantes retoques en escape y admisión que permitieron ampliar la estrecha gama de potencia utilizable de la SP 01.

EVOLUCION

La Crono es el tercer grado de evolución de aquella SP 01, o el primero si contamos a partir de la SP 02, de la que se deriva directísimamente. Todo permanece igual, a nivel de parte ciclo (con excepción de los neumáticos, ahora Michelin Hi-Sport radiales), pero muchas cosas cambian a nivel de motor, punto en el que Gilera ha concentrado en esta ocasión, y con verdadero acierto, todos sus esfuerzos.

El principal objetivo ha estado puesto en ampliar una vez más la gama útil de potencia. En la SP 02 ya se hizo un primer intento y se consiguió bastante en este sentido. Así, del motor SP 01, en el que no había

nada por debajo de 8.500 r.p.m. y que se moría súbitamente al llegar a 10.000 r.p.m. (es decir, sólo 1.500 r.p.m. realmente utilizables), pasamos a un motor SP 02 que podía girar 1.000 r.p.m. más arriba y que funcionaba de forma mucho más consistente a partir de 7.000 r.p.m. Pero no era suficiente. El motor SP 02 alcanzaba con dificultad y poca alegría la línea roja de 11.000 r.p.m., una vez allí arriba desfallecía inmediatamente, sin posibilidad alguna de jugar con un sobrerégimen a la hora de cambiar (lo que obligaba a llevar siempre un ojo puesto en el cuentavueltas) y además su válvula de escape mecánica APTS II, al menos en nuestra SP 02 de pruebas (MOTOCICLISMO 1.194, enero 1991) abría antes de tiempo, provocando un claro bache de respuesta entre 6.000 y 7.000 r.p.m., que dificultaba su conducción.

En el motor de la Crono se ha vuelto a insistir en ampliar la banda de potencia utilizable. La línea roja del cuentavueltas se ha desplazado hasta las 12.000 r.p.m. y la nueva válvula de escape de control electrónico es garantía de una mayor precisión de funcionamiento abriendo totalmente la lumbrera de escape a 7.800 r.p.m. Por lo anterior parece que nos encontramos ante un motor más puntiagudo, pero no es así, sólo ante un motor más fácil, más efectivo... mucho mejor. En mi opinión el mejor que he probado nunca en una 125 de carretera y sólo comparable, pero superior en rendimiento, al de aquella maravillosa Aprilia SP que probamos en el 90, que Derbi nunca se decidió a importar al inclinarse por traer sólo la Futura.

ENERGIA

Con la válvula de escape cerrada (obstruyendo parcialmente la lumbrera de escape) el motor de la Crono responde sin ahogos incluso desde régimen tan bajo como 3.500 r.p.m. (punto desde el que podíamos abrir gas a fondo bruscamente sobre los rodillos del banco). Sin ponérselo tan difícil y circulando a punta de gas, en plan de rodaje por ejemplo (algo que tuvimos que hacer cuidadosamente porque recibimos una moto con tan sólo 5 km.), puedes circular con buen tacto en el puño entre 5.000 y 7.000 r.p.m., y puedes ir cambiando hasta sexta sin problemas. Lo mejor viene, sin embargo, lógicamente un poco después. Cuando la aguja del cuentavueltas señala las 7.800 r.p.m. suena el despertador, se acciona el turbo, la sangre hierve y la Crono sale



CAMBIO COMPLETO POR FUERA, CON COLORES
MÁS SUAVES Y MENOS AGRESIVOS, PERO QUE
NADIE SE EQUIVOQUE, LA CRONO SIGUE SIENDO
POR DENTRO TAN RADICAL Y FERROZMENTE
DEPORTIVA COMO SU DIRECTA ANTECESORA, LA
SP 02, PERO AHORA CON MEJOR MOTOR.



literalmente disparada, sin pensarse lo ni dudar una sola fracción de segundo. Cuando una válvula de escape se abre suele haber un mínimo pero apreciable retardo de respuesta, en este caso no es así. Con la admisión por láminas de carbono al cárter, con el carburador Dell'Orto de compuerta plana, y con su encendido electrónico de avance variable, el motor Crono suelta una cerrada carga de caballería (ligera, pero caballería) realmente impresionante. A partir de este punto, acompañado lamentablemente de un ruido de escape excesivamente estridente, la subida de régimen es tan lineal como lo había sido hasta entonces (hasta activar el detonador de la válvula de escape) y el motor se dispara con una alegría y suavidad (que no recordaba de ninguna otra Gilera 125) hasta más allá de las 12.000 r.p.m.

Y no se detiene, no se muere, no se desmaya, ni nada parecido cuando entra en la zona roja. Es cierto que el cuentavueltas miente como un bellaco (12.000 r.p.m. son 11.230 r.p.m. reales), también lo es que no hay más potencia por encima de este régimen, pero puedes llegar casi hasta 13.000 r.p.m. sin sentir nunca esa molesta sensación de que el motor se apaga de golpe como si se estrelase contra un muro. Si quieres sobrerégimen en un momento dado, lo puedes encontrar. Si quieres pilotar (motos como ésta no se «conducen») sin un ojo obsesivamente clavado en el cuentavueltas, puedes hacerlo, la caída de potencia llega de forma perfectamente apreciable, nunca te pilla por sorpresa y puedes cambiar siempre en el momento preciso.

Esperemos que mejorado el control de calidad de Gilera, todos los motores de las Crono, y no sólo el de esta prueba, muestren un rendimiento tan excepcional.

El nuevo motor de la Crono, menos comprimido (12,5:1 en lugar de 13:1; más facilidad para subir de vueltas), conserva las características básicas del anterior SP 02, refrigeración, eje de equilibrado y sistema separado de engrase, pero cuenta ahora con un escape más eficaz (de cono y contracono claramente más abultados, demasiado tal vez, por lo que rozará en el suelo con relativa facilidad si no te descuelgas en curvas), con nuevo cigüeñal y biela y con un cilindro, siempre de siete transfers, de distribución revisada. Pero todavía hay más. La nueva curva de potencia más asequible, más homogénea y más consistente, puede además ser mejor aprovechada gracias a una nueva relación de cambio más cerra-

da. La 5.^a y la 6.^a no se han tocado, pero 1.^a (un 11 por ciento más larga), 2.^a, 3.^a y 4.^a se han aproximado. El desarrollo final, corona 40/piñón 14, es perfecto para carretera. Poco más de 12.000 r.p.m. de marcador son 167 km/h. de verdad y la sexta se mantiene sin problemas, sin obligarte a jugar constantemente con la quinta aunque dejes caer el motor hasta 9.000 r.p.m. El tacto del selector sigue siendo como siempre blando y preciso. El embrague acusa, sin embargo, la primera más larga.

En un uso normal no hay problemas, pero en salidas rápidas de semáforo, o en pruebas de aceleración, teníamos que hacerlo patinar bastante más que antes y no le gustan ni tolera bien estos abusos. Tiende a arrastrar, es poco agresivo y no es nada fácil, hay que entrenar mucho para conseguir una salida medianamente brillante. Siempre tienes la sensación, nada equivocada, de que podrías haberlo hecho mejor, pero a pesar de ello la Crono supera en aceleración a la SP 02 o, lo que es lo mismo, a cualquier otra 125 del mercado. En velocidad máxima sube también hasta el, de momento, inalcanzable nivel, 168 km/h. de la SP 02, pero sin el viento lateral de casi 6 m/s. que nos persiguió durante las comprobaciones con el radar, estamos seguros de que la Crono habría volado algo más lejos.

PRECISION

La de un cronómetro, esto es lo que nos ofrece en su conducción esta nueva Gilera 125. No es moto para ciudad, ni para salir a pasear por carretera, puedes hacerlo, como también con una RC 30, y ahora además mejor que nunca, gracias a su motor más enérgico, pero también más fácilmente utilizable, pero la Crono es una moto para vivir otras sensaciones, para buscar otros límites... y a quien no le guste por dónde empiezan a ir los tiros, mejor será que no siga adelante, porque la Crono no es moto como para hacer una apología de la más feroz y apasionada conducción deportiva, es moto como para escribir todo un grueso tratado sobre ello.

Su chasis, su horquilla frontal de excepcional solidez, sus frenos, de esos de aguantar la respiración para frenar en el último centímetro cuando ya parece que no hay más solución que salir recto, su tacto, precisión, seguridad y confianza que transmite en curvas, alcanzan niveles que sólo pueden ser comparados, dando un gran salto hacia adelante,



DE CARRETERAS COMO ÉSTA, PLACER DE DIOS CON LA CRONO, AL CIRCUITO, A LA COPA GILERA '92. EN EL MOTOR, CON GAMA DE POTENCIA CLARAMENTE MÁS UTILIZABLE, DOS IMPORTANTES MEJORAS, VÁLVULA DE ESCAPE DE CONTROL ELECTRÓNICO (MÁS PRECISA QUE LA APTS Y CON DESLIZAMIENTO AUTOMÁTICO AL PONER EL CONTACTO PARA LIMPIEZA DE CARBONILLA) Y CAMBIO DE RELACIÓN CERRADO. ABAJO DERECHA, ELECTROIMÁN DE ACCIONAMIENTO DE LA VÁLVULA.



AL DETALLE

Antirrobo: Central, sólo hacia el lado izquierdo.

Retrovisores: Aerodinámicos, espejos fácilmente orientables por presión, pero no se ve nada, vibran y hay que quitar las manos del manillar para poder ver algo que no sean tus brazos.

Claxon: Impresentable, propio de ciclomotor, si bien es cierto que en circuito no hará falta.

Caballote: Manías italianas... pata de cabra de plegado automático con muelle muy potente, incómoda y peligrosa, es facilísimo que la Crono se vaya al suelo.

Asiento: Bien para circuito, excesivamente duro y molesto para cualquier otro uso. El del pasajero es de broma.

Herramientas: Lo justo, nada especial.

Starter: En el manillar, con dos posiciones, hace muy bien su función.

Gasolina: Depósito de forma muy bien estudiada, pensando en un uso racing. Tapón de llenado de calidad con cerradura, pero te quedas con él en la mano. Suficiente capacidad para todo con 13 litros. Incómoda llave de paso, con posición de reserva. Maldito filtro de gasolina que provocó en la unidad de pruebas constantes fallos de alimentación hasta que fue eliminado.

Aceite: Boca de llenado gemela, idéntica a la de gasolina. Esto se podría prestar a confusiones pero hay dos grandes rótulos «fuel»/«oil» para evitar graves errores. El depósito es de gran capacidad, 2 litros. No falta luz de aviso de reserva de aceite... previsora muy, muy pesimista.

Accesibilidad: Hay que sacar de las tijas las dos patas de la horquilla para poder cambiar el aceite, pero por lo demás la accesibilidad a todo lo demás es inmediata. Se me-

rece un premio, aunque se podría simplificar bastante más la tarea de desmontar el carenado. Subchasis desmontable. El depósito se levanta y bascula hacia atrás sin desmontarlo (gran invento, aunque muchísima atención de no pellizcar luego al bajarlo el larguísimo tubo de gasolina ¡y sobre todo el de aceite!).

Instrumentación: Impecable y precioso cuadro de relojes de clarísima lectura de día y de noche. Excelente precisión del velocímetro. Excesivo error, sin embargo, de hasta casi un 7 por ciento de más, en el cuentavuellos.

Carenado: Nada que objetar si te mantienes bien aplastado sobre el depósito, excelente campo de visión una vez dentro de la cúpula. Pobre protección si mantienes una postura sólo un poco más erguida.

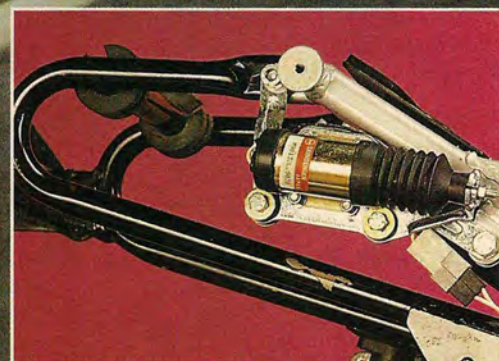
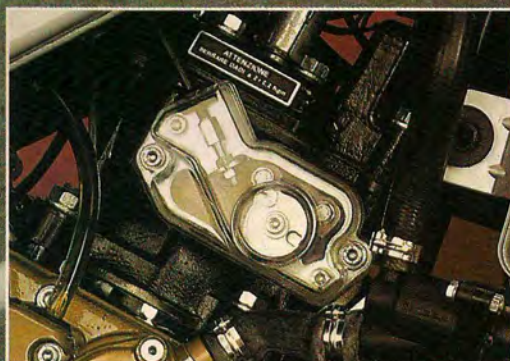
Manillar: Dos piezas, bajo la tija, en correcta posición, pocas vibraciones.

Reposapiés: Aluminio. Los talones de las botas rozan con el basculante en movimiento, algo molesto, las protecciones previstas para evitarlo son, evidentemente, demasiado cortas.

Mandos: Como en las SP 02, ya superados, anticuados... Esperábamos encontrar en esta Crono algo mejor y más moderno, como los de la CX, por ejemplo.

Faro: Minúsculo, pero halógeno y, por tanto, eficaz, aunque la luz de cruce no es ninguna maravilla (el haz de luz se concentra excesivamente en el centro de la carretera).

Equipajes: No es para grandes travesías. Lo que quepa sobre el colín, en posición poco estable. Sobre el depósito, mal asunto llevar grandes bolsas de viaje, resultan muy incómodas.



con los que reservan auténticas motos de G. P. No es casualidad que Gilera haya creado para las SP sus Copas de promoción, para «debutantes» y para «expertos» (más de 23 años), y tampoco lo es que se hayan visto acompañadas de un gran éxito de participación. Las posibilidades de disfrutar en circuito que pone a tu alcance por la módica cantidad de algo menos de 600.000 pesetas una SP 01 o 02 y ahora la Crono (547.000 ptas. es su precio, IVA incluido; más ajustado, pues, que el de la SP 02) son, desde luego, como para no perderselas.

Afirmar que la Crono batirá sin remisión el próximo año a la SP 02 en la Copa Gilera puede ser un poco arriesgado, la SP 02 bien puesta a punto aún puede dar mucha guerra, pero creo que lo más prudente sería apostar por ello. La ventaja parece clara por relación de cambio (sin los saltos de antes entre 2.ª, 3.ª y 4.ª) y capacidad del motor para estirar arriba. En carretera abierta tengo muchas menos dudas. La Crono es, gracias a su nuevo motor, claramente más efectiva, y en una zona determinada de curvas (de montaña, no excesivamente lentas y con buen piso, su terreno favorito) admite improvisaciones y perdona errores mucho mejor que la SP 02. Su ventaja se basa exclusivamente en motor y cambio. Los nuevos neumáticos Michelin Hi-Sport Radial son excelentes, pero también lo eran los anteriores Pirelli (sobre todo en el compuesto Racing utilizado en la Copa). A favor de los Hi-Sport hay que anotar, sin embargo, un claramente mejor comportamiento «en frío» y la mayor confianza que transmiten en mojado.

La postura de conducción no ha cambiado. Para mi talla, 1,70, la Crono, como las SP, me viene justo a la medida, perfecta. Manillar, sin cargar excesivo pero en las manos, reposapiés muy atrasados, el depósito que permite acoplarse y esconderse dentro de la cúpula con el cuentavueltas de gran tamaño justo delante de la nariz, el colín en el que haces tope sólo cuando lo buscas, y el asiento... ¡qué duro!, como una tabla, pero no hace falta más espuma que la que no hay (porque se trata de un trozo de goma de dudosa calidad) cuando en circuito o en carretera vas de lado a lado buscando sentir el asfalto en las rodillas. La Crono es, a la larga, tan incómoda como lo era la SP 02, pero apenas te das cuenta de ello siempre que no te dediques a viajar.

Las posibilidades que permite en curva la Crono desbordan, igual que sucedía en la SP 02, casi todas tus previsiones y expectativas. La velocidad de paso en curva que está al alcance de una moto tan rápida, ligera (120 kg. en vacío), con tan buen chasis y suspensiones (sólo un pelo blanda la delantera) no suelen entrar en tus esquemas. Para es-



TELEX DE LA PRUEBA

CIUDAD

Algo mejor que la SP 02, por la mayor fluidez y consistencia de respuesta a bajo y medio régimen de su motor, pero desde luego éste no será nunca, aunque se pueda callejear bastante bien con ella, el mejor ambiente de una pura sangre de circuito como es la Crono. Su postura de conducción resulta incómoda para un uso diario y además no es tan ágil como cabría esperar por culpa de su limitado ángulo de giro. En la acera llama mucho la atención, pero aparcada corre siempre grave peligro por su insegura pata de cabra.

CARRETERA

Satisfacción total siempre que no esperes más de lo único que es capaz de ofrecer, temperamento y carácter estrictamente deportivo, eso sí, al más alto nivel. Como la SP 02, la Crono ofrece un mínimo confort de marcha pero te recompensa con brillantes prestaciones y con un comportamiento en curvas realmente excepcional.

AUTOPISTA

En condiciones normales (climatología especialmente adversa durante esta prueba) la Crono será capaz de alcanzar los 170 km/h. reales confirmando junto con su

antecesora, la SP 02 (168 km/h.) como las más rápidas 125 del momento. El desarrollo final de la Crono, cosa rara últimamente entre las cuatro de litro, está perfectamente ajustado. La protección del carenado es muy escasa si te mantienes sentado, pero completa cuando te agachas, conservando en ese momento una perfecta visibilidad a través de la amplia capula.

SPORT

Fantástica. Difícil pensar en algo con lo que se pueda acelerar antes y sobre todo frenar después. Impecable estabilidad, soberbia precisión y rigidez, tacto de G. P., buenas suspensiones, mejores frenos, chasis y neumáticos. Todo esto ya lo conocíamos de la SP 02 pero la Crono, más efectiva con su nueva válvula de escape electrónica, nos lo ha vuelto a recordar. Para disfrutar de verdad en circuito... ¿Cuándo empieza la próxima Copa Gilera?

PASAJERO

El rediseño del colín mejora la estética con respecto a la SP 02 pero no representa ninguna ventaja adicional para el pasajero. Lo importante es que en algún momento existe la posibilidad de poder ir acompañado. ¿Hasta dónde? Eso dependerá exclusivamente de la capacidad de sufrimiento de quien se siente detrás.

tar a su altura tienes que sacar a relucir toda tu agresividad, tienes que dejar a un lado ese conformismo al que te llevan motos de muchos más kilos, pero también potencia, con las que nunca te importa perder algo de tiempo dentro de la curva porque en el fondo piensas: ¡Te vas a enterar!; ahora lo recuperaré, en cuanto abra gas... La Crono te invita y te provoca taquicardia constantemente porque te lleva a todo lo contrario, a ganar tiempo donde normalmente lo pierdes, en frenadas y en el ápice de las curvas, y eso de cortar gas..., ¡nunca! Al final agradeces que también haya en las carreteras largas rectas y curvas superrápidas en las que, afortunadamente, y con no más de 30 CV. en el puño, te puedes permitir un cierto respiro.

Con su rueda frontal de 16", con neumático de talón bastante alto para hacer casi el mismo papel que si tuviera 17", la Crono puede decirse que entra sola en los ángulos. Su agilidad es deslumbrante y su apoyo dentro de la curva firme, seguro, noble, inspirando una casi totalmente ciega confianza. La «falta de peso» se hace un poco extraña al principio, si vienes de motos más grandes, pero el aplomo con el que pisa el asfalto, en línea con el de Aprilia Futura o Cagiva Mito, es sorprendente. Su amortiguación se encarga de digerir bien los baches sin que nunca te inquieten para nada las reacciones de su dirección, aunque una brusca junta de asfalto se presente por ejemplo justo en plena trazada y en medio de la más profunda tumbada. A escala 1:125, pero esta Crono es tan admirablemente buena, estable, neutra y precisa como a otro nivel lo es también la «eterna referencia», la RC 30. ¡Sí, señor!, así como suena.

Qué lástima que tan formidable comportamiento se vea en parte empañado por esos pequeños problemas menores y «tonterías» con los que a veces parece que se quiere certificar, tanto en un Lancia Delta Integrale de 4.500.000 ptas. como en una Crono de 547.000 ptas., que el producto es «Made in Italy». Así a los 30 km., por ejemplo, de noche, se aflojó un fusible (caja portafusibles de pésima calidad), dejándonos tirados sin batería para arranque, luces o válvula de escape. Se solucionó, porque ya conocíamos este problema de la SP 02, con sólo un poco de cinta aislante, pero siguió dando guerra. Luego padecimos constantes y misteriosos problemas de alimentación durante el rodaje, hasta que la moto se paró definitivamente un día, claro está, en el momento y lugar más inoportuno. La causa, también como en la SP 02, otra «tontería», pero de esas que te vuelven loco, filtro de gasolina defectuoso. Finalmente, ojo al lavarla, después arranca con dificultad, o simplemente no arranca hasta secarla con aire a presión (nue-