

Sin complejos



Estaban destinadas a sustituir en el mercado a las ligeras 2T, pero desde el primer momento éstas las han superado por su mayor ligereza y la mejor respuesta de sus propulsores. De todos modos, la evolución de las 4T de trial no se detiene, cada vez son más potentes y ligeras.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	
TIPO	Monocilíndrico 4T SOHC
CILINDRADA	317 cc
DIÁMETRO POR CARRERA	82x60 mm
ALIMENTACIÓN	Carburador Keihin ø28
ENCENDIDO	Digital
CAMBIO DE MARCHAS	5 vel.
EMBRAGUE	Multidisco con mando hidráulico
REFRIGERACIÓN	Líquida
ARRANQUE	A pedal
CHASIS Y DIMENSIONES	
TIPO	Tubular en acero
DISTANCIA ENTRE EJES	1.322 mm
ALTURA ASIENTO	645 mm
DISTANCIA LIBRE SUELO	310 mm
CAPACIDAD DEPÓSITO	2,7 l
PESO VERIFICADO	72,6 kg
SUSPENSIONES	
HORQUILLA/RECORRIDO	Ceriani/38/18
AMORTIGUADOR/RECOR.	Ollé/175 mm
NEUMÁTICO DELANTERO	2'75x21"
NEUMÁTICO TRASERO	4'00x18"
FRENSOS	
Ø DISCOS DEL TRAS.	185/145
BOMBA/PINZA DEL	AJP/AJP
BOMBA/PINZA TRAS.	AJP/AJP

y es que en segunda puedes encarar todo tipo de zonas y de giros. En los escalones más fuertes y en los vuelos más largos se utiliza tercera, y hasta incluso cuarta, sin temer por quedarnos cortos de potencia. El tacto del embrague es muy correcto, bastante rápido, y además muestra la resistencia necesaria en los envites más fuertes. Podríamos decir que el de Sherco es un motor más radical, con mucha potencia, útil para las zonas con buena adherencia, que nos permiten aprovecharla. Como en el motor Beta, la diferencia entre los dos mapas de potencia se nota muy poco, y en el mapa suave se sigue mostrando contundente en su respuesta.

Nivel parejo

El nivel de comportamiento de los bastidores es muy alto en ambos casos, y por ello resulta realmente complicado decantarse por uno u otro. Lo hacemos por el de Sherco porque se beneficia de una mayor ligereza. Ha registrado unos excelentes 72,6 kg en nuestra báscula, por debajo de los 74,4 kg de la Beta, pero también de los 74,3 kg verificados en el modelo anterior. Los beneficios que aporta el nuevo bastidor se reflejan en todos los aspectos, su ligereza es mayor y su comportamiento dinámico también. El pilotaje resulta más fluido y la moto se nota ligera en todas las maniobras. Pero también hemos de decir que el tubular es muy estable y que las reacciones de la rueda delantera se controlan con precisión, en parte porque su aplomo es excelente. Con tanta ligereza, los movimientos en parado se hacen con facilidad, especialmente en el tren delantero. El trasero acusa en parte el sobrepeso generado por el depósito, pero una vez adaptados se mueve igualmente bien. La posición de conducción nos resulta muy agradable, el manillar es cómodo y la estrechez de líneas facilita nuestros movimientos, a la par que nos hace sentir la moto muy pequeña y manejable. El monoviga de Beta es casi perfecto, preciso a la hora de elegir las trazadas, estable en cuanto encaras zonas con varios obstáculos, manejable en los movimientos en parado y ligero, hasta tal punto, que el sobrepeso respecto a la Sherco pasa prácticamente desapercibido. Es tan estrecho en la zona



[01] El motor 320 es muy potente. Se alimenta por medio de un carburador Keihin. **[02]** El fácil acceso al filtro del aire resulta todo un acierto en la Sherco. **[03]** La estrechez de líneas es similar a la de la EVO.

del depósito de gasolina que permite un mayor ángulo de giro en la dirección, éste se agradece enormemente en las zonas con giros cerrados. Esta estrechez también se deja notar en la posición de conducción, aporta una gran libertad de movimientos y nos hace percibir la moto muy compacta y ligera. El único aspecto negativo lo encontramos en el manillar, es sensiblemente ancho, y por ello no resulta tan cómodo como el de la Sherco. De todos modos, mejor ancho que estrecho, porque cortándolo por los extremos lo podemos adaptar fácilmente a nuestro gusto.



La Sherco es un purasangre de carreras, combina una respuesta energética con la enorme ligereza del conjunto

La igualdad se mantiene

La igualdad apreciada entre los bastidores se mantiene en el comportamiento de las suspensiones. Tanto Beta como Sherco equipan componentes de gran calidad, y ésta se traduce en forma de un excelente funcionamiento. La horquilla Paioli (que en la Sherco se llama Ceriani) no es exactamente la misma en los dos motos, pero en ambos casos su comportamiento nos ha convencido totalmente. En la Beta, el tratamiento antifricción consigue un tacto excelente, muy sensible en la primera parte de su recorrido. En determinados momentos da la sensación de ser algo blanda de muelles, pero en ningún caso su hundimiento nos hace perder el control. En los cambios, la rapidez del hidráulico de extensión nos hace olvidar la sensación anterior, y por ello se hacen con facilidad. El taraje algo blando es el responsable de que la rueda delantera vaya pegada al suelo en todo momento y de que tengamos una total sensación de control sobre sus reacciones. El amortiguador trasero Paioli recibe nuevos reglajes, más rápidos en extensión, que hacen que el rebote en los escalones sea todavía más beneficioso que en el modelo 2009. Tras el impacto de la rueda sales lanzado literalmente hacia arriba, consiguiendo tu objetivo con una efectividad muy alta. El tacto es muy sensible,

NOVEDADES 2010

SHERCO:

- Nuevo calado de la distribución
- Mapa de encendido más suave
- Tobera de admisión con diferentes secciones
- Radiador Ordoñez un 20 % más eficiente, fijado a presión por medio de silentblocks de goma
- Termocontacto de dimensiones reducidas
- Silenciador
- Nuevos protectores del silenciador y del depósito
- Chasis tubular
- Travesaño inferior del chasis 5 mm más alto
- Anchura en la zona de los estribos 7 mm mayor
- Depósito de gasolina en el centro de giro de la moto
- Bomba de gasolina bajo el depósito
- Filtro de aire en la posición habitual del depósito
- Horquilla Ceriani con tratamiento antifricción
- Componentes internos de la horquilla de aluminio: ahorro de 300 g
- Amortiguador trasero con muelle lineal de 6,5 kg
- Reglajes del amortiguador adaptados al nuevo reparto de pesos
- Protector de cárter
- Topes de la horquilla hidráulicos
- Placa de faro con nuevo diseño
- Guardabarros delantero
- Guardabarros trasero
- Guía latiguillo de freno delantero

Lo más [+ Potente y muy ligera
Lo menos [-] Arranque con trucos

SHERCO ST 3.2-F: 6.645 [€]

respuesta correcta. En frío arrastra, y por ello se necesita precaución al insertar la primera marcha. En caliente el funcionamiento mejora, y de hecho no hemos observado ninguna falta de aguante cuando le hemos exigido al máximo. Las relaciones del cambio son muy acertadas, la primera cortita sirve para los giros, la segunda se aprovecha en todo tipo de obstáculos y a poco que la altura aumenta, podemos utilizar la tercera. Hemos probado los dos mapas de encendido, hay diferencia, pero ésta es muy poco significativa. El motor Sherco parece de carreras, es muy potente y por más que le exijamos no nos dejará en la estacada. Tiene una arrancada espectacular, tanta, que cuando falta

adherencia puede resultar excesiva. Es brusco cuando abres gas, pero también cuando cortas, y por este motivo nos hemos decantado por el motor Beta. Aceleras para subir un escalón y, tras colocar la rueda delantera en lo alto, cortas gas. En este instante la moto se para más que la Beta, y normalmente te hace fallar. Para solucionarlo tienes que mantener un hilo de gas abierto, pero en ocasiones no es posible, porque entonces pierdes en exceso el control. Una posibilidad es poner una marcha más para que la rueda trasera gire a mayor velocidad y no se frene tanto al contactar con el suelo tras un rebote. Pero como las marchas son muy cortas, para conseguirlo tienes que usar la tercera, y entonces vas demasiado deprisa. La primera casi no se utiliza para nada,

MOTOS GAMA ALGECIRAS

CONCESIONARIO OFICIAL SHERCO KEEWAY

PARA TODOS LOS QUAD PARRILLA.....70€ DEFENSA DEL Y TRAS.....60€ Todo lo que quieras para el quad

DISTRIBUIDOR OFICIAL MONSTER ENERGY

RECAMBIOMOTOS.COM

ALGECIRAS CÁDIZ TEL. Y FAX: 956 65 46 43 / 619 70 31 60 Precios especiales a talleres y tiendas

Caballote 34,99€

KEEWAY 125CC CON FRENO DE DISCO TRASERO Y DELANTERO 1.899€ Refrigerada por agua

SUPERMOTARD 125 CC LIQUIDACION 2.495€ SHERCO IVA INCLUIDO



El rendimiento de los propulsores y el peso de las 4T de trial se acerca cada vez más al de las ligeras 2T

y en todo momento sientes con precisión los movimientos de la rueda. Este efecto sirve para dosificar con precisión la tracción, lo que es muy positivo cuando el suelo patina. La absorción de los impactos es totalmente progresiva, y tras superar un obstáculo tienes el control necesario para encarar con confianza el siguiente.

Sherco combina la mencionada horquilla Ceriani con un amortiguador trasero Ollé anclado en un sistema progresivo de bieletas. El rendimiento del conjunto es óptimo, con unos hidráulicos rápidos y los tarajes de los muelles acertados.

La horquilla tiene un tacto suave, con un taraje algo más firme que la Beta, que hace incrementar la enorme sensación de ligereza del conjunto. El tren delantero se mueve con

enorme facilidad, pero eso sí, sin mostrarse para nada nervioso.

El amortiguador Ollé se caracteriza por un reglaje igualmente rápido, es de los que te acompaña en los escalones para superarlos con confianza. Soporta un mayor peso que en el modelo anterior, pero sus reglajes lo hacen pasar prácticamente inadvertido. Su sensibilidad y el reparto de pesos sirven de ayuda para dosificar la respuesta energética del propulsor y consiguen que la potencia se transmita con efectividad en mayor medida. Sólo falta analizar el comportamiento de los frenos, y no tenemos ningún reproche para los equipos de la Beta y la Sherco. En ambos casos la potencia es la esperada y el tacto nos permite controlar las frenadas con precisión.

Las 4T de trial se han visto siempre condicionadas por la comparación que se hace de ellas con las potentes 2T. Son motos diferentes, que van orientadas a un tipo de usuario diferente. Os podemos asegurar que la respuesta de sus propulsores es muy gratificante, con un par superior al de los motores con lumbreras, que invita a un pilotaje relajado aprovechando el bajo régimen. Ahora que funcionan realmente bien, y que su rendimiento nos permite practicar un trial de altísimo nivel, únicamente falta que todos los aficionados sepamos valorar sus virtudes y no sólo despreciarlas por sus defectos.

Texto: **Xavi León/Albert Guerrero**
Fotos: **Pep Segalés**