

TÉCNICA Bott 250 H7

Al futuro por Internet

Este proyecto español devuelve la vida a viejas ideas sobre los trenes alternativos. Apoyado por una verdadera aldea global unida a través de Internet, David Sánchez está a punto de poner en los circuitos un prototipo realmente interesante.

TEXTO: CÉSAR AGÜI. ILUSTRACIONES: DAVID SÁNCHEZ / HUGO VAN WAAIJEN

Si tienes Internet, quizá sea más sencillo que teclees www.bottpower.com. Allí encontrarás mucha y buena información sobre este proyecto iniciado por David Sánchez, un joven ingeniero industrial madrileño que un día tuvo la idea de diseñar, construir y hacer correr una moto de Gran Premio con tecnología alternativa... Y va camino de conseguirlo. Al entrar en Internet te sumergirás también en el espíritu de todo este proyecto, formado finalmente por un numeroso grupo de personas que contactaron con él a través de la red.

Pero, a pesar del poder de la World Wide Web, al final lo que empuja todo esto es la ilusión de su promotor. El nombre de la página es ilustrativo de ello: Bottpower H7 viene de su entusiasmo por la Batalla de las Twin (libertad mecánica) y por la Montesa Enduro H7, que tantas satisfacciones le dio en su momento.

Cuando David se planteó seriamente la idea de diseñar y fabricar una moto, optó por seguir un camino no alternativo para así aprender más en el trayecto. Esto le ha llevado a unas ideas bastante similares a las Bimota Tesi de segunda generación, con chasis de placas y dirección mandada con reenvíos.

En cualquier caso, es precisamente lo que se aprende y divierte uno en el proceso lo importante de esta historia, por encima del resultado final.

El equipo espera poder probar la moto dentro de este año 2001 y así poder desarrollarla en el CEV durante la temporada 2002. De momento, nos muestra estas interesantísimas ilustraciones, fruto de un trabajo de alta calidad. ¡Suerte!



Hugo van Waaijen Design 2001

>Carrocería

Diseñada por el holandés Hugo Van Waaijen, aprovecha la ausencia de las barras de horquilla para así hacer un frontal más ajustado a la rueda delantera. La cúpula es bastante alta, siguiendo la actual tendencia a ocultar al máximo al piloto.

>Suspensión posterior

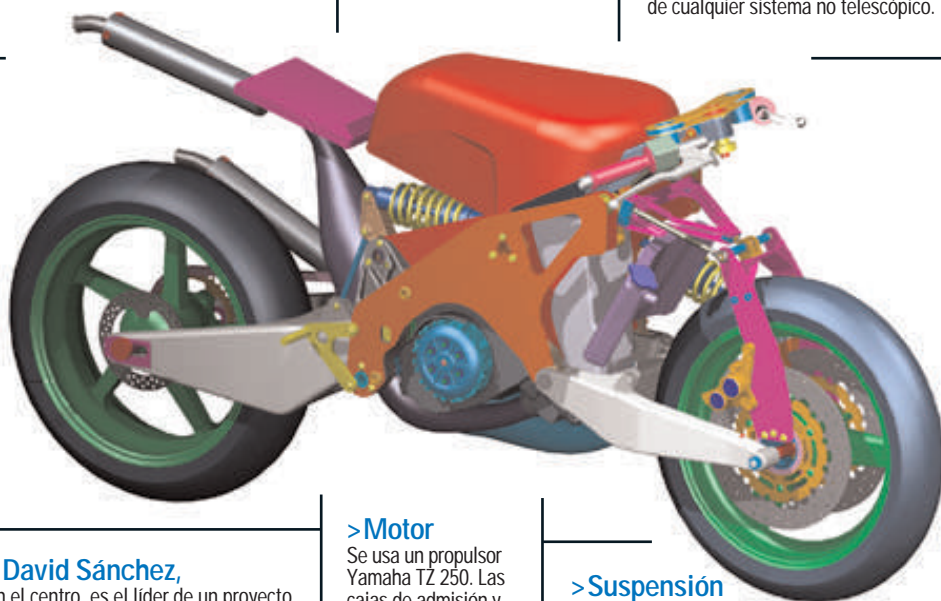
El basculante de aluminio es simétrico al no tener que «aplatanarse» para dejar lugar a un escape que, aquí, lo atraviesa por el lugar habitualmente destinado al amortiguador trasero. El amortiguador, fabricado por Ollé especialmente para la BOTT H7, va plano junto a sus bieletas progresivas, como en las Cobas.

>Chasis

Al no haber pipa de dirección, el chasis se puede hacer en dos partes planas independientes. Cada lateral está formado por dos placas unidas a través de distanciadores, tornillos, ¡y pegamento! No hay soldaduras.

>Dirección

El giro de la rueda se efectúa por una articulación situada en su buje, siguiendo el esquema de Jack Difazio. El movimiento del manillar se transmite mediante unas varillas más sencillas, cortas y con menos articulaciones que las de una Bimota. Así se consigue un tacto más directo entre la rueda y las manos del piloto, punto débil de cualquier sistema no telescópico.



>David Sánchez,

en el centro, es el líder de un proyecto que ahora implica 8 personas y varios colaboradores como Moto Bancada (soldadura) y Pere Ollé (amortiguadores). Hay gente de Madrid, Valencia, Argentina y Holanda, que se relaciona sistemáticamente por Internet...



Por eso la foto es un montaje: estamos en la aldea global, y lo importante son los resultados.

>Motor

Se usa un propulsor Yamaha TZ 250. Las cajas de admisión y escapes se han debido diseñar expresamente para esta moto, al no adaptarse a las formas del chasis y carenado.

>Suspensión delantera

La rueda se sujeta con gran precisión mediante un basculante de aluminio. Este sistema alternativo carece de los problemas de acuñamiento, hundimiento excesivo en las frenadas, fricciones y flexiones de las horquillas telescópicas.



>Rueda delantera

La rueda delantera procede de una Yamaha R1. Se le ha vaciado interiormente para montar una articulación doble de rodadura/giro.

>Hay mucha tecnología

detrás de estos dibujos. La mayor parte de los elementos están calculados con el Método de Elementos Finitos, que permite probar en el ordenador distintas soluciones antes de optar por la mejor.

