

150 Ptas
EXTRA DICIEMBRE

MOTOCICLISMO

NUM. 779 • 4 DICIEMBRE 1982

NUEVAS



BMW

- R 80 RT
- R 80 ST



PRUEBA RACING

PILOTOS Y MOTOS

- Francisco Callejo
- Montesa-Alfa



GUZZI V-65

HOMBRE (N)

COLECCIONABLE
TECNICA
32



Printed in Spain

Francisco Callejo

(Montesa-Alfa)

Algunos os preguntaráis qué razón hay para incluir a Paco Callejo en esta especie de galería de campeones en que se ha convertido «Pilotos y motos» en su nueva etapa. Pues bien, hay, al menos, una muy lógica: la victoria de Noyes en Fórmula 2, pese a ser abrumadora, no es demasiado representativa en cuanto a la realidad-moto de esta categoría. Si la Fórmula Sopral es casi un monopolio Ossa y las dos Fórmulas 1 se caracterizan por la pluralidad de marcas punteras, la Fórmula 2 es un coto Montesa, pese a que haya ganado una Pantah.



Callejo, con su Montesa-Alfa, se ha proclamado subcampeón 82, encabezando el numeroso grupo de Crono que participa en nuestra Fórmula-2.

POR este motivo no era lógico acabar nuestro recorrido por la MOTOCICLISMO SERIES limitándonos sólo a los ganadores; si la Pantah campeona tiene un interés fuera de toda duda, lo cierto es que por precio, posibilidades y difusión, había que traer una Crono para completar la Fórmula 2. ¿Cuál...?; pues la mejor clasificada, claro; la de Callejo, que ha logrado alzarse con ella hasta el segundo puesto de la general. La Ducati ha demostrado su superioridad, pero para los que no nadan en la abundancia, la Crono sigue

siendo la opción más razonable... y es capaz de dar mucha guerra aún.

Las cosas podrán cambiar en el futuro; la experiencia demuestra que un monocilíndrico 2-T refrigerado por aire no tiene nada que hacer en la Fórmula TT-2 internacional, pero en las Series el panorama es distinto. Con nuestro Reglamento las Crono tienen plena validez, y gracias a su precio de adquisición y a su mantenimiento «relativamente económico» (según palabras del propio Callejo), es posible hacer una temporada comple-

ta con ellas invirtiendo menos dinero del necesario para comprar una Pantah nueva. Esto es un argumento de gran peso cuando se habla de una Fórmula Promocional.

Algunas motos merecen atención por sus peculiares características, prescindiendo de los resultados alcanzados; la Montesa es el caso contrario, radicando su interés en que representa la mayoría absoluta..., es la abundancia, en vez de la originalidad. Si lo ideal en las carreras es tener una gran moto y un gran equipo, vamos a ver ahora «la otra

forma» de participar en Fórmula 2 con aspiraciones.

El piloto

FRANCISCO Callejo López es un madrileño de 26 años que lleva 8 practicando el motociclismo como deporte, especialmente el trial, disciplina en la que se proclamó Campeón Provincial e Interprovincial en el 79. Sin abandonar el campo en ningún momento, se decide a tomar la salida en la Subida a Los

Molinos del año 1980, pudiéndose decir que su debut sorprende, ya que vence su categoría y logra un tiempo asombroso sobre su vetusta BMW de cuatro marchas y frenos de tambor.

Animado por este resultado, Paco, que es un rutero recalitrante, con una media de más de 30.000 km. anuales en carretera, ve en la recién nacida idea de la MOTOCICLISMO SERIES una forma ideal de ampliar sus actividades deportivas, concretamente en la Fórmula 2.

Desde entonces, sus resultados ya son conocidos: quinto clasificado en la primera edición y subcampeón este año.

—Paco, en la actualidad practicas el trial, la resistencia y las Series. ¿No son muchas cosas al mismo tiempo? ¿qué tal se compaginan? ¿piensas dejar alguna de ellas?

—Sí, creo que dejaré la resistencia; es una especialidad en la que no me encuentro. Cualquier piloto con el que lucharía en una carrera de las Series puede superarme con relativa facilidad en una prueba de larga duración. Decididamente no es lo mío; además, con la Montesa no se puede aspirar a nada y se incrementan mucho los gastos, algo que debo cuidar mucho dado mi escaso presupuesto.

Sin embargo, el trial no pienso dejarlo. Empecé en él y todavía puedo dar mucha guerra, pese a que no puedo seguir asiduamente los Campeonatos. Este año he acabado tercero en el Provincial. Compaginar velocidad y trial es difícil; voy bien en trial hasta que empieza la velocidad, luego abandono el entrenamiento y el trial precisa entrenar mucho, ¿sabes? Pero son dificultades que supero porque me gustan ambas cosas.

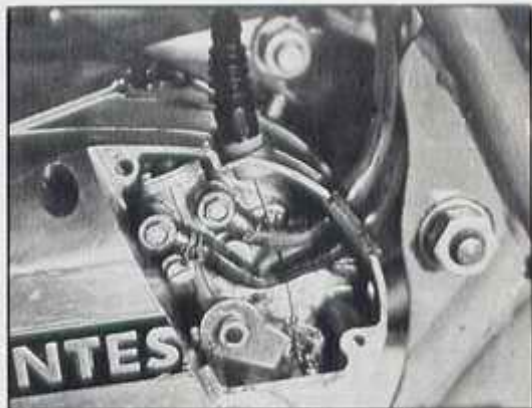
—Hablando de dificultades, ¿cuáles son las mayores que encuentras?

—En primer lugar, claro, está el problema económico. Aparte de eso, me perjudica bastante el hecho de que resido en Requena (Valencia) y la moto está y se prepara en Cercedilla (Madrid). Sólo puedo dedicar los fines de semana que vengo a probar las mejoras que vamos introduciendo. En esto es decisiva la ayuda de mi equipo.

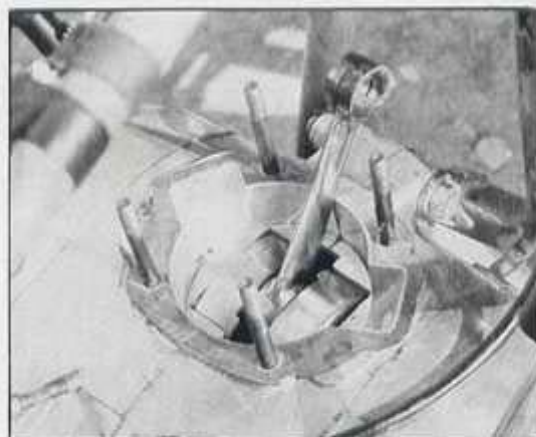
—¿Cuál es tu problema económico?



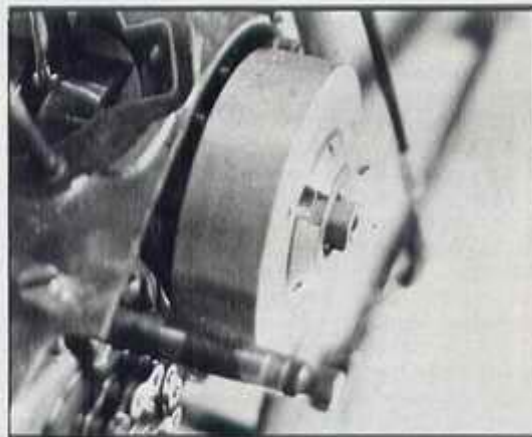
A la izquierda, con el bulón saliendo, el pistón que se monta actualmente y que ha eliminado los gripajes que ocasionaba el antiguo, derecha.



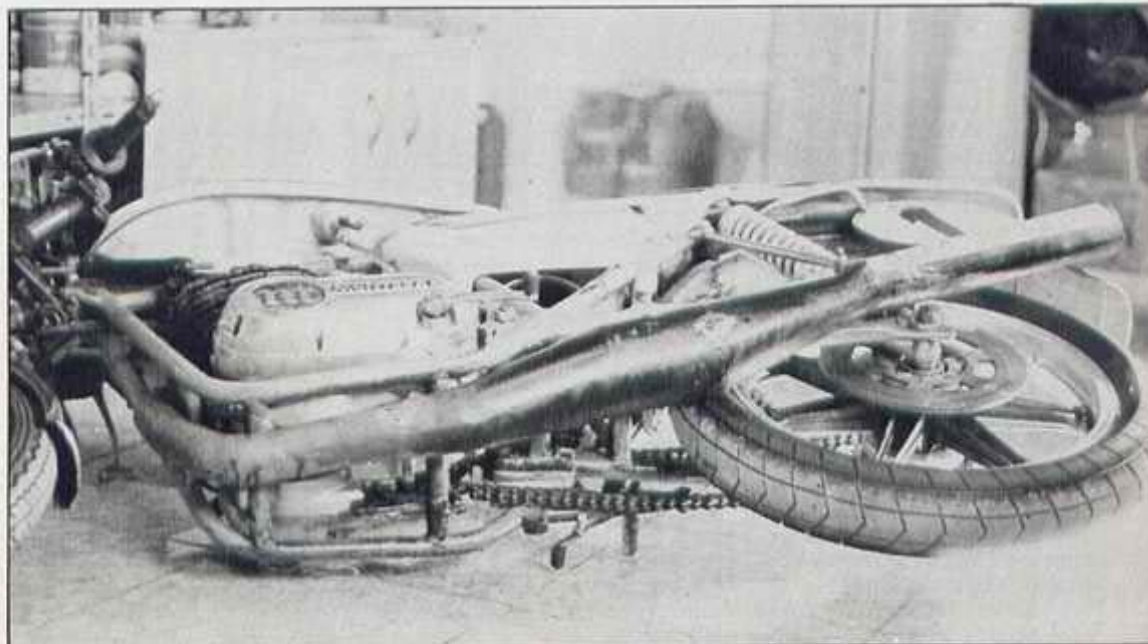
La bomba de engrase, en su sitio, completa y funcionando, como debe ser, aunque la entrada al cárter está taponada y el engrase real es por mezcla.



La biela está pulida por ellos mismos. El secreto de los bajos es, simplemente, un montaje meticuloso.



El plato magnético está rebajado, aligerado y equilibrado en fábrica.



El tubarro es de Pedro Ferré (fábrica).

Pilotos y motos

—El normal, la falta de ayudas. Mi principal patrocinador soy yo mismo, que me gasto todo lo que gano trabajando... y algo más. Mis únicos apoyos vienen de Guillermo Costilla (La Boutique de la Moto), que me vende los repuestos a precios de concesionario y me permite pagar cuando puedo; de Adolfo Barreiro, que me prepara la moto en su taller (Alfa) sin cobrar nada por su trabajo y su tiempo; de AGV, que me ha dado 50.000 pesetas (también a través de Costilla) y, finalmente, el RMCE, que me regala la licencia. También están los premios, claro, pero esto es muy poco. No hay ningún otro ingreso y yo pongo el resto. Por supuesto, la moto es de mi propiedad.

—Después de dos temporadas, ¿qué opinión te merecen las Series?

—Buena, muy buena, son una idea estupenda. Lo que ocurre es que se están saliendo de madre, al menos desde mi punto de vista. Cuando no se tienen ni medios ni dinero, hay que mirar mucho la peseta. Habría que limitar los gastos..., no sé cómo, pero alguna manera debe haber.

Actualmente, si quieres hacer algo, debes llevar la moto siempre en perfectas condiciones, lo que requiere mucho recambio. Simplemente en las ruedas se va un chorro de dinero. Por ejemplo, en la última carrera de este año yo rodé poquísimo en entrenamientos para ahorrar goma y salí el domingo con unas cubiertas que ya había usado el año pasado.

—¿Qué edición te ha gustado más, la 81 o la 82?

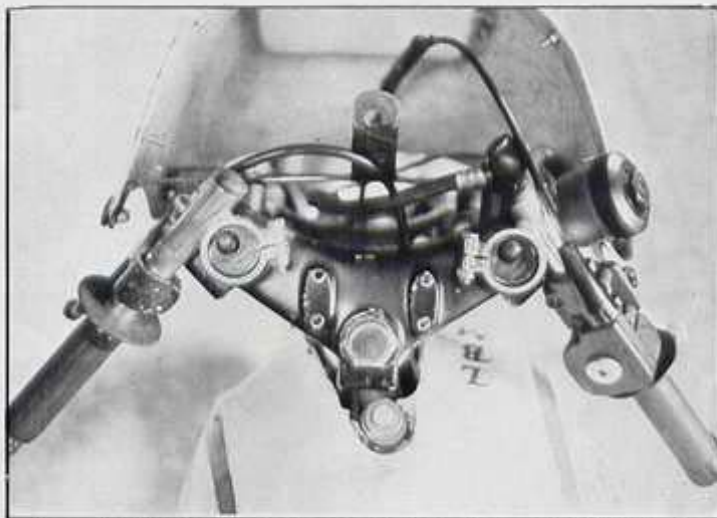
—Yo preferí la del 81. Había más lucha y más ambiente, aparte de que el año pasado la Fórmula 2 era la auténtica «clase reina» por el espectáculo que proporcionaba.

—¿Pero algo bueno tendrá la edición 82, no?

—Sí, claro. El Reglamento está bien, y que se vigile su cumplimiento está mejor todavía. Las verificaciones son imprescindibles y hay que mantenerlas a toda costa, prestando atención a los ruidos. En general hay buen ambiente y comportamiento adecuado, salvo inevitables excepciones. Nosotros somos un equipo aficionado y humilde, como tantos otros...; so-



Los discos de freno tienen la mala costumbre de agrietarse por la zona de sus anclajes.



La horquilla lleva tapones de aire. No hay cuentarrevoluciones.

mos un típico producto de las Series. Llegamos a los circuitos, hacemos lo que podemos y lo mejor que podemos, no molestamos a los demás..., en fin, no «piamos».

—¿Qué opinas de los circuitos urbanos?

—La verdad es que yo me encuentro a gusto en ellos, quizá porque soy un piloto bastante seguro y sólo me he caído una vez desde que practico velocidad; además, no hay otra cosa, si queremos correr tenemos que aceptarlos. Comprendo que se tienda hacia los permanentes, y yo preferí el Jarama, claro, pero

mientras no haya suficientes...

—¿Qué opinión te merece la Crono, tu Crono, para las Series?

—Es una moto divertida, corre mucho y es relativamente barata de mantener. Por contra, tiene problemas de dirección y horquilla (a mí no me admite slick delante); la línea del depósito es fatal, más ancha que una BMW, y resulta imposible acoplarse adecuadamente; finalmente, están las vibraciones... ¡las tiene todas!

De un modo muy resumido, ¿cómo ha sido esta temporada?

—A la primera carrera llegamos con poca moral y mucho

despiste. En la primera manga las cosas no fueron bien y en la segunda, cuando parecía que cogía el ritmo y había dado dos vueltas en cabeza (a mí las salidas se me dan muy bien, ¿sabes?, ¡ponlo!), se gripó la moto.

En la segunda empezaron los problemas con un pistón que era defectuoso, ya te explicará Adolfo, y el motor iba muy mal. Teníamos detonación y la moto «no se meneaba».

En la tercera seguimos con el mismo pistón, y aunque pusimos dos juntas de culata, el motor seguía sin rendir lo debido. Para la cuarta ya nos gastamos las 4.000 pesetas del pistón y todo fue correctamente..., bueno, salvo lo de los neumáticos.

—Sueña un poco, Paco; ¿qué te gustaría para el año próximo?

—Hombre, puestos a soñar...; creo que el año próximo seguiré en Fórmula 2 con mi Crono y mis amigos, simplemente, aunque no me importaría llegar a ser un piloto profesional, ¿sabes? Me gustaría cambiar la horquilla, los frenos y el kit de mi moto, aunque soy poco exigente y no tengo presupuesto. También me gustaría que hubiese dinero en premios..., eso ayudaría mucho; y me gustaría llevar la BMW Hernández de Lizárraga, piensa que BMW es «mi marca»; también...

—Para, para, vuelve a la realidad...

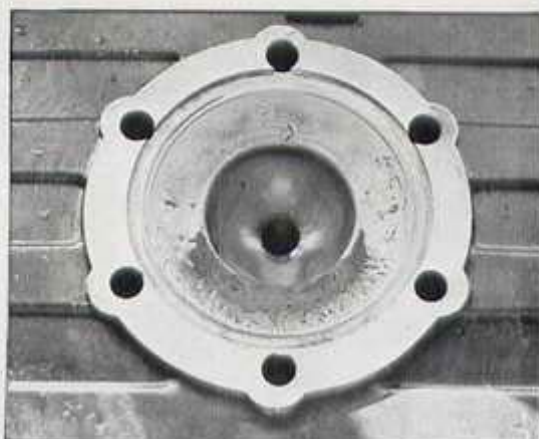
—En serio, lo que sí me gustaría es que hubiese más honradez y «fair play» por parte de algunos. Quiero que se aclare el asunto de Albacete, porque mi dinero y mi trofeo los tiene mi amigo Rico. No voy a discutirle sus méritos en carrera, pero les afeo, a él y a su equipo, el comportamiento que tuvieron posteriormente para con los demás, que somos sus compañeros en Fórmula 2. Estamos todos bastante decepcionados, no soy yo el único; allí había algo que sancionar y se sancionó; hay que saber acatar estas decisiones, porque el Reglamento es para todos y su cumplimiento nos beneficia.

—¿Alguna cosa para terminar?

—Sí, mi agradecimiento a cuantos me han ayudado: Costilla, AGV, Motos Alfa y, en general, a todo mi equipo.



Un problema recalcitrante: la rotura del piñón de tercera.



La culata muestra huellas evidentes de roturas a causa de los gripajes.

El equipo

El equipo que habitualmente asiste y acompaña a Francisco Callejo está formado por las siguientes personas:

Adolfo Barreiro: es el propietario de Motos Alfa; actúa como mecánico, técnico y preparador. Se ocupa del mantenimiento de la moto.

Gonzalo Victoria de Lecea: es el manager, aunque todos esbozan una sonrisa ante este pomposo calificativo. También pilota cuando hay moto disponible y forma pareja con Callejo en resistencia.

Juan José del Valle: se ocupa del cronometraje. Su amistad con el resto del equipo proviene del trial, disciplina en la que ha quedado Campeón Provincial este año, llevando una Cota 349 modificada y preparada también en Alfa.

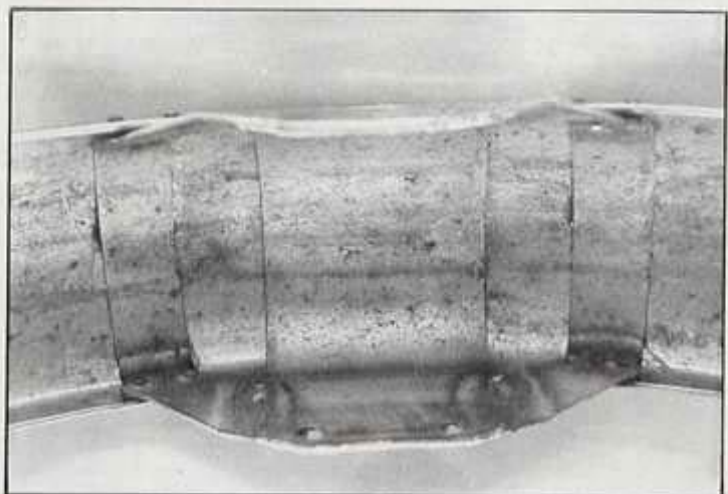
José M. Benítez: ayuda en el cronometraje y se encarga de probar y rodar la moto cuando Callejo no está. Su misión más destacada es actuar como traductor de catalán.

Los patrocinadores del equipo son: La Boutique de la Moto, AGV, Motos Alfa y el RMCE.

Los desplazamientos se realizan siempre en el coche de alguno de ellos, con la moto en un remolque, y se duerme en tienda de campaña. Los gastos que se realizan en estos desplazamientos son «a escote». Los repuestos se adquieren en LBM, a precio de costo y con facilidades de pago, en tanto que Adolfo Barreiro no cobra nada por su trabajo. En estas condiciones, el presupuesto que se necesitó en 1981 fue de 570.000 pe-



Detalle de la admisión.



Un nuevo anclaje del guardabarros delantero sirve de puente para la horquilla.

setas, mientras que en 1982 se han «arreglado» con algo más de 300.000, ya que la moto es la misma y se reduce el costo de adquisición.

La moto

SE trata de una Montesa Crono 350 MS preparada para las Series según las especificaciones del Reglamento y en la medida de lo posible (hasta donde ha permitido llegar el presupuesto). Adolfo Barreiro ha facilitado una serie de datos y reglajes que pueden resultar de interés, pero siempre teniendo en cuenta que son para el Jarama.

Los mejores resultados de ruedas se obtienen con PV 11 (3.25-18) delante y SC 15 (3.25/4.50-18) detrás, siempre que se empleen las llantas de serie (2,15" de garganta); con una traseira de 3" montan PV 11 (3.50-18) para circuitos urbanos.

Los frenos son los de serie, afinados por Adolfo, que asegura haber mejorado sensiblemente su rendimiento. Los fatiguillos son Brembo (se dilatan menos que los de serie) y el líquido es Gulf Dot-4. Las pastillas siguen siendo las originales (Necto 707).

El carburador, así como la tobera, están mandrinados a 40 mm., siendo un reglaje aproximado: 190 de alta, 50 de baja y aguja 8 H-1. El tubo de escape es obra de Pedro Ferré (Montesa) y la bujía es una Champion N-54-R.

Los amortiguadores traseros son unos lñaño tarados especialmente para Callejo, mientras que el de dirección es Kawasaki. La horquilla es la de serie, con aceite Tecnomoto C y tapones de aire (12 lbs. en el Jarama y nada en urbanos). Está subida con respecto a las tijas y ello permite montar los semimanillares muy arriba, sin necesidad de recordar la cúpula. Un ingenioso puente de horquilla queda camuflado bajo el guardabarros, sirviendo también de sujeción para éste.

La cadena es una Regina Oro; el puño de acelerador es un Tecnomoto Cross de salida lateral y tiro rápido, y disponen de un cortacorrientes que

Pilotos y motos



De izquierda a derecha, Gonzalo Victoria de Lecea, Francisco Callejo y Adolfo Barreiro.

facilita los reglajes de carburación. Como dato curioso hay que destacar la ausencia de cuentarrevoluciones porque... «uno bueno es muy caro y, además, el motor se acaba antes de haber peligro de rotu-

El embrague es el de serie, pero con unos remaches especiales de acero que resultan mucho más resistentes que los originales; el aceite es un SAE-20 normal.

El cigüeñal está equilibrado y pulido, al igual que la biela (obra de Gonzalo), mientras que los agujeros de equilibrado se han rellenado simplemente con corcho, que no se desintegra ni representa riesgo de rotura en caso de salirse un tapón.

El volante-generador está aligerado en fábrica mediante su rebajado lateral; los retenes del motor son de serie, mientras que los rodamientos de cigüeñal son FAG-6306-LB (cuando se encuentran). La culata es de serie y presenta huellas evidentes de haber machacado segmentos, pero no hay dinero para una nueva.

Para evitar que el carburador se suelte con las vibraciones, lleva unas gomas que lo sujetan hacia el cilindro. Con todo esto, en el Jarama se monta un desarrollo de 13/30.

Es Adolfo Barreiro quien aclara otras cuestiones más «escondidas» y da su opinión sobre las Crono:

—Se trata de una moto que

está bastante próxima a sus límites. Podríamos lograr más potencia, aunque haría falta más dinero del disponible, pero el motor, sobre todo los cárteres y el embrague, harían temer por su fiabilidad.

Yo me he limitado a trabajar con el barrido a base de retocar los ángulos de ataque de los transfers, especialmente del trasero central, cuya influencia es decisiva. Por lo demás, pulido, aligerado, equilibrado... y un montaje muy meticuloso, que nos han permitido hacer dos temporadas de Series y Resistencia con la misma moto, sin salirnos demasiado del presupuesto.

—¿Cuáles son los problemas más típicos?

—Varios. Por ejemplo, los discos de freno se agrietan, pero no por las pistas de frenado, sino por la zona de anclaje al buje. También el piñón de tercera marcha tiene tendencia a romperse, lo que ocasiona averías graves. El eje del pedal de arranque se sale en cuanto se engancha lo más mínimo. Finalmente, están los problemas de gripado, pero esto ya está casi totalmente resuelto con los nuevos pistones. Los dos últimos temas —eje de arranque y gripajes— te los podrían confirmar cualquiera de nuestros compañeros, y tú los has estado viendo a lo largo de la primera temporada, especialmente.

—Hablando de pistones, Pa-

co culpa a uno de ellos de los malos resultados del inicio de temporada; luego, tú hablas de gripajes y nuevos pistones; ¿qué es lo que sucede?

—Son dos temas distintos. Las primeras Crono traían el pistón de la Enduro H-6. Estos émbolos dilataban mal y llevaban las puntas de los segmentos en lugar inadecuado, por lo que gripaban con gran facilidad. En la actualidad ya se montan los de la H-7 (el montaje es original), que son idénticos de medidas, pero que se comportan a la perfección y varían la colocación de los segmentos. Por eso, ahora los gripajes son mucho menos frecuentes.

Nuestros problemas concretos eran debidos a un pistón defectuoso, que tenía el alojamiento del bulón más bajo de lo debido. Esto se traducía en una compresión elevadísima (detonación) y, lo que es peor, nos alteraba el diagrama de distribución de un modo muy desfavorable, resultando que cuando bajamos compresión a base de doble junta de culata, la moto no iba «ni para atrás». Nos costó darnos cuenta del defecto y hasta que lo localizamos nos perjudicó mucho. Fue algo muy raro, ya que era un pistón «repuesto original»...; simplemente, en la fabricación en serie hay fallos ocasionales y a nosotros nos tocó uno... ¡qué le vamos a hacer!

—¿Cómo resolvéis los engrases?

—Ahora ya no es demasiado problema. Antes, con los pistones H-6, Paco decía que los gripajes eran... « $n + 1$, tendiendo « n » a infinito». Es una expresión bastante matemática... y real. Con los H-7 el motor no exige más de lo debido.

La bomba de engrase sigue en su sitio —funcionando, claro— y está permanentemente abierta a tope (la leva), aunque la entrada al cárter la he obstruido totalmente. De esta forma vamos legales y el engrase se lo puedo confiar a mezcla directa en el depósito de gasolina, a base de Motul 300 Century al 3 por 100, que me da más confianza y mejores resultados.

Un punto importante es el cambio; en él empleo Bel-Ray a plena satisfacción.

—Ya para acabar, ¿has tenido muchas dificultades para coger el hilo a las carreras de velocidad, tú que provenías de la moto de campo?

—Al principio sí, claro; todos proveníamos de la moto de campo, no sólo yo, y teníamos un despiste fenomenal, porque esto es otro mundo. Luego, cuando empezamos a lograr resultados (Albacete y Lugo, 1981) nos resultó decisiva la ayuda y orientación de Pedro Ferré, que nos apoyó incondicionalmente dentro de sus posibilidades. Personalmente, le estoy muy agradecido y procuro corresponderle cuanto puedo, como, por ejemplo, diciéndole mi «secretillo» de los frenos, algo que él no había pensado y que ahora ya utiliza.

—Por lo que se ve, le habéis tomado la medida al asunto, ¿no?

—Mira, no nos hacemos ilusiones que están fuera de nuestro alcance. Sabemos lo que somos y lo que razonablemente podemos ser. Vamos a las carreras porque nos gusta y disfrutamos muchísimo, todos nosotros. Como equipo estamos bien conjuntados y somos un grupo de amigos; la moto va bien y Paco es tan rápido como haga falta. Queremos seguir así, sin calentarnos la cabeza con sueños imposibles, aunque si alguien quiere ayudarnos..., procuráramos no defraudar.

Andrés RUIZ