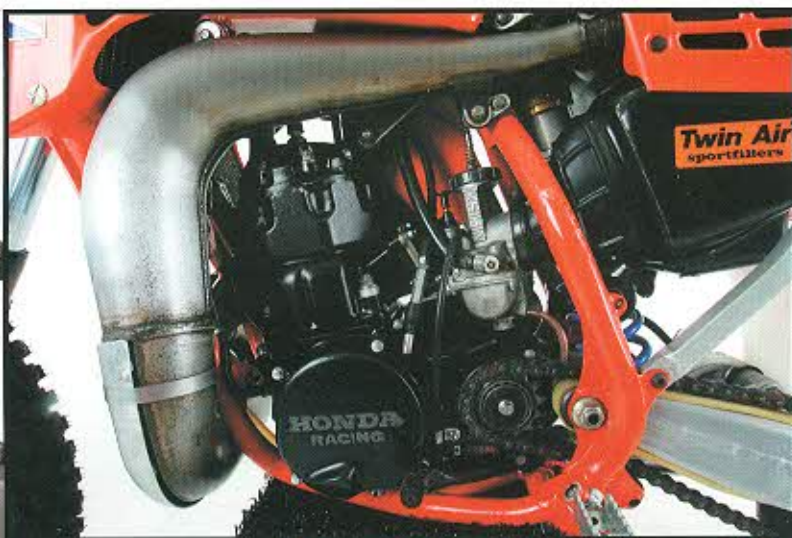


LA HONDA HRC500
DE 1986 DE DAVID THORPE
METAL PRECIOSO

Texto: Rob Walters / Fotos: Tom Fuller
Adaptación: Joan Batet





El potente equipo oficial Honda es considerado como el Santo Grial de los equipos oficiales - ya sea en motocross, trial o velocidad. Poseen un record sin precedentes que no para de crecer, y no es por casualidad. Los equipos tienen buenos fundamentos y hacen bien su trabajo, de forma que las siglas HRC (Honda Racing Corporation) decoran las motos mejor preparadas del mundo.

Esta particular moto sólo tiene de fábrica lo que construyó el equipo HRC, ya que fue totalmente construida a mano, no recibió nada de la moto de serie. La ventaja de tener una de estas motos fue que sorprendieron a los privados, pues trabajaron al margen de los esfuerzos de la fábrica.

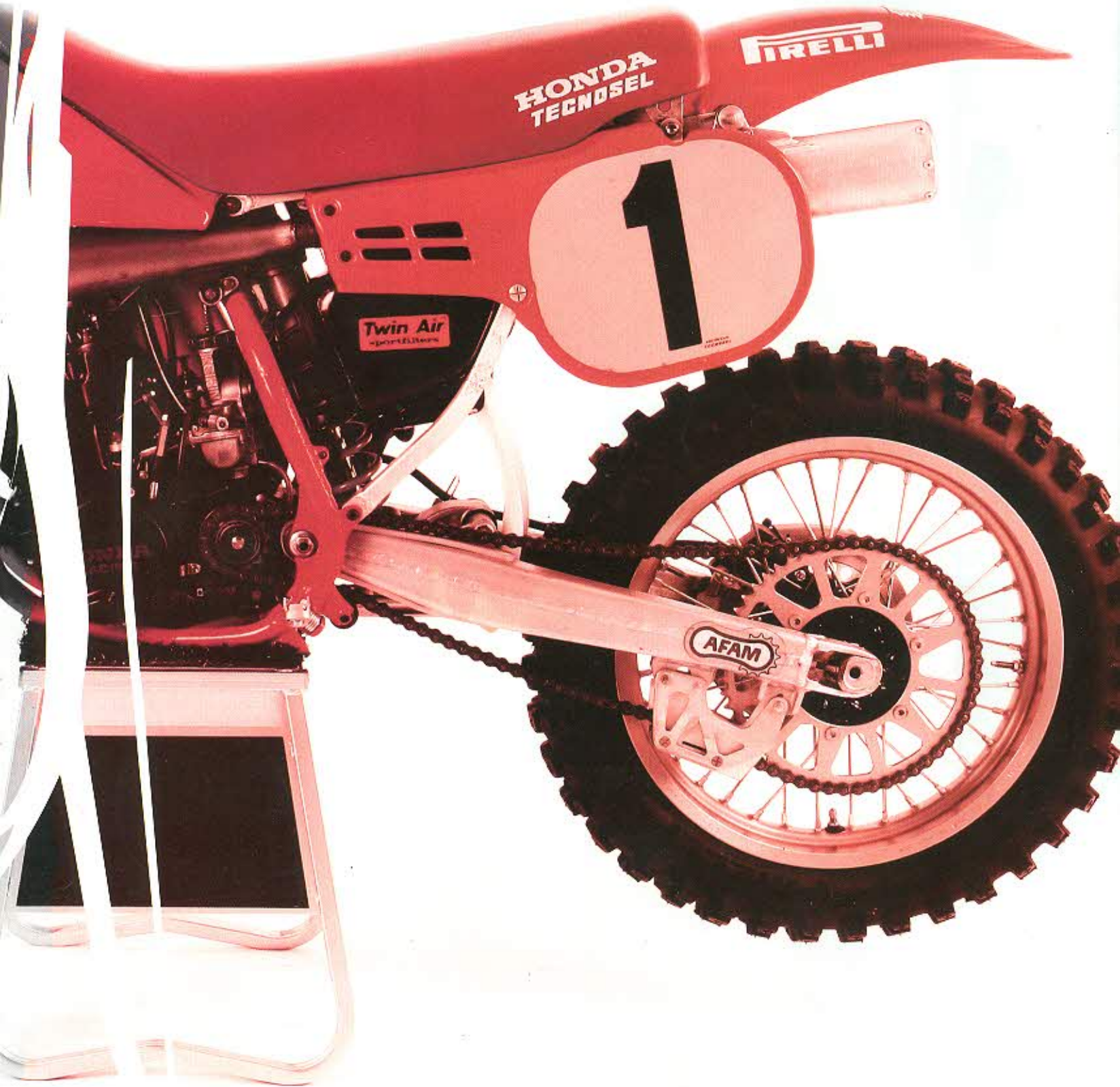
Dave Thorpe fue una leyenda, no tengas ninguna duda -fue la inspiración para toda una generación por su estilo y su elegancia en la pista, además de ser todo un gentleman fuera de ella, ya que acudía a los circuitos más clásicos con un Porsche con la infame matrícula DKT5 para situar a Gran Bretaña en la cima del MX durante los años 80. Fueron unos tiempos maravillosos para los ingleses aficionados al motocross.

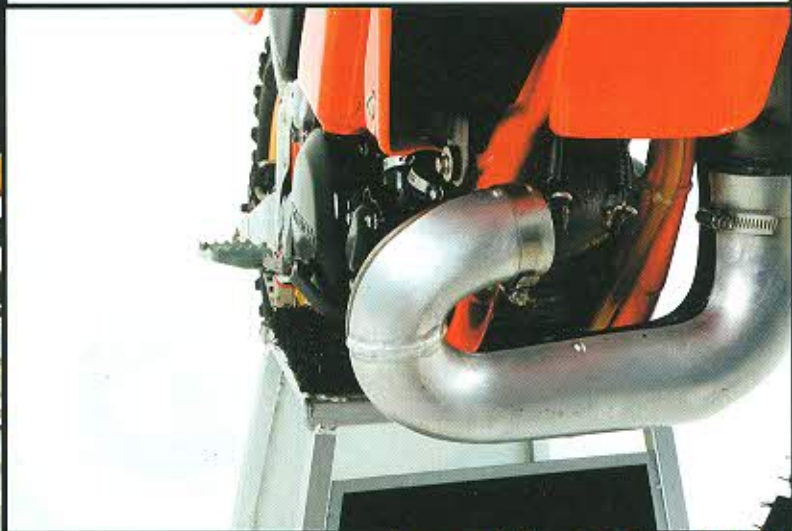
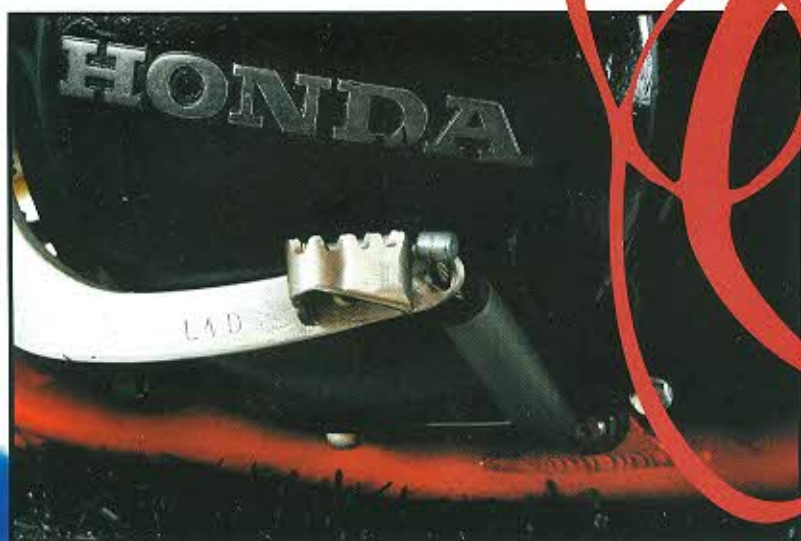
Formaron un formidable equipo con el padre de David, Keith el "Coronel", trabajando en las motos; Steve Whitelock (actual manager de las AMA motocross series) dirigiendo el equipo; y Walter Fleck como coordinador del mismo. El equipo estableció su base en Bélgica, a 20 km de Bruselas, para estar más cerca de los grandes premios. Con Andre Malherbe y Eric Geobcoers como compañeros de equipo ¡no se quedaban cortos en talento de pilotaje!

La moto que veis aquí es la máquina con la que David ganó el Campeonato Británico y ese mismo año el Campeonato del Mundo en Luxemburgo. Ha sido expuesta en distintos Dirt Bike Shows, y finalmente la fábrica regaló la moto a David como muestra de gratitud.

Este modelo de 1986 es considerado, con diferencia, como una de las mejores motos producidas por HRC. Dispone de un depósito de aluminio situado en una posición muy baja para rebajar el centro de gravedad de la moto, lo cual requería una pequeña bomba de vacío para hacer llegar la gasolina a los carburadores. El radiador del lado derecho era enorme e incluso tenía un bucle a medio camino de su longitud para asegurar que no se atascase, cosa que también ayudaba en el tema del centro de gravedad.

Todo está hecho a mano y a medida para el piloto en cuestión, desde las geometrías del chasis hasta la elección de la caja de cambios. Alternaban cajas de tres, cuatro y cinco marchas, aunque Dave acabó usando mayo-





ritariamente la caja de cuatro relaciones. Los cárteres de magnesio hechos a medida hicieron bien su trabajo facilitando los cambios –con el añadido de que tenían varias opciones según la entrega de potencia, para un motor de carrera larga o corta. ¡Todo esto antes de empezar a preocuparse por las opciones de porting y relación de compresión! Es una locura la cantidad de elecciones que tenían que afrontar esos chicos, y los ingenieros japoneses de HRC estaban preparados para responder a cualquier petición del piloto. Las suspensiones estuvieron a cargo de un ingeniero japonés de Showa asignado al equipo, que solía usar un dyno shock para comprobar que las suspensiones trabajaban adecuadamente antes de montarlas en la moto. Las llantas no tenían nada que ver con lo que había disponible para una moto de serie, con unos radios súper gruesos y unos bujes con un diámetro aún mayor para la corona trasera, que fue hecha a medida por AFAM para el equipo. Nunca se dieron a conocer las cifras reales de potencia, ni tan sólo a los miembros del equipo, pero en palabras de Rolls Royce, era “amplia”. Cada piloto tenía un total de tres motos, dos para correr y una de pruebas, ya que entrenaban con motos totalmente oficiales, no con motos de serie modificadas, pues la diferencia de rendimiento era abismal. Había suficientes piezas para fabricar más motos para cada piloto, pero no fue necesario. Lo triste fue que todas las motos, menos dos, fueron desmanteladas por orden de la dirección nipona. Una de ellas está en la colección personal de David y la otra en el museo Honda de Japón. La Honda HRC500 simplemente fue tan buena como son siempre todas las motos oficiales –no hay ninguna mejor. Punto.