

La moda que viene. Scooters de 3 ruedas: se inclinan pero no se caen

# Moto fácil

2,50 € CANARIAS Y MELILLA 2,65 €  
ENERO 2006 Nº2



Al detalle

Todas las  
125cc



## Invierno Cálido

- Pingüinos 2006
- Equipo eléctrico

¿Merece la pena esperar?  
¿Cuándo llegarán?  
¿Cuánto costarán?

**Mercado**  
Te seleccionamos  
48 oportunidades



PRUEBAS

12

Gilera Runner VX 125 • MH Arena 125 • Rieju NKD 125 • CSR 250 Twin • Mig Easyrider 125

Suzuki GSR 600

4 scooters por 999 €



BMW F650 GS vs Yamaha XT 660R





VUELVEN LAS "3 RUEDAS" DE LA MANO DE PIAGGIO

# No hay 2 sin 3

Piaggio se está tomando interés en el desarrollo de un scooter de tres ruedas. Después de varios intentos fallidos por parte de otras marcas, la empresa italiana confía en que recibirá una buena acogida por parte de un gran sector del público que "envidia" la agilidad de las dos ruedas pero se "fían" más de la seguridad y estabilidad que ofrecen los vehículos de cuatro.



Imaginate conducir un vehículo en el que, por mucho que inclines, jamás te caes, en el que no hay que poner un pie en el suelo a la hora de detenerse y que, cuando lo aparcas, te olvidas del esfuerzo de subirlo sobre su caballete central. Añádele las ventajas en "movilidad urbana", características de los vehículos de dos ruedas y tendrás un cocktail muy apetecible: no te estamos hablando del último y más sofisticado modelo de scooter, sino de un prototipo de tres ruedas.

El tema no es nuevo, pero vuelve otra vez a la palestra informativa después de que entre los años 2000 a 2002 se pusiera de moda, para rápidamente pasar al olvido. Piaggio ha desempolvado la idea, retomando la línea de investigación y desarrollo que en su día inició Aprilia con su "Intelligent Mobility Lab" para crear el

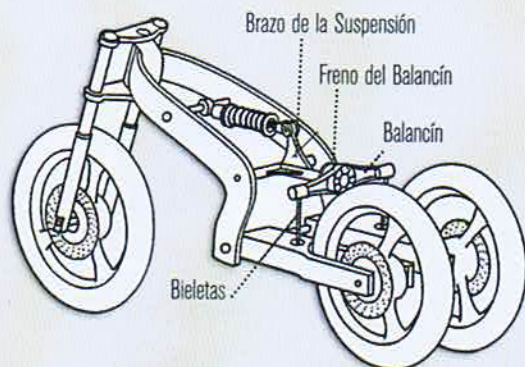
modelo "Los Angeles 500", dotado de dos ruedas directrices y una motriz.

Un análisis rápido de las fotos espía que os presentamos en estas páginas permite deducir que no hay todavía una idea definida, sino varias líneas de desarrollo dentro del proyecto. De hecho aparecen tres prototipos diferentes: dos "desnudos" y otro vestido con los mismos plásticos del X8, por lo que se beneficiaría de un hueco bajo el asiento de 60 litros de capacidad, suficientes para albergar dos cascos integrales. En cuanto a la propulsión, se puede observar que se emplean motores MASTER de 500 cc. Obviamente, si el conjunto ciclo del nuevo scooter de tres ruedas soporta sin problemas esta potente motorización, se podría extrapolar el concepto a las cilindradas de 250 y 125 cc, aunque conviene aclarar que si uno

continúa



## La conexión española



Dentro de los prototipos rodantes de tres ruedas, Carlos Calleja, un inventor de Granada, ha conseguido hacer realidad sus sueños, y ver rodar sus ideas, en este caso materializadas en una de las trimoto "más moto" que existen. Sus soluciones patentadas reducen considerablemente la anchura y volumen del conjunto trasero con dos ruedas traseras motrices y, en lugar de articular el resto de la moto con respecto a él, como casi todas las realizaciones modernas de este tipo, Carlos opta por hacer bascular las dos ruedas en paralelo, siguiendo la inclinación de la moto pero en diferentes planos, mediante un balancín con bieletas que conecta los dos basculantes independientes, transversalmente a la marcha, permitiendo independizar la suspensión de la inclinación y evitar sus interferencias.



## Un poco de historia

El hecho de que contabilicemos muchos intentos fallidos en vehículos de tres ruedas no significa que este concepto no tenga futuro. La mala fama de los "tres ruedas" viene de los años ochenta cuando se pusieron de moda los "trikes", triciclos para uso todo terreno. Los antecesores de los actuales "quads" no supieron ganarse la confianza del público americano, cuestionándose su seguridad por la gran cantidad de accidentes en las que se vieron implicados, con multitud de denuncias ante los tribunales, que obligaron a los fabricantes al pago de indemnizaciones millonarias y a su retirada del mercado. Su única rueda directriz no podía ejercer con facilidad

Honda ATC



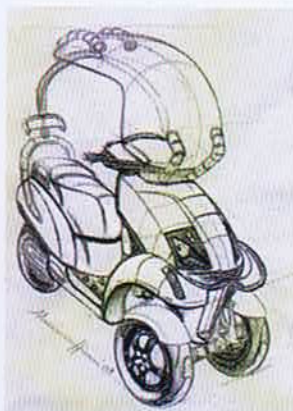
su función principal (dirigir la trayectoria del vehículo) y terminaba cediendo ante la "cabezonería" de las motrices posteriores que obligaban a trazar recto. Este particular comportamiento se justificaba por el uso de un eje rígido trasero, pero incluso los más modernos, con diferencial, seguían presentando el mismo problema.

## Italjet Scoop



El Scoop de Leopoldo Tartarini podría haberse convertido en el primer scooter con dos ruedas directrices inclinables vendido en serie. Se presentó en el Salón de Milán del 2001 y prometía mucho: inclinaciones de casi 45° sin peligro de caída, un 22% más de absorción en caso de impacto frontal respecto a un scooter convencional y un 31% de mejora en frenada. La versatilidad era otro de sus puntos fuertes, ya que estaban previs-

tos dos kits de adaptación diferentes: uno con "capota" para protegerse de las inclemencias meteorológicas y otro con dos esquíes delanteros y una oruga trasera para divertirse sobre la nieve. Fue la gran esperanza de Italjet, que aún contando con muchos pedidos en firme, finalmente no pudo comercializarlo y se vio obligada al cierre por las deudas con los suministradores.





## Aprilia



Una solución para resolver el "talón de Aquiles" de los antiguos "trikes" es permitir que se puedan inclinar, compensando el efecto de la fuerza centrífuga para evitar el vuelco hacia el exterior de la curva. En el Salón de Bolonia del 2000, Aprilia presentó dos "tres ruedas" con soluciones aparentemente opuestas: el modelo Los Angeles con motor Piaggio MASTER de 500 cc y con dos ruedas directrices, y el NVC3, un 50 cc con motor propio de ciclo "dos tiempos", alimentado por inyección directa "DiTech", que agrupaba en un monobloque las dos ruedas motrices con el motor y transmisión, articulándose el resto del scooter para permitir su inclinación.



## Derbi

Con la llegada del nuevo milenio, Derbi también se apuntaba a la moda del "trike" con el modelo Stealth. A diferencia de los Aprilia Los Angeles y NVC3, totalmente funcionales, el modelo español era una simple maqueta de madera diseñada por Eivind Halseth que nunca se llegó a materializar. Recurría como el "Los Angeles"



dos ruedas directrices que se podían inclinar junto con el resto del vehículo y para su motorización estaba previsto un propulsor de 125 cc.

## Honda



En la década de los ochenta, Honda popularizó en Japón y USA los triciclos Stream y Gyro de 50 cc: eran los primeros vehículos de tres ruedas "seguros", con un monobloque trasero que agrupaba dos ruedas motrices paralelas con el motor y la transmisión y que permitía articular el resto del scooter para inclinarlo. En pleno éxito de estos vehículos, Honda decidió el cese de su producción debido a la mala imagen de los ATC (Honda nunca se anda con chiquitas y metió en el mismo saco los inseguros ATC con los estables Gyro/Stream/Canopy por miedo a las querellas y, sobre todo, a la pérdida de imagen de marca).

## Renault

En su corta etapa como marca de motos (no fabricante, ya que se las producía Benelli), Renault mostró en el Salón de París del 2001 este prototipo de triscooter con dos ruedas motrices y cuerpo articulado respectivamente.

to a éstas. Sin estar del todo definidas sus características técnicas, en Renault decían que iría impulsado por un motor de 125 cc con caja de cambios automática de siete velocidades (¡!). Influida también por la moda del BMW C1, el Ublo, que así se llamaba, contaba con una cabina que acogía tanto al conductor como a su acompañante.





HE AHÍ EL DILEMA.

## ¿MOTO O COCHE?

Ni lo uno ni lo otro. Los vehículos de tres ruedas o triciclos motorizados son tan antiguos o, incluso más, que las motos o los coches, lo que ocurre es que no han seguido una evolución técnica paralela, quedando relegados normalmente, a mediados del siglo pasado, a vehículos económicos tipo Iseta o de transporte (motocarros), con algunas excepciones. Últimamente sin embargo, ha surgido como un despertar innovador entre los técnicos, con soluciones muy avanzadas para este tipo de vehículos y solo falta que cuajen en el mercado, puesto que aúnan la estabilidad de un coche y las prestaciones y sensaciones dinámicas de una moto. En principio podríamos distinguir dos tipos de vehículos: los trimotos, cuyas últimas novedades son las que nos ocupan

en este artículo y los tricoches (generalizando, los que llevan volante para conducirlos, normalmente más pesados y con mayor capacidad de carga). En los dos campos sí que hay dos caminos de evolución similares: los que llevan dos ruedas traseras motrices y una direccional, en teoría más ágiles de manejar; y los que, por el contrario, llevan dos ruedas direccionales y una trasera motriz. Como ejemplos del primero, tenemos los motocarros, la Honda Gyro y, dentro de los tricoches, el muy común en Inglaterra Reliant, que muchos conoceréis por ser siempre motivo de mofa en su serie televisiva, por parte del actor Rowan Atkinson ("Mr Bean"), gran aficionado a las motos y coches deportivos y, actualmente, el Carver holandés, un "aparato" de grandes presta-

Peugeot 20C



Reliant



Carver



ciones y sensaciones-moto que, una vez pasadas todas las homologaciones europeas y americanas, pronto veremos por las carreteras. De los segundos, la Aprilia Los Angeles y el proto Piaggio de estas páginas comparten similar arquitectura delantera

con el Morgan Aero y sus réplicas con motor Guzzi, también muy comunes en Inglaterra, mientras que, recientemente, Mercedes y Peugeot han experimentado las sensaciones dinámicas de moto en sus prototipos LifeJet y 20C respectivamente.

viene de la pag. 4

de los objetivos es la compatibilidad con el carné de coche, no hace falta reducir su cilindrada a los 125 cc, ya que al contar con tres ruedas se le aplicaría la normativa de los "quads".

Y posiblemente haya más prototipos diferentes en pruebas. Como podéis comprobar en los dos modelos "desnudos", aparecen en los costados "Prototipo 03" y "06" de lo que se podría suponer la existencia de más de una decena (dado que se utilizan dos dígitos).

Si las pruebas siguen su curso sin problemas, dentro de un año, en el EICMA de Milán o el IFMA de Colonia del 2006, se daría a conocer el modelo con sus líneas definitivas y, en la primavera del 2007, se comercializarían las primeras unidades.

Atentos a los nuevos "tri-scooters". Pueden tener su encanto especial y popularizarían aún más la moto, atrayendo a los que aún se resisten a sus encantos con la excusa de tener solo "dos puntos de apoyo".

Texto L.F. Fernández/Carlos López

