

El embrague STM Evoluzione permite una entrega de potencia más lineal y un tacto más suave

Texto: Ángel Grau  
Fotos: Oleguer Serra  
Con la colaboración de Patxi Pérez,  
Albert Roca, Raúl Castells y Diametral.  
Especial agradecimiento al circuito  
multipista de Sils.

# TOQUE DE CALIDAD



PRECIOS	
HONDA	YAMAHA
850 euros	940 euros

**El excelente funcionamiento del sistema de embrague Evoluzione se nota al instante y hace que la conducción sea mucho más fácil y cómoda a la vez. Actualmente sólo se fabrica para Honda y Yamaha, pero según nos han informado, ya están trabajando para el resto de las marcas.**

**A**priori, esta prueba puede parecer escasa de materia, y eso es lo que creíamos la mayoría de los pilotos que nos reunimos para opinar al respecto. Sin embargo, esta sensación sólo duró hasta que pudimos probar este sistema de embrague antibloqueo. Una vez probado, no acabábamos de entender cómo una cosa tan simple mejoraba tanto el comportamiento de la moto, ni cómo no se le había ocurrido antes a ningún otro fabricante, pero como dice el refrán, más vale tarde que nunca.

La función de este embrague Evoluzione no es otra que evitar que el motor se pare o, lo que es lo mismo, que no rebote la rueda trasera. Os daré unos ejemplos. ¿A qué piloto de supermotard

no le ha rebotado alguna vez la rueda trasera al entrar derrapando en alguna curva? ¿Y qué crossero o endurero no ha tenido esa sensación al entrar en una rodera o en un peralte sin suficiente inercia, cuando la moto parece que te obligue a seguir dando unos tirones? Pues en cosas tan cotidianas como éstas es donde marca la diferencia este sistema que el fabricante italiano STM nos presenta para la Honda CRF 450 y las Yamaha YZ y WR 450. Las sensaciones son, desde luego, muy buenas, y lo más destacable de este sistema antibloqueo es el fin de los problemas de rebote en la rueda trasera. También permite una entrega de potencia más lineal y ofrece un tacto ligeramente más suave.



Este sistema de embrague utiliza un solo muelle central de diafragma (los tradicionales usan seis muelles), el cual permite una mayor uniformidad al accionar la leva y a su vez suaviza el tacto. Estos muelles están realizados en aceros especiales, fabricados, tratados y regulados con la maquinaria más avanzada; de este modo se logra una dureza homogénea y muy concreta. Junto con el embrague se puede apreciar la gráfica de potencia que obtiene este sistema con el muelle que lleva de serie, y si se desea existen muelles con diferentes presiones (con cada muelle se sirve su gráfica de potencia). Otro de los aspectos que se agradecen es la facilidad de montaje, ya que en escasos diez minutos se puede desmontar el original y montar el Evoluzione sin necesidad de útiles especiales.

#### FALLO EN LOS 4T

Uno de los fallos que podemos apreciar con más frecuencia en las motos de 4T es que, cuando tienen una marcha engranada, resultan más

difíciles de arrancar. Este embrague evita este pequeño problema que presentan los motores de válvulas, y facilita el arranque de la moto con el embrague presionado.

#### FABRICACIÓN

Actualmente, este embrague sólo se comercializa para los modelos CRF 450 de Honda e YZ/WR 450 de Yamaha, pero en breve este sistema se extenderá al resto de las marcas japonesas y a las KTM de 450 y 525 c.c.

#### SUPERMOTARD

Tal vez ésta sea la modalidad donde más se aprecia el buen funcionamiento del sistema antibloqueo, que nos permite una conducción mucho más fácil y relajada. En la prueba, fuimos muy exagerados para ver si el sistema funcionaba, y el resultado no pudo ser mejor: nos dirigimos hasta una curva de final de recta, bajamos dos marchas sin pisar el embrague y, en lugar de notar que los rebotes de la rueda trasera no nos dejaban entrar en la curva, no sólo logramos entrar en la curva, sino que lo hicimos con la máxima confianza posible y sin tener que modificar la trayectoria.

#### MOTOCROSS

Para probar el sistema en esta especialidad contamos con la colaboración de Patxi Pérez y Raúl Castells, quienes nos comentaron que se gana tracción en la rueda trasera al no existir la necesidad de accionar el embrague cuando se entra en una curva. Sus beneficios también se aprecian en las roderas, que se pueden afrontar con mayor suavidad, e incluso en los saltos, donde no existe la sensación de que la moto se pueda parar cuando intentamos corregir la posición.

#### LOS TIEMPOS

	SUPERMOTARD		MOTOCROSS	
	Original	Evoluzione	Original	Evoluzione
HONDA	1'03.78	1'01.56	1'52.65	1'49.62
YAMAHA	1'04.21	1'02.32	1'53.74	1'51.11

#### EN PRIMERA PERSONA

A modo de experiencia personal, tuve la oportunidad de comprobar cómo funciona este embrague en el transcurso de la última prueba del Mundial de Supermoto (Finestrat), y en mi opinión, el sistema que ha evolucionado STM es digno de probar. Personalmente me ayudó a cumplir con los objetivos que nos habíamos marcado antes de aquella prueba, pues se me paró la moto a media carrera y gracias a la facilidad de arranque con este sistema, pude salvar una situación que, de otro modo, no creo que hubiera podido superar. Por otra parte, también pude apreciar que el sistema permite que tu pilotaje sea más progresivo, ya que proporciona una potencia más lineal y reduce el cansancio.

Para más información: DIAMETRAL  
www.diametral.es 93.572.35.16  
629.753.593 - 93.572.35.17 X

## MICHELIN EXCLUSIVA

Para la prueba de este sistema de embrague, tuvimos la oportunidad de probar los novísimos Michelin, que todavía no están en el mercado, pero adelantamos a los amantes del supermotard que es un cambio rotundo a lo que estábamos acostumbrados; a mejor, evidentemente. No os podemos avanzar mucha información, pero lo más significativo es que ya viene rayado de serie y encontramos diversidad de compuestos para nuestra elección.