El Guepardo acecha la alta competición - Información - 28/09/2016

El Guepardo acecha la alta competición

▶ El equipo de estudiantes de Ingeniería y Periodismo de la UMH que lleva dos años participando en un torneo internacional de motociclismo pretende crear una escudería ▶ En 2017 quieren introducir un piloto en la categoría de PreMoto3

Elche

SERGIO ILLESCAS

■ La máquina ya está a punto. El prototipo de Moto 3 que ha generado un grupo de estudiantes de Ingeniería de la Universidad Miguel Hernández (UMH) está preparado para revalidar el título en la competición internacional MotoStudent, que se celebra el 6 y 9 de octubre en el circuito Motorland Aragón, en Alcañiz. Estos siete alumnos de Ingeniería se presentan este año bajo el paraguas del Proyecto Guepardo, en el que colaboran otros dos universitarios de Periodismo de la UMH y el piloto Francisco Albertu. En 2014 el equipo lo denominaron UMH Moto Experience y se impusieron, también con Albertu, a otras universidades de España, Italia, Portugal, Hungría, Brasil y Ecuador.

Antonio Navarro, capitán de la aventura, confía plenamente en esta moto de 250 cc y cuatro tiempos que han diseñado, con una serie de secretos aplicados en la electrónica del motor que puede llevarles de nuevo a coronar. Pero de la misma manera que cree en este proyecto, ni él ni sus compañeros quieren que se quede en una anécdota universitaria. El objetivo de estos nueve estudiantes es convertir Guepardo en una futura escudería y en una fábrica de motos. De hecho, según Navarro, están ya estudiando diferentes emplazamientos para instalarse, entre los que hay uno en el Parque Científico de la UMH y otro en el parque empresarial de Elche.

La idea es ir paso a paso. «El primero sería empezar en la categoría PreMoto3 del Campeonato de España de Velocidad, que es algo así como la antesala de la alta competición a nivel mundial», reseña Navarro, a la vez que detalla que tendrían que conseguir un buen piloto, que siempre supone más de la mitad del éxito de cualquier equipo. Si todo sale tal y como planean, el año que viene ya podrían introducir una moto de Guepardo en este torneo.

Este grupo de alumnos de la UMH es consciente de que precisarán de una importante inversión para que tome forma la empresa, que aspiran a que se convierta en una escudería tan reseñable como la española Aspar Team, que participa actualmente en MotoGp con el irlandés Eugene Laverty. De momento, para el Proyecto Guepardo, disponen de diferentes patrocinadores como Pro-Tech, Grupo Soledad, Ferrotall o IMR-Racing. Esta última mercantil ilicitana, por ejemplo, es la fabricante de la moto MIR, con bastante fama en grandes competiciones. También les avala Blue&Hawkers. Con la famosa compañía de gafas de sol, radicada también en el parque empresarial, le han dado un toque de estilo al diseño del carenado de su nuevo prototipo así como al uniforme del piloto y el casco.

Los componentes del Proyecto Guepardo durante la presentación de su nuevo prototipo.
ANTONIO AMORÓS

Por ahora, Antonio Navarro solo puede adelantar que para esa futura escudería están en conversaciones con mucha gente y que les gustaría que la Universidad Miguel Hernández, que es el centro que les ha formado y les ha ayudado a afianzar ese gusanillo por el mundo del motor y las carreras, se sumara de alguna manera. «Nuestro objetivo es que el nombre de la UMH asuma importancia en este mundo tan ligado a la innovación. Queremos que nuestros éxitos sean también los de nuestra universidad», precisó a este diario.

Máquina innovadora

Los componentes de Guepardo, para el torneo universitario, han configurado una moto que pesa unos 95 kilos y tiene una potencia de 30 cv. El chasis, fabricado en aluminio, es modular y se divide en 5 piezas de distintos material, con lo que se consigue una elasticidad o una rigidez diferente. Los estudiantes han evitado la soldadura de las piezas con el empleo de unos tornillos especiales, llamados tgm, para que las partes no se deformen y así conseguir un chasis de medidas perfectas. La competición a la que se enfrentan, además, tiene una primera fase en la que se puntúan aspectos técnicos e innovadores de la moto, con pruebas de resistencia. La segunda, cómo no, es una carrera en la que, una vez más, rugirán las máquinas.