



Glynn Kerr

# Misión cumplida

Después de una semana de locura y un último día solucionando problemas a toda prisa, la Fischer pudo debutar a tiempo y con éxito. Su atractivo diseño sedujo a un público deseoso de ver, por fin, una superdeportiva 'made in USA'.



Dan Fischer, entre el prototipo MR 1000 (detrás) y la nueva MRX 650 en Indianápolis. Bonita corbata...;-)

Por naturaleza, los diseñadores tendemos a no ser personas especialmente felices. Nuestro trabajo requiere ojo crítico, tanto para las obras de los demás (rozando a menudo el cinismo) como para nuestras propias realizaciones (con las que nunca acabamos de estar del todo contentos). Además, como en esto

del diseño no existen las soluciones del todo acertadas o erróneas, dudamos ante cualquier elección y agonizamos tras cada decisión. Incluso cuando acertamos, no pasamos mucho tiempo hasta que algún rival se saca de la manga algo aún mejor y nos lleva a darnos de cabeza contra la pared por no haber pensado antes en ello.

Por todo esto -mientras Dan Fischer contemplaba sonriente la brillante moto amarilla durante su presentación en el Indianápolis Powersports Show-, yo no pude menos que dedicar todo el tiempo a escudriñar cada pequeña imperfección de la maqueta y preguntarme cómo pude pasarla por alto antes. La explicación, en este caso, es fácil: no hubo un antes.

Terminar la moto era trabajo de los chicos de Gemini, que emplearon toda la noche en montarla a partir de un montón, aparentemente inconexo, de piezas a medio hacer. Muchas de ellas habían llegado esa misma mañana, incluido el carenado principal recién pintado, que había tenido que reajustarse para el montaje final. Las partes de plástico transparente no eran utilizables, así que el parabrisas y el faro tuvieron que remodelarse in situ. A las diez en punto de la mañana del debut, se dio la maqueta por terminada y se procedió a sacarle unas cuantas fotos a toda prisa, para luego encasquetarla en la parte trasera de una furgoneta rumbo a Indianápolis. Ya no quedaba tiempo para más ajustes.

## Muy esperada

Una vez en la exposición, y sólo entonces, hubo tiempo para reflexionar sobre los detalles más sutiles y ver qué aspectos de la maqueta había que modificar de vuelta al taller. El fallo más obvio fue la colocación demasiado rebajada de las suspensiones de la moto. ¡Parecía que Luciano Pavarotti se hubiera sentado sobre ella durante horas! En la parte trasera, el piloto, la placa de matrícula y los intermitentes se quedaron a medias y hubo que acabarlos luego para tomar las fotos de prensa oficiales. Pero mientras yo andaba en estas cavilaciones, los visitantes seguían abarrotando el recinto ferial y el señor Fischer era la viva imagen de la felicidad. La moto estaba cumpliendo su cometido de forma admirable.

¿Qué es lo que ha llevado a Dan Fischer al éxito en un campo en el que han fallado otras marcas mayores? En los USA, existe un reducido -aunque extremadamente exigente- mercado de usuarios de motos deportivas que siempre se ven obligados a elegir entre monturas italianas o japonesas. También pueden optar por Triumph, pero nada más. Como ya se ha demostrado con el segmento de las cruiser, muchos norteamericanos manifiestan su sentir patriótico incluso para decidir lo que compran. Pero los moteros de los States no



Se ha recurrido al motor Hyosung ante la negativa de Aprilia.



El atractivo deportivo y a la vez innovador está muy logrado



La parte posterior es la más inusual, pero habrá lugar del pasajero...

la innovación tecnológica o estética. La clientela ya existe, así que no necesitamos trucos ni artimañas de ningún tipo.

## Conservadora, pero osada

Hubiera sido fácil darle a la Fischer las formas típicas de una moto de Gran Premio, añadirle un par de detalles más personales y darla por terminada. De hecho, la idea inicial del proyecto estaba en esta línea, pero hay que reconocer que Fischer sabe escuchar a quienes le aconsejan, ehizo caso a los que le pidieron que fuera algo más osado. No hacía falta sumergirse en lo desconocido, sólo acercarse un poco a la órbita de las Benelli, las Ducati y las MV Agusta. Tan lejos como nos atreviéramos, pero no más allá.

Así que la moto que veis aquí -si ha alcanzado sus objetivos- os parecerá una máquina excitante, una corredora de raza con una mecánica a la altura de su categoría (debería serlo, ya que Gemini Technologies, el equipo que se esconde tras la Harley VR 1000 de carreras, se ha encargado de su mecánica). La Fischer MRX sigue las últimas tendencias en motos deportivas, pero no debería resultar especialmente deslumbrante. El diseño es lo bastante atrevido como para conservarse fresco y con cierto grado de sensualidad, pero sin incurrir en el artificio visual de la KTM RC8. Ésta debería ser la clase de moto que a uno le apetece lavar a mano. No como la KTM, que más bien invita a que la rocien con agua a presión.

Las llantas pulidas y los cromados conectan la Fischer con las últimas tendencias de la industria del automóvil y tendrán que adecuarse más a la imagen de una moto deportiva. Los deflectores de manos en plexiglás suponen una innovación que permite recortar el carenado sin que esto afecte a la protección. Pero el elemento más interesante de todos es la columna central de carbono del chasis, que marca una interesante división de colores a lo largo de la moto. La nueva Benelli TNT adopta una disposición similar, así que estuvo bien tomar la delantera con la idea, aunque sólo fuera por unas semanas.

Aún se harán algunas modificaciones, como la inclusión del asiento y los reposapiés para el pasajero. Pero la versión de serie -que Fischer espera poner en producción a finales de este año- tendrá un aspecto final muy parecido al de esta maqueta. Se construirán dos versiones propulsadas por un motor Hyosung bicilíndrico en V de 650 c.c. y convenientemente ajustado por Gemini. El modelo básico, con horquillas Öhlins, tendrá un precio inferior a 10.000 dólares. Y está prevista una versión más radical con abundante carbono, que entrará en producción más tarde.

En fin, nosotros cumplimos y llevamos la maqueta a la exposición. Lo que pase de ahora en adelante es cosa de Dan Fischer.

han conocido nunca un proyecto serio de moto deportiva made in USA. No, la Harley Cafe Racer no cuenta. Tampoco las Buell, que son demasiado excéntricas y no tienen nada que ver con lo que vemos en un circuito, ni en lo que se refiere a formas ni a tecnología. Así pues, la premisa se mantiene: en Estados Unidos, el que quiere una deportiva tiene que comprarla de importación, le guste o no.

La lógica de Fischer es simple. Muchos de estos potenciales clientes preferirían un producto casero sencillo, lo suficiente como para mantener una pequeña empresa autóctona. Cualquier modelo de fabricación norteamericana ha de poder competir con una moto extranjera, por lo menos en prestaciones, manejabilidad, calidad, precio e imagen. De ahí que la Fischer no sea un campo de pruebas para