



# Furia española



A un año de celebrar su veinte aniversario, en las 12 Horas de Pont de Vaux ha vuelto a imponerse una mecánica de dos tiempos. Esto se podía esperar, por lo que la verdadera sorpresa vino de Ricardo Escudero y los hermanos Ullastres. Los nuestros llegaron discretamente, superaron a 118 equipos de todo el mundo y sólo uno les separó de vencer en la carrera de mayor prestigio internacional.

## LA HAZAÑA DEL EQUIPO HONDA

Ducros 2 Temps en PDV no se ha de tomar a la ligera. Desde hace años la victoria siempre se decidía entre los equipos venidos de Norteamérica y el de Yamaha Motor France. Muchos han sido los españoles que lo intentaron antes pero, al celebrar su segundo puesto por detrás del equipo que ha demostrado ser imbatible en los dos últimos años, no podemos dejar de olvidar el esfuerzo de pioneros como J.L. Álvarez, Xavi Montero o Carlos Avendaño, éste en su última participación después de 14 ediciones, o formaciones como la de Trivimon, que más recientemente conquistó la quinta plaza final.

La lista de inscritos anticipaba un nuevo duelo a muerte entre los favoritos de ediciones anteriores, entre ellos los ganadores del pasado año, Doug Eichner y John Mitchell al manillar del Banshee que el equipo angloamericano Duncan Racing/ATV World pre-

para cada año para la ocasión (cuya preparación al detalle encontrarás en esta misma edición de QX). Josh Creamer y Jeremy Lawson volvían para rematar el segundo puesto logrado el pasado año, algo que podían haber logrado, ya que vencieron con autoridad la tercera manga y de no ser por los problemas eléctricos sufridos durante la noche, probablemente habrían llevado a la victoria a una mecánica de cuatro tiempos por primera vez en 19 ediciones.

Seis equipos inscritos incluían en sus filas al menos un piloto español. Encabezando nuestra representación estaba el Honda Ducros 2 Temps (Escudero/Ullastres/Ullastres), decimoterceros en 2004 y preparados a conciencia para mantenerse al nivel de los mejores este año. En entrenamientos precedieron a Eichner/Mitchell, también fueron los españoles mejor clasificados entre los nuestros (12º.) y, probablemente, sólo ellos podían intuir lo que estaba por venir.

**DE NOCHE.** En Pont de Vaux se celebra la manga más larga (cinco horas de duración) por la noche; tiene un encanto especial. En primer plano, Ullastres-Ullastres-Escudero (13); acabaron segundos en dicha manga.



**DE DÍA.** La competitividad y la tensión acumulada antes de la salida se desatan tras ésta. La pole correspondió a Couprie/Brown/Dutrie (Yamaha YFZ 450 Moto&Co.).



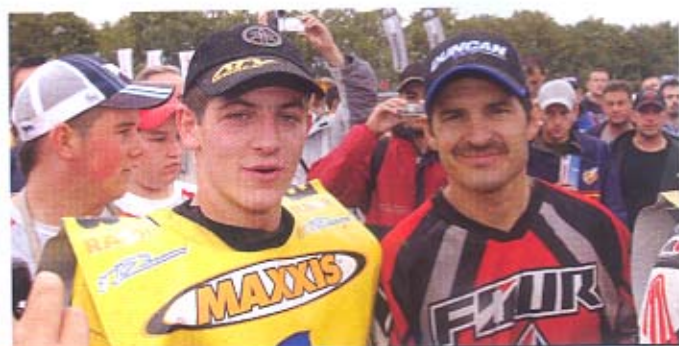


LOS HERMANOS ULLASTRES Y ESCUDERO acabaron segundos absolutos, logrando la mejor clasificación de la historia para un equipo español en Pont de Vaux. Su secreto, la competitividad y fiabilidad de su preparación, y la consistencia al más alto nivel de los tres pilotos.

## LOS PROTAGONISTAS

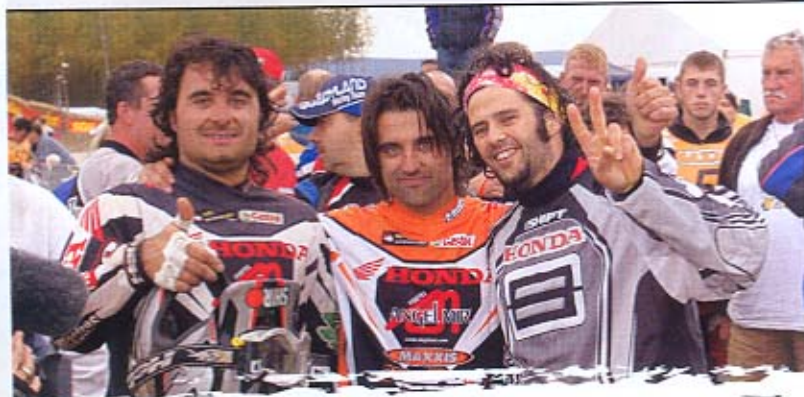
### Eichner/Mitchell (1º)

El circuito estaba en muy mal estado en esta edición; muy seco y roto, pero el Banshee de ATV World y Duncan Racing volvió a funcionar a la perfección. Hicimos el trabajo como debía ser; ganamos dos de las tres mangas, y en la tercera nos hubiera gustado hacer lo mismo, pero ganar la carrera era más importante y fuimos más conservadores. Mitchell realizó una excelente carrera y aquí estamos, de nuevo en lo más alto del podium».



### Escudero/Ullastres/ Ullastres (2º)

En la tercera manga hemos ido a conservar la posición y no machacar la máquina. Lo importante era acabar. Hemos hecho lo que debíamos y las cosas han ido bien. Atacamos durante la noche, y durante el día hicimos lo que pudimos. Hicimos terceros, segundos y ahora cuartos. Sabíamos que lo podíamos hacer bien, pero sólo esperábamos no tener problemas. Al inicio de la segunda manga llegamos a estar en el puesto 102, pero supimos ser fríos y recuperar hasta la segunda posición».







**LOS GANADORES.** Eichner y Mitchell no fueron los más rápidos, pero sí los más consistentes en Pont de Vaux; además, su potente Banshee funcionó como un reloj. Todo ello les dio la victoria.



**LOS FRANCESES LAMET/ARSENEAULT/TUSSÉ** completaron el podium con su tercer lugar. Nunca se mostraron particularmente rápidos, pero su consistencia al más alto nivel y la prácticamente absoluta carencia de problemas explican su éxito. En Pont de Vaux aún hay esperanzas para los equipos de no muchos medios.



**LOS FRANCESES COUPRIE Y DUTRIE**, y el estadounidense Brown llevaban un Yamaha YFZ 450 de Moto&Co., un preparador de reconocido nivel. Llegaron a ir segundos al cabo de la primera manga, pero por la noche su nivel bajó, y problemas como la rotura del subchasis trasero en la tercera serie les hicieron bajar hasta la cuarta posición final.



**EL BRIEL (CHASIS WALSH Y MOTOR KTM 4T DE 525 CC.)** de los estadounidenses Creamer, Lawson y Crant se mostró rapidísimo, pero banales problemas en la primera manga y otros, eléctricos, a hora y media del final de la manga nocturna las impidieron luchar por la victoria absoluta. De todos modos, ganaron claramente la manga final.



La salida de la primera manga se daba a las tres de la tarde en un circuito muy bacheado, en el que el polvo se convirtió en un factor determinante. El ritmo de carrera comenzaron a marcarlo Eichner y Mitchell, vencedores en esta manga inicial aunque la vuelta rápida sería finalmente para el equipo formado por Couprie, Brown y Dutrie, que había rodado en 2:46 durante los entrenamientos para hacerse con la pole position sobre el Yamaha YFZ 450 de Moto&Co. en una pista con menos tráfico y mucho más agarre. Por detrás de ambos venían empujando fuerte Escudero y Eduard Ullastres, situando al final de la manga su Honda 450 R en una sorprendente tercera posición. Sin embargo, no tenían demasiados motivos para sentirse optimistas, ya que rompieron el alumbrado y llegaron a meta sin

realizar un valioso repostaje que les obligaría a entrar en boxes al inicio de la segunda manga. Tras ellos, con los cuatro equipos en la misma vuelta, los rapidísimos Creamer, Lawson y Crant sobre el Walsh-Briel 525 con motor KTM.

La segunda manga, la más larga y dura para pilotos y equipos ya que se celebra durante la noche, dejaría más claro el panorama para los favoritos. Creamer, Lawson y Crant sufrieron problemas eléctricos que les dejarían en la posición 59 de la segunda manga, mientras que el equipo Escudero-Ullastres realizaba la obligada parada que les retrasaba más de 100 posiciones en la primera de las cinco horas nocturnas. Por su parte, Eichner y Mitchell apretaban los dientes para obtener una amplia ventaja de cara a la tercera manga, un hecho que terminaría decidiendo

## Breves

### Las mangas

La carrera se divide en tres mangas. La primera dura tres horas y se celebra entre las 16 y las 19 horas del sábado. A las 20 horas comienza la manga nocturna, que dura cinco horas y finaliza a la una de la madrugada. La tercera manga se disputa al día siguiente, de 13 a 17 horas, justo después del Quad Contest, la carrera promocional de dos horas que completa el programa de PDV.

### Parque cerrado

Entre las diferentes mangas los equipos han de conducir sus máquinas al parque cerrado y no se puede realizar ninguna reparación ni ajuste, debiendo esperar al inicio de la siguiente manga para entrar en boxes.

### 2 tiempos

Las mecánicas de dos tiempos han vencido en cada una de las 19 ediciones disputadas, siendo 17 de estas victorias para el mítico Yamaha Banshee 350, y dos para preparaciones realizadas sobre el no menos legendario Honda TRX 250 R. Este año 114 de las 120 máquinas inscritas montaban motores de cuatro tiempos. Sin embargo, la victoria volvió a ser para un motor «de agujeros».

### Nuevo circuito

El rapidísimo trazado de los maizales variará su recorrido para la edición 2006. Así lo adelantó Maurice Maingret, máximo responsable en los últimos años de la organización de las 12 Horas y hermano del fundador de la carrera hace casi dos décadas, Michelle Maingret.

### Pole 4T

Por tercer año consecutivo, la pole position fue conquistada por una mecánica de cuatro tiempos. Couprie, Brown y Dutrie supieron aprovechar la ventaja de una pista en mejor estado durante los entrenamientos, algo que vino muy bien a la capacidad tractora de la mecánica de válvulas de su Yamaha YFZ 450.



el resultado final de la carrera. La noche también sirvió para que los británicos Winrow, Waggott y Macbeth recuperasen el terreno cedido en la primera, en la que habían finalizado octavos, y alcanzasen el tercer puesto en ésta. Sin embargo, la remontada de Escudero y los Ullastres fue la sensación de la noche y tuvo el mejor de los premios, con una segunda plaza que dejaba bien claro que el equipo español no temía a nadie, y finalizando a tan sólo dos vueltas de los líderes. El equipo Honda liderado por el francés Lamet se alzaba con la cuarta plaza, en lo que sería el inicio de una extraordinaria carrera que les llevaría al podium final.

Después del polvo en la primera manga y del barro en el inicio de la segunda debido al excesivo riego en algunas partes del circuito, el día siguiente amaneció lluvioso. Sin duda, ésta ha sido una edición variada desde el punto de vista meteorológico. En la tercera salida los equipos a los que les había ido bien en las anteriores se preocupaban de conservar su adelantada posición. Éste era el caso de los líderes Eichner y Mitchell y del equipo español Ducros-2 Temps, que partían con otras dos vueltas de ventaja respecto a Winrow, Waggott y Macbeth.

Después de los problemas eléctricos que en la segunda manga les llevaron hasta el puesto 59, Creamer, Lawson y Crant salieron a por todas en la tercera y vencieron con una vuelta de ventaja respecto a los líderes provisionales Eichner y Mitchell. La sorpresa en esta tercera carrera vendría del equipo Polaris HPD/CDR, que con los franceses Fevre y los hermanos Bof alcanzaría la tercera plaza en la manga al manillar de un «ultradesarrollado» Polaris Scrambler 400 2T, justo por delante de la cuarta plaza que daba a Escudero y los hermanos Ullastres la mejor posición conseguida por los pilotos españoles en las diecinueve ediciones de las 12 Horas de Pont de Vaux. Los experimentados Lamet, Arseneault y Tusset llevaron finalmente a otro Honda 450 R hasta el tercer peldaño del podium.

Texto: Venancio Luis Nieto  
Fotos: Bill Lanphier/V.L.N./José Verdejo



LOS ESTADOUNIDENSES CAIN Y LOHR llevaron el Yamaha YFZ 460 de Duncan Racing hasta la duodécima posición final. Estuvieron en carrera en posiciones mucho mejores con regularidad, hasta que tuvieron problemas con el sistema de refrigeración en la última manga.

### CLASIFICACIÓN FINAL

POS.	DORSAL	PILOTOS	MARCA	VUeltas	TIEMPO
1	1	EICHNER/ MITCHELL	Yamaha Banshee	231	12:09:04.601
2	13	ESCUDERO/ ULLASTRES/ ULLASTRES	Honda TRX	227	12:10:33.392
3	12	LAMET/ ARSENEAULT /TUSSET	Honda TRX	223	12:10:50.859
4	3	COUPRIE/ BROWN/ DUTRE	Yamaha YFZ	221	12:10:20.562
5	22	WANPEVNAEYGE/ HIEFF/ HIEFF	Yamaha YFZ	219	12:13:39.915
6	104	MEERTENS/ PIRON/ PIRON	Yamaha YZF	216	12:13:36.491
7	97	CREAMER/ LAWSON/ CRANT	Walsh Brief KTM 525	215	12:12:07.226
8	14	PINCHON/ LESUR	Yamaha YFZ	213	12:11:23.830
9	8	ROCHEREAU/ MAGNETTI/ MELICH	Polaris Predator	213	12:11:41.426
10	83	VILLEMUR/ SOUSA/ BORGES	Honda TRX H	213	12:11:42.999
11	5	WINROW/ WAGGOTT/ MACBETH	Honda TRX H	213	12:13:10.138
12	6	CAIN/ LOHR	Yamaha YFZ	212	12:13:23.817
13	105	LLINAS/ PRAT/ IRIGOYEN	Yamaha YFZ	210	12:12:34.841
14	27	KINDT/ KINDT/ LEGENDRE	VLS	208	12:09:31.298
15	24	MC KNIGHT/ MC CONWAY/ BOSS	Polaris Predator	208	12:11:27.164
22	23	BURGSTADT/ TORREGROSA	YAMAHA VLS	204	12:12:42.133
33	19	HERMIDA/ AVENDAÑO/ ROCA	Honda TRX	199	12:10:16.224
46	38	LANDA/ WOUTERS/ MONTERO	VLS KTM	193	12:09:00.449



UNA FOTO HISTÓRICA. ¡Ojalá no transcurra mucho tiempo hasta que un equipo español logre la victoria en Pont de Vaux!



EL HONDA TRX 450 DE TEMECULA SPORTS, preparado por los estadounidenses de CT Racing, partía entre los favoritos, pero problemas mecánicos sobre todo en la tercera manga les apartaron por completo de toda posibilidad de una buena clasificación final.



SE ESPERABA MUCHO DEL YAMAHA YFZ 450 DE YAMAHA MOTOR FRANCE, pilotado por pilotos de alto nivel (Jay/Lassaigne/Warnia), pero acusó problemas desde la primera vuelta de la manga inicial! Dominó autoritariamente la manga nocturna hasta que problemas mecánicos en la cuarta hora acabaron con su demostración. No salió en la tercera serie.

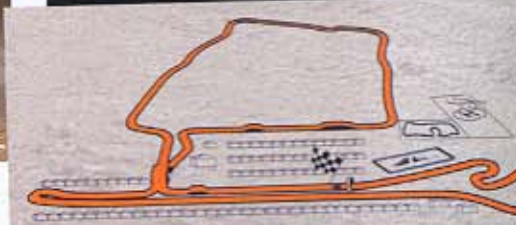


LOS BRITÁNICOS WINROW, WAGGOTT Y MACBETH estaban avalados por los medios de que disponen, por su experiencia y por haber acabado quintos el año pasado. Fueron octavos en la primera manga y cuartos en la nocturna, pero problemas mecánicos les hicieron bajar hasta la 57ª posición en la tercera, quedando apeados de toda posible lucha por el podium.

### UN TRAZADO TRADICIONAL

## El circuito

La rápida pista francesa está situada a un par de kilómetros del centro urbano de Pont de Vaux. Su longitud total es de 3.750 metros y el ancho, de 15. La salida se realiza desde una de las rectas situadas entre los boxes y la zona de exposición y espectáculos, al estilo Le Mans, a la que sigue una zona mixta, con tres curvas de derechas y otras tantas de izquierdas. Éstas preceden la estrecha chicane para el control de cronometraje que da paso a la rapidísima recta de meta, con una fuerte frenada al final y un giro de 180°. Aquí se pasa por primera vez por el puente y se llega a la dos curvas que preceden a la primera de las cuatro



rectas, la más larga mide 555 metros, que rodean un inmenso maizal que ya es seña de identidad del circuito. Los quads más rápidos alcanzan fácilmente los 160 km/h. en esta serie de tramos, destacando también los saltos repartidos en ellas, y terminando en una curva de izquierdas que da acceso al puente, en cuya bajada se aborda un viraje de izquierdas que antecede a la recta de meta. El récord del circuito se encuentra en poder del equipo Quad Briel, que rodó en esta última edición en 2:50.623, a una velocidad media de 73,8 km/h.

### UNA PARTICIPACIÓN NUTRIDA

## Los españoles

Aparte de la extraordinaria actuación del equipo compuesto por Ricardo Escudero y Eduard y Joan Ullastres, los equipos españoles corrieron distinta suerte. El segundo quad del equipo Honda Ducros 2 Temps integraba al veterano Carlos Avendaño, Óscar Hermida y Chicho Roca, los tres ligeramente tocados por anteriores lesiones. En entrenamientos se clasificaron en la posición 49, mientras que al final de la primera manga estaban en el puesto 40. Durante la manga nocturna acababan en la 52 debido al accidente que sufrió Avendaño

al final de una de las rectas más rápidas. En la tercera quedaron 36, lo que les dejaría finalmente en la posición 33. El ganador de la última edición de la Baja Aragón, Jordi Llinás, volvía a formar equipo con el ex campeón de España de raids, Josep María Prat, casi recuperado de la grave lesión que sufrió a finales de la temporada pasada. Junto a ellos, otro habitual del equipo, Iñaki Irigoyen. Después de los entrenamientos partirían en la posición 53. En la primera manga perdieron posiciones al principio, bajando hasta el



Avendaño, Hermida y Roca.

80, aunque después recuperaron terreno con la misma celeridad, finalizando 26°. Durante la manga nocturna sufrieron la rotura del silencioso, finalizando en el puesto 25 y siendo decimoterceros en la tercera manga, lo que les dejaba en la misma posición al final.



Llinás, Prat e Irigoyen.

Jordi Melich era llamado a última hora por el equipo oficial de Polaris en Francia para formar equipo con el francés Pascal Rochereau y el italiano Marco Magnetti, siendo 17 en la primera, 21 en la segunda y octavos en la tercera, logrando así la novena plaza final.



Jordi Melich.

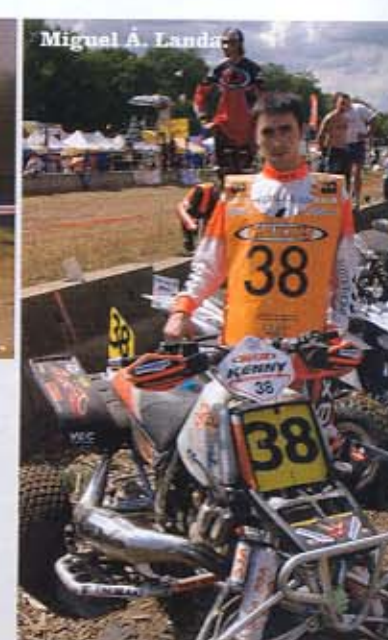
Norbert Torregrosa compartía el VLS-Yamaha 450 con el holandés Laurens Burgstad. En entrenos terminaron en la posición 43 y al final de la primera estaban en el puesto 32. Durante la noche, Torregrosa no llegó a caerse, aunque sí sufrió horribles dolores en su muñeca



Norbert Torregrosa.

izquierda, anteriormente lesionada, quedando en el puesto 18. A la mañana siguiente, Norbert se incorporaba a la carrera para finalizar en la posición 53, que en el cómputo final les dejaba en vigésimo segundo puesto. Por último, Xavi Montero y Miguel

Ángel Landa pilotarían el VLS-KTM 560 2T junto al holandés Wouters, partiendo en el puesto 94. En carrera sufrieron problemas de encendido que les envió al puesto 85, siendo 57 en la segunda, 39 en la tercera y 46° al final de carrera.



Miguel A. Landa.